

La Región

XV rallye internacional de orense 1982

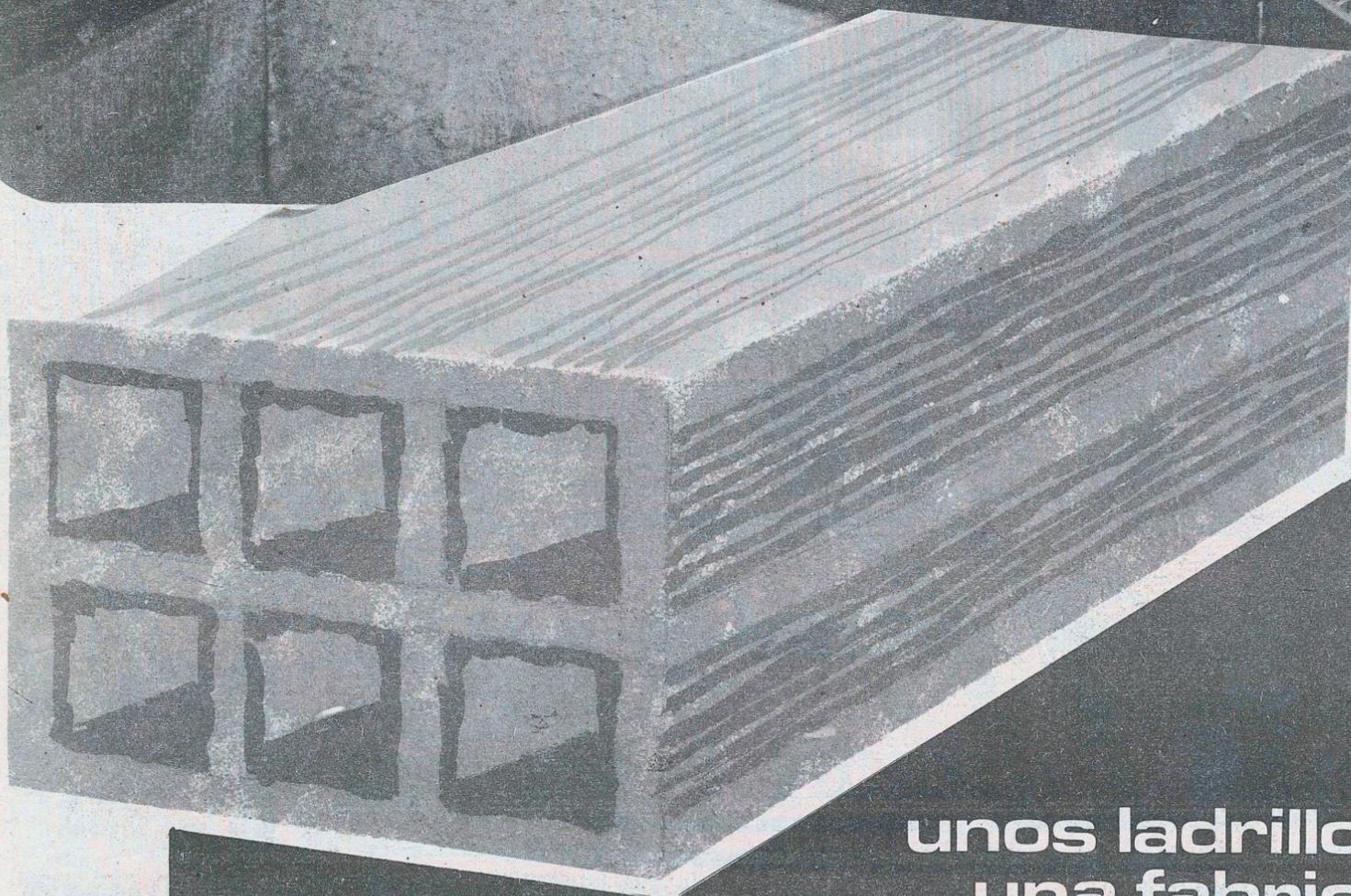


¡ATENCIÓN TURISTAS!



Pradauto
le ofrece
el coche que a Vd. le gusta.
¡RECOMPRA GARANTIZADA!
Recogemos y entregamos
el vehículo
en el mismo aeropuerto.





unos ladrillos...
una fabrica...
un prestigio...

Productos de calidad

cerámica la manchica, s.a.

FABRICA: La Manchica (Orense). Telf. 28 (La Merca).
OFICINAS: Bedoya, 15.- Entresuelo. Telf. 224250, Orense.

UN "RALLYE DE ORENSE" CON NUEVA ORGANIZACION REVERTER LLEVO LAS COSAS A SU MODO, PERO CON SOBRESALIENTE

Ya estamos inmersos en el Rallye de Orense, que un día, hace poco más de un par de años, Reverter, el siempre criticado, había hecho puntuable para el campeonato de Europa, pero fugazmente. Eran los tiempos aún próximos de las salidas al Rallye de Portugal, exitosas para la marca que entonces representaba, que se atrevió a lanzar, sin que la todopoderosa multinacional, soltase un duro, mientras el mercado nacional era firme. La "Ford" que, no dió un duro, no sé si prometido, pero a la vista de los éxitos podría esforzarse, la gran afición a los rallyes, su modo personal de llevar las cosas (me refiero a Reverter) pero con sabiduría y experiencia, su volcarse excesivamente, fue el principio del fin del más brillante "sponsor" o promotor que nunca ha habido en Orense, ni seguramente habrá. Pero Reverter está ahí y muchos que se empeñaron o pusieron el hombro para precipitar su carrera deportiva estarán ahora lamentándose de que, a su modo y todo, como él no había para esto de los "rallies".

DESPLAZAMIENTOS MASIVOS

Ahora en plena ebullición rallística, la gente lo que quiere es espectáculo, bullicio, olor a gasolina, que antes se mezclaba con ricino. Es cuando la gente, sobre todo los jóvenes aficionados, van de acá para allá, incansables, sea de día, a pleno sol o de noche o llueva, que esto importa poco para esos desplazamientos masivos de la gente, aunque vean correr a unos "petardos", pero sucede que el "rallye" trae a la gente puntera del momento en el concierto nacional, a algún gallego que también lo es y a algún orensano, porque esto de los "rallies" precisa de sabor local, de saber que alguno de los nuestros está peleando en la cabeza, llámesé Ventura, Peitos, Cleherc o Pavón en los días de gloria de los "Porsche".

NUESTRAS FIGURAS

Ventura hizo época allá cuando la "Seat" venía con sus oficiales Zanini y cuando la prueba se iba por tierras de Maceda o de Trives con la subida a Manzaneda o esa serpenteante carretera que va desde Parada do Sil a Teixeira, antes de tierra y al borde del Sil. Ventura se peleaba con su "1430", que los expertos llaman "catorce-treinta" o llamaba, porque ahora el coche está pasadillo. Ventura empezó con el "Mini", se pasó a "Seat" y en su última etapa compró un "Escort-RS-2.000" que dió mucha guerra y no pocos triunfos en los "rallies" de Orense, dominando a toda la caballería de "Pors-

* Nuestras figuras de leyenda: Reverter, Pavón, Ventura y ahora Peitos.

tomarse un trago en algún bar de la de Gelanova a Bande, tan sonriente que no se sabía si había abandonado o ganado.

Pepe Pavón tuvo una época dorada allá cuando Reverter dejaba sus coches a los que veía despuntar. Pavón hizo un "rallye" histórico a comienzos de la década de los 70, con el "Porsche 11 R", cuando iba pegándole a todos los otros "Porsches" del gor-

aires a más de cien, por un prado abajo y solamente se rompió los tobillos, cuando la velocidad y la misma circunstancia hacían prever algo peor.

Pavón fichó por la "Renault", ganó un rallye de Orense con el "R-8 1.440" y obtuvo

(Pasa a la página siguiente)



Espectacularidad y animación en lo que define al Rallye de Orense.

