



TRUENO SPRINT FORMULA 1

LA RECUPERACIÓN DE UN GANADOR NATO

EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, EXISTE UNA SANA ACTITUD DE LOS AFICIONADOS Y COLECCIONISTAS DE NUESTRO PAÍS POR RECUPERAR LOS AUTOS DE CARRERA NACIONALES QUE NOS EMOCIONARON EN NUESTRA NIÑEZ Y JUVENTUD. SIN EMBARGO, POR DISTINTAS RAZONES MUCHOS DE ESOS AUTOS SE FUERON PERDIENDO, YA SEA PORQUE FUERON MUTANDO EN OTRAS CATEGORÍAS ZONALES O DE PAÍSES LIMÍTROFES, O BIEN PORQUE ANTE SU ESCASO VALOR ECONÓMICO E IMPOSIBILIDAD DE UTILIZACIÓN, DIRECTAMENTE PASARON A MEJOR VIDA. POR ESO, CUANDO SE LOGRA RECUPERAR UN AUTO QUE FUERA SÍMBOLO DE LA FÓRMULA 1 AUTÓCTONA DE PRINCIPIOS DE LOS AÑOS 70, ES SIN DUDA UN MOTIVO DE CELEBRACIÓN. AQUÍ LES PRESENTAMOS ENTONCES AL TRUENO SPRINT CHEVROLET, EN ESTE CASO LA VERSIÓN MÁS EXITOSA, CON LOS COLORES DORADOS Y AL VOLANTE DE JORGE CUPEIRO.

A PRINCIPIOS DE 1969, LA EMPRESA SHELL DECIDIÓ PATROCINAR EQUIPOS DE CARRERAS EN NUESTRO PAÍS. Uno de ellos fue el de Copello-Ruesch-Estefano. El otro elegido fue el de Horacio Steven, el cual casi se formó en ese mismo momento, aunque contaba con la mejor carta de presentación que era el hecho de haber construido el auto campeón del año anterior: el Trueno Naranja. Al quedar constituido el equipo, enseguida se propuso objetivos: construir tres Sport Prototipos y tres Fórmula 1 para afrontar los campeonatos de ambas categorías. Los ingenieros del equipo eran Rodolfo Fraga y Pedro Campo, aunque el diseño del Fórmula 1 correspondió a Jorge Arcuri, quien posteriormente iba a trabajar nada menos que en Pininfarina. La planta motriz elegida fue el Chevrolet 250 seis cilindros y siete bancadas que se mostraba como el más rendidor y confiable. Entrando de lleno a los monopostos, las primeras presentaciones estuvieron pobladas de abandonos y problemas, tanto en los motores como en pequeños detalles técnicos. Sin embargo, una vez que estuvo a punto, se convirtió en el auto a batir. Así, el 5 de octubre de ese año un por entonces novel Nestor García Veiga, en su segunda presentación sobre el auto, triunfaba en Rafaela, en una carrera organizada por el Autoclub de Sunchales, a la que se promocionó como la "Revanca de las 500 Millas" (que había sido ganada por Jorge Ternengo el mes anterior). Sin lugar a dudas se había logrado poner en pista de manera confiable el mejor auto de Fórmula 1 que se hubiera presentado hasta ese entonces en nuestro país.

Hacia fin de año, se sumó al equipo el cordobés Angel Monguzzi. Por lo tanto, las expectativas para el año 1970 no podían ser mejores. Sin embargo, la situación de la categoría para ese año no iba a ser la mejor, debido a varios factores: la categoría subsistía a la sombra de los Sport Prototipos (si bien los costos de construcción y mantenimiento eran similares, los premios eran muy inferiores); además, el parque automotor era escaso, ya que si bien existía un número importante de autos, no todos lo hacían en todas las carreras. También existían rendimientos muy dispares entre autos de punta y el resto, especial-

mente en lo que se refería a velocidad en curva. Por otra parte, debido a una disposición de la CADAD de principios de año, se prohibía que un piloto corriese en dos categorías en un mismo día. Esto, sumado a que en gran parte del campeonato la Fórmula 1 oficiaría de "telonera" de los SP, hizo que muchos pilotos optaran por esta última. Y, finalmente, existía poco apoyo empresarial. Salvo las fábricas, a través de sus Comisiones de Concesionarios brindaban algún tipo de apoyo. Escasa publicidad privada hacía que los costos fueran insostenibles.

Dentro de este marco, que si bien no era el mejor, el Trueno Sprint fue durante todo el año el auto a batir. Siempre en punta, con diferentes pilotos. Si no abandonaba, la victoria era segura.

