

# **AUTOMOVILISMO**

## **DEPORTEA 2013**

**Profesor:** Diego Durruty  
**Cel:** 1540456667  
**Mail:** [ddurruty@corsaonline.com.ar](mailto:ddurruty@corsaonline.com.ar)  
**Twitter:** @diegodurruty

## EL PRIMER AUTOMÓVIL

**El 29 de enero de 1886 el empresario Karl Benz patentó el primer vehículo motorizado: el Motorwagen. Con esta creación, el alemán revolucionó al mundo.**

Así como el estadounidense Thomas Alba Edison está considerado el padre de la electricidad (un mérito que en realidad comparte con el serbio Nikola Tesla), el alemán debe ser reconocido como el padre del automóvil ya que fue el primero en patentar un vehículo impulsado por un motor.

A los 39 años y después de probar suerte en una empresa que vendía materiales de construcción, Benz comenzó con el desarrollo de motores industriales.

En 1885, como parte de uno de sus tantos proyectos, le colocó a un triciclo un motorcito monocilíndrico de 958 cm<sup>3</sup> de cilindrada, con menos de un caballo de potencia y refrigerado por agua. Lo probó sin mayores problemas por la ciudad de Mannheim y ahí comenzó la historia del automóvil.

El 29 de enero de 1886, Benz solicitó la patente N° 37.435 al gobierno alemán para su vehículo de tres ruedas. El “Motorwagen”, como se lo llamó, es considerado como el primer vehículo automotor de combustión interna de la historia.

A diferencia de otros inventores de aquella época, Benz no sólo instaló un motor de combustión interna en el chasis del vehículo, sino que logró que se movilizara. Eran un indicio de que los carros tirados por caballos iban a dejar de ser pronto el único medio de transporte.

La tecnología innovadora del Benz 1886 siguió los métodos de ingeniería clásicos: un pequeño motor de cuatro tiempos horizontal, de un solo cilindro, que funcionaba a nafta, con encendido electrónico, carburador, radiador refrigerado por agua, entre otras cosas.

El vehículo en sí mismo era absolutamente original y a partir de su irrupción todos los que se produjeron desde entonces estuvieron basados en los principios de este modelo.

Tres vehículos fueron terminados antes de 1888. Y Bertha, la esposa de Karl, no tuvo mejor idea que “robarle” uno. Decía que el vehículo necesitaba promoción para conseguir el éxito comercial. Fue así que ideó un viaje a la casa de su mamá.

Una mañana subió a sus hijos, Eugen y Richard, en el vehículo y a su mayordomo. Había que recorrer 80 kilómetros desde Mannheim, el lugar donde residían, hasta la casa de su madre, en Pforzheim (Alemania). Volvió a su casa después de cinco días de ausencia.

Este viaje -el primero de la historia- le dio al vehículo tanta publicidad, que Benz logró vender una gran cantidad de autos como consecuencia de esto.

## LA PARÍS-ROUEN

**El 22 de julio de 1894 se disputó la primera competencia de autos entre las localidades francesas de París y Rouen. Aunque el Conde de Dion llegó primero, fue declarado segundo porque su auto a vapor tenía un fogonero.**

Ocho años después de que el alemán Karl Benz anduviese con su triciclo motorizado por las calles de Mannheim, el diario parisino Le Petit Journal organizó la primera competencia de autos de la historia. La iniciativa surgió del periodista Pierre Giffard, quien estaba deseoso de saber qué podían hacer esos vehículos que revolucionaron la última parte del Siglo XIX.

El primer paso de “la carrera de carruajes sin caballos”, como la bautizó Giffard fue seleccionar a los competidores. Las inscripciones comenzaron el 20 de diciembre de 1893 y finalizaron el 30 de abril de 1894. La prueba, en tanto, tuvo como fecha de realización el 22 de julio con largada en París y llegada en Rouen. Es decir un recorrido de 127 kilómetros.

El reglamento no era muy preciso. La competencia estaba abierta a todo tipo de vehículos en los que no interviniera la tracción animal. Las máquinas podían estar propulsadas por motores

de gasolina, gas, vapor, eléctricos o por cualquier otro medio que lo hiciera mover. Tampoco se limitaban sus características. Por eso se admitieron triciclos y tractores, con remolque incluido. Había vehículos de constructores de reconocido prestigio de la época como Panhard, De Dion-Bouton o Peugeot, junto a otros muchos fabricados por aficionados. Una de las pocas exigencias fue que cada “carruaje” debía tener un mínimo de cuatro plazas para el conductor, un mecánico (que en la mayoría de casos era su constructor) y dos jueces que debían comprobar la fiabilidad y la comodidad del mismo, ya que esos dos ítems también definían al ganador. Para hacer la exhibición más emocionante, hubo premios en efectivo. Para el primer clasificado, 5.000 francos; para el segundo, 2.000; para el tercero, 1.500; para el cuarto, 1.000; y para el quinto, 500.

Hubo más de un centenar de anotados, pero para participar primero tuvieron que pasar una serie de pruebas eliminatorias, que se realizaron entre el 19 y el 21 de julio. Para superar esta instancia tenían que recorrer una distancia de 50 kilómetros en cuatro horas, por lo que dichos vehículos debían alcanzar al menos una velocidad media de algo más de 12 km/h. Solo 21 vehículos superaron la prueba preliminar y ganaron un lugar en la carrera del día siguiente. A las ocho de la mañana se puso en marcha la carrera con los competidores partiendo cada 15 segundos. El vehículo que llegó primero a Rouen fue un tractor con motor de vapor conducido por el Conde Alberto de Dion, quien demoró 5 horas y 40 minutos para cubrir el recorrido pactado. A cinco minutos del vencedor llegó el Peugeot alimentado por gasolina de Albert Lemeitre. El tercer puesto fue para otro Peugeot a gasolina, el de Auguste Doriot, que arribó a 10 minutos del primer clasificado. El cuarto puesto fue para el Panhard et Levassor, también con motor de gasolina, conducido por Paul Panhard, a 23 minutos del vencedor. Así hasta un total de 17 clasificados, no habiendo llegado a la meta otros cuatro vehículos por diferentes averías. Pero el Conde de Dion no pudo festejar la victoria ya que los jueces consideraron que el tipo de propulsión de su vehículo, que debía tener a un fogonero para alimentar el impulsor, era deficiente en comparación a las máquinas con motor a gasolina o petróleo, como se las llamaba.

Consecuentemente, Peugeot y el Panhard se repartieron los 5.000 francos; mientras que de Dion se quedó con los 2.000. Los 1.500 del tercer lugar le fueron para Le Blant y su vehículo de vapor de nueve plazas movido por el “sistema serpollet” (caldera de tubo único en espiral). Los 1.000 francos de la cuarta ubicación lo compartieron Vacheron y Le Brun. Y, por último, los 500 francos del quinto premio fueron para Roger, decimocuarto clasificado.

## CLASIFICACIÓN

Pos. N°	Piloto	Auto	Combustible	Plazas	Tiempo
1	4	Conde de Dion	De Dion-Bouton	Vapor	6 6h48m00s
2	65	Albert Lemaître	Peugeot	Gasolina	4 6h51m30s
3	28	Auguste Doriot	Peugeot	Gasolina	4 7h04m30s
4	13	Paul Panhard	Panhard et Levassor	Gasolina	4 7h21m30s
5	15	Émile Levassor	Panhard et Levassor	Gasolina	2 7h43m30s
6	31	Émile Kraeutler	Peugeot	Gasolina	4 7h46m30s
7	64	Émile Mayade	Panhard et Levassor	Gasolina	4 8h09m00s
8	42	A. Le Brun	Le Brun	Gasolina	4 8h12m00s
9	30	“Michaud”	Peugeot	Gasolina	3 8h25m00s
10	14	“Dubois”	Panhard et Levassor	Gasolina	4 8h38m00s
11	27	Louis Rigoulot	Peugeot Type 5	Gasolina	2 8h41m00s
12	24	Alfred Vacheron	Vacheron/Panhard	Gasolina	2 8h42m30s
13	53	“De Bourmont”	de Bourmont	Gasolina	4 8h51m00s
14	85	Émile Roger	Benz	Gasolina	4 10h01m00s
15	60	Maurice Le Blant	Serpollet	Vapor	8 10h43m00s
16	7	Pierre Gautier	Gautier-Wehrlé	Gasolina	4 12h24m30s
17	18	Ernest Archdeacon	Serpollet	Vapor	7 13h00m00s

## LAS GRANDES CARRERAS

**Tanto en Europa como en Estados Unidos, diversas competencias ayudaron a difundir a automovilismo en sus primeros años. Aquí, algunas de las más relevantes.**

El camino que se comenzó a transitar a partir de la París-Rouen tuvo continuidad con otras competencias que pusieron a prueba la confiabilidad de aquellos primeros autos. Tal es el caso de la Copa Gordon Bennett de Carreras de Autos, patrocinada por el magnate de los medios de comunicación Gordon Bennett, dueño del New York Herald estadounidense y del International Herald Tribune parisino.

Esta iniciativa nació en 1899 cuando Bennett acordó con el Automóvil Club de Francia entregar un trofeo al vencedor de una carrera de unos 500 kilómetros de recorrido entre participantes de varios países. Aunque se disputaron solo seis ediciones, la Copa Gordon Bennett fue fundamental para el desarrollo y la difusión del automovilismo.

El debut fue en 1900 en territorio francés con una prueba que unió París con Lyon. Ganó el local Fernand Charron con un Panhard. Al año siguiente se volvió a largar desde la capital francesa, pero el punto de llegada fue Bordeaux. Nuevamente la victoria fue para un galo: Léonce Girardot con un Panhard. En 1902 tuvo un recorrido internacional. La largada fue otra vez en París, pero la llegada estuvo en Innsbruck, Austria. Esta vez el triunfo fue para el inglés Selwyn Edge con un Napier. En 1903 se disputó en County Kildare, Irlanda, y ganó el belga Camille Jenatzy con un Mercedes. En 1904 y 1905 venció el francés Léon Théry con un Richard-Brasier. La primera vez se impuso en un recorrido en las montañas Taunus, en Alemania; y la segunda en Clermont-Ferrand, Francia.

Siguiendo el ejemplo de Bennett, el acaudalado William Kissam Vanderbilt II creó la Copa Vanderbilt en los Estados Unidos. Se disputó entre 1904 y 1910 pese a numerosas órdenes judiciales que se oponían.

El circuito que se usó en los tres primeros años atravesaba el condado de Nassau y tenía unos 48 kilómetros. Allí ganaron el estadounidense George Heath (Panhard) y los franceses Victor Hémy y Louis Wagner, con sendos Darracq. En la edición de 1906, según las crónicas de la época, hubo más de 250.000 espectadores.

Después de un paréntesis de 1907, la Copa Vanderbilt tuvo continuidad en el Long Island Motor Parkway, la primera carretera para uso de automóviles. En 1908 se impuso el local George Robertson (Locomobile) y en 1909 y 1910, el también yanqui Harry Grant (ALCO). Entre los habituales participantes de esta carrera estaba un suizo que había llegado a Estados Unidos seducido por la velocidad: Louis Chevrolet, quien quedó en la historia por fundar una de las marcas de automóviles más importantes del mundo...

Entre 1911 y 1916 la Copa Vanderbilt se disputó en otros lugares como Savannah, Milwaukee, Santa Mónica y San Francisco. Luego de un paréntesis volvió en la década de 1930 con dos ediciones realizadas en el Roosevelt Raceway. La primera fue en 1936 con victoria del italiano Tazio Nuvolari (Alfa Romeo) y la segunda al año siguiente, cuando ganó el alemán Bernd Rosemeyer con un Auto Unión. En 1960 volvió a resurgir, con otras cinco competencias ganadas por estadounidenses. La primera, también realizada en el Roosevelt Raceway, quedó para Harry Carter (Stanguellini Fórmula Junior). Las otras, entre 1965 y 1968 en el Bridgehampton Race Circuit, fueron para Jim Hall (Chaparral 2A-Chevrolet), Jerry Grant (Lola T70-Ford), Mark Donohue (Lola T70- Chevrolet) y Skip Scott (Lola T70-Chevrolet).

La Targa Florio también está en el selecto grupo de carreras pioneras. Fue creada en 1906 por el empresario italiano Vincenzo Florio, quien ya en 1900 había demostrado su pasión por el deporte creando la Coppa Florio.

La primera edición, que ganó el italiano Alessandro Cagno con un Itala, contó con la participación de solo diez pilotos y se disputó sobre 446 kilómetros. Aunque ya al año siguiente, la cifra de corredores se elevó al medio centenar. Es que las tortuosas y destrozadas

rutas en los Montes Madonia, en la provincia de Palermo (isla de Sicilia), eran todo un desafío porque no era sencillo subir hasta los mil metros de altitud para después bajar rápidamente a nivel del mar.

A medida que la carrera se consolidó, la gloria quedó para marcas que perduraron en el tiempo y que fueron claves en el nacimiento de la Fórmula 1, como Mercedes, Alfa Romeo, Bugatti, Maserati y Lancia. En el mismo nivel, la carrera sirvió para consagrar a verdaderos ases del volante como los italianos Felice Nazzaro, Achille Varzi, Tazio Nuvolari y Luigi Villorosi, entre otros.

La Targa Florio alcanzó tanta fama en Europa que perduró hasta 1977, aunque en esa última etapa ya se disputó por tramos y no con un recorrido continuo.

Del otro lado del Atlántico, nuevamente, hubo otra prueba que con el tiempo se convirtió en mítica: las 500 Millas de Indianápolis. Pero la gran diferencia con las otras carreras, se realizó en un circuito cerrado. En este caso, un óvalo de 2,5 millas (4.022,5 metros). Fue fundado a fines de 1909, dos años después que la inauguración de primer circuito del mundo: el de Brookland, Inglaterra, y también con forma oval.

Primero se disputaron carreras de 250 millas hasta que en 1911 se realizó la primera sobre 500. El ganador fue Ray Harroun con un Marmon UASP. A partir de ahí, se mantuvo el formato y otra tradición: realizarla en el Día de la Memoria (el último domingo de mayo), que conmemora a los hombres y mujeres que perdieron la vida sirviendo a las Fuerzas Armadas de Estados Unidos.

Las características de aquel trazado llamó la atención de los pilotos y marcas europeas. Tal es así que tras la victoria de Harroun y de Joe Dawson (National) en 1912 hubo ganadores extranjeros. Los franceses Jules Goux (Peugeot) y René Thomas (Delâge) festejaron en 1913 y 1914 y el escocés Dario Resta (Peugeot) en 1916, la última carrera antes del paréntesis por la Primera Guerra Mundial. Para las estadísticas hay un cuarto foráneo: el italiano Ralph De Palma (Mercedes), que ganó en 1915, aunque vale decir que vivía en la tierra del Tío Sam desde los 11.

Una vez terminada la guerra, las 500 Millas de Indianápolis se afianzó como una carrera de los estadounidenses para los estadounidenses pese al triunfo del galo Gaston Chevrolet, el hermano menor de Louis Chevrolet, con un Frontenac en 1920.

Tratar de batir a los yanquis en su casa se convirtió en un desafío, que de tanto en tanto, era aceptado por pilotos y equipos europeos.

## **ANTECEDENTES DEL SIGLO XIX**

- Como Italia, Estados Unidos inició su actividad deportiva en 1895 con una carrera que se disputó en noviembre organizada por el diario Times Herald de Chicago. El recorrido fue entre dicha ciudad hasta el parque Jackson Evanston. En total fueron unos 84 kilómetros. Participaron un coche Duryea con motor Weigon conducido por los hermanos Charles y Frank Duryea y tres Benz, dos con motores eléctricos cuyas baerías no aguantaron la exigencia. Ganaron los Duryea a un promedio de 8,120 km/h.

- En 1896 Gran Bretaña se sumó a las organizaciones automovilísticas. No fue propiamente una carrera, sino un “raid” que se organizó para celebrar la renovación de las leyes que impedían a los automovilistas circular sin hacerse preceder por un hombre a pie que anunciaba su paso con una bandera roja. El “raid” se efectuó el 14 de noviembre entre Londres y Brighton y contó con la participación de muchos conductores.

## **LAS CRÍTICAS**

Al otro día de largarse la París-Berlín de 1901 sobre un recorrido de 1.200 kilómetros y con 109 participantes, el diario francés Le Petit Republique no dudó en criticar ferozmente la nueva práctica. “Un verdadero hecho de peligrosa tontería está sucediendo desde ayer, con el culpable apoyo de las autoridades públicas, en la principal ruta que conecta París con Berlín”.

Más allá de las opiniones en contra, la prueba se completó y el triunfo quedó para Fournier con un Mors de 28 hp. Llegó a la meta después de manejar 16 horas y alcanzar un promedio de 65 km/h.

### **ACCIDENTE FATAL**

En 1903 se disputó la París-Madrid con un recorrido de 1.380 kilómetros. La prueba la organizaron de manera conjunta el Automobile Club de France y el Automóvil Club de España. En la salida se agruparon 315 vehículos (127 automóviles, 23 voiturettes y 47 motocicletas), aunque 99 llegaron a la meta. Promediando la prueba hubo un enorme accidente que dejó como saldo 500 muertos. Entre ellos falleció Marcel Renault, uno de los pioneros del automovilismo. En cierto modo este incidente cerró la etapa inicial del deporte motor ya que comenzaron a tomarse ciertos recaudos en el tema seguridad, de los autos y los circuitos, para evitar nuevas tragedias.

### **NACE LA FIA**

**La Federación Internacional del Automóvil, creada en 1904, es el ente rector del automovilismo. Está integrada por 230 clubes, entre ellos el Automóvil Club Argentino.**

La proliferación de marcas de automóviles y el creciente interés del público por contar con este nuevo medio de transporte motivó la creación de una entidad para velar por sus intereses. Así nació, el 20 de junio de 1904, la Asociación Internacional de Clubes de Automóviles Reconocidos (AIACR, por sus siglas en francés).

Con sede en la Plaza de la Concordia, en París, la AIACR tuvo tres presidentes franceses: Etienne van Zuylen van Nijvelt (de 1904 a 1931), Robert de Vogüé (1931 a 1936) y Jehan de Rohan-Chabot (1936 a 1946), quien mantuvo su puesto cuando la entidad fue renombrada como Federación Internacional del Automóvil (FIA). La nueva gestión de Rohan-Chabot se extendió de 1946 a 1958. La FIA también fue dirigida por el francés Hadelin de Liedekerke Beaufort (1958 a 1963), el italiano Filippo Caracciolo di Castagneto (1963 a 1965), el inglés Wilfrid Andrews (1965 a 1971), los belgas Amaury de Merode (1971 a 1975) y Paul Metternich (1975 a 1985), el francés Jean-Marie Balestre (1985 a 1993) y el inglés Max Mosley (1993 a 2009).

Con el automovilismo como una actividad en crecimiento, en 1922 la AIACR delegó la organización del deporte a la Comisión Deportiva Internacional, un comité autónomo que en 1978 se transformó en la Federación Internacional del Deporte Automotor (FISA).

Durante la vigencia de la CSI, fue dirigida por los franceses Rene de Knyff (de 1922 a 1946) y Augustine Perouse (1946 a 1961), el suizo Maurice Baumgartner (1961 a 1970), Metternich (1970 a 1976) y el belga Pierre Ugeux (1976 a 1978). Mientras que la FISA fue dirigida por Balestre (1978 a 1991) y Mosley (1991 a 1993), quien fue el impulsor de una nueva reestructuración que puso al FIA al mando de todas las actividades deportivas.

En la actualidad, la FIA es presidido por el francés Jean Todt (elegido en 2009) y está integrado por 230 Automóviles Clubs y organizaciones deportivas de 135 países de los cinco continentes. Una de las principales responsabilidades de la FIA es el desarrollo del deporte motor en todo el mundo, algo que consigue a través de los clubes nacionales. A nivel mundial fiscaliza la Fórmula 1, el Mundial de Rally, el Mundial de Turismo y el Mundial de Endurance.

### **LINK**

[www.fia.com](http://www.fia.com)

## EL PRIMER GRAN PREMIO

**El Gran Premio de Francia de 1906 fue la primera competencia que se disputó con el esquema de las actuales carreras de la Fórmula 1: durante un fin de semana y sobre un circuito.**

La necesidad de lograr una mayor seguridad para los pilotos y espectadores motivó a los entusiastas del automovilismo a idear un tipo de carrera que no necesariamente tuviese que unir dos puntos distantes a cientos de kilómetros. Así nacieron los Grandes Premios. El primero de este tipo lo organizó el Automóvil Club de Francia entre el 26 y el 27 de julio de 1906 en Le Sarthe. En total se anotaron 33 participantes con máquinas de diferentes constructores como Mercedes, Fiat, Dietrich, Renault, Darracq, Panhard-Levassor, Gregoire Gobron-Brillie, Brasier y Clement-Bayard, entre otros. Aunque todos basaban su potencia en el aumento correlativo de la cilindrada. Por ejemplo el Panhard-Levassor tenía 18.279 cm<sup>3</sup> distribuidos en cuatro cilindros para lograr 130 caballos. La otra cara de la moneda era el impulsor del Gregoire, con 7.434 cm<sup>3</sup> y 70 “burros”. Aunque también había algunas novedades técnicas, como la planta motriz del Gobron-Brillie que tenía dos pistones por cada cilindro.

La prueba se efectuó en dos jornadas de seis vueltas cada una a un circuito de casi 103,200 kilómetros para completar un recorrido total de 1.238,400 kilómetros. En el primer día -muy caluroso, por cierto- la lucha fue tenaz y reñida entre Gabriel (con un Dietrich), Baras (Brasier) y Szisz (Renault), quien logró pasar a la vanguardia en la tercera vuelta favorecido por el sistema de cambio de gomas ante la gran cantidad de pinchaduras. Es que su auto presentaba una novedad: un aro con la cubierta fijada a la rueda con ocho bulones. Ante cada rotura solo era necesario cambiar el aro, sin la necesidad de sacar toda la rueda.

Cerca del mediodía -la carrera se había largado a las 6-, Szisz llegó a la meta de la primera etapa. Su auto, como el del resto de los competidores, fue puesto en vigilancia hasta el día siguiente en lo que se llamó “parque cerrado”. Al otro día el puntero reanudó la competencia a las 5.45 porque la reglamentación establecía que debía continuar la prueba “tantos segundos después de la medianoche como los empleados en las primeras seis vueltas”. Szisz se mantuvo cómodo en la vanguardia, mientras detrás de él Clement y Nazzaro luchaban por el segundo lugar, que alcanzó éste último en el décimo final.

Repentinamente, en la undécima ronda, Szisz rompió un cojinete y por un momento se creyó que el Fiat de Nazzaro ganaría la carrera, pero aquél tenía 40 minutos de ventaja y logró reparar su Renault para cruzar la meta victorioso a las 12.15.

Desde entonces, el Gran Premio de Francia ganó prestigio y se disputó siempre con las mejores máquinas y los mejores pilotos.

## EL PRIMER CIRCUITO

**Fue un óvalo que construyó el empresario inglés Hugh Fortescue Locke-King, interesado en apoyar la naciente industria automotriz. Se inauguró el 17 de junio de 1907 y sirvió para batir varios récords de velocidad.**

El lunes 17 de junio de 1907 se inauguró Brooklands, el primer circuito construido para carreras de autos. El predio, actualmente en estado de refacción, está situado en la localidad de Weybridge, en el condado de Surrey, Inglaterra.

La iniciativa fue del inglés Hugh Fortescue Locke-King, un empresario interesado en apoyar la naciente industria automotriz. El objetivo de Locke-King era uno solo: que Brooklands le permitiese a las marcas inglesas de automóviles probar a altas velocidades y así desafiar el liderazgo que tenía Francia. Y en ese contexto, las carreras eran fundamentales.

El propio empresario realizó una demostración el día de la inauguración. Fue con un Itala y alcanzó una velocidad máxima de 144,810 km/h, cuando el promedio en las competencias de aquel entonces no superaban los 35 km/h.

La pista consistía en un óvalo peraltado de 2,75 millas (4.430 metros) de longitud pavimentado con cemento, con dos curvas a la izquierda de alta velocidad y un codo a la derecha. Las instalaciones podían albergar a 287.000 espectadores.

El primer evento automovilístico se realizó el 28 de junio, pero no fue una carrera: fue una prueba de resistencia de un solo vehículo. El australiano Selwyn Edge estuvo 24 horas girando con un Napier y recorrió 2.531 kilómetros a un promedio de 107,87 km/h.

La primera competencia se hizo el 6 de julio. Se trató de la Montague Cup con un recorrido de 49 kilómetros. La victoria quedó para el inglés J.E. Hutton (Mercedes), quien fue escoltado por el escocés Dario Resta (Mercedes).

Además de batirse varios récords mundiales de velocidad en tierra, Brooklands también fue escenario de los dos primeros Grandes Premios de Gran Bretaña de 1926 y 1927. Para disgusto de Locke-King, ambos quedaron en manos de pilotos franceses. En 1926 ganaron Robert Sénéchal y Louis Wagner, quienes compartieron un Delage 155B; mientras que en 1927 se impuso Robert Benoist con un auto similar.

Brooklands también tuvo otros usos. Durante la Primera y la Segunda Guerra Mundial la Real Fuerza Aérea utilizó sus instalaciones como aeródromo y centro de producción de aviones militares. Mientras que en la década de 1930, la Unión Nacional de Ciclistas británica lo utilizó para organizar competiciones de ciclismo.

En la actualidad el espíritu de Brooklands se mantiene vivo a través de un museo del automóvil y la aviación y con una cena anual de una sociedad que se encarga de seguir el sueño de Locke-King.

## LA EVOLUCIÓN DEL REGLAMENTO TÉCNICO

**Desde que se definieron las bases del automovilismo, el aspecto técnico también logró vital importancia. A través de leyes bien definidas nacieron diferentes categorías y la Fórmula 1 fue la más importante.**

Como una de las entidades pioneras en la organización de carreras el Automóvil Club de Francia fue la primera en poner reglas para los participantes del GP francés. Esta tendencia fue seguida por la Federación Internacional del Automóvil cuando comenzaron a popularizarse las competencias en diferentes países. Esta evolución reglamentaria derivó en un campeonato único que, a partir de 1950, se conoció como Fórmula 1. Veamos...

**1906** El ACF estableció para los vehículos participantes del Gran Premio de Francia un peso máximo de 1.815 kilos, aumentando en 815 kg el volumen reglamentado en las primeras carreras del Siglo XX.

**1907** La entidad francesa desestimó el sistema de peso máximo y puso un límite de consumo de combustible de 30 litros para cada 100 kilómetros recorridos.

**1908** La entidad francesa volvió a retocar el reglamento y para su Gran Premio exigió motores con cilindros de 155 milímetros en los de cuatro y de 127 mm en los de seis. Estas condiciones encuadraron a las principales marcas de la época como Brasier, Darracq, Fiat, Napier, Mercedes, Mors, Panhard, Renault, Bayard, Itala y De Dietrich.

**1913** Se varió el régimen de consumo: se redujo a los 20 litros cada 100 kilómetros.



**1914** El ACF fijó por primera vez para su carrera un límite de capacidad cúbica de 4.500 cm<sup>3</sup>. Y agregó un peso de 1.000 kilos como máximo.

**1920** Después de la Primera Guerra Mundial hubo en Europa ciertas libertades hasta que se reorganizó la actividad. Sin embargo, en Estados Unidos se establecieron reglas para las 500 Millas de Indianápolis, que ese año permitió autos con un máximo de 3.000 cm<sup>3</sup>.

**1921** Para las Indy 500 se rebajó el límite a 2.000 cm<sup>3</sup>; mientras que en el Viejo Mundo se llegó hasta los 1.400 cm<sup>3</sup> con un peso mínimo de 350 kilos.

**1922** En Europa se volvió a cambiar las reglas: 1.500 cm<sup>3</sup> y 450 kilos, que se redujeron a 425 en 1923. Esa reglamentación duró hasta 1925, cuando se decidió volver a los dos litros sin limitación de peso.

**1926/1927** La FIA adoptó la fórmula de 1.500 cm<sup>3</sup> con o sin compresor y absoluta libertad de peso.

**1928** Se regresó a un reglamento libre, algo que incentivó a las marcas a crear sus propios equipos oficiales. Alfa Romeo y Bugatti usaron motores de dos litros con compresor, Maserati, uno de 2.500 cm<sup>3</sup> con ocho cilindros en línea.

**1931** El circuito de Monza decidió poner sus propias reglas y dividió a los participantes en grupos: de 1.100 a 2.000 cm<sup>3</sup>, de 2.001 a 3.000 y de más de 3.000. Para el resto de las carreras se mantuvo el reglamento aplicado por la FIA, que además aceptó a los coches con carrocería monoplace.

**1938** A raíz de que los motores ya eran demasiado potentes y hubo mucho peligro en las carreras, se dictaminó una fórmula basada en peso-potencia. Se limitó la cilindrada a 3.000 cm<sup>3</sup> con compresor y 4.500 sin ese sistema. El peso mínimo, 850 kilos.

**1941** Se comenzó a usar la fórmula de litro y medio, aunque ya en 1938 hubo varias marcas con este tipo de especificación. Como el Alfa Romeo 158, conocido como Alfetta.

**1945** Tras la Segunda Guerra Mundial volvieron las libertades. Las marcas usaron autos viejos y de todo tipo. Sin embargo, en carreras internacionales rigió el reglamento llamado "Fórmula 1": 1.500 cm<sup>3</sup> con compresor y 4.500 con alimentación normal. Los autos de hasta 2.000 cm<sup>3</sup>, en tanto, se encuadraron en la Fórmula 2.