Texto y fotos: CAMILO GUEDE

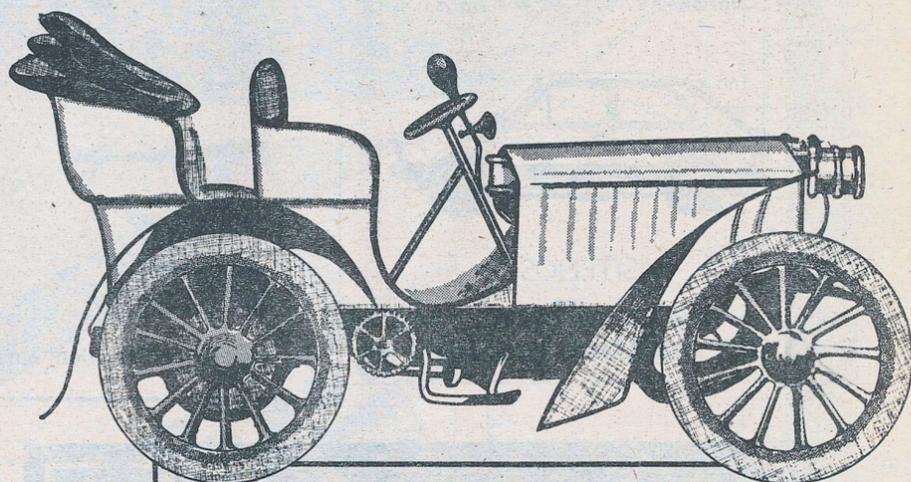
* De los paisajes no admirados de las tierras de Bande o Celanova a los chaos de Amoeiro.

ches" y "Lancias", siendo líder hasta que abandonaba allá por tierras de Lobeira y le veíamos

do Ruiz Giménez o del flaco Palomo. Fue cuando en la temible bajada del Rodicio se fue por los



En Bande-Lobera el público se concentra masivamente.

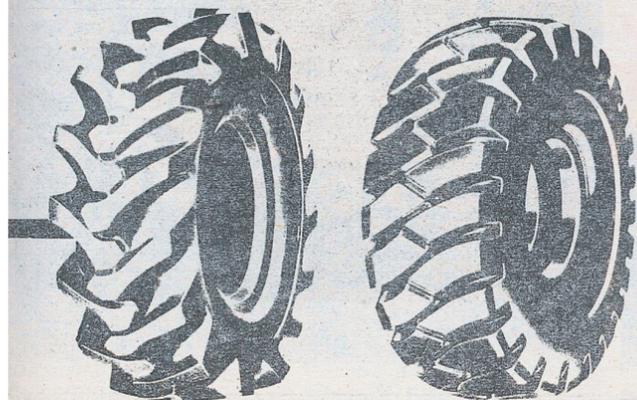


CHAPISTERIA
TAPIZADO
PINTURA
EMBELLECIMIENTO
UTILLAJE
BANCO DE PRUEBAS

AUTO-REPARACIONES

VAZQUEZ-BLANCO

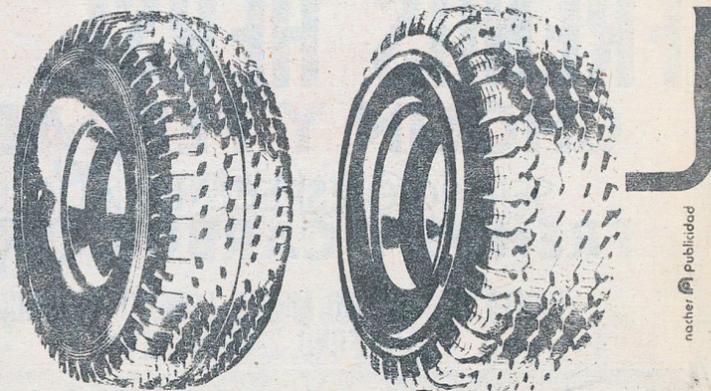
AV. SANTIAGO, 198 TELEFONO: 214653 EL PUENTE-ORENSE



MONTAJE
REPARACION DE CAMARAS
Y EQUILIBRADO DE RUEDAS

VULCANIZADOS VAZALVA

REMEDIOS, 7 TELF. 226986 ORENSE



UN "RALLYE DE ORENSE" CON NUEVA ORGANIZACION

(Viene de la página anterior)

muchos éxitos en el plano nacional.

José Antonio Rodríguez E., el popular "Peitos", cogió ahora la antorcha de los mencionados y promocionado por

tal o cuál "sponsor" es ahora nuestra máxima figura y el hombre a batir. Igual aparecía con un coche muy potente que le veíamos con otro donde las posibilidades de victoria total eran

imposibles. Con Colemán formó una de las mejores parejas y mas compenetradas. Sus éxitos siguen con el "Escort". Y ahora mismo es puntero de este rallye—82 por su conocimiento del terreno. Su coche, su clase y porque sabe que la afición está con él. Claro que ahora más que antes con estos cascos integrales no se enteran de que va, quien les anima.

EL PAISAJE POR BANDE Y CELANOVA

Los "rallies" podrían promocionar el lado turístico de la provincia, pero las carreras de co-

ches por nuestras carreteras desplazan al aficionado con tanta rapidez de un lado a otro que ni tiempo da de hacer turismo, cuando aún viajando en plan tranquilo tampoco lo da, porque el coche, que tiene la virtud de llevarnos de acá para allá con rapidez, no nos

deja ver el paisaje y menos hacer turismo. Así que pretender que los "rallies" sean un "leivmotiv", que se dice ahora, turístico, es un absurdo. El aficionado al rallye cuando va de una prueba a otra, va embriagado con la velocidad y lo más probable es que



el rallye, muy vistosa por la panorámica que ofrece con el fondo de la villa celanovense donde destaca el monasterio imponente que dió origen a Celanova, cuando las gentes, pobres iban a buscar comida que daban los monjes, concentrándose así la población, que algunos dicen calderetas, porque iban con su escudilla o caldereta a provisionarse de comida.

Esto es tabú y molesta mucho a los celanovenses.

carreteras, asfaltadas hace poco por nuestra Diputación, que ahora si se hace el comentario en plan elogioso.

Por Brués o Feás con los Faros al fondo o por Cabanelas, desde Pazos de Arenteiro, donde existen concentradas las casas solariegas, más numerosas que tengan aldeas alguna, si consienten que

se le llame así a ese lugar donde confluyen Avia y Arenteiro, que casi a la par en caudal pasa a ser tributario el río carballi-

LOS CHAOS DE AMOEIRO Y LAS TIERRAS MONTUOSAS DE FEAS

Al no irse el rallye por Maceda-Trives o Parada del Sil o Chandrexa de Queixa, se ha hecho como más humilde y discurre por aquí cerquita, como invadiendo una parcela que Iván Corral y sus muchachos tienen como suya, en su inmortal "Rallye do Lacón": Viñao, Cabanelas, Brués, Feás. Por estas tierras se nos van en la nocturna los participantes de este rallye que una escudilla con el mismo nombre y hombres nuevos o los de siempre, pero sin obedecer al mando unificado anti... digo, a una sola voz, quieren dar brillo.

Por Castro de Beiro, ahora con eso de a Costiña de Canedo, con pendientes de más de un 18 por 100 podría ser una reválida para cualquier motor, pero piénsese que esta subida asfaltada por donde discurría la antigua vía romana (otro acierto de nuestra Diputa... borrar con asfalto los vestigios del pasado) es para subir en segunda, y en el plano rallístico poco podría deparar, pero si como válvula de escape para los aficionados que suban al Castro, que para ir al Viñao hay muchas combinaciones, porque los jóvenes que van de acá para allá se conocen de memoria ese dedalo de



Beny Fernández

nes del Avia, ya que desde aquí, y conservando el nombre se va al Miño, a 15 km. más abajo. En Pazos de Arenteiro existen los restos de un puente romano que alcanzó celebridad por una batalla que la guerrilla libró con alguna columna napoleónica. Aquello perdió un poco cuando Fenosa levantó la presa, de Albarellos, porque la de Cabanelas, por pequeña, tiene una correspondencia con el paisaje.



TALLER MECANICO

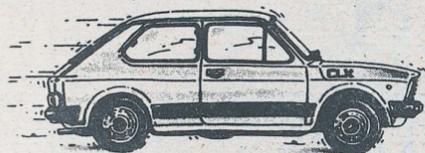
Trasalba.

Rio Arenteiro, 5
tfn. 213828

REPARACION GENERAL DEL AUTOMOVIL

AHORA TAMBIEN COCHES DE OCASION TOTALMENTE REVISADOS

850 (OR) - 1.200 Sport (M-BD)
132, 2.000 (OR-D) - R. 12 (OR-A)
DKW. Capitone (VA-D) - DKW Furgón (OR-C)



VISITENOS
Se asombrará de nuestros precios



Jorge de Bragation, vencedor en dos ocasiones.

