

El Informe

DIARIO

Rally Argentina '99

EDICION ESPECIAL

Sábado 29 de Mayo de 1999



El finlandés Juha Kankkunen, navegado por su compatriota Juha Repo, se adjudicó en un emocionante final el 19no. Rally de la República Argentina disputado en la provincia de Córdoba. Su reencuentro con la victoria después de cinco años significó también el primer triunfo del equipo Subaru en lo que va de 1999.

EL REGRESO A LO MÁS ALTO

Opinión

Un retorno,
una gran carrera

(DYN) por Omar Lavallen. Si algo dejó esta decimonovena edición del Rally de la República Argentina fue la vigencia de un grande de la especialidad como el finlandés Juha Kankkunen y la sensación de haber presenciado la mejor carrera de los últimos cinco años.

Antes del comienzo de la competencia nadie, o quizá sólo sus más acérrimos fanáticos, daban algo por Kankkunen, y no precisamente porque se dudara de su talento conductivo. Sucede que estas son carreras de autos y el Subaru Impreza es una máquina que transita su curva descendente y no parecía estar a la altura del Mitsubishi Lancer Evo. V, los Ford Focus y los Toyota Corolla.

Pero a lo mejor, lo que enseñaron Kankkunen y el Subaru en esta oportunidad es que siempre hay una chance de volver cuando se tiene estirpe, aún cuando enfrenten esteleros jóvenes como Tommi Makinen, Colin McRae y otros no tan jóvenes como el francés Didier Auriol o el español Carlos Sainz, y autos superiores.

De más está decir que Kankkunen demostró cómo se debe correr un rally. Su remontada en la última etapa fue sencillamente antológica. Inició el día 16 segundos, 4 décimas detrás de su compañero Richard Burns y al final de la jornada le sacó 2 segundos, 4 décimas, para quedarse con una victoria tan merecida como memorable.

Si Kankkunen fue la sorpresa de la carrera, Tommi Makinen, Colin McRae y Carlos Sainz fueron la decepción. El finlandés y el español padecieron, especialmente el primero, innumerables problemas con sus autos y sin embargo en la última etapa mantuvieron un particular duelo por la cuarta posición, que quedó en manos de Makinen, al cual los tres puntos conseguidos le permiten seguir al frente del torneo junto a Auriol.

De McRae, más allá de decir que defraudó, podrá agregarse poco y nada. Al piloto nacido en la ciudad escocesa de Lanark hay que tomarlo así, corre al límite y si todo le sale bien siempre dará un gran espectáculo, pero si se equivoca terminará golpeando su auto contra la montaña y se despedirá de la carrera como le sucedió aquí. Y hablando de la carrera, esta fue sencillamente emocionante, y lo que mejor lo refleja es lo apretado de la definición. La diferencia de 2 segundos, 4 décimas que hubo entre Kankkunen y Burns es la segunda menor que se haya registrado en un rally mundial, siendo superada únicamente por los 2 segundos, 1 décima con los cuales McRae le ganó el de Portugal '98 a Sainz.

Para que pudiera verse esta carrera debieron conjugarse varios factores, pero especialmente se podrían rescatar dos: la sorprendente aparición de los Subaru y la buena performance del Mitsubishi Lancer y el Toyota Corolla, que le restaron posibilidades a dos candidatos como Makinen y Sainz. Esto determinó que, como sucediera en las últimas tres ediciones con Makinen, nadie liquidase la carrera tras la segunda etapa y la definición pudiera extenderse hasta el final. Como debe ser. La decimonovena edición del Rally de la República Argentina ya es historia. En ella los cordobeses pudieron darse el lujo de ver el regreso de una leyenda, que volvió a demostrar que sigue más vigente que nunca. Más allá de las órdenes de equipo.

A los 40 años y cuando muchos decían que estaba terminado, el experimentado piloto nórdico dio una clase magistral de manejo. En la última etapa protagonizó una definición espectacular junto a su coequiper Richard Burns, llegando a la meta con una ventaja de apenas 2,4 segundos.

Tras cinco años sin triunfos y a 20 de su debut en campeonatos mundiales, el legendario piloto finlandés Juha Kankkunen se adjudicó hoy el Rally de la República Argentina, en un impactante final que se definió en la última prueba especial, aventajando a su compañero de equipo, el británico Richard Burns. Al comando de un Subaru Impreza WRC, el cuádruple campeón del mundo se convirtió en el piloto más ganador de la historia de los mundiales, igualó al español Carlos Sainz con 22 victorias, tras emplear un tiempo de 4 horas, 17 minutos, 15 segundos y 4 décimas para recorrer los 396,63 kilómetros de carrera, a un promedio de 92,51 kilómetros por hora.

En el final más apretado de las 19 ediciones de la competencia argentina, Kankkunen, de 40 años, superó por apenas dos segundos y 4 décimas de diferencia a Burns, quien ganó la segunda etapa y lideró hasta la largada del último especial.

Con el retorno a los primeros planos del mítico finlandés, uno de los grandes de todos los tiempos, su compatriota Tommi Makinen sigue liderando el cam-

peonato con 32 puntos, aunque ahora comparte ese privilegio con el francés Didier Auriol.

El francés Didier Auriol (Toyota Corolla WRC) se adjudicó un valioso tercer puesto, mientras que el finlandés Tommi Makinen (Mitsubishi Lancer) desplazó del cuarto puesto sobre el final al español Carlos Sainz (Toyota Corolla WRC). En tanto, el sueco Thomas Rådström (Ford Focus WRC) se quedó con el sexto lugar.