## **EL PRIMER GP DE FÓRMULA 1**

**El sábado 13 de mayo de 1950, Nino Farina ganó el Gran Premio de Gran Bretaña que dio inicio a la flamante Fórmula 1. Fangio abandonó cerca del final.**

Un maldito caño de aceite que se rompió... Esa fuga que frustró la posibilidad de quedar entre los tres primeros... Y bien merecido que se lo tenía. Sin embargo, está tranquilo. No demuestra bronca, más allá de la lógica amargura. Él, más que nadie, sabe que las carreras de autos son así. Sereno, se transforma en uno más de los 150 mil espectadores que desde temprano llegaron hasta el ex aeródromo de Silverstone para presenciar el Gran Premio de Gran Bretaña. Colectivos, autos y motos sirvieron para llevar a los ingleses hasta el ahora autódromo y ser testigos del inicio de una incipiente categoría llamada Fórmula 1. Hasta allí fue Juan Manuel Fangio, el único piloto americano que participó de la carrera. Ese maldito caño... Apenas faltaban ocho giros cuando la fuga dejó fuera de competencia al Chueco de

Balcarce, campeón de Turismo Carretera de 1940 y 1941, cuando marchaba segundo. Así se terminaron sus ilusiones de llegar al final con el poderoso Alfa Romeo.

Parece mentira. Apenas cinco años pasaron del final de la cruenta Segunda Guerra Mundial, que dejó más de 50 millones de muertos y una cifra aún mayor de heridos. Parece mentira. Hasta hace apenas cinco años, desde Silverstone despegaban los bombarderos Vickers Wellington del escuadrón 17° de la OTU (Operational Training Unit) de la Royal Air Force para descargar sus más de 2.000 kilos de bombas sobre los territorios ocupados por los Nazis. Parece mentira. Hoy el bramido que se escucha en lo que hasta hace poco fue la pista de despegue de los aviones de combate es de autos de carrera. De motores de 1.500 cm<sup>3</sup> sobrealimentados o de 4.500 cm<sup>3</sup> aspirados. Parece mentira que esta Inglaterra devastada por los continuos ataques de la Luftwaffe se haya reconstruido en tan poco tiempo...

Toda la flema inglesa se dio cita para el comienzo de una nueva categoría instaurada por la FIA (nombre que adoptó la Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus hace sólo tres años) de la mano de la CSI, brazo deportivo de la entidad con sede en París. No faltó la Reina Isabel consorte y el Rey Jorge VI, ni la Princesa Margarita o el Conde de Mountbatten. Todos se pasearon por el trazado de Silverstone para recibir el aplauso del público, un mimo que alimentara un poco más el ego de la monarquía. Nadie quería perderse una fiesta semejante. El anuncio de la carrera que hizo el Royal Automobile Club de Inglaterra fue atrapante: "Representantes de la Argentina, Italia, Francia Mónaco Suiza, Tailandia, Bélgica, Irlanda y Gran Bretaña disputarán la primera carrera de coches de Fórmula 1 el próximo 13 de mayo".

La gente ya había delirado temprano con un tal Stirling Moss, un joven de 21 años, que participó de la competencia de Fórmula 3, que sirvió como telonera. Pero el plato fuerte del sábado era la flamante Fórmula 1.

La gran intriga era saber cuál de los cuatro Alfa Romeo iba a ganar la carrera. Es que el cuarteto de la Biscione partía adelante luego de dominar aplastantemente en la clasificación. La marca italiana, que primero se llamó Societá Anonima Italiana Darracq del francés Alexandre Darracq hasta que en 1910 un grupo de inversionistas lombardos se queda con la empresa que había caído en sus ventas y la renombra ALFA (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), sacó a relucir a las poderosas Alfettas 158, que se habían construido entre 1938 y 1940 bajo la dirección de Gioacchino Colombo. Pero la Guerra había obligado a guardarlas bien guardadas, ya que toda competencia automovilística fue suspendida.

Parecía difícil que un puñado de Maserati, sin apoyo de fábrica, o los ingleses ERA y Alta pudieran hacer algo contra la marca que Benito Mussolini utilizó años atrás como emblema de Italia. Tal era la fascinación de il Duce por los Alfa, que uno de sus últimos coches fue un 6C 2300 Pescara Spyder que él mismo solía manejar...

Sin embargo, y a pesar de la superioridad que demostraban las Alfettas, el Príncipe Bira de Tailandia (junto con Fangio los dos únicos pilotos no europeos que participaron del GP de Gran Bretaña) tomó la punta con su Maserati. Pero le duró poco, porque en la curva de Copse Nino Farina recuperó la punta y puso las cosas en su lugar. Los cuatro 158 frenaban como ningún otro auto, aceleraban como nadie y dominaron la carrera con total autoridad, tanto que puntearon durante las 70 vueltas de la carrera: Farina comandó el pelotón durante 63 giros, Fagioli lo hizo en seis y Fangio, en uno. Hasta en las paradas en boxes para reabastecerse fueron contundentes los pilotos oficiales de la marca italiana. Primero se detuvo Fangio, luego Farina y finalmente lo hicieron Fagioli y Parnell, casi juntos. El promedio de detención fue de 25 segundos... Impresionante.

En los giros finales, y cuando el balcarceño intentaba arrimarse a la posición de Farina para luchar por el primer lugar, el maldito caño de aceite lo frenó. Nino encontró el camino más tranquilo para llevarse el primer triunfo en la historia de una categoría que genera incertidumbres y que nadie sabe bien hasta dónde puede llegar. Por lo pronto, los europeos, a pura pompa, ya la denominan como el Mundial. Quedará entonces en la historia, y por el tiempo que dure este "Mundial", el nombre del abogado Nino Farina, que el 30 de octubre

cumplirá 44 años, marcado a fuego. El tiempo dirá si este sábado 13 de mayo de 1950 fue el principio de algo grande o sólo un Gran Premio más de los tantos que se disputaron antes y después de la Segunda Guerra Mundial.

Fangio está tranquilo. Mira cómo Farina gana, seguido por Fagioli y Parnell. Sabe que de no haber sido por el maldito caño hubiese completado el cuarteto. Pero no se desespera, continúa con su habitual parsimonia. En su rostro se puede ver al campechano de siempre. Al tipo que sabe que habrá revancha. Y podrá ser el próximo fin de semana en el glamoroso principado de Mónaco. Hacia allí irá el Chueco y su Alfetta, que por lo visto en Silverstone, parece invencible. Claro que en las calles monegascas aparecerá un rival bien conocido para la Biscioni: Ferrari, ausente con aviso en el ex aeródromo inglés. Habrá que esperar unos días para saber si Fangio se puede desquitar del problema de su motor. Pero habrá que esperar mucho más para saber si este “Mundial” algún día llega a ser lo que muchos esperan y anhelan en Europa.

### CLASIFICACIÓN (70 vueltas)

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo/Dif.
1	Nino Farina (ITA)	Alfa Romeo	1:13:23.6
2	Luigi Fagioli (ITA)	Alfa Romeo	2.6
3	Reg Parnell (GBR)	Alfa Romeo	52.0
4	Yves G. Cabantous (FRA)	Talbot-Lago	a 2 vtas.
5	Louis Rosier (FRA)	Talbon-Lago	a 2 vtas.
6	Bob Gerard (GBR)	ERA	a 3 vtas.
7	Cuth Harrison (GBR)	ERA	a 3 vtas.
8	Philippe Etancelin (FRA)	Talbot-Lago	a 5 vtas
9	David Hampshire (GBR)	Maserati	a 6 vtas.
10	Brian Shawe Taylor (GBR)	Maserati	a 6 vtas.
11	Johnny Claes (BEL)	Talbot-Lago	a 6 vtas.
12	Juan Manuel Fangio (ARG)	Alfa Romeo	a 8 vtas.

### NO CLASIFICADOS

13	Joe Kelly (GBR)	Alta GP	a 13 vtas.
14	Prince Bira (TAI)	Maserati	a 21 vtas.
15	DAvid Murray (GBR)	Maserati	a 26 vtas.
16	Geoff Crossley (GBR)	Alta GP	a 27 vtas.
17	Toulo de Graffenried (SUI)	Maserati	a 34 vtas.
18	Louis Chiron (FRA)	Maserati	a 44 vtas.
19	Eugene Martin (FRA)	Talbot-Lago	a 62 vtas.
20	Peter Walker (GBR)	ERA	a 65 vtas.
21	Leslie Johnson (GBR)	ERA	a 68 vtas.

Promedio: 146,378 km/h. Récord de vuelta: Nino Farina (2ª) en 1:50.6 a 151,324 km/h.

Campeonato: 1) Farina, 9 puntos; 2) Fagioli, 6; 3) Parnell, 4; 4) Cabantous, 3; 5) Rosier, 2.

### SIN FERRARI

Ferrari comunicó cuatro días antes del comienzo de la carrera de Silverstone su decisión de no participar: “La fábrica Ferrari considera que sus autos necesitan algunos reajustes para enfrentar con éxito a los Alfa Romeo”, fue el mensaje. Claro, es que Enzo Ferrari quiere llegar bien preparado para vencer a los autos que él mismo mandó a construir en 1937, cuando trabajaba para la casa de Milan. Il Commendatore comenzó a trabajar en Alfa en 1920 y para 1933 era director de la sección de carreras construyendo autos con su propia estructura, que había creado en 1929 en Módena. La escisión fue en 1940. Ahora, con sus máquinas fabricadas en Maranello, don Enzo intentará desde el GP de Mónaco vencer a su rival.

## LOS ARGENTINOS EN LA FÓRMULA 1

Desde la creación de la F-1 en 1950 un total de 24 argentinos probaron suerte en la categoría. El podio de los mejores compatriotas lo integran Juan Manuel Fangio, Carlos Alberto Reutemann y José Froilán González. El Chueco fue el hombre a batir durante muchos años con cinco títulos (1951, 1954, 1955, 1956 y 1957). El Lole brilló en once temporadas en las que disputó 146 Grandes Premios, logró 12 victorias y fue subcampeón en 1981. González logró sólo dos triunfos, pero uno fue especial: el primero de Ferrari. El último argentino en correr en la F-1 fue el platense Gastón Mazzacane, que debutó en 2000 con Minardi y que compitió hasta la mitad del 2001 con un Prost. Anteriormente, Esteban Tuero participó del campeonato de 1998 con Minardi. Un año antes, en 1997, la Argentina había vuelto al candelero de la mano de Norberto Fontana, que disputó cuatro carreras para Sauber.

### TODOS LOS PILOTOS

Nº	Piloto	Debut	GP's	VIC	PP	RV	POD	VT	KM	PTS
1	Birger, Pablo	Argentina 1953	2	0	0	0	0	22	86	0
2	Bonomi, Roberto	Argentina 1960	1	0	0	0	0	76	297	0
3	Bucci, Clemar	Gran Bretaña 1954	5	0	0	0	0	79	506	0
4	Daponte, Jorge	Argentina 1954	2	0	0	0	0	78	472	0
5	De Tomaso, Alejandro	Argentina 1957	2	0	0	0	0	104	465	0
6	Estefano, Nasif	Argentina 1960	1	0	0	0	0	70	274	0
7	Fangio, Juan Manuel	Gran Bretaña 1950	51	24	29	23	35	3.037	20.486	277,64
8	Fontana, Norberto	Francia 1997	4	0	0	0	0	210	1.069	0
9	Gálvez, Oscar	Argentina 1953	1	0	0	0	0	96	376	2.00
10	González, José Froilán	Mónaco 1950	26	2	3	6	15	1.266	7.593	77,64
11	Guerra, Miguel Angel	San Marino 1981	1	0	0	0	0	0	0	0
12	Iglesias, Jesus	Argentina 1955	1	0	0	0	0	38	149	0
13	Larrauri, Oscar	Mónaco 1988	7	0	0	0	0	229	1.040	0
14	Marimón, Onofre	Francia 1951	11	0	0	1	2	415	3.084	8,14
15	Mazzacane, Gaston	Australia 2000	21	0	0	0	0	1.047	5.162	0
16	Menditeguy, Carlos	Argentina 1953	10	0	0	0	1	497	2.314	9
17	Mieres, Roberto	Países Bajos 1953	17	0	0	1	0	807	4.482	13
18	Reutemann, Carlos	Argentina 1972	146	12	6	6	45	6.985	33.101	310
19	Rodríguez Larreta, A.	Argentina 1960	1	0	0	0	0	77	301	0
20	Schwelm Cruz, Adolfo	Argentina 1953	1	0	0	0	0	20	78	0
21	Tuero, Esteban	Australia 1998	16	0	0	0	0	613	3.032	0
22	Zunino, Ricardo	Canadá 1979	10	0	0	0	0	373	1.976	0

Alfredo Pián no largó en el GP de Mónaco de 1950 y Alberto Crespo no se clasificó para largar el GP de Italia de 1950.

Referencias: GP's: Grandes Premios disputados. Vic: Victorias. PP: Pole position. RV: Récord de vuelta. POD: Podios. VT: Vueltas. KM: Kilómetros. PTS: Puntos sumados.

### TODOS LOS CAMPEONES DE LA F.1

Año	Piloto	Equipo	Chasis	Motor	PP	Vic.	Pod.	VR
1950	Giuseppe Farina (ITA)	Alfa Romeo SpA	Alfetta 158	Alfa Romeo	2	3	3	3
1951	Juan Manuel Fangio (ARG)	Alfa Romeo SpA	Alfetta 159	Alfa Romeo	4	3	5	5
1952	Alberto Ascari (ITA)	Scuderia Ferrari	500 F2	Ferrari	5	6	6	6
1953	Alberto Ascari (ITA)	Scuderia Ferrari	500 F2	Ferrari	6	5	5	4
1954	Juan Manuel Fangio (ARG)	Officine Alfieri Maserati / Mercedes-Benz	250 F, W196	Maserati / Mercedes-Benz	5	6	7	3
1955	Juan Manuel Fangio (ARG)	Mercedes-Benz	W196	Mercedes-Benz	3	4	5	3
1956	Juan Manuel Fangio (ARG)	Scuderia Ferrari	L-F D50	Ferrari	6	3	5	4
1957	Juan Manuel Fangio (ARG)	Officine Alfieri Maserati	250 F	Maserati	4	4	6	2
1958	Mike Hawthorn (ING)	Scuderia Ferrari	Dino 246	Ferrari	4	1	7	5
1959	Jack Brabham (AUS)	Cooper Car Company	T51 F2	Climax	1	2	5	2
1960	Jack Brabham (AUS)	Cooper Car Company	T53 F2	Climax	3	5	5	3
1961	Phil Hill (EU)	Scuderia Ferrari	Dino 156	Ferrari	5	2	6	2

1962	Graham Hill (ING)	Owen Racing Organisation	P578	BRM	1	4	6	3
1963	Jim Clark (ING)	Team Lotus	25	Climax	7	7	9	6
1964	John Surtees (ING)	Scuderia Ferrari	158	Ferrari	2	2	6	2
1965	Jim Clark (ING)	Team Lotus	33	Climax	6	6	6	6
1966	Jack Brabham (AUS)	Brabham Racing Organisation	BT19, BT20	RepcO	3	4	5	1
1967	Denny Hulme (NZ)	Brabham Racing Organisation	BT20, BT24	RepcO	0	2	8	2
1968	Graham Hill (ING)	Gold Leaf Team Lotus	49, 49B	Ford	2	3	6	0
1969	Jackie Stewart (ING)	Matra International	MS80	Ford	1	6	7	6
1970	Jochen Rindt (ALE)	Gold Leaf Team Lotus	49C, 72	Ford	3	5	5	1
1971	Jackie Stewart (ESC)	Elf Team Tyrrell	01, 03	Ford	6	6	7	3
1972	Emerson Fittipaldi (BRA)	John Player Team Lotus	72D	Ford	3	5	8	0
1973	Jackie Stewart (ESC)	Elf Team Tyrrell	05, 06	Ford	3	5	8	1
1974	Emerson Fittipaldi (BRA)	Marlboro Team Texaco McLaren	M23	Ford	2	3	7	0
1975	Niki Lauda (AUT)	Scuderia Ferrari	312 B3, 312 T	Ferrari	9	5	8	3
1976	James Hunt (ING)	Marlboro Team McLaren	M23	Ford	8	6	8	2
1977	Niki Lauda (AUT)	Scuderia Ferrari	314 B3, 314 T	Ferrari	2	3	10	3
1978	Mario Andretti (EU)	John Player Team Lotus	LT1	Ford	8	6	7	4
1979	Jody Scheckter (SUD)	Scuderia Ferrari	316 B3, 316 T	Ferrari	1	3	6	2
1980	Alan Jones (AUS)	Albilad-Williams Racing Team	FW05	Ford	3	5	10	4
1981	Nelson Piquet (BRA)	Parmalat Racing Team Brabham	BT49C	Ford	4	3	7	1
1982	Keke Rosberg (FIN)	TAG Williams Team	FW07C, FW08	Ford	1	1	6	0
1983	Nelson Piquet (BRA)	Fila Sport Brabham	BT52, BT52B	BMW	1	3	8	4
1984	Niki Lauda (AUT)	Marlboro McLaren International	MP4/2	TAG Porsche	0	5	9	5
1985	Alain Prost (FRA)	Marlboro McLaren International	MP4/2	TAG Porsche	2	5	11	5
1986	Alain Prost (FRA)	Marlboro McLaren International	MP4/2C	TAG Porsche	1	4	11	2
1987	Nelson Piquet (BRA)	Canon Williams Team	FW11B	Honda	4	3	11	4
1988	Ayrton Senna (BRA)	Honda Marlboro McLaren	MP4/4	Honda	13	8	11	3
1989	Alain Prost (FRA)	Honda Marlboro McLaren	MP4/5	Honda	2	4	11	5
1990	Ayrton Senna (BRA)	Honda Marlboro McLaren	MP4/5B	Honda	10	6	11	2
1991	Ayrton Senna (BRA)	Honda Marlboro McLaren	MP4/6	Honda	8	7	12	2
1992	Nigel Mansell (ING)	Canon Williams Renault	FW14B	Renault	14	9	12	8
1993	Alain Prost (FRA)	Canon Williams Renault	FW15C	Renault	13	7	12	6
1994	Michael Schumacher (ALE)	Mild Seven Benetton Ford	B194	Ford	6	8	10	8
1995	Michael Schumacher (ALE)	Mild Seven Benetton Renault	B195	Renault	4	9	11	8
1996	Damon Hill (ING)	Rothmans Williams Renault	FW18	Renault	9	8	10	5
1997	Jacques Villeneuve (CAN)	Rothmans Williams Renault	FW19	Renault	10	7	8	3
1998	Mika Häkkinen (FIN)	West McLaren Mercedes	MP4/13	Mercedes	9	8	11	6
1999	Mika Häkkinen (FIN)	West McLaren Mercedes	MP4/14	Mercedes	11	5	10	6
2000	Michael Schumacher (ALE)	Scuderia Ferrari	F2000	Ferrari	9	9	12	2
2001	Michael Schumacher (ALE)	Scuderia Ferrari	F2001	Ferrari	11	9	14	3
2002	Michael Schumacher (ALE)	Scuderia Ferrari	F2002	Ferrari	7	11	17	7
2003	Michael Schumacher (ALE)	Scuderia Ferrari	F2003-GA	Ferrari	5	6	8	5
2004	Michael Schumacher (ALE)	Scuderia Ferrari	F2004	Ferrari	8	13	15	10
2005	Fernando Alonso (ESP)	Mild Seven Renault F1 Team	R25	Renault	6	7	15	2
2006	Fernando Alonso (ESP)	Mild Seven Renault F1 Team	R26	Renault	6	7	14	5
2007	Kimi Räikkönen (FIN)	Scuderia Ferrari	F2007	Ferrari	3	6	12	6
2008	Lewis Hamilton (ING)	Vodafone McLaren Mercedes	MP4/23	Mercedes	7	5	10	1

2009	Jenson Button (ING)	Brawn GP	BGP001	Mercedes	4	6	9	2
2010	Sebastian Vettel (ALE)	Red Bull Racing	RB6	Renault	10	5	10	3
2011	Sebastian Vettel (ALE)	Red Bull Racing	RB7	Renault	15	11	17	3
2012	Sebastian Vettel (ALE)	Red Bull Racing	RB8	Renault	6	5	10	6

## LA TEMPORADA 2013

**Motores:** Este año se usan por última vez la configuración de 2.4 litros V8 ya que en 2014 serán reemplazado por los 1.6 litros V6 con turbo.

**Neumáticos:** Todos los equipos usan Pirelli, más blandos que los del año pasado y que provocan más detenciones en boxes.

## CALENDARIO

#	Día	Carrera	Circuito
1	15/03/2013	GP de Australia	Melbourne
2	22/03/2013	GP de Malasia	Sepang
3	12/04/2013	GP de China	Shanghai
4	19/04/2013	GP de Bahrain	Bahrain
5	10/05/2013	GP de España	Catalunya
6	23/05/2013	GP de Mónaco (*)	Monte Carlo
7	07/06/2013	GP de Canadá	Montreal
8	28/06/2013	GP de Gran Bretaña (**)	Silverstone
9	05/07/2013	GP de Alemania (***)	Hockenheim
10	26/07/2013	GP de Hungría	Hungaroring
11	23/08/2013	GP de Bélgica	Spa-Francorchamps
12	06/09/2013	GP de Italia	Monza
13	20/09/2013	GP de Singapur (****)	Singapur
14	04/10/2013	GP de Corea	Yeongam
15	11/10/2013	GP de Japón	Suzuka
16	25/10/2013	GP de la India	Buddh Circuit
17	01/11/2013	GP de Abu Dhabi	Yas Marina Circuit
18	15/11/2013	GP de Estados Unidos	Circuito de las Americas
19	22/11/2013	GP de Brasil	Interlagos

(\*) Es la carrera más importante del calendario por el contexto del circuito, que es un callejero. La actividad comienza el jueves con los entrenamientos en lugar del viernes como el resto de los circuitos.

(\*\*) Es el único Gran Premio que se realizó en todos los 64 campeonatos de Fórmula 1. Se disputa en Silverstone, un viejo aeropuerto utilizado en la Segunda Guerra Mundial.

(\*\*\*) El escenario del GP de Alemania se alterna entre Hockenheim y Nürburgring.

(\*\*\*\*) Es la única carrera que se realiza en horario nocturno.

## EQUIPOS Y PILOTOS

Team	Auto	No.	Race drivers
Infiniti Red Bull Racing	Red Bull RB9-Renault	1	Sebastian Vettel (ALE)
		2	Mark Webber (AUS)
Scuderia Ferrari	Ferrari F138	3	Fernando Alonso (ESP)
		4	Felipe Massa (BRA)
Vodafone McLaren Mercedes	McLaren MP4/28-Mercedes	5	Jenson Button (ING)
		6	Sergio Pérez (MEX)

Lotus F1 Team	Lotus E21-Renault	7	Kimi Räikkönen (FIN)
		8	Romain Grosjean (FRA)
Mercedes AMG Petronas F1 Team	Mercedes F1W04	9	Nico Rosberg (ALE)
		10	Lewis Hamilton (ING)
Sauber F1 Team	Sauber C32-Ferrari	11	Nico Hülkenberg (ALE)
		12	Esteban Gutiérrez (MEX)
Sahara Force India F1 Team	Force India VJM06-Mercedes	14	Paul di Resta (ESC)
		15	Adrian Sutil (ALE)
Williams F1 Team	Williams FW35-Renault	16	Pastor Maldonado (VEN)
		17	Valtteri Bottas (FIN)
Scuderia Toro Rosso	Toro Rosso STR8-Ferrari	18	Jean-Éric Vergne (FRA)
		19	Daniel Ricciardo (AUS)
Caterham F1 Team	Caterham CT03-Renault	20	Charles Pic (FRA)
		21	Giedo van der Garde (HOL)
Marussia F1 Team	Marussia MR02-Cosworth	22	Jules Bianchi (FRA)
		23	Max Chilton (ING)

## CARRERAS EMBLEMÁTICAS

### GRAN PREMIO DE MÓNACO DE FÓRMULA 1

El Gran Premio de Mónaco nació casi por accidente. Fue una idea relámpago la que pasó por la mente de Anthony Noghès, en octubre de 1925, cuando los miembros de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, el órgano de gobierno de la Federación Internacional, manifestaron ciertas reticencias a la admisión como miembro de pleno derecho del Automóvil Club de Mónaco porque no se cumplía con la organización de una gran ya que sus miembros entendían que el Rally de Montecarlo no era una prueba monegasca, sino europea. Noghès juró que organizarían una competición que sería la envidia de todos. A su vuelta a Mónaco pensó en una carrera de velocidad, recorrió a pie el posible circuito (prácticamente invariado en su esencia desde entonces) y pidió ayuda a Louis Chiron, uno de los mejores pilotos del momento, que no cesó de elogiar el trazado propuesto. El 14 de abril de 1929, con Rudolf Caracciola y su potente Mercedes como favoritos, se dio la salida al primer Gran Premio de Mónaco. La victoria se la adjudicó el enigmático William Grover, que acababa de recibir el más potente Bugatti 35 de la parrilla, con un motor de ocho cilindros en línea y 2,2 litros. Al año siguiente, la prueba se repitió y los pilotos comprobaron de forma clara las dificultades y la dureza de este trazado, solo seis de los 17 que salieron llegaron a la meta.

Los Grandes Premios se sucedieron, y el prestigio no hizo sino ir en aumento gracias a duelos que pasaron a la posteridad, como el Varzi y Nuvolari en 1934, y sobre todo por la dureza de este circuito, repleto de trampas que cazan a los pilotos al más mínimo error.

Los accidentes múltiples son prácticamente una constante en este trazado, el primero de ellos en 1936, cuando, en la segunda vuelta y a la entrada al puerto, colisionaron por una mancha de aceite Chiron, Rosmeyer, Farina y Von Brauchist.

En 1950, el primer campeonato del mundo, vio como Fangio se consagraba ganador del Gran Premio de Mónaco, consiguiendo una impresionante hazaña. Acabo con una vuelta de ventaja sobre el segundo, Ascari, dos, sobre Chiron, tres, sobre Raymond Sommer, y cinco, sobre el príncipe Bira. De hecho, Fangio se beneficio de ir en cabeza y poder superar en solitario el viraje del Bureau de Tabac, donde nueve coches quedaron destruidos: una ola inesperada había inundado la pista.

Precisamente, el puerto es una característica especial de este circuito, el único Gran Premio donde un coche ha caído al agua, le ocurrió a Alberto Ascari en 1955. También estuvo a punto de repetirse en 1957, cuando los Ferrari de Hartwort y Collins quedaron prácticamente colgando en el muelle. En 1967, Lorenzo Bandini sufrió un grave accidente, perdiendo la vida tres días después.

El mayor triunfador en el Gran Premio de Mónaco fue Ayrton Senna, quien conquistó seis victorias, seguido de Graham Hill y Michael Schumacher con cinco y Alain Prost con cuatro. Los franceses Jean Pierre Beltoise y Oliver Panis han conseguido su única victoria en Fórmula 1 en Mónaco, en ambos casos bajo lluvia.

El circuito de Mónaco es cruel y no perdona a nadie. Algunos grandes campeones lo saben. Michael Schumacher y Ayrton Senna tenían todos los premios ganados, dada la ventaja acumulada, y acabaron chocando contra una valla, quizá porque se relajaron en exceso. Pero la peor experiencia la vivió Jack Brabham, en 1970, cuando al abordar el último viraje verdadero, la curva de La Rascase, se salió y pegó contra las vayas de contención. Prosiguió con la trompa torcida y a baja velocidad, justo cuando el austriaco Jochen Rindt, autor de una espléndida remontada, lo superó a 200 metros de la meta y se quedó con la victoria.

#### **LINK**

[www.acm.mc](http://www.acm.mc)

#### **500 MILLAS DE INDIANÁPOLIS**

Las 500 Millas de Indianápolis, también conocida como Indianápolis 500 o Indy 500, se celebra anualmente en el óvalo Indianapolis Motor Speedway localizado en Indianápolis, estado de Indiana, Estados Unidos.

El complejo automovilístico en el cual se celebra la prueba fue construido en 1909, y la primera edición de la carrera se celebró en el año 1911. El ganador fue Ray Harroun con un Marmon Wasp. Además de pasar a la historia como el primer vencedor, a Harroun se lo recuerda porque su auto tenía un brillante invento nunca antes implementado en un vehículo motorizado: el espejo retrovisor. Ese sencillo artilugio le facilitó el triunfo ya que ganó tras salir desde el puesto 28.

En el año 2011 se conmemoró el centenario de las 500 Millas de Indianápolis, que debido a los recesos por las dos guerras mundiales fue la 95ª edición de la carrera.

Desde 1911 hasta 1995, la carrera la fiscalizó el Comité de Competición de la AAA, y formaba parte del Campeonato Nacional de la AAA. Luego del desastre de las 24 Horas de Le Mans de 1955, la AAA dejó de organizar carreras. Tony Hulman, dueño del óvalo de Indianápolis, creó el USAC y las 500 Millas se convirtió en la prueba por excelencia del Campeonato Nacional del USAC. Asimismo, fue puntuable para el Campeonato Mundial de Fórmula 1, aunque contó con pocos pilotos de aquella.

En 1979, varios equipos fundaron la CART, que comenzó a organizar su propio campeonato de monoplazas. Años después, el USAC dejó de organizar carreras de Indy, aunque siguió fiscalizando las 500 Millas de Indianápolis, la que se incorporó rápidamente al calendario de la CART.