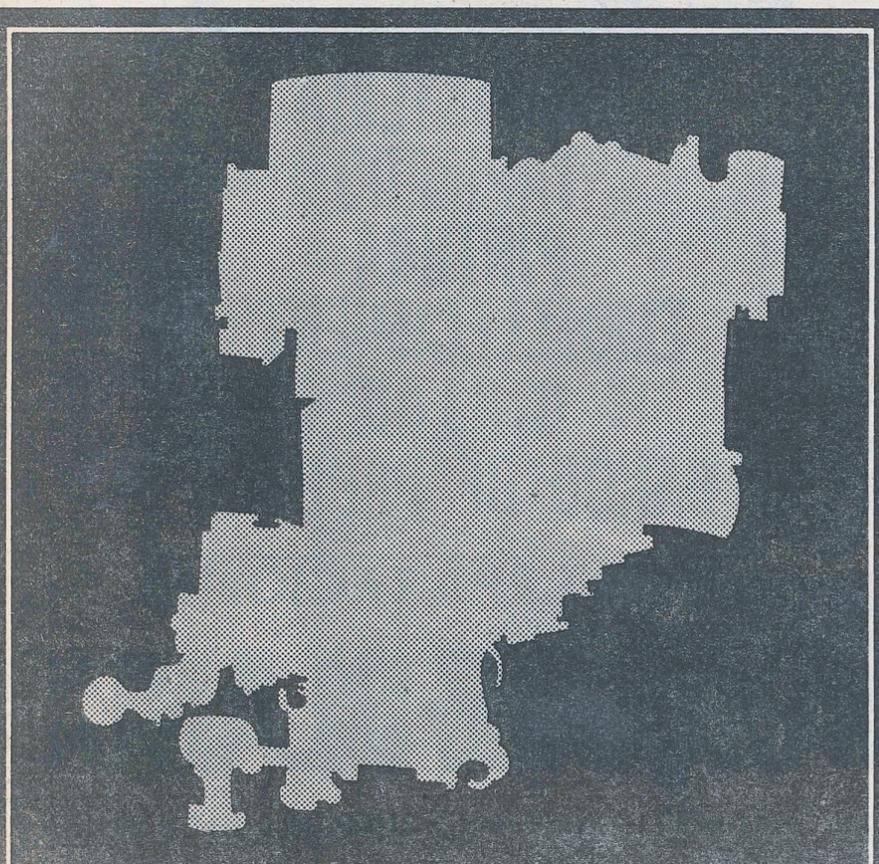
pretenda llegar cuanto antes aunque sea para estar aburrido, aguardando lo que sea.

El Rallye, que antes iba de un lado a otro de la provincia, se ha quedado confinado a las tierras de Bande-Celanova y las carballinesas, por razones presupuestarias y por alguna más.

En Bande es una delicia la prueba desde la villa a Lobeira, con una bajada que en su día fue peligrosa, cuando se iban monte abajo hasta media docena de coches por el mismo sitio o cuando había que atravesar el río Cadós, que la Excm. (digo Diputación) dejó hecho un asco al modificar su cauce o afearlo con las tierras terraplenadas para hacer más ancha la carretera. Y eso que la Diputación promocionó un "Día del Medio Ambiente". Son cosas que no se entienden. Pues vean, vean en lo que quedó la margen izquierda del Cadós.

Los rallistas, y los seguidores se conocen al dedillo aquella mañana de carreteras y son amantes de la más larga de Ponte Liñares-Bande, de 12 Km. que va desde la antigua Feiranova, allá donde el río Limia, tranquilo por tierras limiotas, discurre encajonado hasta que más abajo lo represa el embalse de As Conchas. Ponte Liñares, que no Puente Liñares, a no ser que algún ex-minero jienense le haya fundado, dicen que se llama así por la abundancia en "lino" o porque allí se vendía.

El Furriolo es otro atillo de la prueba orensana que empezó por disputarse como puntuable para el gallego de la especialidad de Montaña y ahora es una clásica en



FRENOS HERSE, S.L. CHOLIN Y FERRADAS

SERVICIO ESPECIALIZADO EN FRENOS Y CARBURADORES

SANTA MARINA DO MONTE (FRENTE CARNICERIA)
TELEFONO 222734 ORENSE

XV RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE: LA MAYORIA DE EDAD DE UNA COMPETICION

"El que quiera saber que vaya a Salamanca... pero si ha de ser de automovilismo, a Orense". Con estas palabras termina el comentario que se puede encontrar en las páginas de la Guía del Seguidor editada por Fscudería Orense, con motivo de esta nueva edición de nuestro rallye.

Ciertamente es evidente, y quince años lo avalan" que el automovilismo alcanzar a nivel deportivo en nuestra ciudad una tercera dimensión. Es la fiebre y el deporte con mayor índice de participación ciudadana. De ello son conscientes la mayoría de los pilotos que año tras año han ido plasmando su nombre, con mayor o menor brillantez, en el dilatado historial del Rally de Orense. En este aspecto no cabe la menor duda y ciertamente es un orgullo y un prestigio que debemos mantener, para no caer en la medianía, que es muchas veces el camino de toda prueba de carácter deportivo. Este año hay

savia nueva. Se han aunado fuerzas y Fscudería Orense y A Roda son ya una misma cosa. Se han acabado las luchas intestinas que a nada conducían. Están todos... aunque en el recuerdo y la mente de la mayoría no se puede olvidar a Estanislao Reverter, alma mater y pater de lo concerniente al automovilismo orensano, con todos los defectos.

¿Qué va a pasar? Los resultados "pre macht" predicen una prueba brillante ya que concurren una serie de circunstancias que a nadie escapan y que han motivado que las ausencias no se noten. Es el momento de dar el palo a la Federación Española de Automovilismo ya que con su programación descabellada de pruebas puntuables para el Campeonato de España y la forma en que se producen los puntos, ya no hay la imperiosa necesidad de ganar, para el que vaya a conquistar el título, de ahí que los rallys carezcan de

esa emoción que muchas veces ha mantenido el suspense hasta el final de la temporada. Ahora, no, porque la "burocracia" tiene intereses paradesportivos (lease políticos) y se quiere contentar a todos en detrimento del espectáculo y por ende del espectador.

ADVERSIDADES SUPERADAS

De todas formas, el XV Rallye Internacional de

Orense, ha superado las adversidades y está demostrando que todavía existe en este rincón de la geografía española, un foco, no contaminado, de deporte en su esencia. De ello pueden hablar los que siguen impassibles el paso de los vehículos por todos los puntos de la provincia como si de una "voragine" se tratara. Es la manifestación de un deporte que no necesita de acuerdos ni cortapisas. Es la creencia de que siempre puede haber

algo bueno y que todavía no está todo corrompido ni maniatado para que las grandes multinacionales (que de todo hay) nos hagan ver lo que ellos quieren sin importar la opinión ajena. En Orense se vive el rallye de forma distinta. Eso es evidente. Por ello tenemos que anar nuestros esfuerzos a la organización del mismo, con el fin de que a pesar de todos los problemas y trabas que diariamente se encuentran confíen plenamente en

sus propias fuerzas y nos ofrezcan un espectáculo bien organizado como muestra de su capacidad en este campo.

Atrás queden los tiempos fáciles y floriosos del automóvil. Ahora todo es distinto, pero no por ello peor. Hay que adecuarse y no vivir de recuerdos, pues eso nos llevaría al fin. Es por este motivo por el que pensamos que todavía se puede mejorar. El reto está ahí.

Cleherc II:

"RALLYE COMPETIDO"



Cleherc y Marquina.

Es uno de los pilotos de la nueva ola orensana. Corre con Porsche y siempre está en los puestos de arriba. Es un muchacho sencillo y quizás por ello no muy acostumbrado a dar pronósticos:

—El Rallye va a ser competido —dice—. Hay igualdad de potencias descontando claro está el primer puesto.

—¿A qué aspiras?

—A lo mejor, pero siempre dentro de las posibilidades reales, yo sé que para hacer un excelente rallye en lo relativo a la clasificación, tiene que haber abandonos.

—¿Cuál es tu secreto?

—No hay secretos. Todo está a la vista. Cada persona tiene unas cualidades y por lo tanto ahí radica todo.

—¿Quién es Beny?

—Es de lo mejorcito. Sólo se puede impedir su triunfo si tiene averías.

—¿Mejor o peor este Rallye?

—Creo que es por el estilo en lo concerniente a itinerario y demás. En lo de organización creo que está bien.

—¿Te compenetras con Necho?

—Sí. No hay problemas, de ningún tipo.

—¿Qué tal el Porsche?

—No le damos cogido el punto. Está un poco fuera de él. Espero que Vara logre ponerlo bien. El coche tiene unas prestaciones muy brillantes y es el adecuado para estos rallyes que son por lo general rápidos.

Collin:

"ES UN RALLYE MUY RAPIDO"

—¿Qué tal el Panda?

—Realmente es una gozada el correr con él.

—¿Habéis entrenado mucho?