Los cordobeses Claudio Menzi (Subaru), Oscar Chiaramello y Santos Manzanares (Mitsubishi) también cumplieron destacadas actuaciones, mientras que el tucumano Roberto Sánchez (Subaru) fue descalificado y el rionegrino Walter Suriani (Renault Megane) abandonó cuando lideraba la Clase Dos Litros Internacional. El argentino Ricardo Bisso, conocido por sus intervenciones en el ciclo televisivo Videomatch, triunfó en la Clase Dos Litros Internacional y aportó valiosos 10 puntos a Renault, en el torneo FIA de marcas, cumpliendo con un vetusto 18, que sin embargo tiene homologación para carreras mundiales hasta el año 2001.

Así está el campeonato

Grupo A 8	
Piloto	Puntos
Tommi Makinen	32
Didier Auriol	32
Colin McRae	23
Carlos Sainz	23
Philippe Bugalski	20
Juha Kankkunen	16
Richard Burns	13
Jesus Puras	6
Thomas Rådström	5
Grupo V 4	
Gustavo Trelles	47
Hamed Al Wahabi	31
Marc Duez	13
Jouko Puhakka	13
Miguel Campos	13
Manfred Stohl	13
Stig Walfridson	8
Luis Clement	8
Jorge Recalde	8
Mundial de Marcas	
Toyota	63
Mitsubishi	39
Subaru	36
Ford	35
Seat	8
Copa FIA, Marcas dos litros	
Renault	62
Hyundai	26
Volkswagen	16

Clasificación final

Pos.	Piloto	Nacionalidad/Marca	Tiempo
1º	Juha Kankkunen	Finlandia/Subaru	4h 17' 15" 4/10
2º	Richard Burns	Gran Bretaña/Subaru	a 02' 4" 10
3º	Didier Auriol	Francia/Toyota Corolla	a 38' 5" 10
4º	Tommi Makinen	Finlandia/Mitsubishi	a 01' 25" 2/10
5º	Carlos Sainz	España/Toyota Corolla	a 02' 26" 1/10
6º	Thomas Rådström	Suecia/Ford Focus WRC	a 04' 51" 9/10
7º	Gustavo Trelles	Uruguay/Mitsubishi	a 22' 30" 8/10
8º	Jorge Recalde	Argentina/Mitsubishi	a 23' 53" 6/10
9º	Claudio Menzi	Argentina/Subaru	a 24' 17" 8/10
10º	Frédéric Dor	Francia/Subaru Impreza	a 28' 02" 8/10
11º	Oscar Chiaramello	Argentina/Mitsubishi	a 33' 25" 1/10
12º	Santos Manzanares	Argentina/Mitsubishi	a 45' 17" 7/10
13º	Miguel Centeno	Argentina/Mitsubishi	a 1h 08' 10"
14º	Pablo Gaviria	Argentina/Mitsubishi	a 1h 14' 16"
15º	Esteban Goldenherch	Argentina/Seat	a 1h 14' 24"

Promedio del vencedor: 92,51 kilómetros por hora.

Trelles y
Recalde,
conformes

El uruguayo Gustavo Trelles, tricampeón mundial del grupo N-4, navegado por el argentino Martín Christie, manifestó su satisfacción por una nueva victoria en la Argentina, en tanto su colega, el veterano cordobés Jorge Recalde también se mostró conforme con el octavo puesto alcanzado en la clasificación general.

Trelles, aprovechando el abandono de Manfred Stohl y Hamed Al Wahabi, pasó a comandar cómodamente el torneo, con una ventaja de 16 puntos sobre el piloto árabe.

El oriental, que ganó con el Mitsubishi Lancer, se mostró muy contento por el triunfo, y expresó que «lograrlo en la Argentina resulta muy especial».

«Todo salió bien -sostuvo-, el auto no tuvo problemas y puedo seguir liderando el campeonato».

Luego señaló sentirse gratamente «sorprendido por el gran crecimiento de la categoría en la Argentina, que ha mostrado este año buenos autos y pilotos, y eso es muy bueno».

En el balance se mostró «satisfecho por el rally en general, que tuvo como siempre una buena organización, aunque sería bueno cambiar alguna parte del



El uruguayo Gustavo Trelles dobla en plena sierra escoltado por uno de los tantos helicópteros que sobrevolaron la competencia.

trazado, porque los caminos están bastante destruidos y con toda la serranía que tiene Córdoba, podrían reemplazarse por otros».

El veterano piloto cordobés, Jorge Raúl Recalde, que puso a su Mitsubishi en la octava ubicación general y fue segundo en la N-4, resultando el mejor argentino clasificado, se mostró conforme con la performance cumplida, acotando que su máquina «se comportó bien, salvo algunos pequeños inconvenientes que se fueron superando y permitieron completar el recorrido».

Destacó asimismo la lucha que por el segundo lugar de su división que mantuvo hasta el mismo final con el joven cordobés Claudio Menzi (Subaru), agregando que «esto le hace muy bien a la categoría, ya que surgen nuevos valores, con mucha capacidad como la demostrada por Menzi». Por último, dijo que «sin dudas hubiera sido mejor ganar el grupo. Pero el segundo lugar también me deja conforme», manifestó el corredor, único argentino vencedor del rally de la Argentina en 1988 y 1995.

vigencia de un grande



Juha Repo (navegante) y Kankkunen festejan en el podio con el clásico baño de champán. El ganador desmintió la existencia de una orden de equipo.