Así, no asombró que en la primera prueba del año, disputada el 18 de enero en el Autódromo de Buenos Aires, se impusiera el rafaelino Jorge Ternengo, luciendo el N° 10 en sus laterales. Se trató de una prueba demostración sin puntos corrida junto con la categoría Fórmula 2, entre ambas series de las 200 Millas de Sport Prototipo Internacional, segunda prueba de la Temporada Internacional de 1970, donde una semana antes había debutado asombrando al mundo el Berta LR en los 1.000 Kilómetros. Luego llegaron los triunfos de Angel Monguzzi en Comodoro Rivadavia y Buenos Aires, actuaciones descollantes de Juan Carlos Salatino, quién abandonó en Córdoba yendo en punta. Hasta que a mediados de año, entra en escena Jorge Cupeiro, quien recibe el apoyo de la tabacalera que comercializaba los cigarrillos 43/70, que invierte \$2.500.000 moneda nacional para adquirir un chasis con carrocería, aunque sin motor ni caja, de uno de los Trueno Sprint. Y es éste precisamente el auto que presentamos en esta oportunidad, cuya autenticidad confirmaremos más adelante.

Volviendo a ese entonces, Cupeiro le coloca un motor Chevrolet 250 preparado por José Miguel Herceg, y el auto debuta con los nuevos colores dorados similares a la marquilla el 23 de agosto en el GP de San Juan, disputado en el autódromo de El Zonda. Sin embargo, no es Cupeiro el piloto. Debido a la restricción reglamentaria citada antes, Jorge se lo cede a Eduardo Pino, quien con

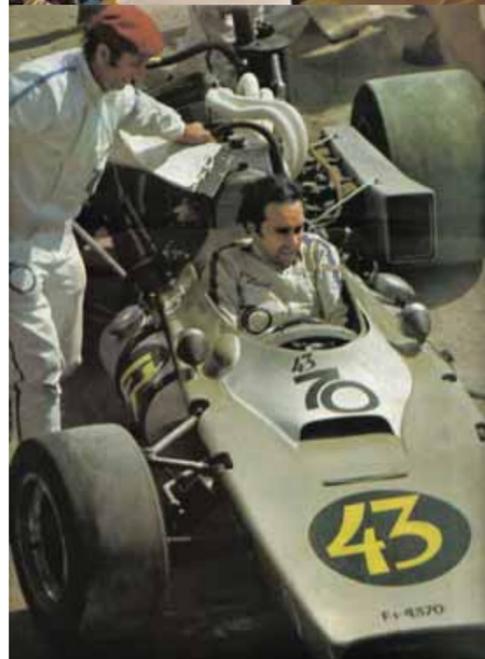
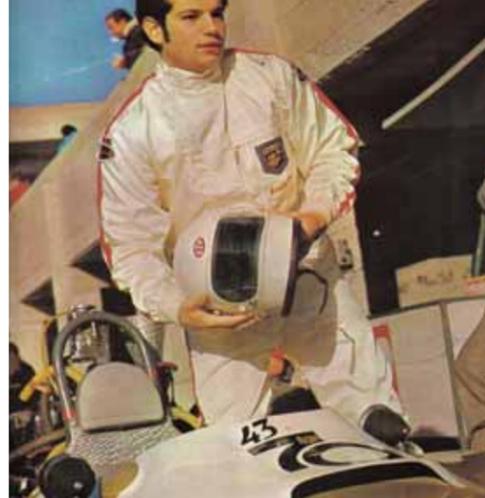


AUTOS DE CARRERA

Jorge Ternengo. Victoria sin puntos en Buenos Aires.



Debut con estos colores. Tercer puesto de Eduardo Pino en El Zonda.



el Nº 28 en sus laterales obtiene el tercer puesto por suma de tiempos de las dos series, aunque tuvo sabor a triunfo, ya que en la primera serie había perdido un minuto al largar desde el fondo al trabarse el arranque y aún así en la suma quedó a 50 segundos del ganador Bertolini. O sea, estaba para ganar sin dudas.

Y así el triunfo de este auto no tardó en llegar. Fue precisamente en la siguiente carrera, nada menos que las 500 Millas de Rafaela, donde fue Jorge Cupeiro el vencedor, derrotando a Bertolini, luego de que liderara ampliamente Monguzzi con el Trueno oficial hasta su abandono. Los mismos colores, el Nº 43, el mismo auto que afortunadamente se ha recuperado para el patrimonio automovilístico nacional. Volviendo a 1970, a pesar de todas estas buenas performances notables, el Trueno Sprint no fue el campeón. El Bravi-Tornado de Emilio Bertolini, del equipo de Eduardo Copello se llevó el campeonato gracias a su regularidad y confiabilidad. Al equipo de Steven le quedaría toda la gloria con el campeonato de Sport Prototipos, con los Chelco de García Veiga y Marito García.