—Mucho no, porque, la verdad es que hemos quedado algo cansados.

—¿Tu opinión del rallye de Orense?

—Creo que está bien aunque es excesivamente rápido. Particularmente me gustan las pruebas con muchos virajes. Pero de todas formas me adapto a las de cualquier tipo ya que esa es nuestra misión.

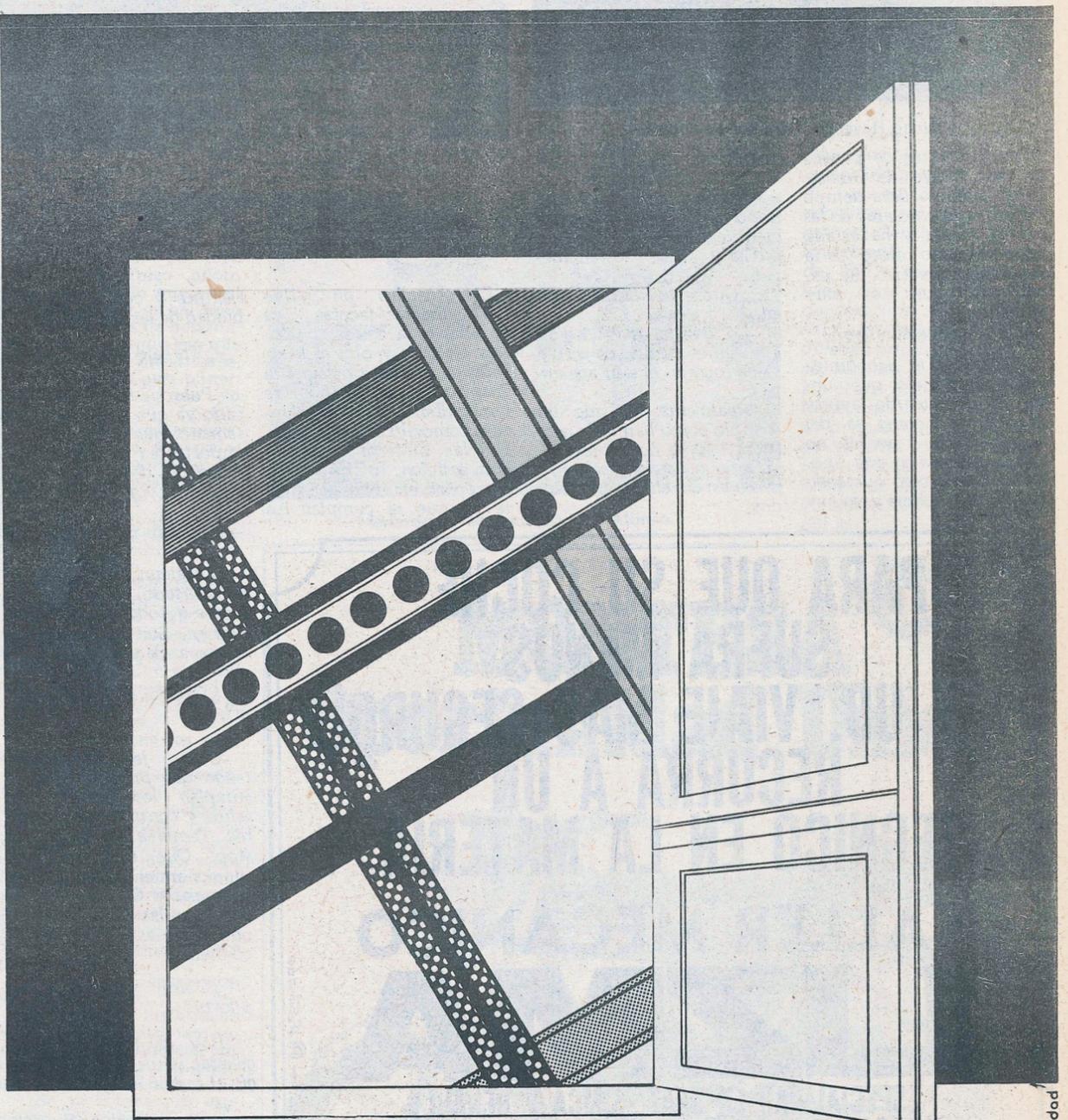
Dentro del propio rallye hay una serie de premios por marcas de vehículos que mantienen una guerra aparte y que dan emoción al mismo. Nos referimos en esta ocasión al Campeonato Seat Panda, en el cual va como vencedor el madrileño Juan Collin.

—¿Cómo va ese Campeonato?

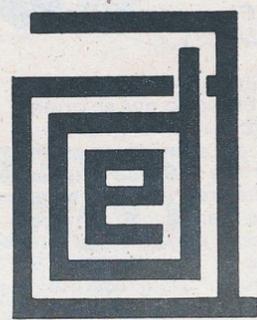
—Pues para mí muy bien. Estoy participando en todas las pruebas y no me quejo.

—¿Quién te puede hacer todavía daño?

—Principalmente Carames, Ciner, Marugan, etc.



nacher Publicidad



ADE
carpintería
de aluminio
extruido

FABRICANTE DE
PRODUCTOS INADCO

VELAZQUEZ, 25
TELEFONO 224846 ORENSE

XV RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE: LA MAYORIA DE EDAD DE UNA COMPETICION

Tucho Reverter:
"ECONOMICAMENTE MEJOR
QUE NUNCA"



—Tucho Reverter, Director de carrera.

Es el director de prueba del XV Rallye de Orense. Evidentemente lleva tiempo metido en menesteres de las cuatro ruedas y ha estado presente como piloto y a la vez como directivo. Su experiencia, pues, es muy importante.

—¿Cómo está el rallye?

En la parte económica está mucho mejor que nunca. Hemos tenido ayudas importantes, como la del Ayuntamiento y por ello no hay problemas en este tipo. En la técnica creo que todo el mundo colabora y no hay

problemas.

Y en participación? Hombre hay ausencias importantes, pero la inscripción en general ha sido buena y yo lo veo fenomenal.

—¿Qué resaltarías este año?

—Lo que si es verdad es que hemos partido de cero y se ha logrado el salir adelante.

—Realmente ha sido un ejemplo como han trabajado todos. No se nos ha escapado ningún detalle y solo hay palabras de elogio para todos.

Juan Guede:
"ORGANIZACION PERFECTA"



Juanito Guede, Jefe de tramo.

El organizar un rallye tiene diversas facetas. Una de ellas es la de los comisarios técnicos y otra es la de Jefe de tramos. En esta está Juanito Guede, un hombre conocidísimo en el ambiente automovilístico orensano. Es la otra cara de la competición. Un trabajo oscuro pero efectivo, pendiente de que se cumplan los

tiempos y con la responsabilidad de las sanciones.

—¿Trabajo duro?

—Pues sí. Hay que dar el callo ya que las pruebas que tenemos que hacer son muy importantes y con mucho recorrido de ahí que haya que estar muy pendientes.

—¿Difícil por la noche?

—En algunas ocasiones llegas cansado, pero evidentemente a todo nos acostumbramos. Son casi veinticuatro horas de pie.

—¿Cuál es el trabajo específico?

—Como jefe de tramo tengo que procurar que se cumplan los horarios de salida y controles de banderas. También las llegadas y stop. Que esté todo en funcionamiento como ambulancias y Guardia Civil al igual que las grúas. Es decir que todo esté en línea al comienzo.

—¿Cómo se portan los pilotos?

—Hay de todo, pero en general se portan con arreglo al reglamento.

—Si no hay sanción ¿verdad?

—Efectivamente, según la falta que sea se penaliza en lo que marca el reglamento.

—¿Te gusta sancionar?

—Particularmente es el último recurso que utilizo y ciertamente no me gusta en absoluto.

—¿Cómo calificarías este Rallye?

—Sin menospreciar a ningún otro creo que en organización va a ser perfecto y que en el resto se puede decir que está a la altura de los mejores. Es evidente que todos han hecho un gran esfuerzo a lo largo de estos meses y por lo tanto se merecen que todo salga bien.

Pérez Canabal:
"EL EXITO ES DE TODOS"



Manolo Canabal, Secretario.

Ha sido uno de los repescados tras el reciente cambio de Escudería Orense. Su capacidad organizativa está fuera de toda duda y desde su puesto de Secretario de la prueba es el hombre indicado para que nos manifieste el complejo mundo de los enlaces de radio, emisoras, radioaficionados, etc.

—Hay dos cuestiones —comienza diciendo— que son básicas. Por un lado los avances de la electrónica han evolucionado tanto que sorprenderían a todo aquel que no esté metido en este variopinto mundo. Se podrían contar cientos y cientos de anécdotas. Por otro lado la prueba deportiva en sí.