Curiosidades del rally de Argentina

El rally de Argentina de 1983, que se corrió en Bariloche, con un total de 1.278 km de pruebas especiales fue el más largo, mientras que el más corto fue el del año pasado (400 km), con una reducción basada en las nuevas tendencias. La edición más rápida de nuestra carrera fue también la de 1983, con un promedio de velocidad de 123,40 km/h. Una de las pruebas la ganó Stig Blomqvist a una media de 189,93 km/h con Audi Quattro, siendo la prueba más rápida jamás disputada en el campeonato del mundo de rallies. Mientras que el más lento fue el de 1988, a un promedio de 83,10 km/h.

El año en que menos autos largaron fue 1995, con 47, y el que menos legaron, 17. La carrera fue válida solamente por la F2 y casi no hubo participación extranjera. El mayor número de arribos lo tiene 1996, con 48 autos.

El accidente más grave ocurrió en 1985, cuando Ari Vatanen y Terry Harriman con su Peugeot 205 volcaron en la primera etapa en la prueba especial de Las Bajadas. Al finlandés le llevó más de un año para volver a conducir un auto de carreras. Miki Biassion es el vencedor más joven, cuando a su vez lograba también la primera victoria de su historial, en 1986, a la edad de 28 años.

En 1998 tres autos iniciaron de manera simultánea una prueba especial, lo que constituye una novedad para la serie mundial. Biassion y Mäkinen son los más ganadores, con tres carreras cada uno, mientras que la marca más ganadora es Lancia, que lo hizo en siete oportunidades.

El rally de Argentina es lejos el que mayor número de vados con agua tiene. Si bien ya no se corre en San Marcos Sierra - Cuchi Corral que tenía 15, la carrera conserva aún 44. Mientras celebraba su victoria en 1991 haciendo trompos, Carlos Sainz rompía la caja de su Toyota Celica y se vio obligado a subir a la rampa marcha atrás. Algo insolito y nunca repetido.

Radiografía del hombre de las tres K

Cuatro campeonatos mundiales avalan su capacidad y dotes de gran estratega. **Juha Kankkunen no tiene que demostrar nada a nadie.** Sin embargo, cuando todos creían que su gloria había pasado y a más de cinco años de su última victoria (Portugal 1994), el finlandés sorprendió a todos, incluso a su compañero de equipo, Richard Burns, y le arrebató el primer puesto, nada más y nada menos que en la última especial.

Dueño de una vida casi anormal para lo que es un deportista, **no es raro encontrarlo en una asistencia fumando uno de sus puros**, o en alguna noche distendiendo beber demasiadas copas de champagne.

Con este triunfo, el vigésimo segundo de su carrera, iguala a Carlos Sainz en cantidad de victorias.

Juha Kankkunen, considerado una persona fría como todo nórdico, **no pudo**

evitar emocionarse hasta las lágrimas por su victoria, lograda con clase y maestría, que lo catapultara a la primera plana de los medios especializados de todo el mundo. Su obra no hace más que demostrar su vigencia, la de un grande, la de un luchador y la de un caballero, que en 1997 cedió el triunfo a Carlos Sainz, en ese entonces su compañero de equipo, en los rallies de Grecia e Indonesia. Salud Campeón...

CARRERA NEUMATICOS

ALINEACIONES
Marcantoni

SERVICIO DE
GOMERIA



**Balaceo
Reparación
tren delantero
Amortiguación
Suspensión
Frenos**

Ruta 8 y 9 de Julio - Venado Tuerto - Tel.(03462)428267

MOTORES ELECTRICOS

TODOS LOS MODELOS, TODAS LAS POTENCIAS
MONOFASICOS Y TRIFASICOS

CZERWENY - MEZ - MOTORMECH

- ✓ Stock permanente.
- ✓ Precios y financiación sin competencia.
- ✓ Ventas y servicio de reparaciones.

ELECTROBOMBAS CENTRIFUGAS y SUMERGIBLES

Electromecánica Gardeñes

Rivadavia y Ruta 8 - Tel. (03462) 424030 - Venado Tuerto

TALADROS Y AMOLADORAS BOSCH - CARGADORES DE BATERIA

PANTALLAS SOLARES - SOLDADORAS ELECTRICAS

ELECTRIFICADORES PARA ALAMBROS

Un rally para la



El sueco Thomas Radstrom cumplió una buena actuación en su primera carrera en Argentina. Lo llamativo es que pese al frío el conducía en remera... claro que viene de Suecia...

Un millón cuatrocientos mil es una cifra interesante, especialmente si hablamos de personas. Sería algo así como una vez y media la población de la ciudad de Córdoba, es muchísimo. Según la policía de la provincia de Córdoba, este fue el número de personas que vio la carrera, todo un récord, ayudado especialmente por los días en que se desarrolló (sábado, domingo, lunes y martes -que incluso fue feriado-). Toda una fiesta fue el colorido, el folclore y la pasión de quienes se deleitan con las maniobras de esos elegidos que son capaces de realizar dibujos casi impensables con sus máquinas.