Tony George, dueño de Indianápolis a principios de la década de 1990, fundó un campeonato de óvalos en 1996 llamado Indy Racing League, luego IndyCar Series, por lo que las 500 Millas de Indianápolis pasó a ser válida para el nuevo certamen. La IndyCar y la CART, luego renombrada Champ Car, convivieron hasta 2008, cuando la segunda entró en bancarrota.

#### **LINK**

[www.indy500.com](http://www.indy500.com)



## **24 HORAS DE LE MANS**

La primera carrera se disputó el 26 y 27 de mayo de 1923, y desde entonces se ha disputado anualmente en junio, con las excepciones de 1956 y 1968, que se llevó a cabo en julio y septiembre respectivamente. La competición fue cancelada en 1936 por motivos económicos y entre 1940 y 1948 a causa de la Segunda Guerra Mundial.

La competición se realiza en un circuito de carreras semipermanente que, en su actual configuración, tiene una longitud de 13.650 metros. Utilizan en su mayoría secciones de carretera que permanecen abiertas al público el resto del año.

Normalmente, alrededor de 50 vehículos compiten simultáneamente en diferentes clases de sport prototipos y gran turismo. El vencedor es aquel vehículo que cubra la mayor distancia en 24 horas de carrera continuada. Esta regla, que parece obvia, hizo que en 1966 sucediera algo curioso. Al terminar la carrera, los dos Ford GT40 Mark II cruzaron la meta al mismo tiempo, pero el coche que había realizado peor tiempo durante los entrenamientos fue vencedor, ya que había comenzado en puestos más retrasados en la parrilla de salida, habiendo así recorrido más kilómetros. Para poder clasificar al término de la prueba, hay que cruzar la línea de meta tras las 24 horas de carrera. Esto hace que, en ocasiones, vehículos dañados abandonen los boxes para dar una última vuelta al circuito, o incluso que se detengan cerca de la línea de meta y, una vez pasadas las 24 horas, vuelvan a ponerse en marcha para recorrer los pocos metros que faltan (maniobra empleada en 2007 por el equipo Peugeot para lograr la llamada foto publicitaria cruzando la línea de meta a pocos metros del Audi, ganador de la carrera).

En los últimos años, cada coche consta de un equipo de tres pilotos. Antes de 1970, sólo se permitían dos pilotos por vehículo, e incluso al principio sólo se permitía un único piloto. Hasta principios de los años 1980, la mayoría de equipos competían con equipos de dos pilotos. En 1950, Louis Rosier ganó la carrera junto a su hijo Jean-Louis Rosier, que condujo durante sólo dos vueltas. En 1952, el francés Pierre Levegh (quien moriría posteriormente en el desastre de Le Mans en 1955) compitió solo y estuvo cerca de ser el vencedor, pero un error durante la última hora le otorgó la victoria a un Mercedes-Benz 300 SL.

En la década de 1990, debido a las velocidades de los autos y la tensión de la que ponen a los participantes, a las normas adicionales se le han añadido otras para mejorar la seguridad del conductor. Los pilotos no pueden manejar más de cuatro horas consecutivas y no hay ningún piloto podrá conducir durante más de catorce horas en total. Esto reduce la fatiga del conductor durante las carreras.

## **LINK**

[www.lemans.org](http://www.lemans.org)

## **DAKAR**

Toda historia tiene un inicio. Y la del Dakar comenzó con una experiencia de vida, la del motociclista francés Thierry Sabine cuando se perdió en la etapa Dirku-Madama de la edición 1977 del rally Costa de Marfil-Costa Azul.

El descuido, que ocurrió cuando marchaba cuarto en la general a bordo de su Yamaha XT 500, le costó estar perdido dos días en pleno desierto del Teneré. Una situación, que según el propio relato de Sabine, no fue grata.

“Me doy cuenta de que mi situación es incómoda, difícil. Dos días después no tengo ni brújula ni reloj, que se estropearon en una caída mientras trataba de hallar la ruta perdida... Son ya dos días y dos noches perdido en el desierto, bajo un sol que comienza a hacerme perder la razón. La total ausencia de sombra es una sensación opresora, que engendra un sentimiento parecido al de la claustrofobia. Entonces decido alejarme de mi moto. En calcetines y succionando las piedras para provocarme saliva, comprendo que mi vida vale

cada vez menos. Y es entonces cuando prometo que si salgo con vida de esta experiencia sacaré todo lo superficial que contenga mi existencia”, contó en su libro París-Argel-Dakar. Decidido a no morir en el medio de la nada, Sabine hizo una enorme cruz con piedras para señalar su ubicación. La marca fue lo suficientemente grande para que la organización de la competencia pudiera rescatarlo.

“El desierto me marcó profundamente y desarrolló en mí un instinto y una sensibilidad muy particulares. Y, sobre todo, unos deseos insuperables de regresar. Pero, desde luego, ¡jamás volveré solo!”, afirmó el francés poco después de la experiencia.

Como lo reflejan sus palabras, Sabine quedó tan impactado con su aventura que dos años más tarde le dio forma definitiva a su anhelo y creó una competencia que, de algún modo, replicó su vivencia. Lamentablemente, no pudo disfrutarla: el 14 de enero de 1986 falleció en un accidente cuando el helicóptero sobre el que recorría la ruta de la prueba se estrelló con una duna de 30 metros. Sin embargo, su legado continuó y el Dakar se hizo tan grande que hasta cambió de continente y su magia sigue intacta.

Hasta 2008 llevaba a los corredores desde alguna ciudad europea hasta Dakar, la capital de Senegal. Durante muchos años partió de París, pero desde 1995 fue cambiando su lugar de inicio por otras ciudades europeas (Granada o Lisboa), fundamentalmente por motivos publicitarios o políticos, ya que la verdadera competición no comenzaba hasta que se entraba en África. Asimismo, el final de la prueba tampoco fue siempre Dakar. En 1992 la carrera atravesó el continente africano al completo, para terminar en Ciudad del Cabo, Sudáfrica. En 2000 y 2003 la carrera finalizó en Egipto, en las ciudades de El Cairo y Sharm el-Sheij, respectivamente. En 2009, debido a que en 2008 fue suspendido por recomendación del gobierno francés por posibles atentados terroristas, el rally se mudó a Sudamérica centrandose su recorrido en la Argentina y Chile (en 2012 se integró Perú y en 2014 se sumará Bolivia).

Las categorías participantes son autos, camiones, quads y motos. El terreno varía considerablemente, atravesando zonas de arena, rocas, barro y vegetación con una dosis alta de peligrosidad en algunos sectores del trazado abierto. La carrera, además de ser uno de los eventos automovilísticos más relevantes en la actualidad, tiene un largo y penoso historial de muertes, en su mayoría debido a accidentes durante la carrera.

El Dakar no es una competencia oficial de la FIA. Muy por el contrario es producto de una organización independiente francesa llamada Amaury Sport Organisation (ASO) que es la que pone en marcha anualmente el evento, cuya inscripción más barata es de unos 35 mil euros por participante. La repercusión mediática publicitaria y comercial del Dakar seduce a las principales terminales de motos, camiones y autos para participar de manera oficial en la carrera con sus más valorados productos.

Este tipo de carrera no es un rally. Mucho menos es una prueba de pista. Se trata de un raid o travesía por suma de tiempos, con penalizaciones y velocidad libre en los tramos especiales. Como en el rally, hay tramos de enlace, tramos de velocidad pura, asistencias y penalizaciones. En rally la velocidad tope en los tramos rápidos es de 120 km/h, mientras que en el Dakar es libre. La clasificación es por tiempo acumulado y la carrera se realiza por etapas diarias.

Para entender la carrera es fundamental saber que es una travesía. En los enlaces los participantes van por huellas, o caminos establecidos y en algunos lugares viajan por superficies abiertas sin demarcación (dunas o desiertos). Otra similitud con el rally es que los autos y camiones tienen navegantes que viajan junto al piloto ‘cantándole’ la hoja de ruta de cada etapa. Estos navegantes tienen su herramienta de trabajo en el libro de la carrera (road book) y el GPS (sistema de orientación digital satelital limitado), que les marca los puntos de chequeos por los que deben pasar de manera obligatoria y que les van marcando el sendito del camino. Si se los saltea hay penalizaciones de tiempo en contra. En el caso de saltarse más de cuatro, el piloto puede ser excluido. A lo largo del recorrido también hay controles de paso que permiten hacer un seguimiento de por dónde van los participantes.

En el roadbook cada signo o letra tienen un significado, por ejemplo los signos de admiración (!) marcan el nivel de peligrosidad de algún lugar y van en una escala de uno a tres, es decir tres signos (!!!) significa tener mucho cuidado. PP es pista principal o camino, V es poca visibilidad y también se marcan los grados en los que se debe girar o la velocidad a respetar en ciertos sectores (zonas pobladas por caso).

## EL DAKAR EN SUDAMÉRICA

Año	Recorrido	Auto	Moto	Camión	Quad
2009	Buenos Aires - Valparaíso - Buenos Aires	Giniel de Villiers (SUD) VW Touareg	Marc Coma (ESP) KTM	Firdaus Kavirov (RUS) Kamaz	Josef Machacek (CZE) Yamaha
2010	Buenos Aires - Antofagasta - Buenos Aires	Carlos Sainz (ESP) VW Touareg	Cyril Despres (FRA) KTM	Vladimir Chagin (RUS) Kamaz	Marcos Patronelli (ARG) Yamaha
2011	Buenos Aires - Arica - Buenos Aires	Nasser Al-Attiyah (QAT) VW Touareg	Marc Coma (ESP) KTM	Vladimir Chagin (RUS) Kamaz	Alejandro Patronelli (ARG) Yamaha
2012	Mar del Plata - Copiapó - Lima	Stephane Peterhansel (FRA) MINI All4Racing	Cyril Despres (FRA) KTM	Gerard de Rooy (HOL) Iveco	Alejandro Patronelli (ARG) Yamaha
2013	Lima - Tucumán - Santiago	Stephane Peterhansel (FRA) MINI All4Racing	Cyril Despres (FRA) KTM	Eduard Nikolaev (RUS) Kamaz	Marcos Patronelli (ARG) Yamaha

### LINK

[www.dakar.com](http://www.dakar.com)

## EL AUTOMOVILISMO EN LA ARGENTINA

**Los inicios del automovilismo en la Argentina se remontan a principios del siglo pasado, nueve años después de la entrada del primer auto en el país. El crecimiento de la actividad obligó a promulgar una ley de vialidad con la que nació el TC.**

“La Argentina es uno de los países más fierreros del mundo”. La frase, remanida por cierto, se utiliza cada vez que alguien intenta explicar el porqué a tanta pasión por las carreras de autos. Desde tiempos inmemoriales la gente se engancha cuando escucha el bramido de algún motor y se queda anonadada al ver pasar un coche a alta velocidad. No importan las categorías, desde aquellas visitas de la Fórmula 1 o los viejos y recordados Grandes Premios, hasta las competencias actuales. Pero, ¿cuándo empezó todo?

La primera carrera se realizó el 16 de noviembre de 1901. El lugar elegido fue el Hipódromo Argentino, ubicado en el pueblo de Belgrano (en las actuales Libertador y Monroe). Fue una actividad de beneficencia organizada por la Sociedad Damas de Caridad y parte de lo recaudado fue para el Instituto Siglo XIX, que sostenía un asilo de ancianos. Hubo solo siete participantes: Aarón Anchorena, Juan Abella, Alcorta, Gismondi y el futuro presidente Marcelo Torcuato de Alvear, a bordo vehículos de la marca Locomobile; Celestino Salgado, con su propio prototipo; y Juan Cassoulet, con un Rochester. La competencia, sobre mil metros, la dominaba Alvear hasta que se le salió la cadena del engranaje. El primer puesto lo tomó Cassoulet, quien fue vencedor, se ganó de premio una cigarrera y tuvo que apagar el principio de incendio de su máquina. Detrás llegaron Abella, Alvear y Gismondi.

También es recordada la Recoleta-Tigre de 1906, que fue la primera competencia realizada en ruta abierta. La organizó el diario El País. Hubo 15 participantes y ganó Miguel Marin con un Darracq pese a la denuncia de Daniel McKinlay, quien aseguró que Marin no había largado desde el Trigre Hotel en el regreso por problemas mecánicos. Los organizadores adujeron que

si bien eso era cierto, partió después de reparar tomándose su tiempo neto que lo daba como ganador.

Pero hay que ir más atrás en el tiempo para encontrar el primer automóvil que ingresó al país. Según consta en los documentos oficiales, fue en 1887 (en plena época en la que ingresaban grupos de inmigrantes a la Argentina con ideas socialistas y anarquistas de la vieja Europa y tres años después de promulgarse la Ley 1420 de instrucción primaria obligatoria) cuando cruzó por la aduana un Holzman eléctrico comprado por don Eleazar Herrera Motta, que no llegó a rodar por Buenos Aires porque fue trasladado, dentro de los mismos cajones en los que había sido embarcado, hacia Chilecito, La Rioja. Herrera Motta lo tuvo apenas seis meses, hasta que se lo vendió a un tal señor Larrosa en tres mil pesos, cuatro mil menos de lo que lo había pagado. El gran problema del Holzman era su poca autonomía y su difícil y lenta recarga.

Si bien el Holzman fue el primer vehículo que rodó por los polvorientos caminos de la Argentina, el más recordado es el triciclo con motor De Dion que compró en Francia Dalmiro Varela Castex en 1887, en medio de una inflación galopante, que debilitaba al gobierno del doctor Miguel Ángel Juárez Celman y mientras se preparaba al revolución del 90 en reuniones secretas. El De Dion era un coche a vapor y Castex lo tuvo 11 años, hasta que se lo compró Marcelo Torcuato de Alvear (futuro presidente). En el medio, Varela Castex importó en 1895 un Daimler a explosión y los señores de alta alcurnia de entonces no podían ser menos y comenzaron a comprar autos. Poco a poco el parque automotor de Buenos Aires fue creciendo. En 1900 había nueve vehículos con motor registrados en el país, cifra que treparía a 129 en apenas un año.

La creciente cantidad de vehículos desembocó en el nacimiento del Automóvil Club Argentino, el 11 de junio de 1904, que tuvo a Varela Castex como primer presidente. En ese mismo año, se corrió una segunda competencia en el hipódromo de Belgrano, que ganó Juan Cassoulet al mejor estilo Traverso: cruzó la meta con su Rochester en llamas. Cassoulet siguió incursionando en el automovilismo y en 1905 hizo un raid que unió Buenos Aires con Bahía Blanca. Poco a poco, la idea de realizar carreras en ruta fue creciendo en la Argentina, pero los accidentes frecuentes y la falta de seguridad hacían casi imposible su realización. Por eso las reglas fueron cada vez más estrictas y competir en ruta se prohibió. Sin embargo, el ACA no se resignaba a dar de baja su idea de Gran Premio. Fue así que los popes del Automóvil Club le propusieron a Vialidad Nacional organizar una carrera en ruta de la que no podrían participar autos de carrera ni sport... Así nació el Turismo Carretera.

La nueva ley impulsada por Vialidad Nacional decía: “Considerando que es necesario establecer en forma precisa las características que deben reunir las pruebas de turismo de larga distancia a las que se refiere el artículo 90 del reglamento, se resuelve:

1) Que para contar con el apoyo de la Dirección Nacional de Vialidad, las pruebas o competencias de turismo deberán excluir a los coches de carrera y gran Sport, debiendo ser su recorrido superior a los 1.000 kilómetros por rutas y zonas distintas del país a una velocidad máxima de 120 km/h y siempre que no exijan el cierre del tráfico normal y cotidiano de las rutas a recorrer.

2) Que en la prueba que da lugar a estas actuaciones quedan excluidos los coches de carrera y gran sport.

3) Que por ello corresponde acordar el permiso solicitado, a condición que el reglamento de la prueba limite la velocidad a 120 km/h.

4) Que a fin de evitar equívocos en cuanto al carácter de la prueba es conveniente sustituir la palabra “carrera” por “raid de larga distancia”. Por ello, la Dirección Nacional de Vialidad resuelve autorizar al Automóvil Club Argentina a realizar el Gran Premio Argentino 1937.”

Como se ve, la reglamentación marcaba que las competencias debían hacerse sobre una distancia mínima de 1.000 kilómetros. Así nació el Turismo Carretera, basado en la participación de autos estándar que se vendían y circulaban por todo el territorio nacional.

## EL NACIMIENTO DEL AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO

**Fue fundado el 11 de junio de 1904 por los primeros usuarios y entusiastas de los automóviles. Es la entidad que tiene el poder deportivo en la Argentina.**

La idea de crear un Club que agrupara a los incipientes automovilistas fue alentada por los primeros usuarios de automóviles y sus amistades, que solían reunirse con sus vehículos en el actual cruce de las avenidas Del Libertador y Sarmiento al finalizar la recorrida por las calles y senderos de los bosques de Palermo.

La primera reunión formal se realizó el 11 de junio de 1904 en la Sociedad Hípica Argentina bajo la presidencia del barón De Marchi con el objeto de fundar el Automóvil Club Argentino encargando al doctor Nicanor Magnanini la redacción de los estatutos. Los fundadores del ACA realizaban frecuentes viajes a Europa lo que les permitió tomar conocimiento del funcionamiento de entidades similares que ya existían en Francia (1895), Bélgica (1896), Inglaterra (1897) entre otros y adecuar los mismos a la realidad de nuestro país en esos años. El primer presidente del ACA elegido para el periodo 1904-1908 fue Dalmiro Varela Castex y lo acompañaron en su fundación Juan Abella, Carlos de Alzaga, Félix Alzaga Unzué, Alfredo De Marchi, Juan Drysdale, Alfredo T. Fernández, Emilio D. Laborde, Nicanor Magnanini, José Pacheco y Anchorena, Ubaldo de Sívori, José Semprún, Henry Thompson, Luis Valiente Noailles, Alfredo Tornquist, Félix Gunther, Miguel Marín Carlos Morra, Elías Romero, Antonio De Marchi y Carlos Tornquist.

En 1905 comenzaron a circular los intrépidos entusiastas y sus vehículos por los polvorientos y fangosos caminos del interior del país cubriendo distancias que hasta ese entonces solamente lo hacían carros, diligencias o galeras. Buenos Aires – Rosario marcó un hito, popularizándose más adelante como una de las clásicas competencias automovilísticas nacionales. En 1906 se realizó por iniciativa del Diario El País, de Carlos Pellegrini la primera carrera de automóviles sobre ruta en Sudamérica. El Automóvil Club Argentino como entidad rectora del automovilismo confeccionó el primer reglamento de una prueba de este tipo donde fue elogiado por el alto sentido de la previsión. El trayecto fijado fue de la Recoleta hasta el Tigre Hotel interviniendo máquinas de hasta cuatro cilindros. El ganador fue Miguel A. Marín con un Darracq de 20 HP, el segundo fue Francisco Radé con un Dietrich de 24-32 HP de propiedad del Dr. Carlos Lamarca.

El uso del automóvil iba reemplazando a los carruajes o galeras tiradas por caballos y comenzaba a erigirse como un medio de transporte rápido y seguro. Comenzaron en esa década las competencias automovilísticas que sirvieron posteriormente como trazados de rutas uniendo Buenos Aires con diversas ciudades del interior (Rosario, Mar del Plata, Córdoba, etc.).

La imperiosa necesidad de señalar los caminos fue una acción casi inmediata. Si bien ya era promisoría la actividad del automovilismo deportivo, las autoridades del Automóvil Club Argentino teniendo en cuenta que el uso del automóvil se incrementaba, ya en las zonas rurales ofreciendo una diversidad paisajista, se abocaron al desarrollo del turismo y marcado de las carreteras. Para ello mediante una difícil tarea se comenzaron a realizar los primeros relevamientos de rutas para la edición de guías y planos. En 1923 queda constituida la Oficina Técnica Topográfica. Para ello mediante una difícil tarea se comenzaron a realizar los primeros relevamientos de rutas que permitieron la confección de los sencillos croquis de carreteras. En 1923 queda constituida la oficina Técnica Topográfica, hecho que motivó que se comenzaran a ejecutar las primeras Hojas de Ruta, y descripciones de viaje.

Años después, el Automóvil Club Argentino adquirió las primeras máquinas viales, para el mantenimiento de rutas distribuyéndolas entre las delegaciones del interior donde en los caminos solían encontrarse profundas huellas de carros y abundantes pantanos. Los recursos genuinos se obtuvieron mediante convenio con los importadores de automóviles que cedían una cuota por cada unidad que llegaba al país y el ACA otorgaba el cincuenta por ciento de

las cuotas societarias. Llegó así la creación de la División Carreteras que tomó a su cargo el relevamiento, conservación y señalamiento de las principales rutas nacionales.

Luego comenzaron a instalarse las primeras casillas camineras que prestaron gran utilidad a los ocasionales automovilistas pues contaban con abastecimiento, servicio mecánico y en su mayoría con teléfono. La número 1 se instaló entre Lezama y Guerrero en la ruta a Mar del Plata y la número 2 en Morón sobre el camino a Luján.

Si bien las primeras excursiones organizadas por el Automóvil Club Argentino datan de 1910 hasta la ciudad de La Plata o en 1913 a Córdoba, a medida que se relevaron los caminos y las condiciones técnicas de los autos comenzaron a organizarse excursiones con finalidades turísticas a sitios más apartados, Mendoza, Rosario, San Luis y luego a Lago Nahuel Huapi que fue descubierta en la segunda década del siglo. Fue por esos años (1920-1930) cuando por iniciativa del ACA comenzó a difundirse la actividad del camping hasta entonces desconocida en nuestro país. Con la forestación y adecuación de diversos lugares de fácil acceso se inició este nuevo desafío. Los primeros en instalarse fueron Chascomús próximo a la laguna y en San Miguel. Luego Luján, Punta Chica, Quilmes, Punta Lara, Timbúes, Carlos Paz, La Margarita y San Clemente del Tuyú. La difusión se realizó con muestras fotográficas, folletos, exhibición de películas y medios radiofónicos.

En 1926 el Automóvil Club Argentino se afilia a la Asociación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos hoy Federación Internacional del Automóvil (FIA) a partir de ese momento los socios de los clubes afiliados obtenían distintos beneficios en sus viajes a otros países.

En 1936 se realiza un acuerdo con Yacimientos Petrolíferos Fiscales para realizar un plan de instalación de estaciones de servicio. El acuerdo de espíritu netamente patriótico predominó en la concertación del convenio aunando esfuerzos y montando una perfecta organización que facilitaba la provisión de los productos nacionales a los automovilistas.

Se realizó un concurso abierto para la construcción, con características uniformes, de las primeras estaciones y que contemplaran todas las necesidades del automovilista. Se logró el objetivo perseguido por la institución con la realización de obras de líneas modernas, sobrias y elegantes.

El símbolo del ACA -El muñeco- configura la silueta de un agente de tránsito haciendo señal de parada. La cabeza está representada por la insignia del club y en el brazo extendido se reproducen las iniciales de la entidad. En cuanto al tronco de la figura así estilizada se reproduce el tramo del camino que corresponde a la próxima estación. Al finalizar 1939 quince estaciones fueron inauguradas entre ellas Córdoba, Samborombón, Dolores, Pirán, Mar del Plata, etc.

Diversas fueron las sedes que ocupó el ACA a través de los años. El 27 de diciembre de 1942 inauguró la actual sede central en Av. Del Libertador 1850 en Buenos Aires el entonces presidente de la Nación, Dr. Ramón Castillo y el titular de ACA, señor Carlos Anesi.

El ACA es miembro de la FIA desde 1926, de la AIT Alianza Internacional de Turismo desde 1952 y de la FITAC (Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes). Posee el poder deportivo nacional automovilístico (Autoridad Deportiva Nacional) delegado por la FIA, el cual lo faculta para organizar y fiscalizar competencias nacionales o internacionales (Gran Premio de Fórmula 1, Rally Internacional y Campeonatos Argentinos).

## **LINK**

[www.aca.org.ar](http://www.aca.org.ar)

## LA ORGANIZACIÓN DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

**El automovilismo argentino tiene dos entes fiscalizadores: la Comisión Deportiva Automovilística, que depende del Automóvil Club Argentino; y la Asociación Corredores Turismo Carretera.**

En Argentina el automovilismo deportivo es una actividad regida por dos instituciones que fiscalizan las principales categorías que compiten durante todos el año.

El Automóvil Club Argentino (ACA) es la única entidad nacional que tiene reconocimiento de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), y es la única institución del país poseedora y depositaria del poder deportivo calificado para aplicar el Código Deportivo Internacional (CDI).

El ACA, cuya sede central se ubica en la Avenida Libertador y Tagle, de la ciudad de Buenos Aires tiene a su vez, la Comisión Deportiva Automovilística (CDA) que es la entidad encargada de organizar, reglamentar y fiscalizar la actividad deportiva.

Todas las categorías fiscalizadas por el ACA lo son directamente por medio de la CDA que en la práctica controla a las categorías de nivel nacional, provincial o regional pero no es la única que tiene el poder sobre la actividad del automovilismo deportivo nacional.

Desde finales de la década del '70, la Asociación Corredores de Turismo Carretera (ACTC) es la institución que fiscaliza y controla a la categoría más popular del país y una de las más antiguas del mundo: el Turismo Carretera (TC).

El TC cumplió en 2007 sus primeros 70 años de vida y es la principal categoría de autos de carrera del país. Conocer la historia del TC a lo largo de su riquísima vida, es conocer la casi totalidad de la historia del automovilismo argentino.

Nació bajo organización del ACA desde la década del '30 y fueron de la mano hasta la ruptura definitiva en 1979.

En ese entonces la CDA exigió a la categoría avanzar en un reglamento moderno con autos con avanzada tecnología, de menor cilindrada y de fabricación actual; y la ACTC se opuso levantando las banderas históricas de la lucha de marcas en carreras de ruta, con autos potentes y cada vez mejor preparados, pero producidos desde la década del 70.

Así, mientras la CDA dio origen al incipiente Turismo Competición 2000 (TC 2000) con autos hasta 2.000 centímetros cúbicos de cilindrada, la ACTC se transformó y pasó de ser una agrupación gremial de respaldo a los pilotos, en una institución fiscalizadora de sus propias carreras.

Desde 1980 el TC 2000 tiene sus campeonatos nacionales bajo fiscalización de la CDA del ACA, mientras que la ACTC comenzó a organizar todo el Turismo Carretera que vivía su apogeo en carreras de ruta abierta, pero cada vez con menos extensión y más peligrosas. Sin embargo el comienzo del TC con carreras autofiscalizadas no fue exitoso en lo inmediato. La aparición de la televisión potenció al TC 2000 que corría en autódromos, en desmedro del TC que no podía ser televisado en circuitos tan extensos de hasta 32 kilómetros de extensión, como el semipermanente de rutas de Tandil, por ejemplo.

Así fue que el TC 2000 comenzó a ganar espacios en las preferencias del público, pilotos y las principales terminales automotrices se interesaron en la categoría que les permitía mostrar a los autos que se vendían para uso particular en las pistas y compitiendo con otros modelos. La esencia del TC 2000 desde su nacimiento es la existencia de equipos de marcas, como actualmente ocurre con Ford, Chevrolet, Toyota, Honda y Renault por ejemplo.

El TC tiene una idea opuesta. Los equipos de marcas no están permitidos, aunque existen estructuras que atienden autos de diferentes marcas como JP Racing, o HAZ.

La CDA y la ACTC se reparten la totalidad de las categorías nacionales.

La primera fiscaliza al Súper TC2000, TC 2000, Top Race V6, Top Race Series, Turismo Nacional (Clases 2 y 3), Rally Argentino, Fórmula Renault 1.6, Turismo Pista (Clases 2 y 3), Turismo 4000 Argentino, y todas las categorías zonales a través de las Federaciones

Regionales en el interior del país. El ingeniero Carlos García Remohí es su presidente y cuenta con una comisión técnica, de penalidades y de apelaciones.

La ACTC, por su parte, fiscaliza el Turismo Carretera, el TC Pista, el TC Mouras, TC Pista Mouras, y tiene en la Comisión Asesora y Fiscalizadora (CAF) como apéndice que se ocupa de los aspectos deportivos y disciplinarios de sus categorías.

Oscar Raúl Aventin (dos veces campeón del TC y padre de Diego, actual piloto) es el presidente de la ACTC, mientras que Carlos Álvarez es el titular de la CAF.

Junto con esta comisión trabajan el Departamento Técnico y de Ingeniería además del resto de los grupos de trabajo necesarios para fiscalizar las mencionadas categorías nacionales. El máximo responsable de la parte técnica de la categoría es el Ingeniero Alejandro Solga.

La FIA reconoce únicamente al ACA como poseedor de los mandatos del automovilismo en Argentina, de hecho es la institución que co-organiza el Rally Mundial, que se realiza anualmente por caminos de las sierras de Córdoba.

La ACTC, y sus categorías, no tienen ningún reconocimiento internacional, pero su status es aceptado por el ACA como entidad fiscalizadora.

Cualquier piloto argentino que necesite gestionar y lograr una licencia deportiva internacional lo debe hacer indefectiblemente por medio del ACA, sin distinción de la categoría que provenga. Lo mismo en el caso de organizar algún evento internacional.

## **EL TURISMO CARRETERA**

**Con más de 75 años de vida, el Turismo Carretera es la categoría más popular de la Argentina y una de las más viejas del mundo.**

La historia del Turismo Carretera comenzó a escribirse hace 75 años cuando la Argentina era un país habitado por poco más de 13 millones de habitantes. La fecha exacta de su nacimiento fue el 5 de agosto de 1937, ese día se largó el Gran Premio Argentino organizado por el Automóvil Club Argentino que dio las bases de la que se convertiría en la categoría más longeva del mundo según lo certifica el Libro Guinness.