—¿Está el rallye ligado a estos avances totalmente?

—Pretender hacer un rally sin este tipo de comunicaciones sería realmente inviable. Primero por motivos de seguridad ya que a nadie se le oculta que este deporte tiene riesgos y hay que tratar que esos sean los mínimos. También que es fundamental saber si hay algún percance en un punto determinado que puede ser motivo de riesgo para los demás y como no la propia cobertura del rally que necesita saber en cada tramo todos los datos precisos. Si no existiera esto en un Campeonato de España pues sería imposible celebrarlo.

—¿Cómo funciona este montaje?

—Se canaliza de dos formas. Una será la de comunicaciones de cada prueba donde contamos con cinco o seis emisoras en cada tramo. Otra es la de más alcance donde se comunica con la central de comunicaciones de la Escudería donde se está siempre informado.

—¿Cuál es la misión más importante del Secretario de la prueba?

—El Rally mueve a docenas de personas y por ello nadie es imprescindible pero todos son importantes ya que si uno falla esto se va abajo. Con respecto a la secretaría, tiene un tema muy específico que comienza antes y que tiene su continuación el mismo día con las clasificaciones y demás.

—¿Cómo aficionado que opinión tienes del rallye?

—Quisiera evitar el enfrentamiento a la gente que llevaba antes las riendas. Hay gente que quiere ser presidente a toda costa. Esto viene dado porque el Campeonato de España tiene más pruebas de las que realmente se pueden hacer. Eso es algo demencial, prueba evidente de que

el que va al cargo pacta con los que le votan y de esa forma hacen luego lo que hacen. ¿Qué ocurre? Pues los organizadores nos rompemos la cabeza buscando soluciones para la celebración del rally y resulta que se exigen cinco puntuaciones nada más y hay 29 pruebas. Entonces ocurre que los pilotos sólo van a esas cinco pruebas y dejan las demás, como el caso de Zanini, Ortiz, etc. y por ello no se tienen las inscripciones que se debieran. Lo cierto es que a los pilotos el presupuesto no les llega y también están agotados de tanta prueba que hay.

—¿Se ha evitado la lucha por la victoria?

—Eso es evidente.

—¿Por qué no han venido todos los que esperabais?

—Hubo un tema que realmente que es curioso. Con motivo del Baviera resultó que Peitos y Piñero sorprendieron a muchos pilotos a los que nosotros les habíamos dicho que, en fin, que había posibilidades para ellos. Creo que se asustaron. También ocurre que Beny Fernández es un piloto al que los demás temen ya que el va a todas las pruebas pero sin embargo cuando les dices de venir a Orense a ellos resulta que ponen la disculpa de que Beny aquí es invencible. Es decir que hay miedo.

—¿Es un rallye complicado?

—A los aficionados se les escapa una cosa importante. Normalmente piensan que el espectáculo está en los primeros coches cuando realmente no es cierto ya que un Porsche o Ford Escort normalmente no necesitan de grandes alarides para hacer una determinada prueba, pero realmente donde si se necesita es en los de menos cilindrada, en los Pandas o Ford XR2 que todavía llevan a chavales que se van jugando el tipo y que tienen que hacer alarides para tomar una curva pues las prestaciones del vehículo son menores. Ahí si está el espectáculo y eso no lo entienden la mayoría. Creo que poca gente puede presenciar un "número" por parte de Zanini, Bery, etc. Es decir que lo espectacular está precisamente en los coches pequeños como lo hacía Ventura o el mismo Bery cuando andaban con coches pequeños.

—¿Hay ayudas?

—Este es un capítulo que realmente ha desbordado todas las previsiones ya que la gente se ha volcado materialmente con este Rally.

C.C.

**PARA QUE SU COCHE
SUFRA MENOS
Y UD. VIAJE MAS SEGURO,
RECURRA A UN
TECNICO EN LA MATERIA
TALLER MECANICO
LIZMA**

**ESPECIALIDAD EN SEAT, SIMCA Y RENAULT
ALINEADOS Y EQUILIBRADO ELECTRONICO DE RUEDAS**

**CARRETERA DE RAIRO, 65
FRENTE RESIDENCIA SANITARIA
TELEFONO 227065 ORENSE**



XV RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE: LA MAYORIA DE EDAD DE UNA COMPETICION

Antonio Fraga:
"EL RALLYE NO TIENE PERDIDAS"



Fraga, Presidente de Escudería Orense.

Es el Presidente de Escudería Orense. Un hombre que está siempre en la sombra pero que nunca da la espalda a nada.

—¿Qué falta?
—Dar el banderazo y que salgan los coches.

—¿La relación de inscritos está en consonancia con lo que esperabais?

—Tal como están las cosas creo que sí. De la forma que puntúa el Campeonato de España es difícil reunir a todos.

—¿Cómo trabaja esta gente joven que te rodea?

—Todos bien. Cada uno tiene su misión y la está cumpliendo. En ese aspecto no puede haber queja.

—¿Qué es lo mejor que quisierais escuchar de vosotros?

—Que todo el mundo hable bien y que vayan contentos.

—¿Lo notáis ya?
—Sinceramente se dan cuenta de nuestro trabajo y disculpan los fallos.

—¿Se cubrirán los gastos?
—Lo concerniente a este capítulo no tiene dudas. NO se si habrá algún beneficio, pero lo que se puede afirmar es que no habrá pérdidas que ya es un logro tal como están los tiempos. Todos nos han ayudado y han hecho posible que el Rallye de Orense siga adelante.

—¿Cansado?

—Es mejor no pensarlo. Aquí estamos dedicando horas y horas día tras día y por lo tanto siempre hay que pensar que el cansancio no pueda con uno.

Medardo Pérez:
"HAY PILOTOS GALLEGOS MUY BUENOS"

Es el piloto canario de la BMW. Un hombre imbatible en su propio terreno isleño y que en esta temporada ha cruzado hasta la Península para contrastar sus posibilidades en el Campeonato de España. Evidentemente, este hombre de la Walter Sauerman Competición, cuenta con un gran equipo que se llegó a nuestra ciudad con seis días de antelación con el fin de conocer bien todo el trazado de la misma. Había estado en Galicia corriendo el Rías Bajas y se encontró muy a gusto en tierras orensanas.

—Sí, estuve en dos ocasiones y por cierto que no tuve mucha suerte pues las averías no me dejaron terminar.

—¿Por qué siempre en Canarias?

—Bueno mira. Yo creo que soy el típico piloto encasillado en lo que es su propia región y ya era hora de que cambiara de horizontes ya que creo que hay que aprender y no encasillarse. Ahora he salido para ponerme a la altura que yo espero.

—Traes pocas esperanzas.

—No hay que supervalorarse. Lo importante es contrastar las posibilidades y saber lo que se puede hacer en cada momento. Este año es de aprendizaje pero para el próximo ya hay que manifestarse.

—¿Tienes problemas con las carreteras aquí?

—En absoluto. Allí por donde van los rallyes todo es más sinuoso y estoy acostumbrado. Con el BMW tenía el problema de que andaba demasiado para lo que era el terreno.

—¿Qué sabes de los pilotos gallegos?

—Siempre estoy al corriente de lo que concierne al automóvil en cualquier región. Se que Beny es un hombre puntero a nivel nacional y que luego están Peitos y Carlos Piñeiro juntamente con algún otro más que son realmente muy buenos. Dicen que Peitos cuando logra terminar hace grandes tiempos.

—¿Tienes mala suerte con las averías?

—Sí, estoy de mala racha ya que en los entrenamientos he roto la diferencial por lo cual ya estoy temiendo algún nuevo perance.

—¿Se va a potenciar este equipo de la BMW?

—Dentro de unos meses BMW España va a tomar las riendas del aspecto deportivo. Si esto llegase a suceder habría que conversar con los jefes para que potenciasen al máximo un equipo que disputase en condiciones el Campeonato de España.

—¿Abría que recurrir a los fichajes?

—Posiblemente sí. Creo que se pretende el formar un equipo con las máximas garantías para estar luchando por los primeros puestos. Espero que estas conversaciones fructifiquen y lleguen a ese punto que realmente se necesita para que se convierta en realidad.

MEDARDO PEREZ
(Hombre-BMW)

Medardo Pérez debuta en la competición el 28 de octubre de 1972 con un BMW 2002 y se anota el triunfo absoluto en el "Rallye Isla de Gran Canaria", la prueba decana del archipiélago. Desde entonces, y con un periodo en blanco entre las temporadas 75 y 86, Medardo Pérez ha corrido en 78 ocasiones con BMW y una con Seat 127. El balance, solamente en primeros puestos, es de 44 con BMW y uno con Seat, por supuesto también abundan los segundos puestos, algún tercero y un total de once abandonos.