La gente de la Federación Internacional del Automovilismo temía por la seguridad, pero los organizadores, confiados en su público, decidieron arriesgarse y no fueron defraudados. Los espectadores se comportaron realmente de maravillas, excepto en la segunda pasada por El Condor, donde después de unas veinte máquinas debió suspenderse la actividad. En el plano estrictamente deportivo, la definición fue una verdadera sorpresa. Nadie, ni los más allegados a la categoría, apostaba por Subaru. El duelo quedaba signado sólo entre Mäkinen y Mc Rae, con Auriol como tercero en discordia. Pero las cosas se dieron de otro modo. Sainz nos decía que quien finalizara la primera etapa con una ventaja mayor a los 30 segundos podría luego manejar la carrera, aunque le parecía muy poco probable que esto sucediera. Y el español estaba en lo cierto, las diferencias fueron mínimas, tanto es así que el margen entre primero y segundo es el segundo más estrecho en la historia de los rallies. A partir de nuestro rally y por disposición de

la FIA, se ha limitado la realización de las hojas de rutas a dos pasadas por especial, algo que fue muy criticado por los pilotos, pero que sin embargo no ha tenido eco. Así Freddy Loix y Tomas Radstrom que llegaban a nuestro país por primera vez, nos comentaban que además de lo difícil que de por sí resulta hacer la hoja con sólo dos pasadas, su tarea se complicó aún más debido al barro y la niebla que encontraron en algunos tramos.

Kankkunen se lleva de Argentina una victoria que lo coloca junto a Sainz como los más ganadores del historial del mundial de rallies (22 triunfos cada uno). A su vez se hizo acreedor del reconocimiento y la tranquilidad de saber que el éxito es todo mérito propio. El finlandés, que siempre se caracterizó por su sagacidad, se llevó una victoria conseguida en el último especial y con su planteo de carrera muy inteligente, la experiencia es algo que no puede comprarse.

Burns consiguió un segundo lugar quizás un poco mezquino, porque fue quien más méritos hizo para quedarse con el escalón más alto del podio, pero las cosas no se dieron como él pensaba y tuvo que resignar a favor de su compañero de equipo lo que hubiera sido su tercera victoria en campeonatos mundiales. Auriol, que continúa sin poder ganar una carrera en lo que va de esta temporada, cristalizó una excelente carrera en la que fue líder por momentos.

Mäkinen nunca estuvo conforme con su auto y encima sufrió algunas pinchaduras que lo retrasaron. Recién el último día logró retomar su ritmo y pudo adelantarse a Carlos Sainz, reuniendo con su cuarto puesto los puntos necesarios para seguir comandando el campeonato (Iguala con Auriol pero el finlandés ha ganado dos rallies y el francés ninguno). Sainz, quinto en la clasificación, no pudo despojarse de su mala suerte y al final puede considerarse afortunado al irse de nuestro país con dos puntos, ya que el último día la caja de su Corolla casi lo deja de pie.

El sueco Tomas Radstrom, con su Ford Focus arribó en la sexta ubicación en su debut en nuestro territorio. Lo más importante para él, más allá del punto obtenido, es la experiencia

Kankkunen se lleva de Argentina una victoria que lo coloca junto a Sainz como los más ganadores del historial del mundial de rallies.



El inglés Gwyndal Evans comenzó ganando, pero luego empezaron los problemas que derivaron en su abandono.



Como en casi todo el resto del año, el Toyota mejor clasificado fue el del

CAJAS DE VELOCIDADES DIFERENCIALES

FAF TIVO CLARK E.T.O.N. DANA Rockwell SPICER

CALDERONE Rodamientos Repuestos & RUTAS 8 Y MITRE - VENADO TUERTO

TELÉFAX: (03462) 423219 421446

NUÉVAS - REPARADAS CON GARANTÍA - USADAS DE IMPORTACIÓN PARA TODOS LOS MODELOS - DISPONEMOS LINEAS HUMMER CLARK - FORD - MAZDA Y PICK-UPS JAPONESES 4X2 Y 4X4

BATERIAS

CHAMPION DOUGLAS BATTERY OPTIMA BATTERIES

SENSOLINI HNOS. H. YRIGROYEN 1695 TEL. (03462) 420946 - V. TUERTO

Historia



Carlos Sainz tuvo problemas en la última etapa. Pese a todo, se las arregló para llegar en quinto lugar.

La televisión: cuando el egoísmo y la avaricia pueden más que el sentido común

Conseguir acreditación para un evento mundial no es fácil, y menos si se es de un medio televisivo, pues los derechos se venden y el comprador tiene todos los derechos y decide a su voluntad que quiere hacer con ellos.

En la mayoría de los países donde se corre el campeonato mundial de rallys, quien compra no prohíbe que los demás puedan trabajar, tomándose para él la televisión de las pruebas en directo. Esto hace que la difusión de la carrera alcance una magnitud muy interesante. Pero como en casi todo, en la Argentina las cosas no siempre suceden como en el resto del mundo, y así el poseedor de los derechos de televisión impidió trabajar a los demás, dedicándose incluso a «cazar» cámaras no autorizadas en los parques de asistencia.

Realmente no entendemos porque ocurren estas cosas, pero como casi siempre el más perjudicado es el público, que luego de ver una o a lo sumo dos especies, quiere revivir las imágenes en un resumen televisivo y se encuentra que no hay más que uno. ¿Hasta cuándo sucederán estas cosas? ¿No sería hora que el ente organizador compre los derechos y le otorgue a los medios la posibilidad de trabajar libremente? Es más, creemos que así se lograría incluso una difusión mucho mayor de la carrera con beneficios acrecentados para todos, público, sponsors, Automóvil Club, etc. ¿Llegaremos algún día a equilibrar estas cosas que sólo logran empañar un trabajo que con muy poco podría ser mucho mejor? Pueda ser que estos señores que se acuerdan del rally solamente cuando pueden ganar algún dinero, recapaciten y se queden en el cemento, del cual nunca deberían haber salido.

adquirida con vistas a futuras participaciones. La gente de Seat regresó a España con las manos vacías y con el sabor amargo de saber que los abandonos de sus dos pilotos, Rovani y Liatti, se debió a desperfectos mecánicos y no a fallas conductivas. Los Córdoba distan mucho de estar al nivel de los demás autos y si bien para Finlandia estarán debutando con el evolución dos, sus principales diferencias estarán vinculadas a la estética y no a la mecánica, por lo que no se esperan buenos tiempos para el equipo español.