Esta competencia atravesó las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Santiago del Estero, Jujuy, Tucumán, La Rioja, Mendoza y La Pampa. Se largó desde la sede del ACA y terminó en La Plata. En total fueron 6.894 kilómetros divididos en diez etapas. De esta aventura, que se extendió durante 12 días, participaron 61 vehículos. Algunos de los que se anotaron eran pilotos que ya tenían cierta jerarquía como Arturo Kruuse, Ernesto Blanco, Ricardo Risatti, Eduardo Pedrazzini, Julio Pérez, Tadeo Taddia y el uruguayo Héctor Supicci Sedes. También había algunos que hacían sus primeras armas, como un tal Oscar Alfredo Gálvez... La gloria, finalmente, quedó para el Ford conducido por "Hipómenes", el seudónimo del arrecifeño Ángel Lo Valvo.

Para organizar un poco más la actividad, en 1939 el ACA dividió sus torneos: en Pista, Velocidad y Carretera. Este último fue el que le dio el origen, propiamente dicho, al TC.

Como si fuese una jugada del destino, Lo Valvo volvió a dejar su nombre marcado a fuego.

Es que no solo ganó aquel Gran Premio Argentino que dio el puntapié inicial a la categoría, sino que también fue su primer campeón. El Turismo Carretera ya estaba en marcha...

La joven división rápidamente comenzó a captar adeptos, algo que no era de extrañar teniendo en cuenta que las carreras duraban muchos días y atravesaban varias provincias. Además, a su paso el TC abría caminos donde no los había y eso también era agradecido por la gente de cada lugar.

Ford y Chevrolet eran las marcas predominantes, algo que enseguida sirvió para que cada una tuviese sus seguidores. Los máximos exponentes de cada una también fueron hombres que marcarían una época. Por el lado del Óvalo estaban los hermanos Juan y Oscar Gálvez, que se cansaron de ganar campeonatos. Mientras que por el lado de la marca del Moño Dorado brilló



Juan Manuel Fangio, que antes de viajar a Europa y destacarse en la Fórmula 1, fue campeón de TC en 1940 y 1941.

La Segunda Guerra Mundial provocó que el público que se juntaba a la vera de los caminos o que seguían las aventuras de sus ídolos a través de la radio, tuvieron que esperar algunos años para ver nuevamente al TC. Hubo silencio de motores entre 1942 y 1946 y el ruido recién volvió en 1947, cuando comenzó el reinado de los Gálvez.

Oscar ganó los cetros de ese año y de 1948, temporada en que el TC logró un hito al hacer el Gran Premio de América del Sur que unió Buenos Aires con Caracas, Venezuela. Juan metió cuatro coronas seguidas entre 1949 y 1952, Oscar tomó la posta en 1953 y 1954 y Juancito volvió a hacer cuatreno entre 1955 y 1958. Rodolfo de Álzaga Unzue, que provenía de una familia muy adinerada, interrumpió la racha de los Gálvez en 1959. Pero al año siguiente, Juan lo hizo de nuevo y consiguió su noveno campeonato (un récord que aún se mantiene). Oscar no se quedó atrás y en 1961 consiguió su quinta y última corona.

Por ese entonces, también brillaban otros hermanos: Dante y Torcuato Emiliozzi. En su tallercito de Olavarría preparaban una cupecita Ford conocida como La Galera. Dante estaba detrás del volante; mientras que Torcuato era el copiloto. Si bien habían tenido buenas actuaciones en la década de 1950, recién pudieron festejar un campeonato en 1962. No fue el único ya que también fueron imbatibles en las temporadas de 1963, 1964 y 1965.

Las cupecitas, con varios años encima, seguían siendo muy veloces. En algunas carreras, por ejemplo, se superaban los 200 km/h de promedio. Sin embargo, se produjo un cambio técnico importante a partir del ingreso de los denominados “autos compactos”. El primero de ellos fue el Chevitú, preparado por José Froilán González y conducido por Jorge Cupeiro. Ese Chevrolet 400 de dos puertas fue repudiado por el público y tuvo sus detractores en el ambiente porque tenía una fisonomía muy diferente a los vehículos que se venían utilizando. Hasta llegaron a pensar que se partiría al medio en el primer lomo de burro que encontrara. Sin embargo, eso jamás sucedió. El Chevitú marcó un antes y un después porque tras su debut comenzaron a aparecer otros autos más pequeños que las cupecitas, pero a la vez más veloces; como el Torino...

La evolución técnica en la que estaba inmersa la categoría llevó a que los técnicos crearan verdaderos prototipos. Incluso, muchas cupecitas cambiaron su apariencia, como la Coloradita de Juan Manuel Bordeu (en 1966 le dio a Chevrolet su tercer título en la categoría).

Entre los “protos” más emblemáticos de la nueva generación se destacaron las Liebres, desarrolladas por Heriberto Pronello y Oreste Berta a partir de los Torino. La primera alegría la obtuvieron en 1967 de la mano de Gastón Perkins. Otro auto cuyo recuerdo aún perdura es el Trueno Naranja -con mecánica Chevrolet- que usó Carlos Pairetti para ser campeón en 1968.

El rumbo que estaba tomando la categoría con esos autos motivó a crearles una nueva categoría especial: Sport Prototipo. Pero esa es otra historia...

Las décadas siguientes sirvieron para el afianzamiento del Turismo Carretera y la aparición de grandes ídolos como Eduardo Copello (campeón en 1970), Rubén Luis Di Palma (1971), Nasif Estéfano (1973), Héctor Luis Gradassi (1972, 1974, 1975 y 1976) y Juan María Traverso (1977 y 1978).

Aunque Ford y Chevrolet son las marcas más emblemáticas y que Torino también tuvo su momento de gloria; el cuarto as del póker del TC es Dodge. Brilló en los 80 con Antonio Aventin, quien le dio el primer título a la marca en el torneo 1980/1981; y con las legendarias batallas entre Roberto Mouras, quien en 1976 había hecho estragos con un Chevrolet bautizado como 7 de Oro, y Oscar Castellano. El Toro logró los cetros de 1983, 1984 y 1985; mientras que el Pincho se dio el gusto en 1987, 1988 y 1989. Entre medio, Oscar Angeletti también fue campeón.

Los 90 volvieron a marcar un cambio en el aspecto técnico. Los Falcon, las Chevy, los Torino y los Dodge comenzaron a construirse de otra manera a partir de la decisión de la categoría de

organizar más carreras en autódromos y no tanto en rutas por su peligrosidad, algo que quedó en evidencia con las muertes de Mouras en 1992 y Osvaldo Morresi en 1994. Después de muchos debates, en 1997 se realizó la última carrera en un semipermanente. Fue en el Triángulo del Tuyo en Santa Teresita, plaza que se mantuvo gracias a la construcción de un circuito en Mar de Ajó.

Los primeros años de esta década fueron marcados por los títulos de Emilio Satriano (1990), Oscar Aventin (1991 y 1992), Walter Hernández (1993) y Eduardo Ramos (1994). También se destacó la vuelta de un grande: Traverso, que logró los torneos de 1995, 1996, 1997 y 1999. El que rompió su seguidilla fue un jovencito llamado Guillermo Ortelli, consagrado en 1998 y quien en el Siglo XXI logró otros cuatro campeonatos (2000, 2001, 2002 y 2008). Otros pilotos inscribieron sus nombres en el cuadro de honor como Ernesto Bessone (2003), Omar Martínez (2004), Juan Manuel Silva (2005), Norberto Fontana (2006) y Christian Ledesma (2007). Justamente, el título que logró el marplatense con varias fechas de antelación provocó un cambio en el reglamento deportivo: la implementación de la Copa de Oro. Este sistema, que es usado en el NASCAR de Estados Unidos, sirve para asegurarse la definición en el cierre del torneo. Las primeras once fechas del calendario clasifican a los 12 primeros del campeonato a luchar por la corona en las últimas cinco carreras del año. El primero que se consagró con este sistema, que fue implementado en medio del 2008, fue Ortelli. Luego festejaron Emanuel Moriatis (2009), Agustín Canapino (2010), quien quedó en la historia como el campeón más joven al consagrarse con 21 años; Ortelli (2011) y Mauro Giallombardo (2012).

Este no fue el único cambio que revolucionó al TC. A mediados del 2007 se bajaron definitivamente los acompañantes para no poner en riesgo otra vida ante un accidente. La luz de alarma se encendió en Comodoro Rivadavia con la muerte de Guillermo Castellanos. Aunque ya en 2006 hubo un llamado de atención con el fallecimiento de Alberto Noya y su acompañante Gabriel Miller en la final de la categoría promocional TC Pista en Rafaela. Estos dos incidentes motivaron a la Asociación Corredores Turismo Carretera a aumentar la seguridad de los autos, a los que se les colocó estructuras deformables en el frente y la parte posterior y pontones protectores a los costados.

La gente también tiene su capítulo en la historia del TC. Los autódromos de todo el país se visten de fiesta cada vez que corre la divisional. Son familias enteras y grupos de amigos que acampan en los circuitos a la espera de la carrera. Disfrutan de ver a su marca o a su piloto favorito ganar y se bancan las cargadas de los rivales de turno cuando se van derrotados. Todo con un respeto que asombra. Es que viven cada competencia del TC con una pasión suprema, una pasión que ya lleva más de 75 años.

## **TODOS LOS CAMPEONES**

<b>Año</b>	<b>Piloto</b>	<b>Auto</b>
1939	Ángel Lo Valvo	Ford V8 cupé
1940	Juan Manuel Fangio	Chevrolet TC
1941	Juan Manuel Fangio	Chevrolet cupé
1947	Oscar Gálvez	Ford V8 cupé
1948	Oscar Gálvez	Ford V8 cupé
1949	Juan Gálvez	Ford V8 cupé
1950	Juan Gálvez	Ford V8 cupé
1951	Juan Gálvez	Ford V8 cupé
1952	Juan Gálvez	Ford V8 cupé
1953	Oscar Gálvez	Ford V8 cupé
1954	Oscar Gálvez	Ford V8 cupé
1955	Juan Gálvez	Ford V8 cupé
1956	Juan Gálvez	Ford V8 cupé
1957	Juan Gálvez	Ford V8 cupé

1958	Juan Gálvez	Ford V8 cupé
1959	Rodolfo de Álzaga	Ford V8 cupé
1960	Juan Gálvez	Ford V8 cupé
1961	Oscar Gálvez	Ford V8 cupé
1962	Dante Emiliozzi	Ford V8 cupé
1963	Dante Emiliozzi	Ford V8 cupé
1964	Dante Emiliozzi	Ford V8 cupé
1965	Dante Emiliozzi	Ford V8 cupé
1966	Juan Manuel Bordeu	Chevrolet cupé
1967	Eduardo Copello	Torino (prototipo)
1968	Carlos Pairetti	Chevrolet (prototipo)
1969	Gastón Perkins	Torino (prototipo)
1970	Luis Rubén Di Palma	Torino 380 W (Fórmula A)
1970	Eduardo Copello	Torino (prototipo/Fórmula B)
1971	Rubén Luis Di Palma	Torino 380 W
1972	Héctor Luis Gradassi	Ford Falcon
1973	Nasif Estéfano	Ford Falcon
1974	Héctor Luis Gradassi	Ford Falcon
1975	Héctor Luis Gradassi	Ford Falcon
1976	Héctor Luis Gradassi	Ford Falcon
1977	Juan María Traverso	Ford Falcon
1978	Juan María Traverso	Ford Falcon
1979/1980	Francisco Espinosa	Chevrolet Chevy cupé
1980/1981	Antonio Aventin	Dodge Polara RT cupé
1981	Roberto Mouras	Dodge Polara RT cupé
1982	Jorge Martínez Boero	Ford Falcon
1983	Roberto Mouras	Dodge Polara RT cupé
1984	Roberto Mouras	Dodge Polara RT cupé
1985	Roberto Mouras	Dodge Polara RT cupé
1986	Oscar Angeletti	Dodge Polara RT cupé
1987	Oscar Castellano	Dodge Polara RT cupé
1988	Oscar Castellano	Dodge Polara RT cupé
1989	Oscar Castellano	Ford Falcon
1990	Emilio Satriano	Chevrolet Chevy Cupé
1991	Oscar Aventin	Ford Falcon
1992	Oscar Aventin	Ford Falcon
1993	Walter Hernández	Ford Falcon
1994	Eduardo Ramos	Ford Falcon
1995	Juan María Traverso	Chevrolet Chevy Cupé
1996	Juan María Traverso	Chevrolet Chevy Cupé
1997	Juan María Traverso	Chevrolet Chevy Cupé
1998	Guillermo Ortelli	Chevrolet Chevy Cupé
1999	Juan María Traverso	Ford Falcon
2000	Guillermo Ortelli	Chevrolet Chevy Cupé
2001	Guillermo Ortelli	Chevrolet Chevy Cupé
2002	Guillermo Ortelli	Chevrolet Chevy Cupé
2003	Ernesto Bessone	Dodge Polara RT cupé
2004	Omar Martínez	Ford Falcon
2005	Juan Manuel Silva	Ford Falcon
2006	Norberto Fontana	Dodge Polara RT cupé
2007	Christian Ledesma	Chevrolet Chevy Cupé
2008	Guillermo Ortelli	Chevrolet Chevy Cupé

2009	Emanuel Moriatis	Ford Falcon
2010	Agustín Canapino	Chevrolet Chevy Cupé
2011	Guillermo Ortelli	Chevrolet Chevy Cupé
2012	Mauro Giallombardo	Ford Falcon

## **NACIMIENTO DE LA ASOCIACIÓN CORREDORES TURISMO CARRETERA**

**El 30 de agosto de 1960 los pilotos del TC le dieron forma definitiva a la ACTC, creada para ayudarse y defenderse.**

La idea de un nucleamiento entre los pilotos de Turismo Carretera venía gestándose desde hacía tiempo, hasta que el 30 de agosto de 1960, ante una inconsulta determinación de la CDA, que reglamentó la carga de combustible desde el exterior del auto a partir de las Mil Millas de ese año, los pilotos deciden reunirse para considerar y echar las bases de la futura agremiación. El lugar elegido fue el local de la Asociación Argentina de Volantes, en la calle Paraguay, y el acto contó con la presencia de 72 pilotos y el apoyo de una gran cantidad, que por motivos de distancia no podían estar en el lugar.

Plinio Abel Rossetto llevó el borrador de los estatutos, posteriormente aprobados, entre cuyos fundamentos se expresaba la defensa, ayuda y patrocinio de los pilotos de TC, la organización de carreras para la categoría y la atención de iniciativas que contribuyan al beneficio de esas competencias, de los pilotos, copilotos, y al desarrollo técnico y deportivo. Al término de dicha reunión quedó fundada la Asociación Corredores Turismo Carretera, estableciendo su sede en 24 de Noviembre 1.133, domicilio particular de Plinio A. Rossetto.

A pedido de los presentes se le ofreció la presidencia a Juan Gálvez, pero este declinó el cargo y por unanimidad se propuso a Rossetto, quedando el resto de la Comisión Directiva compuesta por Ernesto Scally como Vicepresidente, Rodolfo de Alzaga como Secretario, Ernesto Petrini como Tesorero y Juan Gálvez como Protesorero.

Varias firmas importantes ofrecieron su apoyo económico, lográndose juntar 300.000 pesos para reforzar los premios del Gran Premio de ese año. Dichas empresas fueron: Alberto J. Armando S.A., Annan ICSCA, Atma SA, Facomet SA, Suixtil SA y Vianini Argentina SA. Fue el primer éxito de la ACTC, complementado con la obtención ante YPF de nafta y aceite sin cargo para el Gran Premio.

El engranaje muy pronto comenzó a rendir. Se logró la personería jurídica, la afiliación a la CDA y la derogación de las reformas que, en su momento, amenazaron el desarrollo de la categoría. Casi a un año de su fundación, la ACTC emprendió la organización de su primera competencia. Fue el 9 de julio de 1961 en el autódromo, donde con las tribunas pobladas, largaron Rodolfo de Alzaga, Segundo Ale, Daimo Bojanich, Oscar Cabalén, Manuel Cobas, Julio César Castellani, Juan Carrica, Julio Devoto, Carlos Duette, Juan Favuto, Pablo Facchini, Oscar Gálvez, Remo Gamalero, Carmelo Galbato, Raúl Jara, Manuel Mantinian, Juan R. Machado, Nelo Marsilli, Daniel Musso, José Morán, Nicolás Nagel, Juan Carlos Navone, Ángel Nomdedeu, Ernesto Petrini, Fernando Piersanti, Ulises y Enrique Pourciel, Plinio A. Rossetto, Ramón Requejo, Santiago Luján Saigós y Crispulo Villanueva, ganando Julio Devoto.

Siempre en marcha ascendente, la ACTC trasladó su sede a Santa Fe 2716, donde funcionaba la agenda de autos de Facchini, más tarde funcionó en las instalaciones de la fábrica de acoplados La Helvética, pasando luego a su actual domicilio de la calle Bogotá 166 en el barrio de Caballito.

A lo largo de su trayectoria, sucedieron a Plinio Abel Rossetto en el cargo de presidente; Pablo Facchini, Eulogio Maquirrián, Armando J. Ríos, Rubén Roux, Carlos Menditeguy, Carlos Druetta, José M. Spada, Carlos Pairetti, Octavio Suárez (bajo su gestión la entidad comenzó la autofiscalización en 1979), Juan Carlos Deambrosi y Oscar Aventin, quien la preside actualmente.

Con el tiempo la ACTC fue tomando más fuerza al punto de dirimirse el poder deportivo en el país con el Automóvil Club Argentino, la única entidad reconocida por la Federación Internacional del Automóvil. Así fue que también creó otras categorías como el Top Race (actualmente bajo la órbita del ACA), el TC Pista, el TC Mouras y el TC Pista Mouras. Y hasta llegó a fiscalizar al Turismo Nacional durante varias temporadas.

## EL PRIMER GRAN PREMIO DE TC

**En 1937 se disputó la primera carrera del Turismo Carretera, ganada por Ángel Lo Valvo con el seudónimo “Hipómenes”. Fueron más de 7.000 kilómetros divididos en 10 etapas.**

Faltan apenas diez minutos para la medianoche cuando llega el presidente Agustín P. Justo a la esquina de Blandengues y Monroe. El entrerriano lleva más de cinco años en el poder (ganó las elecciones de 1932 con el radicalismo proscripto y en medio de denuncias de fraude) y su gobierno languidece en medio de la década infame. Por los altoparlantes se escuchan todas las noticias que emite LR3 Radio Belgrano, mientras los pilotos se preparan para comenzar el periplo de más de 7.000 kilómetros. A las 23.58 dos bombas luminosas anuncian la salida del patrullero encargado de limpiar el camino que deberán recorrer los autos inscriptos para la carrera. Los señores están vestidos con formales trajes y las damas, con elegantes vestidos. Todos están a punto de ver la partida del Gran Premio Argentino. A las cero del 5 de agosto, el rionegrino Arturo Kruuse detiene su Plymouth en la línea de partida y el presidente de la Nación desciende del estrado, y al recibir la señal del comisario deportivo Alberto Lodieu, baja la bandera que da inicio al Gran Premio, del que participan 69 vehículos (Ignacio Pradande, con el Ford número 48 no largaría). Son 61 coches cerrados (cupé y sedán), siete convertibles y un double featon (el de Andrés Fernández).

El recorrido del Gran Premio Argentino tiene 6.894,7 kilómetros, que son cubiertos en diez etapas. El Automóvil Club armó un trayecto de caminos bien distintos y los autos deben pasar del asfalto a la tierra y los corredores están obligados a entender bien cada circunstancia para poder manejar los coches a gran velocidad. Miles de personas se acercan a la vera de las rutas para ver pasar los coches de turismo que luchan por el triunfo en la larguísima competencia. Son diez días de una durísima y extensa carrera que recorre una buena parte de la Argentina y que sirve, según la organización, para movilizar al turismo. El 15 de agosto, apenas 19 autos de los 69 que iniciaron la odisea llegan a la línea de meta en la calle 52 y Plaza Rivadavia. A cinco mil metros de la llegada se instaló una sirena, y a 2.500, una alarma, que sirven para avisarle al público el arribo de las máquinas. Carlos Garbarino, con su Ford número 64, es el primero en recibir la bandera de cuadros y gana la última etapa. Sin embargo, todos esperan por el Ford número 4, manejado por Hipómenes, el ganador de la carrera. Ángel Lo Valvo, dueño del seudónimo que tenía como fin eludir a los acreedores que lo seguían por deudas de juego, se queda con el triunfo en el Gran Premio de 1937, el que dio el puntapié inicial al Turismo Carretera. Pasaron 75 años de aquella largada en Blandengues y Monroe con el presidente Justo dando la señal de largada.

## CLASIFICACIÓN

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo	Promedio
1	“Hipómenes”	Ford V8	80h36m21s	85,486
2	Carlos Garbarino	Ford V8	82h30m15s	83,519
3	E. Pedrazzini	Ford V8	82h42m13s	83,318
4	H. Supicci Sedes	Ford V8	83h33m06s	82,472
5	Tadeo Taddia	Chevrolet	83h53m57s	82,131
6	A. S. McCarthy	Plymouth	86h06m54s	79,999
7	A. S. Gauthier	Chevrolet	86h09m15s	79,981

8	Daniel Musso	Ford V8	87h49m14s	78,463
9	A. Fernández	Hillmann	88h43m21s	77,666
10	José Massetti	Ford V8	90h53m10s.	76,068

## LA BUENOS AIRES-CARACAS

### **En 1948 el Turismo Carretera realizó el Gran Premio de América del Sur, una extenuante carrera de 15.000 kilómetros.**

Tranquilamente el Gran Premio de América del Sur de 1948 podría haber inspirado a Julio Verne para escribir un libro al mejor estilo de “La vuelta al mundo en 80 días” o de “20.000 leguas de viaje submarino”. Es que esta competencia fue una autentica aventura del Turismo Carretera ya que se disputó sobre 15.000 kilómetros atravesando siete países (Argentina, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela y Chile).

La historia quiso que la primera parte de esta prueba, que se disputó entre Buenos Aires y Caracas a lo largo de más de 9.000 kilómetros, tomase mayor relevancia. Pero no fue por un capricho, sino por todo lo que ocurrió a lo largo de sus 14 etapas y por su polémico final... Como era de imaginarse, esta extenuante maratón -que sirvió para promocionar la ruta Panamericana- no fue fácil de organizar. En un primer momento la carrera se iba a largar en Caracas, pero atinadamente se cambió el punto de partida por Buenos Aires al entender que sería muy complicado transportar a todos los competidores –en su mayoría argentinos- hasta la capital venezolana. Además, se innovó en el sistema de largada otorgándoles prioridad a los participantes. Así, los 141 inscriptos fueron divididos en tres grupos: los ganadores de Grandes Premios, los vencedores de carreras de menor significación y/o etapas y, finalmente, los no ganadores y debutantes. El selecto grupo que abrió el camino estaba integrado por Juan Manuel Fangio, el uruguayo Héctor Suppici Sedes, Oscar Gálvez, Ernesto Blanco (que no largó), Arturo Kruuse, Ricardo Risatti y Emilio Karstulovic. En el segundo, en tanto, se destacaban Juan Gálvez, Pablo Gulle, Domingo Marimón, Eusebio Marcilla, Tadeo Taddia, Rosendo Hernández y Jorge Rodrigo Daly. En el tercero sobresalían Félix Peduzzi, José Froilán González, Daimo Bojanich, Ernesto Petrini y Carlos Solveyra Tomkinson, entre otros. Debido a la característica del evento, los autos fueron preparados especialmente. Los motores, por ejemplo, fueron descomprimidos y los chasis se reforzaron extremadamente. El parque automotor fue variado, aunque Ford y Chevrolet fueron mayoría con 65 y 60 vehículos, respectivamente. Además, corrieron tres Mercury y otros tantos Plymouth. También había dos ejemplares de Nash, Lincoln y Buick y un representante de Dodge y de De Soto.

La carrera, que se inició el miércoles 20 de octubre, tuvo desde el inicio un dominador: Oscar Gálvez, quien fue imbatible en las tres primeras etapas. Justamente, el tercer triunfo parcial del piloto de Ford se opacó por el accidente que le costó la vida a Julián Elguea y a su acompañante (se cayeron de un puente a un precipicio de 200 metros de altura)...

Mientras los Gálvez mandaban en los relojes –Juan se había impuesto en la cuarta etapa al aprovechar el retraso de su hermano por un desperfecto en la barra de dirección-, Fangio era protagonista de una gran remontada ya que se había perdido tiempo al comienzo de la carrera por una falla en el motor. Con un ritmo endiablado, el “Chueco” saltó del 79º lugar que ocupaba en la General al término de la primera etapa al 23º en la sexta jornada de acción. Incluso, llegó victorioso en la quinta etapa ganándole a Oscar por poco más de ocho minutos. Sin embargo, la arremetida del balcarceño fue interrumpida en la séptima etapa –ya en territorio peruano y en medio de una revolución- por un grave accidente, donde perdió la vida su acompañante Daniel Urrutia. De aquel incidente todavía se recuerda el gesto de Marcilla, quien socorrió a Fangio y a Urrutia y los llevó a un hospital...

Estas tragedias producidas en la primera mitad de la competencia –incluso en otro accidente murieron dos espectadores- no amedrentaron a los competidores que tenían la mente puesta en llegar a Caracas. Mientras algunos hacían lo imposible por seguir en carrera

sobreponiéndose a todo tipo de obstáculos, los hermanos Gálvez luchaban palmo a palmo por el triunfo ya que no encontraban oposición en ningún rival.

Como no podía ser de otra manera, el final tuvo los matices necesarios como para que esta aventura ocupase decididamente un lugar en la historia del TC. En su intento por achicar diferencias con su hermano en la última etapa, Juan se fue del camino. Por suerte para él, Oscar lo auxilió y lo remolcó con una cuarta. Pero el buen gesto del “Aguilucho” no fue bien recompensado ya que el motor de su Ford notó el esfuerzo y quedó gravemente herido. Así, Oscar fue perdiendo terreno al punto que los primeros en llegar a Caracas fueron, sucesivamente, Víctor García (que se quedó con la etapa), Marcilla y Marimón, quien ante el retraso de Juan ya festejaba el segundo lugar...

Cuando ya la noche acogía a la multitud que estaba en Caracas, Oscar apareció remolcado por un Buick último modelo. Aprovechando un declive en el camino, Gálvez cruzó la meta y así, agónicamente, paró los relojes con una diferencia de cinco horas sobre Marimón, convirtiéndose en el ganador de la prueba. Pero la alegría de Gálvez duró poco ya que inmediatamente Fulvio Pastor, comisario deportivo de la prueba, le comunicó que su llegada había sido antirreglamentaria porque había cruzado la meta con el motor apagado. De nada valió el gesto –tampoco avalado el reglamento- de Federico Herrero, acompañante de Oscar, que arrancó el auto y cruzó nuevamente la meta.

Lógicamente, Gálvez apeló la sanción; pero no hubo caso y Domingo Marimón se convirtió en el inesperado vencedor de la competencia. Días más tarde, Oscar tendría su merecida revancha en el regreso desde Lima a Buenos Aires, pero esa es otra historia...

#### **CLASIFICACION GENERAL**

<b>Pos.</b>	<b>Piloto</b>	<b>Marca</b>	<b>Tiempo</b>
1	Domingo Marimón	Chevrolet	118h37m18s
2	Eusebio Marcilla	Chevrolet	118h49m59s
3	Juan Gálvez	Ford	119h07m59s
4	Salvador Ataguile	Ford	122h21m45s
5	Daimo Bojanich	Ford	122h30m58s
6	Manuel Merino	Ford	123h58m47s
7	Víctor García	Ford	124h02m00s
8	Ricardo López	Ford	124h14m58s
9	Guido Maineri	Ford	125h00m32s
10	Tadeo Taddia	Chevrolet	126h01m03s
11	Juan Marchini	Ford	126h56m11s
12	M. Vinardell Mollinero	Ford	127h32m06s
13	Eduardo Orcola	Chevrolet	127h59m20s
14	Dario Ramonda	Chevrolet	129h20m53s
15	Mercurio Giuliano	Ford	129h24m14s
16	Ernesto Baronio	Ford	133h29m49s
17	José Lorenzetti	Ford	133h45m12s
18	Fernando Nery	Chevrolet	143h04m59
19	Américo Berta	Chevrolet	135h05m42s
20	José Manuel López	Chevrolet	135h26m35s
21	Angel Pascuali	Ford	135h35m54s
22	Carlos Lagorio	Chevrolet	137h23m01s
23	Miguel Beltrame	Ford	138h35m24s
24	Oreste Casaroli	Chevrolet	138h51m24s
25	Luis González	Ford	139h01m42s
26	Alberto Provera	Chevrolet	142h03m18s
27	Guillermo Merenghini	Chevrolet	142h07m59s
28	Bartolomé Ortiz Sanz	Ford	142h31m11s

29	Eduardo Della Magiora	Ford	148h31m36s
30	Vicente Tirabasso	Ford	149h19m11s
31	René Nelly Pfister	Chevrolet	151h05m32s
32	Guillermo Martín	Chevrolet	152h05m19s
33	Alberto Foilloux	Ford	152h42m19s
34	Román Balta	Chevrolet	154h04m51s
35	Rafael Leizán	Chevrolet	155h05m07s
36	Herminio Magaracci	Ford	155h36m01s
37	Luis Santos	Ford	155h50m06s
38	Rafael Staccioli	Ford	157h42m08s
39	Hermo Orihuela	Ford	158h07m59s
40	Jordán Senés	Ford	161h38m22s
41	Domingo Sanguinetti	Chevrolet	165h54m00s
42	Eugenio Bría	Ford	166h04m26s
43	José Rodríguez	Ford	172h23m20s
44	Américo Giménez	Ford	175h40m20s

Promedio: 80,726 km/h.