Después de la época del BMW 2002, siempre con preparación Alpina, pasa a disponer de un BMW 320 Eggenberger, de grupo 5, más tarde con motorización Schnitzer. Desde la temporada 81 Medardo deja de ser el piloto semioficial de la firma Walther Sauerman para conducir oficialmente un BMW 323 propiedad de la empresa, preparado a gr. 2 por el alemán Hartge, inicialmente con motor a carburación y desde octubre del año pasado con inyección.

A lo largo de su historial deportivo Medardo Pérez ha cosechado galardones de todo tipo en Canarias: Campeonatos, records, challenges, etc. De ahí que Walther Sauerman, concesionario de BMW en Canarias, le haya dado la oportunidad de competir a nivel nacional, estableciendo como objetivo prioritario, casi único, alcanzar un puesto entre los primeros del Campeonato de España de Rallyes. Es el premio que la empresa quiere ofrecer a un hombre identificado deportivamente, de una forma total y absoluta, con la marca BMW.



Medardo Pérez y su copiloto Alonso.

MONTESA 
Oportunidad Única



CRONO 75/125
MONTESA

Compre ahora una MONTESA de 75 o 125 c.c. con 6 velocidades al precio de un ciclomotor.

CRONO 75 (sin matricula) 98.000 pts.
CRONO 125 " " 108.000 pts.

cuvidasa

C/. CURROS ENRIQUEZ, 12 TELFS.: 234450-234401 ORENSE



Radiadores ALFONSO

ALFONSO DOPAZO CHAUDARCAS
REPARACION Y RECAMBIO DE RADIADORES DE AUTOMOVILES Y MAQUINARIA FONTANERIA

AV. BUENOS AIRES, 190 BAJO TELEFONO 225777 ORENSE

XV RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE: LA MAYORIA DE EDAD DE UNA COMPETICION

Rizos Muñoz:

"UN RALLYE DEMASIADO SELECTIVO"



—Creo que es demasiado selectivo. Está hecho para Porsches pero en fin, es un rallye bonito. Además, Orense tiene algo que es superior al resto: la afición. Es extraordinaria. Bajar por Bande-Lobera y ver a toda esa gente gusta a cualquiera.

—¿Cómo está el Campeonato de España?

—Por el reglamento del rallye ya estaba ganado antes de comenzar por Zanini. El sistema de puntuación le favorece sin ganar. Sin embargo creo que Beny tiene probabilidades al igual que Genito Ortiz.

—¿A quién se le ha ocurrido esta reglamentación?

—Está hecho por señores que sólo piensan en dar la razón a todo, menos en los pilotos. Es difícil que se dé el espectáculo y la lucha porque en realidad se puede ganar sin exponer ya que son numerosísimas las pruebas y lógicamente sólo las grandes casas pueden asistir a todas.

—¿Qué te parece el Rallye de Orense?

En varias ocasiones ha estado en Orense tanto como piloto como simplemente de observador y a veces como copiloto, pues en el de 1967, fecha de inicio del rallye de Orense fue de copiloto de Bernar Tramont en un Alpine 1300 que se proclamó campeón. Ahora corre con un Citroën Visa, de la casa oficial. Todavía están en tiempo de pruebas y por ello no se puede aspirar a mucho, aunque evidentemente en el Rallye de Asturias alcanzó un brillante quinto puesto.

Necho Marquina:

"BENY ES EL NUMERO UNO"

—Siempre ha estado presente, de alguna forma, en el rallye de Orense. En esta ocasión formando parte activa como copiloto de Cleherc y luchando como siempre por una buena clasificación. Antes del rallye charlamos con los dos para intentar saber cómo estaban de moral.

—¿Responde el coche?

—Hemos tenido problemas ya que no está muy a punto. De todas formas creo que daremos batalla.

—¿Hasta qué punto?

—Creo que lo importante es que de la cuarta posición para arriba no bajemos. Nadie puede apurar a Beny pero de todas formas estaremos siempre pendientes de todo.

—¿Al apurar en exceso no se corren riesgos?

—Supongo que te referirás al rallye Do Lacón.

—Sí.

—Bueno pues allí nos pasamos de vueltas. Es cierto, pero también lo es el que

precisamente en ese momento estábamos con tantas posibilidades como el que más y por lo tanto no había que aflojar. Salió mal... ¡Qué se le va hacer. Nosotros saldremos desde la primera prueba a correr y si rompemos pues paramos y ya está. Quiero decir que me da lo mismo que tenga que abandonar en un lugar o en otro.

—¿Qué lugar tenéis más "chupado"?

—Bueno, hay sitios que gustan más que otros como el Furriolo, Bande, etc.

—¿Mejor de día que de noche?

—Pretendemos llegar con buen ritmo a la noche.

—¿Es Beny el mejor?

—Es el número uno sin discusión a nivel de España. Lo que ocurre es que cuando se siente inquietado puede tener problemas. Si no hay cosas raras no hay quien le gane.

Antonio Suárez:

"EL AYUNTAMIENTO SE HA VOLCADO CON EL RALLYE"

Es el relaciones públicas de Esecudería y como no del rallye. El se ha preocupado durante estos días de tenernos informados sobre los acontecimientos que se sucedían.

—¿Cómo se ha desarrollado esta organización?

—Con mucho trabajo. De la mañana a la noche hemos estado aquí organizando todo lo que en estos momentos ya es una realidad. No hemos visto ni un partido del mundial.

—¿Qué problema importante hubo?

—Quizás estubo motivado por el lado de los pilotos. Sabido es que la semana anterior se corría en Asturias y por lo tanto los pilotos condicionaron su presencia al resultado del mismo. Es decir que si llegan a romper o accidentarse ya no contábamos con ellos. Tenían esto programado y claro está eso es difícil de resolver.

—¿Se ha notado algún vacío en esta ocasión?

—Hay que reconocer que



Antonio Suárez Serantes, relaciones con la prensa.

la ausencia de Reverter se notó. Lo que pasa es que nosotros con ilusión hemos salido adelante.

—¿Todos colaboran?

—Sí. Nos hemos propuesto en hacer un rallye importante y acudimos a las autoridades. Ahí estuvo el Ayuntamiento en la persona del alcalde que nos ha apoyado muchísimo.

—¿Se cambia la forma de la entrega de premios?

—Sí, es mejor olvidarse de la clásica cena. Se hace estilo Montecarlo al aire libre. Se hará frente al Gobierno Civil con todas las autoridades presentes. Creo que será una gran fiesta a la que podrán asistir esos aficionados que esperan ver de cerca a los pilotos.

—¿No hay divismos?

—De eso puedes estar seguro. Aquí trabajamos todos.

—¿Futuro?

—De momento hay que esperar acontecimientos. Ahora bien, creo que el panorama está más claro que hace unos meses.

Echeberts:

"BENY ES FAVORITO"

Es uno de los clásicos en las ediciones del Rallye de Orense. Sin ir más lejos se ha proclamado ya vencedor y por lo tanto es uno de los hombres a tener en cuenta en cualquier prueba deportiva. Dicen de él que es un hombre extremadamente calculador. Hace cálculos de todo tipo y por ello tiene los pies en el suelo siendo en todo momento consciente de sus posibilidades. Estuvo saludando a Beny y Pablo de Sousa y por ello aprovechamos para entablar con él una pequeña conversación.

—Es difícil el pensar en ganar ya que Beny tiene que ser el vencedor. Pero tendrá que luchar con Peitos y Pineiro.

—Tu eres un hombre que suele estar a la expectativa.

—Realmente sí. Esperaré a ver lo que ocurre y por lo tanto no tengo prisa en intentar cosas raras. Veré lo que puedo hacer sin arriesgar demasiado.

—¿Te ha afectado el sistema de puntuación del Campeonato de España?

—A mí mucho no, pues yo no puedo luchar por el título por falta de medios. Yo intento ganar pero es difícil aspirar a un primer puesto.

—¿Te gusta correr en Orense?

—Mucho. Hay una afición extraordinaria y da gusto estar aquí.

—¿Eres de la opinión de que el trazado favorece a Beny?

—Creo que el trazado en sí favorecerá al que ande más fino. Está hecho para quien corre más.

—¿Tuvo mala suerte Beny en los distintos rallyes?

—Todos tenemos problemas.

—¿Al pasar por tramos

donde hay mucho público se "pica" uno más?