Freddy Loix no pudo concretar una buena labor con su Mitsubishi y culminó la última etapa con un vuelco. El belga sintió más que Tomas Raddstrom el problema de las dos pasadas para la realización de las hojas de rutas, especialmente porque el sueco está habituado a superficies de tierras, mientras que Loix prefiere las etapas de asfalto.

La gran desazón del público fue el abandono de Colin Mc Rae. El escocés dejó su candidatura en las piedras al estrellarse su Ford Focus y debió abandonar.

Otros de los WRC que quedaron a la vera del camino fueron las Corollas del turco Volkan Isik y del paraguayo Marco Galanti. La primera por deficiencias mecánicas y la segunda por rotura de motor tras sufrir un vuelco.

El único de los privados que llegaba al final era el multimillonario Frederik Dor, con el Subaru del equipo All Stars de Prodrive. Lo anecdótico de este personaje es que paga 50.000 dólares anuales de multa por no tener publicaciones en su vehículo, algo que no quiere, y así su auto está históricamente color blanco.

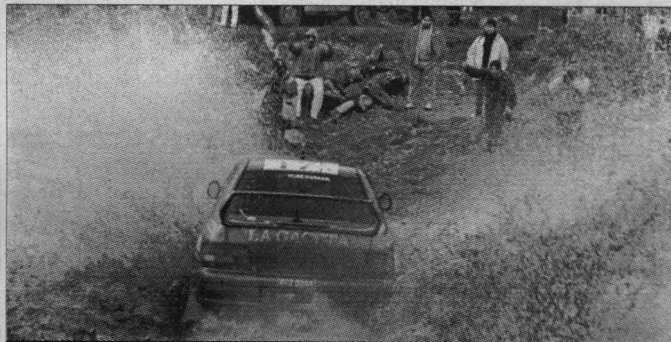
En el Grupo N4, Hamed Al-Wahaibi era quien venía a discutirle la supremacía a Gustavo Trelles. Sin embargo debió abandonar, al igual que Stohl. Así allanó el camino para que el uruguayo conquiste una victoria fundamental, más teniendo en cuenta que sus rivales más directos no sumaron puntos. Entre los argentinos se destacaron Daniel Preto, que venía ganando la clase hasta que el turbo frustró sus chances. El segundo puesto de Jorge Recalde se debió a los problemas de semieje que tuvo Claudio Menzi casi al final de la tercera etapa, quien tuvo el honor de clasificar al

La gran desazón del público fue el abandono de Colin Mc Rae. El escocés dejó su candidatura en las piedras al estrellarse su Ford Focus y debió abandonar.

mejor auto desarrollado en Argentina, el Subaru WRX. Roberto Sánchez fue excluido cuando se analizó su combustible, ya que no era el que suministra la FIA para ser usado por los pilotos de prioridad A y B, como es el caso del tucumano. Lo anecdótico del caso es que nadie se lo había notificado y estaban usando el combustible que comúnmente utilizan en el nacional. Así debió resignar lo que hasta entonces era un tercer puesto detrás de su compañero de equipo Claudio Menzi. En la clase A8 sólo se presentaban por los puntos dos autos, el Renault Megane de Chirola Suriani y el Seat Ibiza del inglés Gwyndaf Evans.

La mejor tracción del vehículo español hacía diferencias a favor del piloto británico, pero en la especial número cinco y tras tomar a mucha velocidad un lomo de burro, su auto golpeó de punta y rompió, entre otras cosas, la bomba de la dirección asistida. Así comenzaron las dificultades que promediando la segunda etapa lo harían abandonar. De esta forma todo quedaba servido para que Suriani se llevase un cómodo triunfo en la clase, que no se dio por haber volcado en la primera especial de la tercera etapa, culminando en mala forma una carrera que hubiese sido muy importante en su historial.

Fueron veinticinco las máquinas que cruzaron la rampa final, en una edición que se grabará en la memoria de quienes estuvieron allí, disfrutando de un espectáculo que reunió casi un millón y medio de personas, pero que, por esas cosas que nadie puede explicar, no es considerada la categoría reina del automovilismo mundial.



Roberto Sánchez, el piloto Yokohama, venía haciendo una competencia interesante hasta que fue descalificado. Nadie le avisó que debía usar combustible FIA.



Didier Auriol, quien logró subir al podio y conservar la punta del torneo.

LABORATORIO DIESEL
Raúl E. Dominguez
Control electrónico Diesel EDC
Servicio Turboalimentador GARRET
RUTA 8 Km. 370 - V. TUERTO - telefax: 03462-420724

El Palacio de las Baterías Todas las marcas

Distribuidor Oficial: **WILLARD YUASA**

EQUIPOS GNC. CUPULAS Y FURGONES PARA TODAS LAS PICK-UP

Bugatti GNC

Rubén J. Ricart Ruta 8 Km. 367 tel. 03462-420579

FINANCIACION

LOS MEJORES PRECIOS

YOKOHAMA

VICTORIA DE LA TECNOLOGIA



ROBERTO SANCHEZ Campeón Argentino de Rally.