### **LAS PERIPECIAS DE MARIMON**

Domingo Marimón, ganador de la “Buenos Aires-Caracas”, tuvo que pasar por muchas penurias para llegar al final de la competencia. “Mi carrera fue peligrosa y la suerte me abandonó al comienzo... La primera etapa estaba ganada con facilidad, pero un problema con la temperatura del motor me obligó a esperar un rato y consecuentemente, perdí toda chance de quedarme con el triunfo. En la segunda, me metí en un río y el motor se detuvo, por lo que también perdí mucho tiempo. En la novena, iba a gran velocidad cuando sentí que el auto no obedecía a la dirección. Cuando lo logré dominar, me detuve. Al bajar del auto vi como la rueda izquierda se iba hacia un barranco. Corrí tras ella durante 150 metros y perdí una hora”, le contó Marimón al diario “La Esfera” de Caracas. Para terminar, “Toscanito” fue más que elocuente al decir que “al final tuve la suerte que primeramente lo había acompañado a Oscar Gálvez”.

### **EL ACCIDENTE DE FANGIO**

Cuando Juan Manuel Fangio inició la primera parte del Gran Premio de América del Sur lo hizo esperanzado de lograr su tercera victoria de 1948. Jamás pensó que esa aventura terminaría nueve días más tarde con él en un hospital y lamentando la muerte de su acompañante Daniel Urrutia. El fatídico vuelco se produjo saliendo del puente de Chicama, durante la séptima etapa. Según contó el mismo Fangio, se fue del camino al quedar engeguado por el reflejo de las luces de sus faroles en las paredes blancas de las casas del pueblo llamado Huanchasco, por el que transitaba la carrera. “Había una curva a la izquierda que no la vi. Es más, creí que del lado de afuera de la curva había un precipicio y no un terraplén. Entonces quise seguir la curva y el auto se desplazó, porque ese pedazo a la salida del pueblecito estaba asfaltado. Cuando agarré la arenilla de la banquina, el auto entró a dar vueltas y más vueltas”, relató oportunamente el balcarceño, quien había asombrado en las etapas previas por la gran velocidad que le imprimía a su Chevrolet en su afán de alcanzar a Oscar Gálvez.



## LA LIMA-BUENOS AIRES

### Luego del sinsabor en la Buenos Aires-Caracas, Oscar Gálvez venció en el regreso que unió Lima con Buenos Aires.

El Gran Premio de América del Sur de 1948 tuvo una segunda parte, que fue el regreso. También fue extenuante, aunque sin los matices de la aventura que hoy se conoce como Buenos Aires Caracas. La competencia, recordada como Lima-Buenos Aires, se largó el 2 de diciembre a la medianoche de Perú. Es decir 23 días después de la anterior prueba.

En ese lapso de tiempo los participantes tuvieron la posibilidad de reparar y poner a punto sus autos para el retorno.

Se dividió en cinco etapas con un tramo de enlace para cruzar la Cordillera de los Andes, ya que esta parte del Gran Premio también incluía territorio chileno. El orden de partida se formó según la clasificación final de la parte inicial de la carrera y por ello Domingo Marimón salió primero, seguido por Eusebio Marcilla (que abandonó a los pocos kilómetros). Oscar Gálvez partió desde el fondo como consecuencia de aquella polémica exclusión...

Pese a la desventaja, el "Aguilucho" demostró desde el vamos que tenía bien ganado su apodo: al cabo de la primera jornada y luego de poco más de 14 horas de carrera, se convirtió en el puntero de la General con cuatro minutos de ventaja sobre Marimón. El piloto del Ford número 3 volvió a ganar en la segunda etapa, aunque esta vez su gran trabajo fue opacado por la triste noticia de la muerte del uruguayo Héctor Suppici Sedes, que sucedió cuando su auto fue embestido violentamente por Antonio Zarantonello.

Lo que siguió fue un festival de velocidad y estrategia por parte de Oscar. Logró otra victoria en la tercera etapa, en la que desertó Marimón, y en las últimas dos reguló, dejándole el camino libre a su hermano Juan.

Tras los prematuros abandonos de Marimón y Marcilla, la difícil misión de tratar de darle caza a Oscar quedó en manos de Pablo Gulle, Rosendo Hernández y Daimo Bojanich, que se mostraron muy regulares a lo largo de toda la competencia. Gulle parecía que tenía el puesto de escolta asegurado, pero problemas en la caja en la última etapa le impidieron defenderse de la arremetida del puntano Hernández, que finalmente se quedó con el segundo lugar. Para Bojanich quedó la satisfacción de haberse adueñado del último escalón del podio luego de una remontada soberbia ya que en la General fue 17º, 13º, 6º, 5º y finalmente, 3º.

Poco después de los lógicos festejos, Oscar Gálvez resumió sensaciones sobre la victoria.

"Este triunfo es un consuelo a la dolorosa experiencia de Caracas. Pero no quiero volver sobre ese tema... Prefiero colocar una pesada piedra sobre ese cuarto de hora porque no me hace ninguna gracia recordarlo. Estaba empelado en llegar primero, aunque fuera con una diferencia de diez segundos", dijo el gran ídolo sobre aquella gran aventura, que aún hoy se recuerda con orgullo.

## LAS ETAPAS

Nº	Lugares	Distancia	Ganador	Marca	Tiempo	Promedio
1	Lima-Tacna	1.409,3	Oscar Gálvez	Ford	14h16m50s	98,687
2	Arica-Antofagasta	739,5	Oscar Gálvez	Ford	6h36m13s	111,984
3	Antofagasta-La Serena	936,3	Oscar Gálvez	Ford	9h31m25s	98,314
4	La Serena-Santiago	666,6	Juan Gálvez	Ford	8h19m16s	80,109
5	Mendoza-Buenos Aires	1.081,7	Juan Gálvez	Ford	7h54m24s	136,808

## CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1	3	Oscar Gálvez	Ford	47h20m40s
2	20	Rosendo Hernández	Chevrolet	48h54m48s
3	70	Daimo Bojanich	Ford	49h44m54s
4	11	Arnaldo Alvarado	Ford	49h49m43s

5	10	Daniel Musso	Ford	50h57m49s
6	103	Guido Maineri	Ford	51h05m57s
7	9	Juan Gálvez	Ford	51h11m30s
8	8	Pablo Gulle	Chevrolet	51h58m43s
9	64	Darío Ramonda	Chevrolet	52h40m11s
10	117	Juan Marchini	Ford	52h55m02s
11	39	José Muñiz	Ford	53h11m39s
12	5	Arturo Kruuse	Plymouth	53h29m47s
13	86	Ernesto Baronio	Ford	53h33m03s
14	22	Jorge Rodrigo Daly	Dodge	53h37m01s
15	138	Adolfo Perazzo	Chevrolet	53h53m01s
16	115	José Lorenzetti	Ford	54h13m44s
17	15	Tadeo Taddia	Chevrolet	54h19m15s
18	88	Pablo Trincavelli	Chevrolet	54h23m22s
19	121	Roberto Matassi	Chevrolet	54h45m14s
20	17	Víctor García	Ford	55h18m43s
21	89	Florentino Castellani	Ford	55h28m10s
22	37	José Cafiero	Ford	56h30m37s
23	93	“Mumiteite”	Chevrolet	56h35m44s
24	7	Emilio Karstulovic	Mercury	56h38m02s
25	58	Hermo Orihuela	Ford	58h40m19s
26	41	Manuel Merino	Ford	58h46m51s
27	102	Hugo De Simone	Chevrolet	59h03m36s
29	78	Rafael Leizan	Chevrolet	60h46m30s
29	29	Vicente Tirabasso	Ford	61h01m38s
30	45	Mercurio Giuliano	Ford	61h34m11s
31	16	Fernando Neri	Chevrolet	62h13m41s
32	21	Angel Pascuali	Ford	62h57m19s
33	40	Aurelio Spinetto	Nash	62h59m06s
34	114	Américo Berta	Chevrolet	63h17m52s
35	109	José M. López	Chevrolet	63h22m25s
36	76	Alberto Fouilloux	Ford	64h25m17s
37	57	Guillermo Martín	Chevrolet	65h42m06s
38	28	Miguel Beltrame	Ford	67h11m27s
39	71	Luis Santos	Ford	67h35m35s
40	91	Alberto Provera	Chevrolet	69h27m34s
41	129	René Pfister	Chevrolet	71h10m38s
42	43	Román Balta	Chevrolet	73h05m47s
43	98	Domingo Sanguinetti	Chevrolet	84h46m43s

Promedio: 102,090 km/h.

## LA ÚLTIMA CARRERA EN RUTA

**El 16 de febrero de 1997 el TC disputó su última competencia en un semipermanente. Fue en Santa Teresita y la victoria quedó para Eduardo Ramos.**

Ya pasaron ocho años desde que el Turismo Carretera dejó de transitar por las rutas de nuestro país. En aquella carrera de Santa Teresita, disputada el 16 de febrero de 1997, la “máxima” concluyó una etapa que hoy muchos recuerdan con lágrimas en los ojos... Aquella fue la primera fecha de la temporada. Todo hacía indicar que los Ford dominarían. De hecho se habían impuesto en cinco de las últimas seis ediciones del clásico veraniego. A eso

debía sumarse las características del Triángulo del Tuyú, emplazado sobre la ruta provincial N° 11, donde la aceleración de los Falcon marcaba una gran diferencia sobre el resto. Efectivamente, en las series los del óvalo fueron imparables con Roberto Urretavizcaya, Omar Martínez y Eduardo Ramos. En la Final, Tito sacó rápidamente ventaja sobre sus rivales, pero su ritmo fue insostenible para la goma delantera derecha, que se rompió luego de tantos “chicanazos”. Así, Ramos heredó la punta y gracias a la solidez de su auto –que en la selectiva había sufrido la rotura del diferencial- se consolidó como líder y fue derecho al triunfo. De esta manera Lalo seguía de racha, ya que había ganado la última del torneo 1996 en Balcarce en medio de una polémica porque se sospechaba que había utilizado una caja de velocidades de cinco marchas (que iba a ser homologadas a partir de 1997) en lugar de la habitual de cuatro. Por todo eso, Ramos aprovechó este éxito para ser su descargo: “Le dedico este triunfo a aquellos que dijeron que en Balcarce gané con otra caja de velocidades. A ellos les digo que hoy gané con una caja de cuatro velocidades... Yo no hice trampa, pero hubo gente que me quiso ensuciar y no sé por qué”. El ex campeón, que se debutó de la mejor manera en el equipo de Juan Forciniti utilizando el Falcon que en la temporada anterior habían corrido Oscar Fineschi y Walter Hernández, afirmó sobre la carrera que, “en la serie rompí el diferencial y no había mucho tiempo para la Final. Por ello debí cambiar la relación. Hice toda la carrera a fondo, pese a que el cambio de multiplicación era un riesgo, pero me salió”.

La fiesta de Ford se completó con el segundo lugar de Martínez, que se recuperó de un despiste en un retome. Y si no fuese por el problema en la goma delantera izquierda del Falcon de Ernesto Bessone en la última media vuelta, el triplete estaba asegurado.

El contratiempo de Tito, que finalmente llegó cuarto, fue aprovechado por Juan María Traverso, que así estrenó el “1” logrado el año anterior con un podio. Además, el Flaco salvó el honor de los Chevrolet ya que los otros referentes “chivos” no tuvieron suerte: Guillermo Ortelli abandonó por un problema en el motor, Fabián Acuña tuvo un mal debut con la marca tras desertar por una falla eléctrica, Emilio Satriano penó con el chasis y Luis Minervino también fue víctima de un impulsor poco confiable.

Hoy el Triángulo del Tuyú ya es un recuerdo. Luego de aquella prueba que ganó Ramos la ACTC decidió no hacer más carreras en ruta debido a la inseguridad de ese tipo de semipermanentes y a la evolución técnica a la que había llegado la categoría. Del último circuito rutero de la “máxima” sólo quedan las chicanas que una vez por año son transitadas por los TC que viajan en trailers rumbo al autódromo de Mar de Ajó... Los románticos dicen que aquel 16 de febrero de 1997 se perdió para siempre la esencia de la categoría; otros –los más optimistas- afirman que ese domingo el TC comenzó a escribir un nuevo capítulo en su rica historia.

## CLASIFICACIÓN

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1	Eduardo Ramos	Ford	43:19.505
2	Omar Martínez	Ford	43:32.370
3	Juan María Traverso	Chev.	43:46.137
4	Ernesto Bessone	Ford	43:49.574
5	José María Romero	Ford	44:01.254
6	José Ciantini	Chev.	44:08.102
7	Mario Gayraud	Ford	44:08.600
8	Guillermo Del Barrio	Dodge	44:21.830
9	Luis Minervino	Chev.	44:23.596
10	Carlos Saiz	Ford	44:43.884

Promedio: 157,045 km/h. Récord de vuelta: Urretavizcaya, 3:34.914/1000 a 158,296 km/h.

## **ASÍ SE CONSTRUYE UN TC**

A través de sus 75 años de historia, el nivel técnico del Turismo Carretera avanzó tanto que en la actualidad los vehículos que participan en la popular categoría son verdaderos prototipos contruidos para ir a toda velocidad. Nada tienen que ver con los primeros autos, que eran alivianados y dotados de suspensiones y frenos especiales y motores de gran potencia. Con un grupo de diez personas, en cinco semanas se puede tener un auténtico TC. El costo de construcción ronda los 170.000 dólares.

**Paso 1:** Se adquiere un auto de serie de cualquiera de las cuatro marcas que corren en la divisional (Ford, Chevrolet Dodge o Torino). Aunque parezca mentira, las únicas partes de este vehículo que formarán parte del TC serán el techo y las molduras de los guardabarros traseros, que como poseen una forma particular son difíciles de replicar.

**Paso 2:** La base de un TC es la estructura tubular, que se construye en base a un diseño realizado en computadora y con caños de acero cuyas medidas están especificadas en el reglamento técnico de la categoría. La rigidez de esta jaula es esencial para contar con un auto que no torsione y tenga un buen rendimiento.

**Paso 3:** Mientras se arma la estructura tubular, se van construyendo las piezas de la carrocería (puertas, laterales, guardabarros, parantes, etc) que luego serán soldadas a la jaula. Para tener una mejor referencia del proceso de armado, todos estos elementos se van colocando en una estructura auxiliar.

**Paso 4:** Después de dos semanas de trabajo, la estructura del vehículo ya está totalmente terminada y lista para colocarles las distintas partes de suspensión, motor, transmisión e instrumentos. En este momento se verifica que las medidas de distancia entre ejes, largo y ancho total, y despeje del piso respeten el reglamento técnico.

**Paso 5:** Se colocan diversos elementos como instrumental, butaca, soportes de caja, cañonera, radiadores y parrillas de suspensión. Paralelamente, las partes de la carrocería se llevan a pintura para luego realizar el montaje definitivo.

**Paso 6:** Se colocan todas las partes de la carrocería y el piloto define su posición de manejo corrigiendo la ubicación de la butaca, el volante y la pedalera. También se montan tanque de combustible, radiadores de agua y aceite, mangueras, tendido eléctrico, se coloca el conjunto motor-caja, sistema de escapes, frenos, canalizadores de aire y pontones laterales.

**Paso 7:** Durante la quinta y última semana de trabajo se realiza el montaje de acrílicos parabrisas, manijas de puerta y otros pequeños elementos, que le dan la terminación final a la unidad. También se realiza el alineado fina y las primeras puestas en marcha para asegurarse que todas las cañerías de aceite, combustible, agua y frenos funcionen correctamente. Una vez terminado esto, el TC puede salir a pista a acumular sus primeros kilómetros.

El motor: El corazón de un TC nace a partir un block original de Chevy, Falcon o Cherokee (para Dodge y Torino). Son 6 cilindros en línea con de 3.100 centímetros cúbicos de cilindrada. El cigüeñal, las bielas y los pistones son especialmente diseñados. La tapa de cilindros es de fundición y es provista por la categoría, al igual que el múltiple de admisión y el carburador de doble boca de 48 mm cada una. La potencia es cercana a los 360 hp.

## **LINK**

[www.actc.org.ar](http://www.actc.org.ar)

## **HISTORIA DEL TC2000 Y EL SÚPER TC2000**

En 1979 se produjo un hecho histórico en el automovilismo nacional con el nacimiento del TC 2000 respaldado por la Comisión Deportiva Automovilística (CDA) del ACA. Al mismo tiempo la ACTC inició su camino de autofiscalización para apoyar a su categoría emblemática, el Turismo Carretera. Eran tiempos de cambios obligados por el avance tecnológico, la aparición de modelos medianos y chicos en el mercado, con motores de menor potencia y la necesidad de modernizar las categorías de mayor convocatoria. El ACA decidió sostener el nacimiento de una categoría de autos de calle, actuales, con motores de menor cilindrada y que se fabriquen en la industria nacional para reemplazar a los autos antiguos, e históricos del Turismo Carretera. Como la ACTC se opuso a la decisión del ACA, decidió abrirse camino fiscalizando sus propias competencias independientes del poder central de la actividad en todo el país.

Así fue que en 1979 el TC tuvo un año crítico, pero que sirvió de inicio a una era de independencia y organización de su propio campeonato, mientras el ACA intentaba hacer pie con la categoría moderna llamada curiosamente “Turismo Competición” (TC) junto con la denominación “2000” en referencia a los 2.000 centímetros cúbicos de cilindrada de sus motores.

La primera temporada oficial del TC 2000 se disputó en 1980, luego de un breve torneo presentación con pocos autos y modelos novedosos como el Peugeot 504, Volkswagen 1500, Renault 18, y Fiat 1500 cupé.

El primer campeón de la categoría fue Jorge Omar Del Río con un Volkswagen 1500 del equipo Pianetto Competición (Pianetto, el mismo que es actual constructor de los autos de Top Race V6). Del Río, ganó los primeros tres campeonatos de la categoría con el mismo modelo.

Mario Gayraud con un Ford Taunus cupé (modelo que revolucionó la categoría) fue quien cortó la hegemonía del VW al quedarse con el título de 1984, y el máximo campeón del TC 2000 es Juan María Traverso quien venció en 1986, 1988, 1990, 1991, 1992, 1993, (siempre con Renault Fuego), y 1995 (Peugeot 405).

Traverso fue campeón con Renault en el equipo Berta Sport de Oreste Berta, en Alta Gracia, Córdoba, mientras que con Peugeot tuvo en su equipo a Alberto Canapino (chasis), Jorge Pedersoli (motores), y Alberto ‘Cachi’ Scarazzini (director), conocidos protagonistas del TC actual en diversos equipos.

En 1995 Traverso ganó los campeonatos del TC 2000 y también del Turismo Carretera con un Chevrolet con los mismos asistentes en su equipo, siendo el único piloto en la historia del automovilismo en ganar los dos máximos títulos en la misma temporada.

Ocho años después, Christian Ledesma en 2007 tuvo en su equipo a Canapino, Pedersoli y Scarazzini, y ganó de manera aplastante el campeonato del TC con un Chevrolet del equipo HAZ y peleó hasta el final el campeonato del TC 2000 con la misma marca en un Astra Chevrolet Elaion.

El piloto más ganador de la categoría es Traverso con 68 triunfos, seguido por Ernesto Bessone con 28.

-El TC 2000 está conformado por autos del segmento mediano producidos en MERCOSUR, modelos de cuatro puertas, con tracción trasera y motores de 2.000cc de cilindrada, (como la denominación de la categoría lo identifica). Poseen caja de velocidades secuencial de seis marchas importada denominada Xtrac, una potencia de 300/310 HP y llegan a una velocidad final estimada de los 250/255 kilómetros por hora.

-En 2009 la categoría sufrió cambios radicales en su conformación técnica, en especial respecto de los motores. Debido a la crisis económica internacional de finales de 2008 que afectó principalmente a las terminales automotrices, la categoría tomó medidas drásticas en

función de disminuir costos y abrir las posibilidades para estructuras particulares y más pequeñas para que se agreguen con nuevos modelos.

Para ello adoptó la utilización del novedoso motor genérico, o motor único en reemplazo de los impulsores que cada marca aportaba para cada modelo. Es decir que la esencial lucha de marcas y motores quedó abolida con la medida y todos los autos de la categoría pasaron a tener un impulsor idéntico, con similar preparación y desarrollo.

Los motores de TC 2000 son entregados por la compañía que lidera Oreste Berta en Ala Gracia, Córdoba y que también produce los V6 de Top Race y los motores de la Top Race Series. Los impulsores que utiliza el TC 2000 son idénticos, con bajo mantenimiento, y alta durabilidad. Este abaratamiento propició la llegada de marcas como Fiat y Peugeot, que se suman a Honda, Toyota, Ford, Renault y Chevrolet.

En 2012 la categoría volvió a realizar un cambio técnico importante a partir de la incorporación de motores Radical de origen inglés. Estos impulsores son de 8 cilindros en V, de 2.700 cm<sup>3</sup> que erogan una potencia aproximada a los 430 caballos.

A raíz de este cambio, los responsables de la categoría (la empresa Autosport, del que el Grupo Clarín llegó a tener el 51 por ciento del paquete accionario), decidieron bautizarla como Súper TC2000. También se optó por continuar con el TC2000, con el reglamento hasta 2011, con el fin de ocupar un domingo más en la pantalla de Canal 13.

La esencia del TC 2000, desde su origen y hasta 2011, y ahora en el Súper TC2000 es la participación de las fábricas a través de sus propios equipos oficiales tales como Peugeot, Fiat, Renault, Toyota, Honda y Chevrolet. Ford estuvo durante muchos años, pero se retiró en 2011.

El concepto de construcción de los autos del TC2000 y STC2000 difiere del que tienen el TC ó la Top Race V6, ya que éstos son autos de carrera basados en una carrocería original, en la cual se inserta una estructura tubular de seguridad.

### **CAMPEONES DEL TC2000**

<b>Año</b>	<b>Piloto</b>	<b>Equipo</b>	<b>Modelo</b>	<b>Victorias</b>
1980	Jorge O. del Río	Pianetto Competicion	VW 1500	3
1981	Jorge O. del Río	Pianetto Competicion	VW 1500	3
1982	Jorge O. del Río	Pianetto Competicion	VW 1500	6
1983	Ruben L. Di Palma	Di Palma Competicion	VW 1500	4
1984	Mario Gayraud	Herceg Competicion	Ford Taunus	3
1985	Ruben Daray	Akel Competicion	Ford Sierra XR4	3
1986	Juan María Traverso	Berta Motorsport	Renault Fuego	4
1987	Silvio Oltra	Benavidez Competicion	Renault Fuego	3
1988	Juan María Traverso	Berta Motorsport	Renault Fuego	4
1989	Miguel A. Guerra	Berta Motorsport	Renault Fuego	2
1990	Juan María Traverso	Berta Motorsport	Renault Fuego	4
1991	Juan María Traverso	Berta Motorsport	Renault Fuego	4
1992	Juan María Traverso	Berta Motorsport	Renault Fuego	5
1993	Juan María Traverso	Berta Motorsport	Renault Fuego	5
1994	Guillermo Maldonado	VW YPF Motorsport	VW Gol	3
1995	Juan María Traverso	Peugeot Sport	Peugeot 405	8
1996	Ernesto Bessone	Esso Competition	Ford Escort	4
1997	Henry Martin	Berta Motorsport	Ford Escort Zetec	13
1998	Omar Martínez	Honda Racing	Honda Civic 4p	8
1999	Juan Manuel Silva	Honda Racing	Honda Civic 4p	6
2000	Daniel Cingolani	Berta Motorsport	Ford Escort Zetec	3
2001	Gabriel P. de Leon	Berta Motorsport	Ford Escort Zetec	2
2002	Norberto Fontana	Toyota Team Argentina	Toyota Corolla	4
2003	Gabriel P. de Leon	Ford-YPF	Ford Focus	2

2004	Christian Ledesma	Chevrolet- Elaion	Chevrolet Astra	4
2005	Gabriel P. de Leon	Ford-YPF	Ford Focus	4
2006	Matías Rossi	Chevrolet- Elaion	Chevrolet Astra	5
2007	Matías Rossi	Chevrolet- Elaion	Chevrolet Astra	3
2008	José María López	Equipo Petrobras	Honda New Civic	4
2009	José María López	Equipo Petrobras	Honda New Civic	4
2010	Norberto Fontana	Ford-YPF	Ford Focus	2
2011	Matías Rossi	Toyota Team Argentina	Toyota Corolla	3
2012	Franco Girolami	Escudería Río de la Plata	Fiat Linea	1

#### CAMPEONES DEL SÚPER TC2000

<b>Año</b>	<b>Piloto</b>	<b>Equipo</b>	<b>Modelo</b>	<b>Victorias</b>
2012	José María López	PSG16 Team	Ford Focus	1

#### LINKS

[www.tc2000.com.ar](http://www.tc2000.com.ar)

[www.super-tc2000.com.ar](http://www.super-tc2000.com.ar)

#### HISTORIA DEL TOP RACE V6

Esta categoría nació en el verano de 1997 con el nombre Top Race. Su primera competencia se realizó en un novedoso circuito callejero de Pinamar, con una importante cantidad de autos importados del segmento de alta gama. Los ganadores en esa fecha inicial fueron Juan María Traverso con un Mercedes Benz 280 y Ernesto Bessone con un Nissan 300. El primer campeón que tuvo la Top Race fue Omar 'Gurí' Martínez con un Honda Prelude, título que repitió en 2000 y 2006.

La diversidad de carrocerías, motores, tracciones y potencias dificultaron los trabajos en función de la paridad en la pista, pero con el correr de las temporadas la categoría fue encontrando un lugar en las preferencias de pilotos, equipos y en especial del público.

La Comisión Técnica de la ACTC intentó con éxito mantener la paridad entre los modelos, hasta que en 2000 ingresaron a la categoría autos de competición importados que habían tomado parte de la recientemente disuelta Turismo Sudamericano o Copa de las Naciones. La categoría se enriqueció y pudo consolidarse con interesantes espectáculos, buen nivel de pilotos y un original sistema de largada de la segunda de sus Finales en la que su grilla se conformaba de manera invertida al orden de llegada de la primera carrera.

La llegada a la categoría del empresario salteño Alejandro Urtubey a fines de 2003 modificó radicalmente la Top Race. Además de cambiarle su denominación (Top Race V6), como primer paso dejaron de correr todos los autos que le habían dado vida en sus primeros años a la categoría, algunos de ellos desde las primeras carreras de 1997.

En el año 2005, la categoría cambió su parque automotor, equipando a los autos con modernos motores V6 (de ahí su denominación). La renovación fue total, transformándose en la actual con modelos de alta gama, de marcas importantes del mercado con todas las unidades producidas en la misma fábrica que la estructura Urtubey Competición tiene en Don Torcuato, Buenos Aires. Las unidades son producidas íntegramente en la fábrica dirigida por el constructor Juan Carlos Pianetto.

Son estructuras tubulares iguales en sus dimensiones, con habitáculo de seguridad lateral, refuerzo en techos y laterales con fibra de carbono, y un idéntico sistema de parrillas de suspensión y frenos para todos los modelos. Por su sistema de construcción y seguridad son los autos más destacados en su conjunto, con la innovación de tener suspensión trasera independiente que los hace más seguros y a la vez con mayores variantes de puesta a punto. El aspecto exterior del auto lo determina la carrocería o 'cáscara' que en material de plástico reforzado kevlar lo identifica con cada uno de los modelos de la categoría. Es decir que los autos no son originales, sino producidos en serie en la fábrica que tiene la categoría y son

vendidos y distribuidos por ella. Cada unidad tiene un valor cercano a los 100 mil dólares y la matriz de cada modelo puede variar según las innovaciones en el mercado.

Top Race además tiene su propio mantenimiento con el soporte de repuestos y autopartes que la misma categoría posee. Los autos se fabrican en base a una matriz de cada modelo homologado para correr, es decir que se logra la estructura del modelo Mondeo, Mercedes Benz Clase C ó Peugeot 407 para que se complemente con la estructura tubular.

El reconocido preparador Oreste Berta, radicado en su planta de desarrollos tecnológicos de Alta Gracia, Córdoba es el proveedor de la totalidad de los motores de la categoría. Se trata de impulsores de seis cilindros dispuestos en V, (por eso su denominación V6), de última generación, fabricados en serie en base al block original Ford/Jaguar.

Tienen una cilindrada de 3.000cc, tienen tracción trasera y una potencia de 390 caballos (aunque originalmente iban a tener 440 cv), para llegar a una velocidad final de 260/265 km/h. El régimen de revoluciones para los motores está limitado a las 7.200 vueltas para garantizar una mayor durabilidad. Los motores tienen un servicio de revisión obligatorio cada 5 mil kilómetros y los diversos equipos que reciben sus motores por sorteo al iniciarse la temporada.