Para el año siguiente, el panorama de la categoría no iba a mejorar. Si bien se despegó de Sport Prototipos (que a su vez comenzó una curva descendente que la llevaría a su desaparición un par de años más tarde), no lograba levantar cabeza. A fin de engrosar el parque automotor, corría junto con la Fórmula 2, otorgando puntajes separados. Apenas se iban a disputar seis pruebas durante todo el año, la mitad que en el anterior. El equipo de Steven ya no iba a continuar en la categoría, y le vendió el otro Trueno al piloto de Las Rosas Victor Hugo Plá, quién a pesar de obtener el record de vuelta en cuatro de las seis carreras, su confiabilidad no le permitió luchar por el campeonato. Se llega a Rafaela nuevamente, y otra vez Jorge Cupeiro repite la victoria ahora con el Nº 4 en sus laterales, producto de tal colocación en el campeonato anterior, luego de una ardua lucha con Di Palma y su Berta Tornado. Los puntos obtenidos en esta carrera, más otras participa-

ciones en alguna de las carreras que siguieron a las 500 Millas, le dieron a Cupeiro el campeonato de Fórmula 1 de 1971. Y paradójicamente, el "gallego" ya no volvió a correr con este auto.

A partir del año siguiente, continuó Plá con el otro Trueno, obteniendo buenas actuaciones, entre ellas el tercer puesto en Rafaela. Con ese mismo auto, dotado de un enorme alerón trasero, Edgar Guimard se clasificó cuarto al año siguiente también en Rafaela. Por ese entonces, también participó con un Trueno Sprint el piloto Jorge Roux, hijo del recordado Rubén, quién para no ser menos que su padre, pintó al auto de negro.

Es a partir de ese momento cuando se pierde el paradero del auto, al mismo tiempo que la categoría comienza su paulatina decadencia, que la llevaría a desaparecer hacia fines de los '70.

Repasemos algunas de las características técnicas del auto. Su motor es un Chevrolet 250 siete bancadas de 4.000 cc. Posee pistones nacionales Mahle, válvulas Edival con doble resorte cada una. La alimentación la aportan tres carburadores Weber duales verticales de 48 mm de diámetro. El combustible se almacena en seis tanques ubicados a ambos laterales del chasis, con una capacidad total de 140 litros. La lubricación es a carter seco, a través de una bomba Borg & Warner, y tiene una capacidad de ocho litros. La refrigeración la realizan 18 litros contenidos entre radiador y cámara. La potencia del motor es de aproximadamente 353 HP a 6.800 rpm.

El chasis es tubular, al cual se le adosa una caja-puente nacional marca Saenz. La dirección es a cremallera tipo Peugeot, y las suspensiones son independientes en las cuatro ruedas. Cuenta con frenos hidráulicos a disco en las cuatro ruedas. La carrocería es monoplace construida en plástico. La distancia entre ejes es de 1.680 mm y lleva ruedas nacionales construidas por Ruedas Argentinas de 17x17 pulgadas.

Respecto de la recuperación de este auto, ahora propiedad del Museo del Automóvil de Buenos Aires, nos cuenta su Director Luis Spadafora que aproximadamente unos 15 años atrás, un amigo

suyo, ex corredor de midget, le informa acerca de la existencia de un Trueno de Fórmula 1 en un taller de Ciudadela. Al ir a verlo, Luis no lo reconoce muy bien, ya que solamente estaba el chasis colgado en una pared y unas pocas piezas más. Sin embargo lo adquiere, y comienza a investigar acerca del auto.

A tal fin, toma contacto con el "gallego" Fernández y Jorge Requejo, quienes oportunamente habían trabajado sobre el auto. Son ellos los que le confirman que se trata del auto de Cupeiro. Para corroborarlo, le señalan unos agujeros a ambos lados del cockpit los cuales se hicieron para sendos sunchos que servían para ajustar los tanques de nafta adicionales, los cuales se habían colocado el día anterior a la primera victoria en Rafaela, precisamente para evitar el reabastecimiento de combustible.

Posteriormente, fue el mismo Jorge Cupeiro quien aportó muchos elementos y datos que sirvieron para la reconstrucción de este auto, la cual, es excelente, respetando cada uno de los elementos originales de esta verdadera máquina de triunfo, y símbolo de una época de nuestro automovilismo deportivo. ●



MI HISTORIA CON ESTE AUTO

El hecho que se haya recuperado este auto, más allá de producirme una alegría por lo que significa para el patrimonio histórico, me produce una emoción muy especial, debido a un recuerdo de mi niñez, esos episodios que sirven para marcar a fuego una pasión, en este caso por los autos. Mar del Plata, enero de 1971. Estando de vacaciones en esa ciudad, recuerdo que una noche fuimos con mis padres y un matrimonio amigo con el cual veraneamos a visitar "Expo-Auto". Se trataba de una muestra de diferentes autos; antiguos, de carrera de diferentes categorías, algunos sport muy interesantes. Estaba ubicada en una carpa en plena Avenida Colón, justo en la subida, y era organizada precisamente por Jorge Cupeiro. Esta visita quedó inmortalizada para mí en esta fotografía en la cual estoy sentado en el cockpit del Trueno Sprint Chevrolet de Mecánica Argentina Fórmula 1 del mismo Cupeiro, ganador de las 500 Millas de Rafaela del año anterior, y que repetiría ese mismo año, obteniendo además el Campeonato Argentino de la categoría. Este mismo auto. Treinta y cinco años después. Un recuerdo inolvidable. Una emoción indescriptible.