- La mejor cubierta del mundo hoy, ya mostró sus resultados en los caminos argentinos.
- Los autos de rally embisten violentamente piedras, vuelan a gran velocidad en lomos de burro y derrapan en increíbles caminos con peligrosísimos precipicios. Aquí, la seguridad y resistencia de sus cubiertas es vital.
- Por su peligrosidad, el rally es la única categoría del automovilismo argentino donde el piloto puede elegir libremente la marca de sus neumáticos.
- Todos los campeones y los pilotos top optaron por YOKOHAMA.
- El mejor resultado en ripio, tierra, barro, arena, asfalto, nieve, hielo y en todos los climas.
- Desde pequeños autos nacionales hasta Subaru, Mitsubishi, Toyota Turbo y 4 x 4, eligen YOKOHAMA.
- YOKOHAMA: Campeón Argentino de Rally en todas las categorías.

Le Radial
HIGH PERFORMANCE

Venta y Casa Central:
Ruta 8 y Chacabuco - Tel. 438384
Sábados por la tarde abierto

Apostillas Cordobesas

Desapercibidos

Así pasaron Gilles y Hervé Panizzi, los franceses que estuvieron haciendo la hoja de ruta para presentarse el año próximo con el Peugeot 206 Wrc. Consideraron al trazado bastante complicado y a su vez atractivo, especialmente por tener tramos muy veloces y trabados.

Michelin

Trajo a nuestro país 3.000 cubiertas para Mitsubishi, Ford y Toyota. No todas fueron usadas pero se vinieron prevenidos hasta con cubiertas para barro.

El año de los dobles

Los dos primeros rallies del año los ganó Mäkinen (Montecarlo y Suecia); en Kenya y Portugal venció Mc Rae; Bugalski lo hizo en Catalunya y Córcega. Por último, en Argentina se impuso Kankunnen, ¿repetirá en Grecia? Siguiendo con las estadísticas, los tres campeonatos mundiales de Mäkinen coinciden con sus tres victorias en Argentina. Este año que no pudo ganar, ¿conseguirá su cuarta corona?

Disfrutando de lo prohibido

La prensa extranjera disfruta mucho cuando viene a nuestro país, por lo exótico, por el calor de la gente (se los ve a menudo compartiendo asados en la montaña) y porque pueden infringir casi cualquier norma de tránsito vigente, a veces hasta con la colaboración de la policía, que les intenta dar una mano para facilitarles su trabajo, cosa que les resulta realmente increíble.

Policías & policías

Los agentes del orden se mostraron, a diferencias de otros años, a la altura de las circunstancias, respetando las credenciales y estando informados a qué habilitaba cada una de ellas. Sin embargo siempre hay excepciones. En la bifurcación a La Cumbre, desde donde se largaba la especial número diez y terminaba la doce, como sucede cada año se empezaban en sentirse dueños de la situación. Por eso cuando pretendíamos salir en tramo de enlace optaron por no dejarnos pasar, haciendo caso omiso al derecho que nos otorga la acreditación de prensa. Nos liberaron, cuando entre todos, decidimos que si no nos dejaban avanzar bloquearíamos el tramo con nuestros vehículos. Evidentemente el comisario a cargo de la zona aún cree que todo se puede con autoritarismo. Realmente es penoso que por personas ineptas y soberbias, un espectáculo de nivel internacional se vea empañado de ese modo, especialmente en el exterior, ya que el incidente afectó también a una buena parte de la prensa extranjera.

De la Sota quiere un cordobés campeón mundial

El gobernador electo de Córdoba, el justicialista José Manuel De la Sota, afirmó que le gustaría que su provincia tenga un piloto que intervenga en todas las pruebas del Campeonato Mundial, y destacó la importancia que ese hecho tendría en el desarrollo turístico de la región. De la Sota, quien asumirá la gobernación el 12 de julio, anunció además que apoyará con firmeza la fecha del Mundial de la próxima temporada, al tiempo que dejó en claro su intención de propiciar toda expresión deportiva que contribuya a fomentar el turismo de Córdoba.

Hotelería cubierta

El Secretario de Turismo de Villa Carlos Paz, Daniel Adrián Velázquez, informó que la capacidad hotelera de la ciudad (14 mil camas) estuvo cubierta en un 85 por ciento, por lo que el rally dejó buenos ingresos por alojamiento y otros servicios.

El funcionario manifestó que cada aficionado que llegó para presenciar al rally gastó alrededor de 50 pesos por día (incluido el alojamiento), dato que indica que el comercio en general de la ciudad recaudó más de 500 mil pesos por cada día de competencia.

Gallego malhumorado

El madrileño Carlos Sainz, sufrió un considerable retraso que lo alejó de la punta, debió soportar luego los reproches de Luis Moya, su temperamental navegante oriundo de la región de Galicia. «Joder Carlos, para venir de espectadores nos quedábamos en España y listo», le dijo el malhumorado gallego a un compungido y silencioso Sainz.

Charla con Tommi Makinen

Palabra de campeón

El escandinavo, actual campeón mundial, se refirió a la estrategia para encarar los difíciles caminos de Córdoba. También explicó por qué Finlandia produce excelentes pilotos de Rally.