### **CAMPEONES TOP RACE**

<b>Año</b>	<b>Piloto</b>	<b>Auto</b>
1997	Omar Martínez	Honda Prelude
1998	Juan María Traverso	Mercedes-Benz C-202
1999	Juan María Traverso	Peugeot 405
2000	Omar Martínez	Honda Prelude
2001	Guillermo Ortelli	BMW Serie 3 E36
2002	Diego Aventin	BMW Serie 3 E36
2003	Juan María Traverso	BMW Serie 3 E36
2004	Ernesto Bessone	Ford Escort Zetec
2005	Claudio Kohler	BMW Serie 3 E36

### **CAMPEONESO TOP RACE V6**

<b>Año</b>	<b>Piloto</b>	<b>Auto</b>
2005 (*)	Guillermo Ortelli	Chevrolet Vectra II
2005	Guillermo Ortelli	Chevrolet Vectra II
2006	Omar Martínez	Ford Mondeo II
2007	Emiliano Spataro	Volkswagen Passat V
2008	Emiliano Spataro	Volkswagen Passat V
2009	José María López	Ford Mondeo II
2010 (**)	Guido Falaschi	Ford Mondeo II
2010 (***)	Agustín Canapino	Mercedes-Benz C-203
2011	Agustín Canapino	Mercedes-Benz C-203
2012	Agustín Canapino	Mercedes-Benz C-204

(\*) Torneo presentación.

(\*\*) Copa América

(\*\*\*) Torneo Clausura

### **LINK**

[www.trv6.net](http://www.trv6.net)

### **TURISMO NACIONAL**

Sus orígenes se remontan hacia fines de la década del cincuenta, cuando se le permitió competir en los Grandes Premios que organizaba el ACA, a los autos de serie con preparación Standard, junto al Turismo Carretera. Esto conllevó a que años más tarde y con la categoría



afianzada, los pilotos se agruparon en una única asociación, naciendo entonces en 1963 la Asociación Pilotos Automóviles Turismo (APAT). La sede de APAT está en el actual edificio de la calle Gurruchaga 2064, en Buenos Aires.

La filosofía del Turismo Nacional se mantiene tal como en su “génesis”, y actualmente, bajo el lema “Tu auto también corre”, los fanáticos del automovilismo pueden identificarse con el coche que ven en pista, porque no se los modifica en la línea de su carrocería, ni colocan accesorios que alteren su estética. Simplemente es un auto de calle preparado para correr. Con el transcurrir de los años la categoría (que fue denominada como Turismo Standard, Turismo Mejorado, Anexo “J”, Grupo 2 y Turismo Pista) se fue afirmando en nuestro país, y sumado a la representación que cada localidad tenía a través de sus pilotos y autos, a ellos se les sumó a mediados de los sesenta la disputa entre los concesionarios, que generó un nuevo duelo en el automovilismo nacional: Fiat vs. Peugeot, dos marcas emblemáticas que marcó a fuego la esencia de la especialidad, durante más de una década, tanto en la pista como en la montaña (siendo esta última el punto de partida para que desde 1980 se desglosara como Campeonato de Rally).

Lo que siempre llamó la atención del público fue la permanente lucha en pista, con pelotones abigarrados y cambios de posiciones de principio a fin. Esa “marca registrada” del TN se conoció por cada circuito y camino del país. Nombres de la talla de Jorge Cupeiro, Eduardo Rodríguez Canedo, Gastón Perkins, Andrea Vianini, Héctor Luis Gradassi, Carlos Alberto Reutemann, Ricardo Zunino, Oscar Mauricio Franco, Carlos Garro, Esteban Fernandino, Rubén César Daray, Osvaldo “Cocho” López, Roberto Urretavizcaya, Osvaldo Morresi, Emilio Satriano, Vicente Pernía y tantos más, han iniciado sus exitosas –y gloriosas– campañas deportivas en el “TN”.

El Turismo Nacional cuenta con dos clases, o divisiones, diferenciadas por su cilindrada, que reúnen, en total, un centenar de participantes por fecha (doce anuales). La división menor, denominada “Clase 2” está reglamentada para coches de hasta 1.600 cm<sup>3</sup>, y en la misma compiten los modelos Chevrolet Corsa, Ford Fiesta, VW Gol, Fiat Siena, Citroën C3, Renault Clio y Peugeot 206. En la división mayor, llamada “Clase 3”, los autos habilitados para competir son los que posean motores de 2.000 cm<sup>3</sup>, contándose entre ellos Ford Focus, Chevrolet Astra, Honda New Civic, Peugeot 307, Citroën Xsara, Renault Clío, Citroën C4, VW Golf y Renault Mégane. En ambas clases los autos son originales de fábrica, transformados para la competición en cuanto a su potencia, chasis y seguridad. Es la única categoría del país que conserva sus motores originales en todos sus modelos respetando las cilindradas para cada clase. Es por eso que pueden verse modelos como por ejemplo Clio de Renault en Clase 2 con motor hasta 1.600 cm<sup>3</sup> y el de la Clase 3 con el motor de 2.000 cm<sup>3</sup>. A diferencia del TC 2000 el TN no tiene equipos por marcas, es decir que todos los participantes lo hacen en equipos privados o particulares. No obstante hay casos en lo que hay un respaldo importante de ciertas marcas por medio de sus concesionarios o la misma terminal, como es el caso de Citroen en la clase 3 con los C4 VTS.

## **TODOS LOS CAMPEONES**

<b>Año</b>	<b>Clase</b>	<b>Piloto</b>	<b>Auto</b>
1961	Clase A	Heriberto Bohnen	NSU
	Clase B	Vicente Formisano	Auto Union
1962	Clase A	Remigio Caldara	Isard 700
	Clase B	Gonzalo Gainza Paz	Auto Union
	Clase C	José Migliore	Peugeot 403
1963	Clase A	Domingo López Oribe	NSU
	Clase B	Gastón Perkins	Renault Gordini
	Clase C	Ernesto Santamarina	Peugeot 404
1964	Clase A	José Calduch	BMW De Carlo

	Clase B	Gastón Perkins	Renault Gordini
	Clase C	Eduardo Rodríguez Canedo	Fiat 1500
1965	Clase A	Rogelio Scaramella	BMW De Carlo
	Clase B	Gastón Perkins	Renault Gordini
	Clase C	Rosmualdo Visintini	Auto Union
	Clase D	Nasif Estéfano	Alfa Romeo Giulia
1966	Clase A	Rogelio Scaramella	BMW De Carlo
	Clase B	Carlos Ruesch	Renault Gordini
	Clase C	Rosmualdo Visintini	Auto Union
	Clase D	Carlos Reutemann	Fiat 1500
1967	Clase A	Rogelio Scaramella	BMW De Carlo
	Clase B	Danilo Bonamicci	Renault Gordini
	Clase C	Rosmualdo Visintini	Auto Union
	Clase D	Carlos Reutemann	Fiat 1500
	Clase E	Eduardo Rodríguez Canedo	Torino 380 W
1968	Clase B	Ángel Monguzzi	Renault Gordini
	Clase C	Rosmualdo Visintini	Auto Union
	Clase D	Norberto Castañon	Peugeot 404
1969	Clase B	Emilio Parisi	Renault Gordini
	Clase C	Norberto Castañon	Peugeot 404
	Clase D	Eduardo Rodríguez Larreta "Larry"	Torino 380 W
1970	Clase C	Rosmualdo Visintini	Auto Union
	Clase D	José Migliore	Peugeot 504
1971	Clase B	Eduardo Giordano	Renault Gordini
	Clase C	Danilo Bonamici	Fiat 1600
	Clase D	José Migliore	Peugeot 504
1972	Clase B	Aldo Caldarella	Fiat 128
	Clase C	Francisco "Paco" Mayorga	Peugeot 504
1973	Clase B	José Carlomagno	Fiat 128
	Clase C	Francisco "Paco" Mayorga	Peugeot 504
1974	Clase B	Luis Macri	Fiat 128
	Clase C	Jorge Recalde	Fiat 125
1975	Clase B	Juan Pablo Zampa	Fiat 128
	Clase C	Ricardo Zunino	Fiat 125
1976	Clase B	Jorge Spinetto	Fiat 128
	Clase C	Ricardo Zunino	Fiat 125
1977	Clase B	Jorge Spinetto	Fiat 128
	Clase C	Rubén Daray	Fiat 125
1978	Clase B	Osvaldo Morresi	Fiat 128
(CADAD)	Clase C	Francisco Alcuaz	Peugeot 504
1978	Clase B	Gabriel Raies	Fiat 128
(ACA)	Clase C	Carlos Garro	Peugeot 504
1979	Clase B	Julio Pardo	Fiat 128
	Clase C	Carlos Garro	Peugeot 504
1980	Clase B	Jorge Serafini	Fiat 128
	Clase C	Juan Carlos Rizzuto	Fiat 125
1981	Clase A	Marcelo Raies	Fiat 147
	Clase B	Jorge Bescham	Fiat 128
	Clase C	Gabriel Raies	Fiat 125
	Clase D	Francisco Alcuaz	Peugeot 504
1982	Clase 5	Julio Pardo-Gustavo Der Ohanessian	Fiat 128
	Clase 6	Jorge Bescham	Fiat 128

	Clase 7	Daniel Mustafá-Ángel Monguzzi	Renault 18
	Clase 8	Francisco Mayorga	Datsun 280
	Clase 9	Jorge Cecchetto-Elvio Borgioli	Daihatsu Charade
	Clase 10	Alberto Baldinelli	Fiat 128
	Clase 11	Néstor Percz	Fiat 128
	Clase 12	José Fortunato	Peugeot 504
1983	Clase 1	Carlos Rosati	Fiat 128
	Clase 2	Carlos Zabala	Fiat 128
	Clase 3	Arnoldo Capra	Peugeot 504
1984	Clase 2	Hugo Olmi	Fiat 128
	Clase 3	José Cano	Renault 18
1985	Clase 2	Ernesto Celestino Bessone	Alfa Romeo Sprint
	Clase 3	Eduardo García Gómez	Renault 18
1986	Clase 2	Omar Darío Bonomo	Volkswagen Gacel
	Clase 3	Jorge Maggi	Alfa Romeo GTV
	Fórmula Sierra	Oscar Fineschi	Ford Sierra
1987	Clase 2	Omar Darío Bonomo	Volkswagen Gacel
	Clase 3	Jorge Maggi	Alfa Romeo GTV
	Fórmula Sierra	Jorge Guiral	Ford Sierra
1988	Clase 2	Ernesto Rodríguez	Volkswagen Gacel
	Clase 3	Fernando Adba	Renault 18
	Fórmula Sierra	Oscar Fineschi	Ford Sierra
1989	Clase 2	Rafael Verna	Volkswagen Gacel
	Clase 3	Ricardo Albertengo	Renault 18
	Fórmula Sierra	Jorge Eidilstein	Ford Sierra
1990	Clase 2	René Zanatta	Volkswagen Gacel
	Clase 3	Pablo Peón	Renault 18
	Fórmula Sierra	Gerardo del Campo	Ford Sierra
1991	Clase 2	René Zanatta	Volkswagen Gacel
	Clase 3	Pablo Peón	Renault 18
	Fórmula Sierra	Gerardo del Campo	Ford Sierra
1992	Clase 2	Rafael Verna	Ford Escort
	Clase 3	Omar Bonomo	Volkswagen Carat
	Fórmula Sierra	Pablo Rafú	Ford Sierra
1993	Clase 2	Rafael Verna	Ford Escort
	Clase 3	Gerardo del Campo	Ford Escort
	Clase 4	Norberto della Santina	Ford Sierra
1994	Clase 2	Rafael Verna	Ford Escort
	Clase 3	Gerardo del Campo	Ford Escort
	Clase 4	Carlos Rossetti	Ford Sierra
1995	Clase 2	Carlos Míguez	Ford Escort
	Clase 3	Rafael Verna	Ford Escort
	Clase 4	Diego Ponte	Ford Sierra
1996	Clase 2	Hugo Lepphaille	Ford Escort
	Clase 3	Omar Suriani	Renault 18
1997	Clase 2	Julio Catalán Magni	Ford Escort
	Clase 3	Norberto della Santina	Volkswagen Gol
1998	Clase 2	Claudio Bisceglia	Volkswagen Gol
	Clase 3	Omar Bonomo	Ford Escort
1999	Clase 2	Adrián Hang	Volkswagen Gol
	Clase 3	Oscar Canela	Volkswagen Polo
2000	Clase 2	Nicolás Vuyovich	Volkswagen Gol

	Clase 3	Walter Tanoni (†)	Ford Escort
2001	Clase 2	Javier Romera	Volkswagen Gol
	Clase 3	Lucas Armellini	Honda Civic
2002	Clase 2	Néstor Percaz	Ford Escort
	Clase 3	Nicolás Vuyovich	Honda Civic
2003	Clase 2	Néstor Percaz	Ford Escort
	Clase 3	Ernesto Bessone	Ford Escort
2004	Clase 2	Juan Pedro Heguy	Ford Escort
	Clase 3	Pablo Redolfi	Honda Civic
2005	Clase 2	Juan Pedro Heguy	Ford Escort
	Clase 3	Patricio Di Palma	Ford Escort
2006	Clase 2	Iván Saturni	Renault Clio
	Clase 3	Hugo Lepphaille	Honda Civic
2007	Clase 2	Joaquin Volpi	Ford Fiesta
	Clase 3	Ezequiel Bosio	Renault Clio
2008	Clase 2	Leandro Vallasciani	Renault Clio
	Clase 3	Esteban Tuero	Ford Focus
2009	Clase 2	Ivan Ciccarelli	Renault Clio
	Clase 3	Marcelo Bugliotti	Chevrolet Astra
2010	Clase 2	Adrián Percaz	Peugeot 206
	Clase 3	Carlos Okulovich	Honda New Civic
2011	Clase 2	Bruno Bosio	Chevrolet Corsa
	Clase 3	Fabián Yannantuoni	Peugeot 307
2012	Clase 2	Facundo Chapur	Ford Fiesta
	Clase 3	Emanuel Moriatis	Ford Focus II

## LINK

[www.apat.org.ar](http://www.apat.org.ar)

## ASÍ ES EL RALLY

Una competencia de rally es diferente de las habituales en el automovilismo actual, puesto que el sistema de carrera difiere claramente de la actividad que se desarrolla en una pista de un autódromo.

Una carrera de rally se realiza sobre diversas superficies de caminos o rutas abiertas en diferente estado y con diversas longitudes. El rally mundial, por ejemplo, compite en caminos con hielo (Suecia), nieve (Monte Carlo), tierra suelta (Portugal, Córdoba y México), asfalto (Córcega, Francia), barro/hielo (Finlandia), o tierra liviana (Chipre y Grecia).

En nuestro país la casi totalidad de las competencias se realizan sobre tierra o ripio, variando según la región en la que se haga la carrera.

Para transitar cada tipo de superficie los autos están perfectamente adecuados en sus sistemas de suspensión y neumáticos para afrontar las dificultades que se presentan. Actualmente las competencias se realizan en algunos tramos que se repiten en varias oportunidades, dejando de lado aquellas carreras que tenían numerosos tramos de competencia en un radio cercano al epicentro del rally.

La esencia de una carrera de rally está en la suma de tiempos de cada tramo especial de velocidad y las penalizaciones que eventualmente puede sufrir el piloto en tramos de enlace y en parques de asistencia. El piloto que suma la menor cantidad de tiempo durante las dos o tres etapas en las que se compone la carrera será el ganador.

En rally no existe el concepto de carrera tal como está entendido en una pista en la que largan todos juntos y gana el que llega primero.

En el rally se corre de a uno por vez en cada tramo, y se comparan los tiempos de uno y otro. A partir de esa idea se confeccionan las clasificaciones de los tramos, de las etapas y la general de la carrera.

Un rally es una competencia de velocidad por suma de tiempos que se realiza en dos o tres etapas. Tratándose del campeonato mundial son siempre tres (3) etapas, y en el campeonato argentino son dos (2).

-Competencia: Una fecha de rally se desarrolla en tres jornadas y por cada día se realiza una etapa, la cual está conformada por varios tramos de velocidad o especiales, unidos por tramos de enlace. En cada carrera existen parques de asistencia que son los lugares reservados para la atención y servicio de los autos.

-Etapas: Están conformadas por una cantidad determinada de tramos de velocidad o especiales y de enlace y es la primera clasificación parcial que tiene la competencia. Cada etapa tiene un día de duración, aunque puede largarse la primera etapa de una competencia la noche del jueves y completar el resto de los tramos el día viernes. Por ejemplo, en anteriores ediciones el rally mundial de la Argentina se largó el jueves por la noche en el estadio de River Plate y el viernes se completó la primera etapa con el resto del recorrido por caminos de la provincia de Córdoba (aunque materialmente no se hizo por factores meteorológicos).

-Especiales: Son los tramos de velocidad o también llamados 'primes' del rally. Consisten en segmentos del camino debidamente marcados desde su inicio, con largada por cuenta regresiva y llegada con pancarta final y toma de tiempos. Los pilotos tienen libertad absoluta para ir a máxima velocidad y completar el tramo en el menor tiempo posible. Largan cada dos minutos los 20 primeros y cada un minuto el resto de la grilla, es decir que corren de manera individual. El promedio de velocidad en estos tramos no puede superar los 120 kms/hora y los autos no tienen chances de ser reparados o atendidos salvo por el piloto y su navegante. Cualquier ayuda por parte de organizadores o de integrantes del equipo o del público será sancionado el piloto con penalizaciones.

-Enlaces: Son los tramos que unen o enlazan el punto de finalización de un tramo especial y el punto de inicio de otro. Estos enlaces son caminos por los que los autos se trasladan desde una llegada, hacia la largada de una prueba especial. En estos tramos los autos deben circular respetando todas las normas viales y señales de tránsito que rigen en cada país. En un tramo de enlace un auto puede retrasarse por problemas técnicos o de orientación y en la medida en que llegue antes o después del tiempo estipulado al punto de largada será penalizado.

-Parque de asistencia: Son los espacios destinados a la atención integral y servicio de los autos que participan de la competencia y se ubican en lugares estratégicos en el diagrama de la competencia. Se trabaja como en los boxes de un autódromo y algunos se ubican a lo largo de la carrera, generalmente cada dos o tres especiales, y según la cantidad de kilómetros y exigencias de cada tramo.

Los autos averiados o con problemas durante la carrera sólo pueden ser reparados en los parques de asistencia, que se complementan con los 'reabastecimientos' y los 'flexi-service'. Los primeros son lugares específicos en donde los equipos cargan combustible a los autos durante el recorrido del día y los segundos son parques de asistencia de tiempo reducido, que no es más de 15 minutos.

El 'reagrupamiento' consiste en ordenar a los autos para la largada luego de producirse deserciones, en tanto que el 'reenganche' es la posibilidad que se les otorga a los pilotos que tuvieron que abandonar por problemas en sus autos, de proseguir la carrera desde la última colocación y penalizando.

El 'reenganche' es llamado también 'súper rally' y permite a los participantes seguir en carrera aunque hayan desertado en algún especial o enlace, aunque deberán seguir la competencia con diez (10) minutos de penalización en la clasificación general.

El tiempo que dura un parque de asistencia es de veinte (20) minutos, lapso en el que los equipos pueden trabajar en los autos. Por cada minuto de retraso en la salida a un enlace, los pilotos tendrán una penalización de diez (10) segundos.

-Piloto: Es quien conduce el auto y toma las decisiones más importantes en cuanto a velocidad, potencia y radios de curvas en caminos sinuosos o irregulares. Siempre dependerá de las indicaciones que reciba de su navegante, que lo acompaña en toda la competencia.

-Navegante: Es la pieza fundamental en una tripulación de rally puesto que se trata de quien le dicta al piloto las características, dibujo, observaciones y precauciones que presenta el camino. El navegante está interconectado con el piloto y es sumamente importante en el desarrollo de una carrera. En la semana de la carrera, y durante los días previos, el navegante con el 'Road book' (libro de la carrera que reparte la organización de la prueba) organiza su 'hoja de ruta' que irá contándole al piloto mientras se realiza la carrera. Por eso el navegante es de suma importancia en el resultado final ya que se transforma en el 'ojo' del piloto quien se limita a acelerar, frenar, hacer los cambios y manejar bajo la orientación de su compañero.

-Penalizaciones: Son recargos que sufren los pilotos a lo largo de la carrera y se suman a los tiempos de la clasificación de una etapa. Las más comunes en el rally son originadas en retrasos de los pilotos en el momento de largar un tramo especial o en la salida desde un parque de asistencia. Por cada minuto tarde que un auto salga de un parque de asistencia, o por cada minuto que llegue antes o después en una largada de un tramo especial sufrirá 10 segundos de penalización. Cabe recordar que los autos en carrera no pueden ser ayudados por tercero, salvo cuando sea por medidas de seguridad extremas.

-Autos

Los que participan en el Campeonato Mundial se denominan World Rally Car (WRC). Es un vehículo producido especialmente para este tipo de competencias, cuya carrocería y aspecto exterior es idéntico a un auto de calle. Todos los WRC están en el grupo más importante del rally mundial bajo la denominación de Grupo A8. Los WRC tienen tracción integral (son 4x4) y motores de 1.6 litros con turbo. La potencia aproximada de un WRC es de 330/350 HP, y tienen caja de velocidades semi-automática de seis marchas.

## TODOS LOS CAMPEONES

Año	Campeonato de pilotos		Campeonato de marcas	
	Piloto	Auto	Constructor	Auto
2012	Sébastien Loeb (FRA)	Citroën DS3 WRC	Citroën	Citroën DS3 WRC
2011	Sébastien Loeb (FRA)	Citroën DS3 WRC	Citroën	Citroën DS3 WRC
2010	Sébastien Loeb (FRA)	Citroën C4 WRC	Citroën	Citroën C4 WRC
2009	Sébastien Loeb (FRA)	Citroën C4 WRC	Citroën	Citroën C4 WRC
2008	Sébastien Loeb (FRA)	Citroën C4 WRC	Citroën	Citroën C4 WRC
2007	Sébastien Loeb (FRA)	Citroën C4 WRC	Ford	Ford Focus RS WRC 06/07
2006	Sébastien Loeb (FRA)	Citroën Xsara WRC	Ford	Ford Focus RS WRC 06
2005	Sébastien Loeb (FRA)	Citroën Xsara WRC	Citroën	Citroën Xsara WRC
2004	Sébastien Loeb (FRA)	Citroën Xsara WRC	Citroën	Citroën Xsara WRC
2003	Petter Solberg (NOR)	Subaru Impreza WRC 2003	Citroën	Citroën Xsara WRC
2002	Marcus Grönholm (FIN)	Peugeot 206 WRC	Peugeot	Peugeot 206 WRC
2001	Richard Burns (ING)	Subaru Impreza WRC 2001	Peugeot	Peugeot 206 WRC
2000	Marcus Grönholm (FIN)	Peugeot 206 WRC	Peugeot	Peugeot 206 WRC

1999	Tommi Mäkinen (FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution VI	Toyota	Toyota Corolla WRC
1998	Tommi Mäkinen (FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution V	Mitsubishi	Mitsubishi Lancer Evolution V
1997	Tommi Mäkinen (FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution IV	Subaru	Subaru Impreza WRC
1996	Tommi Mäkinen (FIN)	Mitsubishi Lancer Evolution III	Subaru	Subaru Impreza 555
1995	Colin McRae (ESC)	Subaru Impreza 555	Subaru	Subaru Impreza 555
1994	Didier Auriol (FRA)	Toyota Celica Turbo 4WD	Toyota	Toyota Celica Turbo 4WD
1993	Juha Kankkunen (FIN)	Toyota Celica Turbo 4WD	Toyota	Toyota Celica Turbo 4WD
1992	Carlos Sainz (ESP)	Toyota Celica Turbo 4WD	Lancia	Lancia Delta HF Integrale
1991	Juha Kankkunen (FIN)	Lancia Delta Integrale 16V	Lancia	Lancia Delta Integrale 16V
1990	Carlos Sainz (ESP)	Toyota Celica GT-Four	Lancia	Lancia Delta Integrale 16V
1989	Miki Biasion (ITA)	Lancia Delta Integrale	Lancia	Lancia Delta Integrale
1988	Miki Biasion (ITA)	Lancia Delta Integrale	Lancia	Lancia Delta Integrale
1987	Juha Kankkunen (FIN)	Lancia Delta HF 4WD	Lancia	Lancia Delta HF 4WD
1986	Juha Kankkunen (FIN)	Peugeot 205 Turbo 16	Peugeot	Peugeot 205 Turbo 16 E2
1985	Timo Salonen (FIN)	Peugeot 205 Turbo 16	Peugeot	Peugeot 205 Turbo 16 E2
1984	Stig Blomqvist (SUE)	Audi Quattro	Audi	Audi Quattro
1983	Hannu Mikkola (FIN)	Audi Quattro	Lancia	Lancia Rally 037
1982	Walter Röhrl (ALE)	Opel Ascona 400	Audi	Audi Quattro
1981	Ari Vatanen (FIN)	Ford Escort RS1800	Talbot	Talbot Sunbeam Lotus
1980	Walter Röhrl (ALE)	Fiat 131 Abarth	Fiat	Fiat 131 Abarth
1979	Björn Waldegård (SUE)	Ford Escort RS1800	Ford	Ford Escort RS1800
1978	Markku Alén (FIN)	Fiat 131 Abarth	Fiat	Fiat 131 Abarth
1977	Sandro Munari (ITA)	Lancia Stratos HF	Fiat	Fiat 131 Abarth
1976	<i>No hubo campeonato de pilotos</i>		Lancia	Lancia Stratos HF
1975	<i>No hubo campeonato de pilotos</i>		Lancia	Lancia Stratos HF
1974	<i>No hubo campeonato de pilotos</i>		Lancia	Lancia Stratos HF
1973	<i>No hubo campeonato de pilotos</i>		Alpine-Renault	Alpine-Renault A110

## LINK

[www.wrc.com](http://www.wrc.com)

## RALLY ARGENTINO

Desde finales de la década del 70, el rally, como especialidad, venía sumando varios adeptos, pero fue en el año 1980 que se instituye el Campeonato Argentino de Rally, que en su primer año de vida competía junto a Turismo Nacional a fin de incrementar el parque automotor.

Sin embargo, la marcada diferencia entre los autodromos y las competencias en rutas abiertas hizo que el Automóvil Club Argentino desistiera del proyecto, por lo que el Campeonato Argentino de Rally comenzó su a forzar su propio camino entre los ecos de la montaña.

En sus primeros años de vida la categoría heredó la dicotomía ya existente entre Fiat y Peugeot, la primera que tendría, aunque el alejamiento de Francisco “Pancho” Alcuaz, uno de los dos primeros campeones que tuvo la categoría junto a Mario Ernesto Soto, haría que Renault tomara la posta de la marca del León. La rivalidad entre Fiat y Renault duró más de diez años, hasta que otras marcas fueron ingresando a la escena.

Renault tomó rápidamente la delantera en la clase de mayor cilindrada con su modelo R18, en tanto que Fiat mantuvo un fuerte dominio en la clase más pequeña con los 147, 128 y Spazio. En la Clase 2, que era la intermedia, la disputa fue mucho más pareja.

Renault ganaría 11 títulos consecutivos en la clase mayor que, salvo los “experimentos” de los primeros años, sería por mucho tiempo la Clase 3. Su dominio fue abrumador, sobre todo con la introducción del modelo GTX, que tuvo un gran desempeño de la mano de pilotos extraordinarios.

El ya mencionado Soto, Jorge Raúl Recalde y Gabriel Raies serían los grandes exponentes de la marca del rombo, que alternó periodos en lo que compitió como equipo oficial. Soto ganó dos títulos, Recalde tres, mientras que Raies se despacharía con seis. Hubo que esperar hasta 1993 para que Fiat se alce con un título en la Clase 3 de la mano de Jorge Bescham, al comando de un Fiat Regatta 2000. Aunque Renault reclamaría dos títulos más.

Hasta entonces, Bescham había cosechado cinco títulos en la Clase 2, siempre con un modelo de la casa italiana. En esa divisional, la segunda más importante, el duelo Fiat-Renault fue bien encarnizado, en donde el "Gringo" se las tuvo que ver con los Renault 12 con Raies y Carlos Céliz como los primeros referentes, y luego con Miguel Angel "Pichirilo" Torraz. De igual manera, y mientras Renault marcaba un fuerte dominio en la Clase 3, en la Clase 1, Fiat casi no tuvo rivales. Ganaría 11 títulos desde 1983 hasta 1994 con pilotos Hugo Rosso, Rudy Trossero, Guillermo Romero, Jorge Seleme y Pablo Dávila, quien después descollaría en las clases mayores.

Pero venían vientos de cambios, y con la introducción de los denominado autos del Grupo de Producción (N4), comenzaba una nueva era.

El Grupo N, Clase 4, conocido como Grupo de Producción, se inició a nivel mundial en 1987, pero no fue sino hasta diez años después que se produjo su arribo a la Argentina, referente de la especialidad en Sudamérica.

En el país, el Grupo debutó en 1996, y tuvo que convivir con clases como la F2, en la que Walter Suriani lograría tres títulos seguidos con los Renault Clio Williams y Megane Kit Car, y A8, donde descollaban potentes autos como las Toyota Celica 4WD y GT4 y el Ford Escort Cosworth.

Justamente, este último modelo fue el que dominó la primera temporada de la N4 gracias a una notable tarea de Jorge Bescham. Sin embargo, al año siguiente entrarían en escena los novedosos Mitsubishi Lancer y Subaru Impreza, que introducirían una dicotomía que duró 14 años en el máximo nivel, y que aún hoy sigue estando presente.

Fue por ese entonces, a finales de la década de 1990, que un grupo de pilotos encabezado por Jorge Raúl Recalde, decide hacerse cargo de conducir y dirigir la categoría, a la que rebautizarían como Rally Argentino.

Y mientras Gabriel Raies sellaba su título número 17, y Bescham el número 9, comenzaban a aparecer nuevos nombres que empezaría a ganar protagonismo. Así surgieron Claudio Menzi, Gabriel Pozzo, Marcos Ligato, Federico Villagra y Roberto Sánchez.