—Eso le puede pasar a los pilotos locales. Yo soy consciente de lo que hago y a pesar de que me gusta ver a la gente no influye en mi manera de conducir.

Grúas BERTOLEZ Y PROL

PEÑA TREVINCA, 30 Y 35
TELEFONOS: 223436-230576
PARTICULAR Y NOCTURNO: 227016
ORENSE

Servicio de elevación industrial y arrastre de gran tonelaje.



TALLERES

UCHA

AV. BUENOS AIRES, 163 TELEF 223340 ORENSE

AL SERVICIO DEL MOTORISMO



Ponga Revoltosa
en su mesa
y todo sera fiesta
alrededor

Gaseosa

Revoltosa®



FABRICA Y OFICINAS:
ZONA INDUSTRIAL DEL VEINTIUNO "OS COIÑAS"
TELF. 213870-Apartado 1.113-ORENSE

EXIJA QUE SUS PRODUCTOS LLEVEN REGISTRO DE SANIDAD

DISTRIBUIDORES

ORENSE Almacenes Domínguez - Ramón y Cajal, 14 - Telf. 211159
 ORENSE - Lino Cid Gutiérrez - Seixalbo - Telf. 220000
 ORENSE José Antonio Rguez. Díaz - Sierra de Queixa, 34
 BANDE - José Troitiña Quintas - San Roque, s/n. Telf. 21
 BARCO DE VALDEORRAS - Jesús Domínguez González - Santa Rita, 5 - Telf. 230307
 CARBALLIÑO - Emilio García Alvarez "Riobóo" - Calvo Sotelo, 9 - Telf. 270596
 CASTRO CALDELAS - Ramón Nóvoa Regodeseves - Generalísimo, 1 - Telf. 203
 CELANOVA - Baldomero Vázquez Dguez. - Castor Elices, s/n - Telf. 450087
 LUNTRA - José Alvarez Ocampo - Telf. 10
 MACEDA - Manuel Rodríguez Lage - Telf. 463077
 (PAREDES) LEIRO - D. Luis Blanco Míguez
 PEROXA - Cándido González Fernández
 PITON - Manuel Salgado López
 PUNXIN - Daniel Quiroga Quintela - Telf. 280039
 VERIN - Antonio Alonso Glez. "Dbregón" - Pe.ñez, 10 - Telf. 410677
 VERIN - C.A.M.V.E.R., S.L. - Juan Sierra, s/n. - Telf. 410639
 VILLAVIDAL - Dositeo Alvarez Diéguez
 XINZO DE LIMIA - Felipe Bolaño Vila "Ramos" - Gral. Franco, 110-112 - Telf. 460102
 XUNQUEIRA DE AMBIA - Manuel Guede Regueiro.

PROVINCIA DE PONTEVEDRA
 ALVEOS-CRECIENTE - Silvio Mariños Rodríguez - Telf. 651330

PONTE EN CONTACTO CON NOSOTROS, ESTUDIAREMOS TU CASO Y TE DARAS CUENTA DE LAS VENTAJAS
TE COSTARA MUY POCO ADAPTARTE A NOSOTROS



Publicidad

RALLYE INTERNAC

PEQUEÑA HISTORIA

Nada se hace, que prospere y tenga futuro, si no se pone de por medio la imaginación. Dicen de los japoneses, que su "gran milagro" es discurrir poco y copiar mucho, pero bien. Es posible que copiar "bien" sea gracias a la imaginación, porque, si no, el plagio nunca tendrá futuro, aunque momentáneamente prospere. O será un simple vegetal, dentro de la monotonía.

Hoy, en cualquier rincón de España, se hace más el "japonés" que otra cosa: se carece de imaginación, y sin ella, difícilmente se puede crear nada de cara al futuro. Por ejemplo, en el terreno deportivo, los "emprendedores" ciudadanos alcanzan su techo formando un equipo de fútbol en su pueblo. Luego, se hacen simpatizantes del Barcelona o del Madrid, y remedan a Núñez o a De Carlos. Enseguida se olvidan de la esencia del deporte y pretenden ganar siempre, comenzando el peregrinaje por los distintos escalones, hartos conocidos, de estimular el espíritu de la defensa de "nuestros" colores, solicitud de ayudas especiales para afrontar los "enormes" gastos que sostener un club modesto motiva, buscarse la amistad de los críticos deportivos del momento, alternar con los federativos aunque sea a nivel solo de provincia, hablar mal de los arbitrajes, encrespar al público contra los árbitros cuando llega el caso, etc. O sea: nada nuevo que no se vea por la pequeña pantalla, o se cuente de lo que ocurre todos los domingos en docenas de campos de fútbol.

Es que, hemos de reconocer, que no hay imaginación. El Real Madrid, El Barcelona, la Real Sociedad, y de ahí para abajo media docena más de equipos privilegiados que juegan torneos europeos, devienen de la imaginación de quienes fundaron estas sociedades, que están en función del número de habitantes de sus respectivas ciudades y alrededores. Los demás, son los comparsas.

Y esta es la primera premisa que habría que establecer: Orense nunca será nadie en fútbol, aun que de cuando en cuando nos sorprenda con una temporada "histórica". Como el Pontevedra o el Lugo, o incluso el Deportivo y el Celta. La existencia de estos equipos está justificada, pero no de tal suerte que alrededor de ellos se tenga que mover todo el tinglado deportivo de una ciudad o una provincia.

Orense ha dado deportistas que han llevado el nombre de nuestra ciudad y provincia mucho más lejos que lo que el fútbol ha conseguido. Y de forma más constante. Pero los intereses que se mueven en estas otras facetas deportivas son de índole más modesta, menos espectacular, y quedan más difuminados.

Por eso, cuando alguien con imaginación suficiente para crear e impulsar algo nuevo y personal, con visión de futuro, se apresta a hacerlo, debemos de poner atención y ayudar. Y no cabe duda de que hace dieciséis años, Estanislao Reverter Sequeiros tuvo esa visión de futuro, la suficiente imaginación para crear algo nuevo, diferente y singular, cuando puso en marcha el primer Rally Internacional de Orense. El automóvil era, y parece que fue ayer mismo, un sueño para la mayoría de los españoles; y no menos en nuestra provincia, que no es de las más desarrolladas, precisamente. Ese sueño, ese símbolo de bienestar, el que lo iba alcanzando, ni por la imaginación se le podía pasar que podría utilizarlo en una competición, exponiéndolo a cualquier eventualidad accidental o mecánica. Realmente, pocos sabíamos de la calidad y resistencia de



los materiales que componían aquel coche tan "deseado". Hoy, los coches se amontonan en los aparcamientos, en las calles, en las plazas, y la chatarra en los "cementeros". Y si ayer, los dueños de un "seiscientos" gustaban de comprobar que era un modelo apto para "correr" en Rallys, admirándose de sus prestaciones y de su "robustez", hoy, seguimos complaciéndonos de que nuestro coche familiar o de trabajo, se identifique con los modelos "ligeramente" retocados de los rallyes.

Estanislao Reverter Sequeiros tuvo esa visión, tras competir en solitario por todas las esquinas de España y alguna experiencia más en Montecarlo, Portugal o Italia. Y trajo a Orense ese proyecto de un rally, cuando todos pensaban, o en una plaza de toros, o en un estadio de fútbol. Es lo que nos ha dejado a los orensanos y lo que tenemos que agradecerle.

QUINCE AÑOS

Los años fueron pasando, y desde aquella primera edición con las virtuosas exhibiciones del portugués Jiao, conduciendo un Mini por el Rodicio arriba con la dirección rota, a las pugnanzas de los actuales pilotos, con un material selecto y unas prestaciones mejor que buenas, ya se han corrido quince ediciones. Quince ediciones en las que hubo toda una historia deportiva en la carretera, y toda una historia deportiva en el área de la organización, que aparejadas una y otra, son las que nos proporcionan el prestigio que goza el Rally Internacional de Orense, prestigio que hace que, decir Orense en el mundo del motor, sea decir éxito deportivo, esfuerzo por hacer las cosas bien, seriedad, tesón, capacidad.

De puertas adentro, no cabe duda de que en estos años se vivieron diferentes alternativas, algunas zozobras y más de un olvido. El Rally lo hacen quienes tienen capacidad demostrada, y aun más demostrado altruismo; pero si en el fútbol, dentro de las deficiencias económicas que todos conocemos, tienen el consuelo de la taquilla, en el Rally, no hay ni taquilla ni otros recursos económicos que los que provengan de las inscripciones —los protagonistas se lo pagan todo de su bolsillo— y de los dineros que de los organismos oficiales y casas comerciales puedan llegar.