Tommi Makinen nació un 26 de junio de 1964 en Puupola, Finlandia. Es una persona muy accesible, de hablar pausado y tranquilo. A diferencia de la mayoría de sus compatriotas, tuvo que esperar mucho tiempo para demostrar sus condiciones, pero la ocasión llegó en el rally de su país de 1994, cuando se le dio una butaca en uno de los Ford Escort oficiales, un auto del que poco se esperaba ya que en la temporada sólo habían conseguido una victoria en Montecarlo, un rally en donde vale más la suerte que la máquina. Sin embargo, Tommi ganó sin objeciones y logró que los ojos de varios equipos se posaran sobre él. Así terminó en Mitsubishi y junto con el Lancer y sus evoluciones se convirtieron en una pareja de temor y a tener en cuenta en cualquier rally. Hoy el pequeño campesino finlandés se convirtió en hombre récord al ganar seis veces consecutivas en su país (1994-1998). Es el único que consiguió tres campeonatos mundiales en

serie (1996-1998) y tiene la exclusividad al vencer en más del 50 % de las carreras de la temporada (1996 -ganó 5 de 9-). También es el único en ganar tres veces seguidas el rally de nuestro país (1996-1998). En una pausa en sus entrenamientos en Córdoba, se prestó a dialogar con nosotros.

- Tommi, ¿qué opinión te merece el rally de Argentina?

Es una carrera muy linda, con pisos variables y que combina tramos veloces con otros lentos. No es fácil pero me gusta, especialmente porque la gente es muy amable, aunque a veces está mal ubicada en los tramos.

- Empezando con lo que antes era la segunda etapa, ¿son positivos los cambios realizados?

Creo que la carrera no debería comenzar así, y más sin tener asistencia en esos tres tramos que son los más duros (NDR: El Cóndor - Copina, Giulio Cesare - Mina Clavero y Cura Brochero - Nono). Desde que vengo aquí, siempre en alguno de ellos hubo abandonos y eso no es bueno para el espectáculo.

- En Montecarlo, Suecia y Córcega la elección de los neumáticos es fundamental. En Australia es importante no ser el primer auto en la ruta, ¿cuál es el secreto para ganar este rally?

Argentina no tiene ningún secreto en especial, sólo hay que lograr un auto equilibrado para que vaya bien en lo lento como en lo rápido. Uno debe conseguir también el ritmo y mantenerlo, con eso creo que basta.

- ¿Por qué históricamente siempre los finlandeses tienen buenos pilotos de rally?

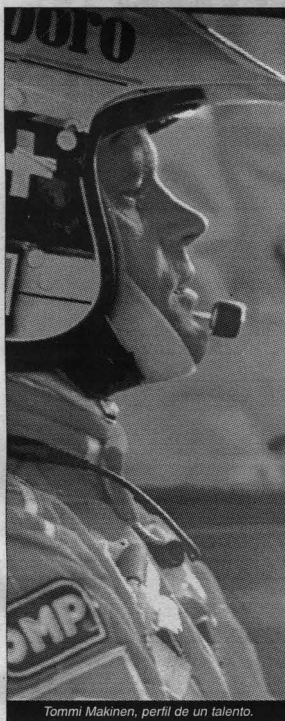
Creo que es porque aprendemos a manejar sobre el hielo y logramos un feeling muy especial con los autos, a lo que hay que sumar que siempre hay alguien a quien recurrir y que te puede dar una mano. Además en casi todos los equipos hubo pilotos finlandeses y conocen a la gente correcta como para ingresar a un equipo de primera línea.

- Recién decías que aprenden a manejar en el hielo, pero ¿cómo hacer para no tener problemas con la policía?

(Sonríe antes de contestar) Pues desde pequeños subimos a los autos y manejamos sobre los lagos helados. Allí nadie puede decir nada porque no lo hacemos en carreteras, y no es necesario tener la licencia.

- Históricamente se consideró a los finlandeses muy buenos en la tierra pero no como especialistas de asfalto. ¿Qué tiene diferente Makinen que rinde muy bien incluso sobre esa superficie?

Creo que nada en especial, sólo trabajo duro y mucho entrenamiento. Cada clase de piso tiene sus secretos y lo importante es conocerlos a todos. Ante el llamado de su jefe se disculpó, se acercó a su auto, limpió sus botas (un ritual que siempre realiza), subió casi con lentitud, se ajustó los cinturones, se calzó el casco y se puso los guantes, dio arranque al motor de su auto y volvió al trabajo...



Tommi Makinen, perfil de un talento.



A FONDO. Tommi Makinen no las tuvo todas consigo durante las dos primeras etapas del Rally. La caja y la transmisión del Mitsubishi Lancer EVO VI lo retrasaron y alejaron de la lucha por la punta. Recién en la última etapa aceleró todo para ganarle el 4to. puesto a Sainz y por eso se lo vio más espectacular que de costumbre.

Meinero

VENTA Y SERVICE

Doble Cabina GLS 4WD

CHACABUCO 1659 - TEL. (03462) 424874/422160 - VENADO TUERTO

Parque

servicios al automotor

Lavado artesanal
Baño de Espuma
Encherado-Lubricentro
Horario corrido
Domingo abierto

Tel. (03462) 428516

Avenida Santa Fe y 9 de julio - Venado Tuerto

Con la mención de éste aviso, un DESCUENTO PROMOCIONAL válido hasta el 04-06-99

S.J. CESARATTO

Cel. 03462 / 15 664076

Service Oficial ISUZU
Service Autorizado Ford
Service Autorizado CHRYSLER
Repuestos Originales

L. de la Torre 1262 - Telefax: (03462) 423067 - 2600 Venado Tuerto - Santa Fe

RECTIFICACION DE MOTORES

COLOMBO Hnos. & STEFANIA

NAFTEROS Y DIESEL

VENTA DE REPUESTOS

Brown 1716 - Tel.: 03462/421142 - 2600 Venado Tuerto (Sta. Fe)

SERVICIO LOCAL Y RURAL
COMPUTARIZADO

PALARICH

NEUMATICOS

Ahora Ud. puede elegir el neumático que se adapta a su manera de conducir.