Sin dudas, estos dos últimos, "Coyote" y el "Ingeniero del Volante", fueron los referentes máximos de la N4, puesto que entre los dos lograron 11 campeonatos de los 14 que se disputaron, siendo Villagra el más ganador con ocho conquistas. Raies y Recalde también se le animaron a estos autos, pero la nueva generación de pilotos venía empujando muy fuerte. Tanto fue así, que en el año 2001 hubo siete ganadores distintos en la N4, y terminó con un triple empate en la cima del campeonato. Federico Villagra, Claudio Menzi y Pablo Dávila empataron en 40 unidades, y el certamen se definió a favor de Menzi, con un Mitsubishi del Pro Rally, por mayor cantidad de segundos puestos.

En 2002 comenzaría la racha victoriosa de Villagra y su equipo, el VRS, quien ganó todos los títulos a excepción del de 2005, en donde Ligato se alzó con el campeonato de la N4 con un Subaru Impreza atendido por los hermanos Barattero.

En 2003 hizo su debut la clase N4 Light, cuyo concepto sigue en pie hasta el día de hoy, y sirve de trampolín para saltar a la división mayor. De allí salieron pilotos como Luciano Bernardi, Alejandro Cancio, Omar Yoma, Nicolás Carlomagno, Gerónimo Padilla, Miguel Baldoni, Juan Gil De Marchi, Ezequiel Campos, Gonzalo Monarca, Federico Bassi, José Cantón y Nicolás Díaz, muchos de los cuales ya se miden con los grandes referentes del certamen, o bien pasaron a ser referencia.

El 2006 fue otro año de cambios. Se suprimieron las Clases A6, A7 y A8, siendo esta última clase la más potente, y en la que las Toyota Corolla WRC lograron cinco títulos consecutivos.



La Copa Palio, que debutó en 2003, pasaría a llamarse N2, la clase menor, seguida luego por la N3.

En 2007 aparecieron los Súper R, una nueva clase monomarca integrada por Subaru Impreza de tracción integral, sin turbo (N3i) que sirvió para que varios pilotos pudieran tener su primera experiencia con un auto de tracción integral antes de aventurarse con un N4.

El último gran hito se daría en 2010 año en el que el Rally Argentino llega con una apuesta renovada y con un cambio significativo en su posicionamiento con la inclusión en el reglamento técnico de una nueva especificación de autos que serán el futuro de la especialidad a nivel sudamericano, y que serán la carta de presentación de Rally Argentino para volver a tener la presencia de las fábricas en su campeonato

Así nacieron los Maxi Rally, la nueva generación de autos que permitió el arribo de marcas como Fiat, Chevrolet, Ford, Peugeot, Volkswagen y KIA, muchas de ellas con apoyo oficial de las fábricas.

En 2011 los Maxi Rally compartieron la clase mayor junto a los autos del Grupo de Producción, siendo Federico Villagra el primer piloto en consagrarse campeón a bordo de un Ford Fiesta Maxi Rally. A partir de la temporada 2012, la Maxi Rally pasó a ser la clase reina, por delante de la Clase 3, integrada por los N4, y la Clase 9, que vino a reemplazar a la N2.

### TODOS LOS CAMPEONES

<b>Año</b>	<b>Clase</b>	<b>Piloto</b>	<b>Auto</b>
1980	Clase B	Ernesto Soto	Renault 12
	Clase C	Francisco Alcuaz	Peugeot 504
1981	Clase A	Marcelo Raies	Fiat 147
	Clase B	Jorge Bescham	Fiat 128
	Clase C	Gabriel Raies	Fiat 128
	Clase D	Francisco Alcuaz	Peugeot 504
	Clase 5	Raúl Bustos	Fiat 128
1982	Clase 6	Antonio Buigas	Renault 12
	Clase 7	Diego Fenoglio	Renault 18
	Clase 9	Carlos Mastromarino	Citroen Visa
	Clase 10	Dardo Nieto	Fiat 128
	Clase 11	Carlos Céiz	Renault 12
	Clase 12	Jorge Recalde	Renault 18
	Clase 1	Sergio Colosi	Fiat 128
1983	Clase 2	Carlos Céiz	Renault 12
	Clase 3	Jorge Recalde	Renault 18
	Clase 1	José Cecchetto	Daihatsu Charade
1984	Clase 2	Gabriel Raies	Renault 12
	Clase 3	Ernesto Soto	Renault 18
	Clase 1	Hugo Rosso	Fiat 128
1985	Clase 2	Miguel Torres	Renault 12
	Clase 3	Jorge Recalde	Renault 18
	Clase 1	Rudy Trossero	Fiat 128
1986	Clase 2	Jorge Bescham	Fiat Super Europa 1.5
	Clase 3	Gabriel Raies	Renault 18
	Clase 1	José Luis Grasso	Fiat 128
1987	Clase 2	Jorge Bescham	Fiat Super Europa 1.5
	Clase 3	Ernesto Soto	Renault 18
	Clase 1	Guillermo Romero	Fiat Spazio
1988	Clase 2	Jorge Bescham	Fiat Regatta
	Clase 3	Gabriel Raies	Renault 18
	Clase 1	Guillermo Romero	Fiat Spazio

	Clase 2	Jorge Bescham	Fiat Regatta
	Clase 3	Gabriel Raies	Renault 18
1990	Clase 1	Jorge Seleme	Fiat Spazio
	Clase 2	Jorge Bescham	Fiat Regatta
	Clase 3	Gabriel Raies	Renault 18
1991	Clase 1	Pablo Dávila	Fiat 147
	Clase 2	Osvaldo Hintermeister	Volkswagen Gacel
	Clase 3	Gabriel Raies	Renault 18
1992	Clase 1	Fernando Scarlatta	Fiat Spazio
	Clase 2	Gonzalo Barceló (h)	Volkswagen Gacel
	Clase 3	Gabriel Raies	Renault 18
1993	Clase 1	Gabriel Velasco	Fiat Spazio
	Clase 2	Gonzalo Barceló (h)	Volkswagen Senda
	Clase 3	Jorge Bescham	Fiat Regatta 2000
1994	Clase 1	Flavio Galindo	Fiat 147
	Clase 2	Hugo Rosso	Fiat Regatta
	Clase 3	Gabriel Raies	Renault 18
1995	Clase 2	Gerardo Klus	Volkswagen Gol
	Clase 3	Luis Oxoteguy	Renault 18
	Fórmula 2	Gabriel Raies	Renault Clio Williams
1996	Grupo N Clase 2	Heriberto Ortíz	Suzuki Swift GTI
	Grupo N Clase 3	Guillermo Romero	Renault Clio Williams
	Grupo N Clase 4	Jorge Bescham	Ford Escort Cosworth
	Grupo A Clase 6	Juan Perea	Volkswagen Senda
	Grupo A Clase 7	Roberto Sánchez	Volkswagen Gol
	Fórmula 2	Gabriel Raies	Renault Clio Williams
1997	Grupo N Clase 2	Gerardo Ortíz	Suzuki Swift GTI
	Grupo N Clase 3	Guillermo Romero	Renault Clio Williams
	Grupo N Clase 4	Roberto Sánchez	Subaru Impreza
	Grupo A Clase 6	Víctor Sánchez	Volkswagen Gol
	Grupo A Clase 7	Oscar Chiaramello	Renault 18
	Grupo A Clase 8	Jorge Bescham	Toyota Celica 4WD
	Fórmula 2	Walter Suriani	Renault Clio Williams
1998	Grupo N Clase 2	Andrés Giménez	Suzuki Swift GTI
	Grupo N Clase 3	Jorge Tarazi	Renault Clio Williams
	Grupo N Clase 4	Roberto Sánchez	Subaru Impreza
	Grupo A Clase 6	Sergio Germani	Fiat Regatta
	Grupo A Clase 7	Víctor Sánchez	Volkswagen Gol
	Grupo A Clase 8	Raúl Sufán	Toyota Celica GT4
	Fórmula 2	Walter Suriani	Renault Clio Williams
1999	Grupo N Clase 2	Heriberto Ortíz	Suzuki Swift GTI
	Grupo N Clase 3	Fabiá El Aín	Seat Ibiza GTI
	Grupo N Clase 4	Roberto Sánchez	Subaru Impreza
	Grupo A Clase 6	Luis Coronel	Volkswagen Gol
	Grupo A Clase 7	Lino Sisterna	Renault 18
	Grupo A Clase 8	Jorge Recalde	Mitsubishi Lancer Evo. V
	Fórmula 2	Walter Suriani	Renault Mégane Kit Car
	ABSOLUTO	Roberto Sánchez	Subaru Impreza
2000	Grupo N Clase 3	Diego Koppoushian	Seat Ibiza GTI
	Grupo N Clase 4	Gabriel Raies	Mitsubishi Lancer Evo. VI
	Grupo A Clase 6	Federico Schmid	Volkswagen Gol
	Grupo A Clase 7	Ricardo Luna	Renault 18

	Grupo A Clase 7 FIA	Jorge Bescham	Renault Mégane Kit Car
	Grupo A Clase 8	Jorge Recalde	Ford Escort Cosworth
	ABSOLUTO	Jorge Recalde	Ford Escort Cosworth
2001	Grupo N Clase 3	Sergio Germani	Honda Civic
	Grupo N Clase 4	Claudio Menzi	Mitsubishi Lancer Evo. VI
	Grupo A Clase 6	Alejandro Basavilbaso	Fiat Palio
	Grupo A Clase 7	Federico Schimd	Volkswagen Gol 1.8
	Grupo A Clase 7 FIA	Alberto Pérez	Seat Ibiza
	Grupo A Clase 8	Gabriel Raies	Toyota Corolla WRC
	ABSOLUTO	Gabriel Raies	Toyota Corolla WRC
2002	Grupo N Clase 3	Sergio Germani	Honda Civic
	Grupo N Clase 4	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo. VI
	Grupo A Clase 6	Juan Manuel Solis	Fiat Palio
	Grupo A Clase 7	Juan Pablo Pelaez	Peugeot 306
	Grupo A Clase 8	Gabriel Raies	Toyota Corolla WRC
	ABSOLUTO	Gabriel Raies	Toyota Corolla WRC
2003	Copa Palio	Jorge Moreyra	Fiat Palio
	Grupo N Clase 3	Sergio Barotto	Seat Ibiza
	Grupo A Clase 6	Juan Manuel Solís	Fiat Palio
	Grupo A Clase 7	Javier Badra	Renault Clio
	Grupo N Clase 4 Light	Luciano Bernardi	Mitsubishi Evo VI
	Grupo N4 Clase 4	Federico Villagra	Mitsubishi Evo VI
	Grupo A Clase 8	Juan Pablo Raies	Toyota Corolla WRC
	ABSOLUTO	Roberto Sánchez	Subaru Impreza
2004	Copa Palio	Marcos Villagra	Fiat Palio
	Grupo N Clase 3	Jorge Marchetto	Peugeot 306
	Grupo A Clase 6	Germán Boaglio	VW Gol
	Grupo A Clase 7	Javier Fernández	Hyundai Kit Car
	Grupo N Clase 4 Light	Luciano Bernardi	Mitsubishi Evo VI
	Grupo N Clase 4	Federico Villagra	Mitsubishi Evo VI
	Grupo A Clase 8	Juan Pablo Raies	Toyota Corolla WRC
	ABSOLUTO	Federico Villagra	Mitsubishi Evo VI
2005	Copa Palio	Maximiliano Debasa	Fiat Palio
	Grupo N Clase 3	Guillermo Albertengo	Renault Clio
	Grupo A Clase 6	Roberto Castro	Honda Civic
	Grupo A Clase 7	Ricardo Albertengo	Renault Clio
	Grupo N Clase 4 Light	Alejandro Cancio	Mitsubishi Evo VIII
	Grupo N Clase 4	Marcos Ligato	Subaru Impreza
	Grupo A Clase 8	Luis Pérez Companc	Toyota Corolla WRC
	ABSOLUTO	Luis Pérez Companc	Toyota Corolla WRC
2006	Grupo N Clase 2	Sebastián Abramian	Fiat Palio
	Grupo N Clase 3	Pablo Cacopardo	Renault Clio
	Grupo N Clase 4 Light	Omar Yoma	Subaru Impreza Spec C
	Grupo N Clase 4	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo IX
	ABSOLUTO	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo IX
2007	Grupo N Clase 2	Darío Hernández	Fiat Palio
	Grupo N Clase 3	Maximiliano Debasa	Renault Clio
	Súper R Nicolás	Carlomagno	Subaru N3i
	Grupo N Clase 4 Light	Víctor Sánchez	Subaru Impreza Spec C
	Grupo N Clase 4	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo IX
	ABSOLUTO	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo IX
2008	Grupo N Clase 2	Agustín Elvira	Fiat Palio

	Grupo N Clase 3	Darío Hernández	Renault Clio
	Súper R	Sebastián Abramian	Subaru N3i
	Grupo N Clase 4 Light	Nicolás Carlomagno	Mitsubishi Evo IX
	Grupo N Clase 4	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo IX
	ABSOLUTO	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo IX
2009	Grupo N Clase 2	Luis Gius	Ford Ka
	Grupo N Clase 3	Manuel Machinea	Peugeot 206
	Súper R	Elder Tasca	Subaru N3i
	Grupo N Clase 4 Light	Miguel Baldoni	Mitsubishi Evo IX
	Grupo N Clase 4	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo X
	ABSOLUTO	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo X
2010	Grupo N Clase 2	César Montecino	Ford Ka
	Grupo N Clase 3	Roberto Jauregui	Peugeot 306
	Súper R	Álvaro Marchetto	Subaru N3i
	Grupo N Clase 4 Light	Juan Gil De Marchi	Mitsubishi Evo X
	Grupo N Clase 4	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo X
	ABSOLUTO	Federico Villagra	Mitsubishi Lancer Evo X
2011	Clase 9	Darío Sambueza	Ford Ka
	Súper R	Carlos Cataldo	Subaru N3i
	Clase 3 Light	José Cantón	Mitsubishi Evo IX
	Clase 3	Federico Villagra	Ford Fiesta Maxi Rally
	ABSOLUTO	Federico Villagra	Ford Fiesta Maxi Rally
2012	Clase 9	Luciano Bonomi	Ford Ka
	Clase 3	Juan Carlos Alonso	Mitsubishi Lancer Evo X
	Maxi Rally	Federico Villagra	Ford Fiesta Maxi Rally
	ABSOLUTO	Federico Villagra	Ford Fiesta Maxi Rally

**LINK**

[www.rallyargentino.org.ar](http://www.rallyargentino.org.ar)

# HITOS DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

## OSCAR GÁLVEZ LE GANÓ A LOS EXTRANJEROS

**En 1949 Oscar Gálvez logró una verdadera hazaña. En los bosques de Palermo, bajo una torrencial lluvia, se convirtió en el primer argentino en ganarles una carrera a los pilotos europeos.**

Es una hazaña que forma parte de la historia de nuestro automovilismo y que tuvo todos los condimentos para permanecer en la memoria de los fierreros pese a que ya pasaron sesenta años. Primero porque tuvo lugar en nuestro país, luego porque fue una carrera emotiva por la lluvia y por último, pero no menos importante, porque el ganador fue un piloto argentino. Ocurrió el 6 de febrero de 1949 en un circuito emplazado en los bosques de Palermo. Allí, Oscar Gálvez le hizo frente al mal tiempo y se convirtió en el primer compatriota en ganarles a los ases europeos.

El Aguilucho, que unas semanas antes había celebrado su segundo título en el Turismo Carretera, y Juan Manuel Fangio, quien ya tenía decidido seguir con su campaña deportiva en el exterior gracias al apoyo del gobierno de Juan Domingo Perón; encabezaban la lista de la pilotos argentinos que se enfrentaron a sus pares del Viejo Mundo en la denominada Temporada Internacional de Autos Especiales (especialidad que fue antecesora de la actual Fórmula 1).

La primera carrera de las cuatro de ese año también tuvo como escenario Palermo (las dos restantes se hicieron en Rosario y en Mar del Plata). La actividad comenzó de manera trágica. Durante los entrenamientos del viernes se mató el francés Jean-Pierre Wimille quien, según las crónicas de la época, era “el más grande corredor de Europa” y que el año anterior había ganado en la prueba disputada en el callejero rosarino. El piloto galo se despistó saliendo de una curva a unos 140 km/h. Su Simca-Gordini pegó contra unos fardos de pasto y volcó. En el incidente Wimille sufrió serias lesiones que le provocaron la muerte.

La carrera la ganó el italiano Alberto Ascari (Maserati), seguido por su compatriota Luigi Villorresi (Maserati). El último escalón del podio fue para Oscar Gálvez. Este resultado fue un pequeño consuelo luego del sinsabor del año anterior cuando la victoria se le escapó por poco. Venía ganando con comodidad, pero tuvo que ingresar a boxes para cargar combustible. Si bien su auto contaba con un tanque grande, los europeos habían solicitado una detención obligatoria porque sus vehículos no tenían la autonomía suficiente. Una desinteligencia de sus mecánicos, que extraviaron la llave del tanque, hizo que perdiera la ventaja que tenía, dejándole el triunfo a Ascari. Cuarto llegó Fangio, que de esta manera conseguía su mejor resultado en este tipo de pruebas. Pero 1949 sería, finalmente, el año en que los dos máximos referentes de la Argentina les demostrarían a los europeos cuánto sabían hacer detrás de un volante...

Una semana después de aquella competencia, Palermo volvió a ser testigo de una verdadera batalla de la velocidad. Una leve garúa, que luego se convirtió en un diluvio, marcó la jornada.

Consciente de las dificultades que presentaba la pista, Oscar se tomó las cosas con calma y sacó ventaja de lo que pasaba adelante. Villorresi y Giuseppe Farina (Ferrari) abandonaron y así se convirtió en el nuevo escolta de Ascari, puntero desde la cuarta vuelta. Desde el costado del circuito la gente le dio ánimo al astro argentino. Y Gálvez retribuyó esa demostración de confianza acercándose cada vez más al italiano, a quien superó en la vuelta 26 en plena recta aprovechando que la Maserati estaba herida por la rotura del caño de escape.

Cuatro giros más tarde, Oscar Alfredo Gálvez pasó a la historia al convertirse en el primer argentino en batir a los europeos. La frutilla del postre fue el segundo lugar de Fangio, que

había perdido tiempo luego de hacer un trompo al esquivar a Villorresi cuando éste ingresaba a boxes. El balcarceño llegó a un par de vueltas.

El Aguilucho fue recibido como un héroe. Tanto que completó con mucho cuidado la vuelta de honor por la gran cantidad de espectadores que invadieron la pista. Curiosamente, la histórica jornada no fue tratada por los diarios de la época como realmente se merecía debido a que había una huelga de los trabajadores gráficos.

La tercera fecha de la Temporada Internacional se realizó a la semana siguiente en Rosario. También hubo lluvia, pero esta vez la victoria quedó para Farina (fue el segundo triunfo de la joven Scuderia tras aquel conseguido por este mismo piloto en el circuito italiano de Garda el 24 de octubre de 1948).

El cierre fue en Mar del Plata, el 27 de febrero. Esta vez, Fangio resultó invencible. En su intención de seguirle el ritmo, Ascari, Villorresi y Farina forzaron sus autos más de la cuenta y abandonaron, algo que le facilitó las cosas al argentino. Segundo llegó el Príncipe Bira y tercero, Gálvez. El éxito del Chueco también fue un hito porque fue el primero que logró sobre este tipo de autos. Pero esa es otra historia...

## CLASIFICACIÓN

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo	VTAS.
1	Oscar Gálvez (RA)	Alfa Romeo		1h31m04s 30
2	J. M. Fangio (RA)	Maserati		1h31m41s 28
3	Eitel Cantón (ROU)	Maserati		1h31m33s 27
4	A. Malusardi (RA)	Maserati		1h32m50s 27
5	Príncipe Bira (T)	Maserati		1h34m19s 27

Promedio: 96,160 km/h.

## POR UN ARGENTINO NACIÓ EL MITO

**José Froilán González le dio la primera victoria a Ferrari en la Fórmula 1. Fue el 14 de julio de 1951 en el Gran Premio de Gran Bretaña.**

Fue una tarde de sábado. Aquel 14 de julio de 1951, en pleno verano europeo, un argentino consiguió una hazaña única en el automovilismo: José Froilán González logró en Silverstone, Gran Bretaña, la primera victoria de Ferrari en la Fórmula 1, nada más y nada menos. Por estos días se cumplen 60 años de este hecho histórico que merece ser recordado por siempre. Eran los inicios de la Scuderia y de la categoría, que disputaba su segundo campeonato. Más allá de algunos éxitos dentro del equipo de competición de Alfa Romeo, Enzo Ferrari quiso independizarse. Con pocos recursos y mucho esfuerzo la estructura italiana ya había saboreado la victoria en las 24 Horas de Le Mans (1949), la Mille Miglia (1948 y 1949) y la Targa Florio (1948 y 1949). Esos festejos habían sido con autos sport, pero lo mejor estaba por venir...

La flamante F-1 ya era la principal disciplina automovilística. Salvo los GP de Estados Unidos de 1950 y 1951, que fueron las 500 Millas de Indianápolis con victorias de autos estadounidenses (Kurtis Kraft-Offenhauser en 1950/51), Alfa Romeo se había quedado con el resto de las carreras.

Il Commendatore ansiaba ganar en la Máxima por una cuestión de orgullo. Quería batir a Alfa Romeo porque su salida de la fábrica de Milán no había sido de la mejor forma.

Llegó entonces el GP de Gran Bretaña. Era la quinta fecha de la temporada 1951 y Ferrari buscaba dar la estocada en la ex base aérea que la Real Fuerza Aérea utilizó durante la Segunda Guerra Mundial (todavía quedaban hangares). Para extremar la seguridad de los pilotos, se colocaron fardos de pasto al costado de la pista, cuyas largas rectas eran parte de la pista de aterrizaje.

Se trataba de un circuito rápido y la clave estaba en el consumo de combustible y la detención en boxes para su recarga. La Ferrari 375 de González contaba con un motor más económico (V12, 4.5 litros aspiración normal) que el empleado por las Alfettas (8 en línea, 1.5 litros con compresor). Este detalle le daba una ventaja a Pepe, quien había conseguido la pole con un tiempo de 1:43.4. El arrecifeño partió en punta, pero tuvo una dura lucha con Juan Manuel Fangio, quien era uno de los baluartes de Alfa Romeo. El Chueco lo superó en el séptimo giro, pero en el 39º Froilán recuperó el liderazgo. Fangio ingresó a boxes promediando la carrera, disputada sobre 90 vueltas, y demoró 50 segundos. En la 60a ronda fue el turno de Froilán. La estrategia le dio buen resultado porque tardó menos que su compatriota: 30 segundos. Sin embargo, en la parada le esperaba otro problema: tener que cederle el auto al italiano Alberto Ascari, quien peleaba el título con Fangio y había abandonado una vuelta antes, como había sucedido dos semanas antes en el GP de Francia en Reims. Pero esta vez don Enzo le dijo al Cabezón que siguiera. González volvió a pista en la punta y consiguió un gran triunfo. En el podio fue escoltado por Fangio y otro piloto de la Scuderia, el italiano Luigi Villorosi.

Cuando se cumplieron seis décadas de aquella hazaña, Pepe recordó el histórico hecho para CORSA. “Siempre lo recordamos con Luca Cordero di Montezemolo (actual presidente de Ferrari). Fue un fin de semana redondo. Luego de hacer la pole por más de medio segundo, me tenía mucha fe. Incluso después de la clasificación vino Fangio y me dijo: `Mirá Gordo, si mañana no pasa nada raro, ganás´. Estaba seguro de que podía vencer. En la vuelta 60 le había sacado un giro a todos, salvo a Fangio. Fue así porque el auto respondió de maravillas”. Sobre el repostaje, comentó: “Faltaban 30 vueltas y todavía no había entrado a boxes. Los mecánicos me escribieron un cartel con tiza en el que me decían que tenía que parar pero yo no quería. Al final me detuve y los muchachos llenaron el tanque de nafta con los viejos embudos. Pude volver a pista en la primera colocación y terminé ganando por más de 50 segundos. Conseguí el triunfo en un trazado que poco tenía que ver con un autódromo, porque recién se estaba acondicionando”.

Luego de la carrera y en medio de los festejos, Froilán vivió un episodio particular: “Llamó la atención la presencia de la Reina. Ella nunca había ido a una carrera. Fue porque un ministro argentino la visitó por esos días y ella le planteó que como corrían argentinos en Inglaterra quería ver una competencia y lo hizo ese día. Le armaron un tremendo palco real. Pero eso sí, me entregó el premio arriba de unos tablones donde se armó el podio, ja”, contó Pepe. Fue una dura derrota para las Alfettas. El quiebre conseguido por Ferrari gracias a la conducción maestra de Froilán siguió en las dos carreras posteriores con los triunfos de Ascari en Alemania e Italia. Sin embargo, el italiano no pudo doblegar a Fangio, quien en esa temporada obtuvo el primero de sus cinco títulos.

Luego llegarían más triunfos y campeonatos de pilotos y Constructores para la escuadra de Maranello. Pero aquél sábado 14 de julio, José Froilán González marcó un hito del deporte y fue el responsable del nacimiento del mito Ferrari.

## CLASIFICACIÓN

Pos.	Piloto	Marca	Vtas.	Tiempo/Dif.
1	José Froilán González	Ferrari	90	2:42.18.2
2	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo	90	51.0
3	Luigi Villorosi	Ferrari	88	2 vtas.
4	Felice Bonetto	Alfa Romeo	87	3 vtas.
5	Reg Parnell	BRM	85	5 vtas.
6	Consalvo Sanesi	Alfa Romeo	84	6 vtas.
7	Peter Walker	BRM	84	6 vtas.
8	Brian Shawe Taylor	ERA	84	6 vtas.
9	Peter Whitehead	Ferrari	83	7 vtas.
10	Louis Rosier	Talbot-Lago	83	7 vtas.

Récord de vuelta: Giuseppe Farina (Alfa Romeo) en 1:44.0 a 160,927 km/h.

## CUANDO FROILÁN GANÓ EN LE MANS

**José Froilán González es el único piloto argentino en haber ganado en Le Mans. Fue en la edición de 1954, que se realizó bajo una incipiente lluvia Como no podía ser de otra manera, la gloria la consiguió con Ferrari.**

La campaña deportiva de José Froilán González en Europa también incluyó el triunfo en las 24 Horas de Le Mans, un halago que no logró ningún otro piloto argentino La gloria la alcanzó en 1954, en la que fue su mejor temporada internacional al lograr su segundo triunfo en la F.1 y el subcampeonato en la máxima categoría detrás de Juan Manuel Fangio. En aquel entonces las carreras eran de a dos, El arrecifeño hizo pareja con el francés Maurice Trintignant, con quien se alternó sobre una Ferrari 375 Plus, con motor de V12 (5 litros) de la Scuderia. El argentino tuvo un gran mérito para la victoria ya que manejó en 17 de las 24 horas de la prueba. La dupla completó 302 vueltas y le sacó una a la dupla formada por los ingleses Duncan Hamilton y Tony Rolt, que compartieron la conducción de un Jaguar D-Type (motor 3.4 litros), del equipo oficial. El podio lo completaron los estadounidenses William Spear y Sherwood Johnston, quienes corrieron con un Cunningham C4-R y completaron 283 giros.

## EL GRAN TRIUNFO DE FANGIO EN NÜRBURGRING

**El 4 de agosto de 1957, Juan Manuel Fangio logró su mejor triunfo en la Fórmula 1. Fue en el mítico circuito alemán de Nürburgring. Además de ser su último éxito en la categoría, fue clave para conquistar su quinto título.**

Si no me hubiese corrido, estoy seguro de que el viejo diablo me habría pasado por encima”, sentenció John Michael Hawthorn sin quejas ni enojo, con las más profunda admiración que pueda profesar un vencido. El caballero inglés que solía correr con moñito tenía 28 años. El viejo diablo, Juan Manuel Fangio, había cumplido 46 y acababa de dar la mayor exhibición de manejo que registraba la memoria de una Fórmula 1 recién estrenada. Cincuenta años después del 4 de agosto de 1957, aquel Gran Premio de Alemania en Nürburgring permanece como una clase magistral jamás repetida. La victoria del argentino, al cabo la última de su campaña, le aseguró el quinto título mundial. Sin embargo, estas consecuencias jamás aportaron a la trascendencia de aquella carrera: fue tan importante cómo ganó que las derivaciones quedaron a un costado, confinadas al anecdotario.

“Ese día tenía todos los cables enchufados. Estaba decidido a todo”, recordaría el Chueco en el libro “Fangio, cuando el hombre es más que el mito”, la autobiografía que registró el periodista Roberto Carozzo. “Cuando todo concluyó, estaba convencido de que nunca más iba a poder manejar como esa vez. Había llegado al máximo de mi concentración y de mis deseos de ganar... Esas dos cosas me permitieron arriesgar como arriesgué ese día, consciente de lo que podía ganar, pero muy consciente de lo que podía perder... Yo sabía lo que estaba haciendo, los riesgos que tomaba. Nürburgring fue siempre mi circuito favorito, desde el primer día que lo pisé, en 1951, con la Alfeta. Lo amaba totalmente, y creo que ese día logré por fin conquistarlo. Como si le hubiese sacado todos sus secretos, como si le hubiese vaciado su intimidad”.