La ruta más segura es la que le ofrecemos... A partir de ahora...

Distribuidor Oficial

fate O Continental

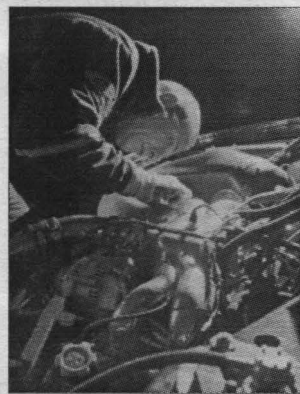
MICHELIN BFGoodrich UNIROYAL

ROUTA NAC. 8 Y MAIPU - TEL: (03462) 433555 - VENADO TUERTO

Imágenes de una pasión

UN GUSTO CARO... Y PELIGROSO.

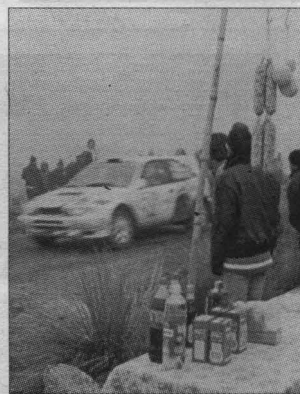
El multimillonario Frederic Dor se da el gusto de correr en el campeonato mundial de rally con un auto de Prodrive, por el cual paga tres millones de dólares anuales de alquiler y 50 mil dólares de multa para tenerlo todo en blanco (sin publicidad)... Con el dinero tiene casi todo, menos la seguridad de que no va a sufrir ningún «susto» como el de la foto.



METIENDO MANO. El mecánico de Subaru pone a punto la máquina de Kankkunen. La gente de los autos azules estuvo trabajando temprano, hicieron dos pasadas y luego desaparecieron. ¿No habrán querido mostrar lo que tenían?



ABRAN PASO. Los Seat Ibiza de la Copa realizaron un excelente papel. Claro que para ello anduvieron al límite y se llevaron puesto todo lo que se les cruzaba en el camino. De todas maneras, los españoles no se fueron contentos de la Argentina, ya que tanto los pilotos Piero Liatti y Harry Rovanpera que participaban en el grupo A8 con el modelo Seat Córdoba debieron abandonar por desperfectos mecánicos y no a causa de fallas conductivas.



LA FIESTA COMPLETA. Salame de la colonia, quesillos de cabra, tetra brik, coca y fernet. Un kiosco armado en el medio de la montaña... Los tiempos que corren son duros, pero la gente se las ingenia para sobrevivir... y para pagarse los placeres.

Historial

Biasion y Makinen, los más ganadores en Argentina

El italiano Massimo Biasion y el finlandés Tommi Makinen siguen siendo los pilotos más ganadores del Rally de la República Argentina con tres victorias cada uno, en tanto que Juha Kankkunen, vencedor de la última edición, llegó a su segundo triunfo. El argentino Jorge Recalde, quien ganó dos veces, es el único piloto sudamericano que festejó en las 19 ediciones. En 1988 lo hizo acompañado por Jorge Del Buono, en tanto que en 1995

su navegante fue Martin Christie. También venció en dos oportunidades el francés Didier Auriol, en tanto que entre los participantes que ganaron en Argentina se destaca el francés Jean Todt, actual preparador del equipo Ferrari de Fórmula Uno, que acompañó a su compatriota Guy Frequelín en la carrera de Tucumán, en 1981. La nómina completa de ganadores del Rally de la República Argentina es la siguiente:

Todos los vencedores

Año	Binomio	País/marca	Lugar
1980	Rohr-Geistdörfer	Dinamarca/Fiat 131 Abarth	Tucumán
1981	Frequelín-Todt	Francia/Talbot Sunbeam Lotus	Tucumán
1982	No se realizó		
1983	Mikkola-Hertz	Finlandia/Audi Quattro	Neuquén y Río Negro
1984	Blomqvist-Cederberg	Suecia/Audi Quattro	Córdoba
1985	Salonen-Harjanne	Finlandia/Peugeot 205 Turbo	Córdoba
1986	Biasion-Siviero	Italia/Lancia Delta S4	Córdoba
1987	Biasion-Siviero	Italia/Lancia Delta HF 4WD	Córdoba
1988	Recalde-Del Buono	Argentina/Lancia Delta I.	Córdoba
1989	Ericsson-Billstam	Suecia/Lancia Delta I.	Córdoba
1990	Biasion-Siviero	Italia/Lancia Delta I.	Córdoba
1991	Salvo-Moya	España/Toyota Celica GT-Four	Córdoba
1992	Auriol-Occelli	Francia/Lancia HF Integrale	Tucumán
1993	Kankkunen-Grist	Finlandia-GB/Toyota Celica	Tucumán y Córdoba
1994	Auriol-Occelli	Francia/Toyota Celica	Córdoba
1995	Recalde-Christie	Argentina/Lancia HF I.	Córdoba
1996	Makinen-Harjanne	Finlandia/Mitsubishi Lancer	Córdoba
1997	Makinen-Harjanne	Finlandia/Mitsubishi Lancer	Córdoba
1998	Makinen-Manisenmaki	Finlandia/Mitsubishi Lancer	Córdoba
1999	Kankkunen-Repo	Finlandia/Subaru Impreza	Córdoba