Las competencias en los caminos de las montañas de la región de Eifel habían comenzado en la década del '20. Al poco tiempo se propuso la construcción de un circuito, encarada con el objetivo de mostrar la ingeniería mecánica alemana y el talento de sus pilotos. La obra, a cargo de la empresa Eichler Architekturbüro que manejaba el arquitecto Gustav Eichler,



comenzó en septiembre de 1925. En la primavera de 1927, Nürburgring estaba listo. La Fórmula 1 usó la variante conocida como Nordschleife, que en la primera década del Mundial tenía casi 23 kilómetros y 176 curvas. “Querer conocerlo todo en poco tiempo era imposible. El conocimiento se realizaba por etapas. Era recorrerlo hasta decir: ‘Bueno, hasta el kilómetro 12 lo conozco y sigo haciéndolo. Ahora, a memorizar hasta el kilómetro 15 ó el 20’”, contó Fangio.

“El infierno verde”, como supo nombrarlo años más tarde Jackie Stewart, era un laberinto rodeado por árboles, con desniveles que dejaban a los autos en el aire, curvas ciegas y banquetas que a menudo devenían en barrancos. En el Ring se produjo, en 1954, la primera muerte de un piloto de Fórmula 1 en actividad oficial: el argentino Onofre Marimón se salió de pista mientras intentaba con su Maserati bajar el tiempo de clasificación de su compañero de marca, el inglés Stirling Moss. Domingo Marimón le había encomendado su hijo a Fangio para que lo guiara en Europa. La fatal reputación del anillo de Nürburg creció luego con otros siniestros: Carel Godin de Beaufort se mató en la zona de Bergwerk, una estrecha curva a la derecha luego de una larga parte rápida que incluía un viraje a la izquierda en un pequeño lomo; allí también ocurrió el accidente de Niki Lauda en 1976, que sacó de circulación al circuito. La bajada de Hatzenbach, el badén de Flugplatz en el que los autos volaban, Brunnchen, Pfanzgarten y Karussell formaban parte del catálogo de desafíos. Sobre este último, uno de los virajes más lentos, peraltado y ciego, se cuenta que Fangio aconsejó a un piloto joven: “Apuntale al árbol más alto”, como referencia para la maniobra.

Cuando el Mundial llegó a la sexta de sus ocho fechas en 1957, el argentino encabezaba el campeonato. Fangio había vuelto ese año a Maserati, que atravesaba serios vaivenes financieros, al punto que en ocasión del Gran Premio de Mónaco sus pilotos tuvieron que alojarse en un modesto hotel cercano a la estación de tren. Ferrari era rival principal, con Mike Hawthorn, Peter Collins y Luigi Musso. Y los ingleses de Vanwall pretendían dar una desmotración con Moss. Sin embargo, los autos verdes tuvieron problemas de suspensión y tenuta desde el primer día. Ferrari contaba, como condición principal, con la capacidad de correr los 500 kilómetros de competencia sin necesidad de parar en boxes para cambiar gomas: usaban las belgas fabricadas por Oscar Englebert, más duras que las Pirelli que calzaban las Maserati y que ofrecían mejor estabilidad pero no aguantaban el recorrido. Fangio logró la pole position, 26ª de su historial, con 2s8 de ventaja sobre Hawthorn y sacándole 4s9 a Jean Behra, que corría con otro auto de la casa del tridente.

El jefe de mecánicos de Maserati, Guerino Bertocchi, le propuso a Fangio un plan para ganarles a las Ferrari: “Si sacás 30 segundos a mitad de carrera, nosotros te cambiamos las gomas en 30 segundos”. Los mecánicos habían practicado el operativo. El argentino largó con menos combustible para que la 250F viajara más liviana. Cuando se calmó la lucha entre Hawthorn y Collins, en la tercera de las 22 vueltas, Fangio los pasó e inició su escape. En la mitad de carrera, el campeón había acumulado 28 segundos de ventaja; en la duodécima vuelta, cuando entró a boxes, tenía 29 a favor. Se bajó de la Maserati y, mientras se refrescaba, Bertocchi y Nello Ugolini le comentaron cómo se desarrollaba la carrera. Los mecánicos trabajaban mal en el cambio de las Pirelli traseras. Nunca se supo en forma fehaciente el motivo. Años después, el historiador inglés Doug Nye aseguró que la tuerca central -sistema patentado Rudge-Withworth- de la llanta Borrani de rayos se había caído debajo del coche y los mecánicos no podían encontrarla para volver a ajustar la rueda. La diferencia que había logrado el Chueco se diluyó con la demora, que consumió otros 48 segundos. El argentino volvió a pista desilusionado, según confesó, porque perdía la carrera que podía asegurarle otro campeonato.

Mientras asentaba las gomas nuevas, cumplió la siguiente vuelta a 51 segundos de las Ferrari. Al comprobar esto, desde el box de la Scuderia se ordenó a sus pilotos que moderaran el ritmo. A Fangio, desde el puesto de Maserati, sólo le señalaron que había una Ferrari adelante. El balcarceño, que sentía más a gusto su 250F, empezó a encarar algunas curvas en marchas más altas. Cuando llegó a la giba debajo del puente, donde había pasado a Froilán

González en 1954, no quitó el pie del acelerador. “Normalmente, esa curva la pasábamos en quinta, peinando, para que el coche no se desacomodara en el salto y tener un margen de seguridad por cualquier sorpresa al caer. Hasta que esa vez me decidí a encararla a fondo, como venía. Traté de pegarme bien a la cuerda interna en lo alto, donde se despegaba, y caí del otro lado de la pista, pegado al alambrado. Por el espejo alcancé a ver una nube de polvo levantada en la banquina. Había entrado justo. Valía la pena arriesgar”, repasó el balcarceño. Cuando los altoparlantes anunciaban el tiempo del argentino a cada paso, buena parte de los 100.000 espectadores que asistieron a la carrera bramaban con asombro. En cada giro, Fangio enhebró una nueva vuelta récord. Corría, imparable, contra el cronómetro. El primer borrón rojo que vio entre los árboles del bosque, la Ferrari de Collins, apareció poco antes de que entrara en los dos giros finales. “A ésa la alcanzo, seguro”, pensó. En la bajada de Adenauer vio a los dos coches de Maranello. En la recta detrás de los boxes, en el inicio del penúltimo giro, el argentino encaró al inglés por adentro, pero la Maserati se abrió a la salida, Collins aprovechó, se le puso a la par y recuperó el lugar en la curva siguiente, para la cual tenía la cuerda. El campeón lo apuró y apareó antes de llegar a un puente en el que sólo había lugar para un auto: entró el de Fangio. Hawthorn estaba unos metros más adelante. Camino a ser Quíntuple, se le arrimó en un mixto y empezó a pergeñar la mejor oportunidad para pasarlo: “Venía una rectita que remataba en una curva de 90 grados, a la izquierda, seguida de un retome a la derecha. En el tramo recto, Hawthorn se recostó sobre la derecha para hacer la trayectoria. Vi la oportunidad y me le tiré por adentro. Debe haber visto, de pronto, una mancha roja a su costado porque se desacomodó bastante. Pegó como una espantada”, rememoró. Astuto, Fangio le sacó ventaja de inmediato para no propiciar una recuperación de su rival, y la mantuvo en la vuelta final, que aseguró su 24º triunfo en Fórmula 1. Desde la salida de la Maserati número 1, hacia el podio donde recibió el saludo efusivo pero respetuoso de Collins y Hawthorn, sus vencidos, Fangio viajó en andas. Como una imagen intangible, sin tocar el suelo. Una metáfora de ese día en Nürburgring.

### CLASIFICACIÓN (22 vueltas)

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo	Largó
1	Juan Manuel Fangio (RA)	Maserati 250F	3h30m38s3/10	1
2	Mike Hawthorn (GB)	Lancia D50 Ferrari	3h30m41s9”	2
3	Peter Collins (GB)	Lancia D50 Ferrari	3h31m13s9”	4
4	Luigi Musso (I)	Lancia D50 Ferrari	3h34m15s9”	8
5	Stirling Moss (GB)	Vanwall	3h35m15s8”	7
6	Jean Behra (F)	Maserati 250F	3h35m16s8”	3
7	Harry Schell (USA)	Maserati 250F	3h37m25s8”	6
8	Masten Gregory (USA)	Maserati 250F	1 vuelta	10
9	Tony Brooks (GB)	Vanwall	1 vuelta	5
10	Giorgio Scarlatti (I)	Maserati 250F	1 vuelta	13
11	Bruce Halford (GB)	Maserati 250F	1 vuelta	16
12	Edgar Barth (D)	Porsche 550RS	1 vuelta	12
13	Brian Naylor (GB)	Cooper T43 Climax	2 vueltas	17
14	Carel Godin de Beaufort (D)	Porsche 550RS	2 vueltas	20
15	Tony Marsh (GB)	Cooper T43 Climax	5 vueltas	22
NO CLASIFICARON				
-	Hans Herrmann (D)	Maserati 250F	14 vueltas	11
-	Umberto Maglioli (I)	Porsche 550RS	13 vueltas	15
-	Roy Salvadori (GB)	Cooper T43 Climax	11 vueltas	14
-	Paco Godia Sales (E)	Maserati 250F	11 vueltas	21
-	Stuart Lewis-Evans (GB)	Vanwall	10 vueltas	9
-	Jack Brabham (AUS)	Cooper T43 Climax	6 vueltas	18
-	Paul England (GB)	Cooper T41 Climax	4 vueltas	23

-	Dick Gibson (GB)	Cooper T43 Climax	3 vueltas	24
-	Horace Gould (GB)	Maserati 250F	1 vueltas	19

PROMEDIO: 142,942 km/h. RÉCORD DE VUELTA: Fangio, con 9m17s4, a 147,319 km/h.  
 POLE POSITION: Juan Manuel Fangio, con 9m25s6/10.

## LA MISIÓN ARGENTINA A NÜRBURGRING

**En 1969 un grupo de argentinos participaron en las 84 Horas de Nürburgring en un equipo conducido por Juan Manuel Fangio y Oreste Berta. Pese a los innumerables problemas, uno de los tres Torino llegó a la bandera de cuadro.**

La Maratón de la Route (maratón de la ruta) fue una carrera histórica fuera de cualquier campeonato de automovilismo. Se trataba de una competencia de resistencia que además de su significado deportivo servía como base promocional de las grandes fábricas europeas para mostrar sus autos nuevos. La historia de la carrera se inició en 1931 en Bélgica con la organización de la Royal Motor Union de Lieja, y la primera prueba se denominó Lieja-Roma-Lieja por su recorrido. Comprendió rutas de varios países llegando a un total de 4.500 kilómetros. Desde 1932 hasta 1964 se llamó Lieja-Sofía-Lieja, cambió de recorrido y sumó casi 5 mil kilómetros.

La evolución del automóvil, las mejoras en los caminos, la intensidad del tránsito y con ello de los peligros para la seguridad de pilotos y público obligaron a las autoridades de varios países a prohibir el paso de la carrera por sus territorios por lo que debió realizarse en un país tradicional para la actividad como Alemania.

Se decidió entonces disputarla en el histórico circuito alemán enclavado en Nurburg, denominado Nurburgring de algo más de 28 kilómetros de extensión y decenas de curvas y contracurvas. La largada se mantuvo simbólicamente en Lieja y también el sistema de competencia con tiempos mínimos y máximos con penalizaciones. La carrera se hizo hasta 1971 y en su última edición alcanzó las 86 horas.

La prueba que nos interesa es la de 1969, con una nutrida participación argentina con una duración de 84 horas en pleno verano europeo.

Por esos tiempos en la Argentina el Turismo Carretera vivía el apogeo de un auto compacto fabricado íntegramente en el país, bajo licencia de la fábrica IKA-Renault. Se trataba del Torino 380W que tuvo una aparición rutilante en medio de las avejentadas cupecitas, haciéndole frente al nuevo Chevitú que introdujo Froilán González con Jorge Cupeiro al volante y algún tímido intento de otro compacto como el Falcon de Ford. El Torino estaba revolucionando el mercado argentino y la fábrica, con vinculaciones europeas, tuvo la idea de mostrar el producto nacional ante las grandes marcas en una carrera tradicional. IKA-Renault viajaba a Alemania para mostrar el Torino y puso en marcha el ‘Operativo Nurburgring’, llamado más tarde ‘Misión Argentina’.

El proyecto reunió a lo más representativo del automovilismo de esa época, tanto en pilotos como preparadores, con la figura de Juan Manuel Fangio como principal bandera del equipo. El Coordinador Ejecutivo fue Carlos Lobbosco, Director de Industrias Kaiser Argentina (IKA), el Responsable Técnico Oreste Berta, y el Director General Juan Manuel Fangio. Fue Fangio quien eligió a los pilotos que integrarían los tres equipos, cada uno con un Torino. Los elegidos fueron Eduardo Copello, Alberto Rodríguez Larreta (Larry), Juan Manuel Bordeu, Gastón Perkins, Jorge Cupeiro, Eduardo Rodríguez Canedo, Rubén Luis Di Palma, Oscar Cacho Fangio y Carmelo Galbato. Poco después de la designación, Bordeu sufrió un accidente en una carrera que lo dejó al margen de la misión. Por eso se convocó en su lugar a Oscar Mauricio Franco y se nombró suplente a Néstor Jesús García Veiga. La conformación de la lista generó alguna polémica ya que quedaron afuera pilotos de la talla de Carlos Reutemann, y Carlos Pairetti quienes declinaron competir.

Oreste Berta y un grupo de seis mecánicos viajaron rumbo a Hamburgo en julio de 1969 para recibir los tres Torino 380W enviados desde Buenos Aires por buques de la empresa estatal ELMA. Los autos viajaron pintados de blanco con dos franjas celestes desde la trompa pasando por el techo terminando en el baúl. Los ensayos de los primeros días fueron complicados ya que se trataba de un circuito muy peligroso que ningún integrante del equipo conocía, salvo Juan Manuel Fangio. Carmelo Galbato se despistó con un Renault 16 prestado y el 'Chino' Rodríguez Canedo golpeó un lateral del Torino y lo dejó en mal estado. Juan Manuel Fangio dispuso que las tripulaciones se integraran con Di Palma, Cacho Fangio y Galbato en el Torino 1, Perkins. Rodríguez Canedo y Cupeiro en el Torino 2 y Copello, Franco y Rodríguez Larreta en el 3.

La prueba se inició el martes 19 de agosto desde Lieja, y desde allí la caravana de 65 autos se dirigió hasta la ciudad de Chaud-Fontaine para largar a las 21 de manera simbólica. Tenían un plazo de cuatro horas para llegar a Nurburgring respetando las normas de tránsito ya que cada infracción era penalizada con el descuento de cinco vueltas de la carrera. Los tres Torino llegaron sin problemas al trazado mayor de la competencia y el miércoles 20 a la una de la mañana, hora de Alemania, largaron la carrera. Los productos argentinos tendrían duros rivales en la pista europea con los BMW, Porsche, Lancia, Ford Capri, Triumph, Fiat, Mercedes y Mazda.

Los pilotos que salieron fueron Galbato (1), Cupeiro (2), y Rodríguez Larreta (3) y luego de tres horas corriendo bajo una espesa niebla dejaron sus lugares a Di Palma, Copello y Perkins. La epopeya estaba en marcha, y había que llegar a las 84 horas. En la madrugada del primer día y luego de tres horas regularizadas dos Torino estaban en el liderazgo y el restante retrasado al 35° lugar. Perkins, el puntero, tardaba 13 minutos y medio para dar una vuelta a un promedio de 125 kilómetros por hora. El otro Torino que peleaba arriba se despistó con Rodríguez Canedo y fue Cupeiro quien recuperó terreno. En el circuito había mucha agua y se viajaba al límite, hasta que el Torino de Cupeiro se deslizó, perdió el control, se despistó y quedó encajado. El reglamento establecía que el piloto no podría recibir ayuda en esos casos y si en 24 minutos no completaba una vuelta se lo daría por abandonado. Y así fue, cuando Cupeiro estaba 27° abandonó, mientras que Di Palma era penalizado con dos vueltas. Pasadas doce horas, el mejor Torino era el 3 con Copello al volante, quien le daba dura lucha a los Lancia, mientras que Cacho Fangio con el 1, trataba de descontar desde el décimo lugar. El ritmo de carrera empezó a decrecer por la lluvia torrencial pero el Torino 3 se mantenía adelante. Los temibles Mercedes Benz no aparecían y en un segundo plano batallaban dos conocidos, Cristiano Ratazzi (actual presidente de Fiat Argentina) y Luca di Montezemolo (presidente de Ferrari). A esta altura los autos argentinos estaban realizando una tarea extraordinaria seguida atentamente desde nuestro país por las transmisiones radiales y con sorpresa y perplejidad en los boxes y tribunas del circuito alemán.

La detención del Lancia que peleaba adelante permitió que los Torino se ubiquen en el 1-2 durante las primeras 16 horas, aunque no iba a ser fácil para los argentinos contra los vehículos italianos. En la mitad exacta de la carrera, en 42 horas al comando de los Torino iban Franco y Perkins, pero volvía a llover y quedaban solamente 39 autos. Luego de dos días completos de carrera el auto de Rodríguez Larreta-Franco-Copello seguía puntero con 190 vueltas y tercero el de Di Palma-Fangio-Perkins con 177, aunque éste empezó a tener problemas con las luces traseras. Entró a boxes, trató de reparar el inconveniente, pero el problema siguió. Sin luces, en una de las 186 curvas del circuito se fue de pista al tener que doblar a ciegas. El auto se rompió y perdió mucho aceite que lo obligó a abandonar. El Torino había recorrido 5.375 kilómetros y había dado 193 vueltas. El único auto argentino que quedaba estaba primero, pero faltaban 35 horas de carrera.

A las 53 horas el Torino sobreviviente tuvo problemas con el caño de escape, tuvo que detenerse en boxes y fue superado por un Ford Capri. Franco reemplazó a Copello pero el problema volvió, el ruido era intenso y fuerte y no estaba permitido que superara los 83 decibeles. Franco volvió a parar, al salir a pista superó los decibeles y ante las sospechas del

Comisario de salida el piloto de Azul alcanzó a seguir la carrera. Con 63 horas, mucha lluvia y una baja temperatura se mantenían en el circuito con un Ford adelante y el Torino escolta. Con 64 horas el Torino volvió a tener problemas con el silenciador, soportando una penalización de seis vueltas, y tuvo que parar por problemas con los frenos. El Torino sufrió dos recargos importantes mientras que el Ford Capri se detuvo por problemas en el motor. Dos horas después el Ford abandonó y el Torino quedó quinto entre los 28 autos que quedaban en pista. Si bien estaban retrasados, los sudamericanos eran la atracción de la carrera luego de ser líderes en gran parte de la misma. El puntero era un Lancia que empezaba a retrasarse y el Torino descontaba lo perdido en boxes. Con 74 horas Franco estaba cerca de la cuarta colocación con un Torino que tenía un andar impresionante. Una densa llovizna hizo reducir el ritmo, los tiempos de vuelta se elevaron y los peligros crecieron. Rodríguez Larreta logró quedar cuarto en medio de la fría madrugada y en las 81 horas el Torino estaba muy cerca del tercero cuando los comisarios deportivos volvieron a advertir al equipo acerca de los problemas con el escape y los ruidos que se reiteraban. En momentos de tanta tensión Berta y Fangio le dieron indicaciones a Franco que iba a ser el piloto para que solucione él mismo el problema. Cuando Franco tomó el volante llevaba consigo amianto y alambre para enfrentar al último obstáculo que era arreglar ese elemento. A las pocas vueltas se detuvo lo arregló en menos de tres minutos y siguió en carrera. A dos horas del final, Franco aceleró el Torino y fue a buscar el tercer lugar, pero Oreste Berta en ese momento le ordenó detenerse a cargar combustible para asegurar la posición y no tener un riesgo que echara todo a perder sobre el final de la extenuante carrera.

A las 13 del sábado 23 de agosto de 1969 en Nurburgring, el Lancia Fulvia de Kallstrom-Barbasio-Fall recibió la bandera de la victoria. Seis minutos más tarde llegó el Torino 380W conducido por Oscar Mauricio Franco en el cuarto lugar. El 'Toro de las Pampas' tuvo el especial halago de ser el auto que más vueltas reales cumplió, con 334 durante las 84 horas, aunque su promedio bajó por las penalizaciones.

Misión cumplida con la inolvidable epopeya de los Torino y un puñado de argentinos que sorprendieron a los europeos con un auto al que empezaron a respetar.

### **CLASIFICACION FINAL**

<b>Pos.</b>	<b>Pilotos</b>	<b>Auto</b>	<b>Vueltas</b>
1	Kallstrom-Barbasio-Fall	Lancia Fulvia 1.6	322
2	Dutching-Schelde-Degen-Hennerici-Becker	BMW	318
3	Barbara-Carpentier-Duvauche	Triumph TR5	315
4	Copello-Franco-Rodríguez Larreta	Torino 380W	315
5	Fierlant-Enever-Kelleners	Mazda R100	311
6	Rieder-Degen-Boekman	Porsche 911	309

Promedio del ganador: 108,975 kilómetros por hora.

### **LA HAZAÑA DEL CÓNDOR DE TRASLASIERRA**

**El 6 de agosto de 1988, Jorge Recalde entró en la historia al ser el primer argentino en ganar una prueba del Rally Mundial. Y fue nada menos que en la Argentina.**

Jorge Raúl Recalde fue, sin lugar a dudas, uno de los grandes pilotos argentinos de todos los tiempos. Apodado "El Cóndor de Traslasierra" por sus fantásticas actuaciones y cualidades conductivas, el oriundo de Mina Clavero dejó una gran marca en la historia del automovilismo nacional por ser el único argentino capaz de imponerse en la clasificación general de una fecha del Campeonato del Mundo de Rally.

Su talento era indiscutible y si algún extranjero dudaba de su potencial, Recalde se encargó de sorprenderlos con sus actuaciones en el Rally Argentina, una de las fechas más importantes del Campeonato del Mundo del Rally.

En 1981 fue gran protagonista de la 2ª edición del Rally Argentina disputada en Tucumán. El piloto cordobés finalizó tercero con un Datsun 160J por detrás del francés Guy Fréquelin y el kenio Shekhar Mehta.

Un año después, volvió a subirse al podio tras cumplir una muy buena tarea manejando un Audi Quattro A2. El argentino finalizó la 4ª edición del Rally Argentino por detrás del sueco Stig Blomqvist y el finlandés Hannu Mikkola.

En 1987, año en el cual se disputó la 7ª edición del Rally Argentina, el renombrado piloto nacido en el Valle de Traslasierra brindó tuvo una gran disputa con Miki Biasion. Ambos compitieron con un Lancia Delta HF 4WD y si bien la victoria fue para el italiano, el representante nacional fue quien recibió la ovación del público en el podio. El tercer lugar quedó en manos del alemán Erwin Weber.

Fue un año después, más precisamente un 6 de agosto de 1988, cuando Jorge Raúl Recalde se llevó la gloria de la 8ª edición del Rally Argentina y se transformó en el primer piloto de nuestro país en ganar una fecha del Campeonato del Mundo de Rally. El piloto de Mina Clavero y su navegante Jorge del Buono ganaron la competencia con un Lancia Delta Integrale. El podio de aquella histórica carrera lo completaron el italiano Miki Biasion y el austriaco Franz Wittmann.

En la siguiente temporada volvió a ser protagonista, y si bien no obtuvo el triunfo, sumó otro podio a su increíble historial. El argentino finalizó tercero con un Lancia Delta Integrale por detrás del sueco Mikael Ericsson y el italiano Alex Fiorio.

En 1995, año en el cual se disputó la 15ª edición del Rally Argentina, la victoria volvió a quedar en manos de Recalde, aunque aquella carrera no fue válida por el Campeonato del Mundo. El argentino se impuso con un Lancia Delta HF Integrale. El podio lo completaron el uruguayo Gustavo Trelles y el paraguayo Marco Galanti.

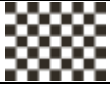




## **LOS PATRONELLI**





### **Marcos y Alejandro Patronelli inscribieron sus nombres en la lista de ganador del Dakar al vencer en la clase cuatriciclos entre 2010 y 2013.**

Con la llegada del Dakar a Sudamérica, la Argentina descubrió a dos héroes: los hermanos Marcos y Alejandro Patronelli, quienes se convirtieron en sinónimos de esta extenuante competencia gracias a los triunfos logrados en la clase cuatriciclos entre 2010 y 2013.


En 2009, cuando se disputó la primera edición de la carrera en esta parte del mundo, Marcos consiguió un gran protagonismo que le permitió llegar segundo detrás del veterano checo Josef Machacek. Lo realizado por el piloto de Las Flores fue considerado una hazaña por la dureza de la competencia. En 2011 la posta la tomó Alejandro ya que Marcos tuvo un accidente en la cuarta etapa que le hizo resentir de una lesión que sufrió durante los entrenamientos. En 2012 continuó la hegemonía de los Patronelli. Ganó nuevamente Alejandro, mientras que Marcos logró el segundo lugar. En 2013, Marcos volvió a competir solo ya que su hermano decidió tomarse un descanso y, sin rivales de peso, logró su segundo éxito en la prueba.

## CODIGO DE BANDERAS

Bandera	Denominación	Forma de presentación	Significado
	<b>Bandera a cuadros</b>	Agitada	Final de carrera, o en su caso, de cada una de las sesiones de la competición.
	<b>Bandera roja</b>	Agitada	Detención de los entrenamientos o de la carrera ya sea por un accidente o por causas meteorológicas. Todos los pilotos deben reducir inmediatamente su velocidad, detenerse si es necesario y volver a los boxes (o al lugar previsto por el reglamento de la prueba). Está prohibido adelantar. Esta bandera se muestra únicamente por orden del director de carrera. Todos los semáforos del trazado se pondrán en rojo.
	<b>Bandera amarilla</b>	Agitada	<p>Peligro, no se permite el adelantamiento y se debe reducir la velocidad. Puede ser mostrada a los pilotos de dos formas diferentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Una bandera amarilla:</i> reducir la velocidad, no adelantar y estar preparados para variar la trazada debido a la presencia de un peligro en un borde de la pista o en una parte de la misma.</li> <li>• <i>Dos banderas amarillas:</i> reducir la velocidad, no adelantar y prepararse para variar la trazada o incluso para detenerse debido a la presencia de un peligro que obstruye la pista total o parcialmente.</li> </ul> <p>Se muestran normalmente en el puesto de señalización inmediatamente anterior al peligro, aunque en algunas ocasiones se pueden mostrar en más de uno. La presencia de esta bandera antes de la salida, por la imposibilidad de algún conductor de empezar, obliga a la cancelación de la salida. Tras dicha cancelación, se suele realizar otra <i>vuelta de calentamiento</i>.</p>
	<b>Bandera amarilla y rótulo «SC»</b>	Agitada la amarilla	El coche de seguridad ( <i>safety car</i> en inglés) está interviniendo en la pista, por lo hay que reducir la velocidad, no adelantar, e incluso estar preparados para detenerse y variar la trazada ya que un peligro obstruye de forma total o parcial la pista.
	<b>Bandera amarilla con franjas rojas</b>	Estática	Existencia en la pista de un elemento que causa disminución de la adherencia, puede mostrarse por restos de aceite o por presencia de fragmentos de coche en pista, también se muestra en aquellas zonas del circuito donde la

			pista está seca y comienza a llover. Los conductores deberán reducir la velocidad en ese punto.
	<b>Bandera verde</b>	Agitada	El peligro ha pasado y se puede volver a adelantar. Cuando el director de carrera lo requiera, se puede mostrar también durante la vuelta de calentamiento o al principio de una sesión de entrenamientos de forma simultánea en todos los puestos de señalización.
	<b>Bandera azul</b>	Agitada	Tiene varios significados según cuándo se utilice: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Siempre</i> (en entrenamientos y carreras): se muestra estática al final del pit Lane (calle interna de boxes) para indicar al piloto que sale del pit lane que hay coches que se aproximan por la pista. El semáforo del pit lane también muestra una señal parpadeante luminosa azul.</li> <li>• <i>En los entrenamientos</i>: el piloto debe ceder el paso a un coche más rápido al cual se precede.</li> <li>• <i>En la carrera</i>: el piloto va a ser doblado por otro piloto ha realizado al menos una vuelta más. El piloto que será doblado debe permitir el adelantamiento tan pronto como sea posible.</li> </ul>
	<b>Bandera dividida</b>	Estática con el dorsal	Apercibimiento por maniobra peligrosa: El piloto ha realizado una maniobra antideportiva y recibe esta sanción. Se presenta una sola vez y de reiniciar el competidor en la falta, se le mostrará la bandera negra.
	<b>Bandera negra</b>	Estática junto al dorsal	Exclusión total de la prueba: El piloto efectuó una maniobra antideportiva de suma gravedad, por lo que es sancionado con la exclusión total de la competencia. Suele ser exhibida de forma directa, o después de ser mostrada la bandera dividida, dependiendo de la gravedad de la falta. Solo es exhibida por el Comisario deportivo de la prueba. El piloto debe detenerse en su box o en el lugar designado previamente en el briefing (reunión de pilotos), la próxima vez que se pase por la entrada de pit lane. En algunas ocasiones, las decisiones del comisariato respecto a una exclusión son tomadas una vez finalizada la competencia, debido a los análisis llevados a cabo de la maniobra efectuada por el piloto infractor. Asimismo, se puede aplicar una exclusión durante los entrenamientos, dependiendo de la gravedad de la falta del piloto.



	<b>Bandera blanca</b>	Agitada	Existe un vehículo mucho más lento en la pista, ya sea de emergencias o de carreras.
	<b>Bandera negra con círculo</b>	Estática junto al dorsal	Indica al piloto que su vehículo tiene problemas mecánicos que pueden constituir un peligro para los demás pilotos y para él; por lo que se deberá detener en su box lo antes posible. Actualmente no es muy utilizada, puesto que se suele avisar al piloto en estas situaciones mediante radio.