Si alguien estuvo presente en todas estas ediciones ha sido el Ayuntamiento de Orense, principal soporte de la economía del Rally. Y con el Ayuntamiento, los concesionarios de las principales firmas de automóviles de Orense. En estos dos pilares estuvo siempre apoyada la idea de nuestra principal prueba deportiva, que no conviene olvidar que es la manifestación que convoca más público de todas las que en Orense pueden celebrarse, o se han venido celebrando.

LOS PILOTOS

El más popular y triunfante piloto orensano de todos los tiempos, Estanislao Reverter Sequeiros, ha tenido desde siempre el buen gusto y gran gesto deportivo, de ser el director del Rally y no correrlo nunca. En múltiples ocasiones hubiera tenido una firme baza de cara al título de Campeón de España corriendo este rally, y siempre ha mostrado la elegancia de mantenerse al margen. Esta elegancia, este gesto deportivo no se debe de olvidar nunca, pues quienes conocemos el panorama español sabemos que por el título o por la peseta, o como diría un "elegante": "por el fuero o por el huevo", nadie en circunstancias parejas dio muestras de tal generosidad. Por eso, seguramente, no alcanzó ese título de Campeón de España en estos últimos años; título por el que, sin duda, suspiró año tras año.

Ya en el terreno de lo histórico, pues historia es aquello que ha acontecido y vale la pena recordarlo, queda entre las muchas anécdotas y gestos que podríamos traer de Estanislao, la del mano a mano con José María Palomo, en el "Rías Bajas", donde el embrague del Porsche del catalán avisaba de la rotura inminente, y donde, su abandono supondría el triunfo de Reverter y sin duda, el título de Campeón de España. Los mecánicos del orensano, a ragañadientes, siguiendo las órdenes de su "jefe", repararon una y otra vez lo que parecía que se rompería inexorablemente, e incluso el propio Reverter no dudó en "echar una mano" para con su reconocida pericia en mecánica, lograr que su gran rival de aquella temporada pudiese seguir compitiendo. Y tan así lo hizo, que terminó el rally y Reverter perdió allí su opción al título de Campeón de España. Un gesto, un título, un piloto.

El otro Reverter, "Toñín", se quedó prácticamente en la primera época del automovilismo deportivo orensano. Pero fue, con su hermano, el pionero, la semiente. Tras él llegó Julio Leal, y Murias, y Mariano de Castro, y "Arnoya", y Pavón, y Posada, y Carballo, y Cachafeiro, y Pepe Estévez, y Ventura... y más tarde "Xeixelvo", Pedrouzo y



TALLERES GUTIERREZ

Avda. Buenos Aires, 250
tlf. 226627



Mecánica general del automóvil

IONAL DE ORENSE



muchos más que ahora no me acuerdo. Ahí comenzó el "virus", la "tuerca", el pequeño "milagro" de que desde una ciudad apenas conocida por su escaso potencial económico, por su mínima renta "per cápita", se pudiera generar tal cantidad de pilotos activos, y, además, capaces. Y esa fenomenal organización del Rally, pese a que, llegada la fecha, entre pilotos y copilotos coparan más de cincuenta aficionados y por consiguiente, y esto siempre fue la admiración de quienes nos visitan, hubiese otros cincuenta dispuestos a realizar las funciones de comisarios deportivos, cronometradores, etc.

Julio Leal y Pavón protagonizaron las actuaciones más brillantes, cuando Reverter fue dejando la parte activa de piloto por la de director. Pavón pasaría a ser el primer "delfín" de la Escudería Orense, y la firme promoción del "doctor" le aparejaría el fichaje por el equipo oficial de FASA-Renault, primer caso de un piloto no residente en Madrid, o ya poniéndolo muy difícil, no madrileño ni catalán, que lograba plaza en un asiento semi-profesional, en un coche de competición. Fue todo un hito en el historial deportivo de los pilotos orensanos; y en el del propio protagonista.

Pero tras Pavón llegaría el desconcertante relevo de los pilotos vigueses "Beny" y Pío Alonso. Y hasta el del segoviano Pablo de Sousa. Con el Material de la Escudería Orense, que realmente no era tal, sino del propio Reverter, corrían pilotos rivales, mientras que Ventura, el piloto en alza por su edad y por su clase, se veía siempre relegado a segundos papeles, no por falta de calidad que oponer, sino por falta de monturas competitivas. Aun siendo aplaudidos y cariñosamente recibidos en Orense, "Beny", ni mucho menos Pío Alonso, pese al respaldo de Reverter, jamás alcanzaron las cotas de popularidad de Ventura, el "panadero de las manos de oro". La afición llegó a venerar a este decidido y valiente piloto, siguiéndole en todos los rallies de Galicia y en muchos de los que con esfuerzos increíbles, llegó a participar del calendario nacional.

Los aficionados ponían toda su ilusión en ver llegar a Ventura triunfante a las metas de algún Rally de Orense, pero la mecánica, frágil las más de las veces por utilizar material vetusto, solo le dejaba apuntar tres o cuatro "hazañas" en las pruebas de velocidad, para acabar siempre con la avería indeseada que lo apartaba de la competición.

Detrás de Ventura apareció "Peitos". Otro excelente piloto, desordenado, improvisador, valiente y muchas veces temerario, que ha heredado directamente la popularidad de Ventura. Si Ventura se mostraba sereno y conforme, aun en los peores momentos del abandono inesperado, esa serenidad es lo que a "Peitos" le viene faltando para partir en un rally con mínimo plan estratégico: sale "a por todas", y esas "todas" no se alcanzan, dentro de la lógica de las estadísticas, por tener más arrojo o más temeridad: hay que tener cabeza y saber exactamente lo que se quiere alcanzar y lo que puede dar de sí aquello que se pilota, tanto en prestaciones en un momento dado, como en robustez para que lo que no se puede conseguir en una genialidad al tomar una curva, se alcance con el talento de trazar las cinco mil curvas de un rally. "Peitos", como Ventura, tiene carisma, y como consecuencia de ello, un rally es un rally mientras él está corriendo ese rally como antagonista de los superfenómenos. Si "Peitos" abandona, en nuestro fuero interno "abandonamos" todos. Porque el rally es menos rally.

Las nuevas generaciones también buscan un sitio en el tema del motor, y Vila y Cleher II son hoy los nuevos escuderos que con "Peitos" galvanizan a la afición. Pero estos muchachos aun están empezando a escribir la historia moderna de los rallies orensanos. Es pronto para hablar de sus triunfos. Pero estarán, con los que en este somero

(Pasa a la página siguiente)



ELECTRICIDAD
MARIMAR
RADIO CASSETTES Y ECUALIZADORES.
ELECTRICIDAD GENERAL DEL AUTOMOVIL.

Avda. Portugal, 86-88
tlf. 224092 - Orense





**GARAJE
REGAL-AUTO**

**GASOLINA
SUPER Y NORMAL**

GASOLEO-AUTO

**LAVADO ENGRASE
Y GUARDERIA**

Saenz Diez, 64-66
Tel. 232744 ORENSE

nocher Publicidad

nocher Publicidad

RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE

(Viene de la página anterior)

reposito estamos citando, en la historia del Rally Internacional de Orense.

LOS COPILOTOS

Esta es otra de las facetas que dejaron huella en la historia del Rally de Orense, y del propio automovilismo orensano. Antes, cuando Reverter se disponía a cruzar España para participar en un rally, el problema era el copiloto. Su hermano "Toñín" fue el que inició las aventuras deportivas, pero pronto el "doctor" tuvo que buscarse un nuevo acompañante, siendo varios y terminando aquella primera época con Caprotti, un italo-español que luego destacaría en motonáutica. Pero los copilotos fueron siempre un problema, no ya para Reverter, sino para todos los pilotos que por aquellas fechas participaban en los rallies.

Y de nuevo hay que hablar de Julio Leal, que se mostró todo un experto copiloto por toda España. Y con Julio, y por citar de pasada a los más populares, Leopoldo Marquina, Tejero, Eloy, Tucho Reverter, José Angel Leal, Antonio Blanco, Cartelle, "Necho", Coleman "Facas" y una lista interminable. Todos, desde luego, a cada cual mejor y más sorprendente; sobre todo, cuando la Escudería Orense se presentaba con cinco o seis equipos en Cataluña, País Vasco o Andalucía. No cabía en la cabeza de nadie, que de una provincia medio ignorada, hubiese siempre un nombre nuevo en el asiento de copiloto, que luego resultaba un eficaz navegante.

Los copilotos sentaron también cátedra, como los pilotos, y ayudaron de forma eficaz a mantener ese prestigio sólido que Orense, en automovilismo deportivo comenzó a iraguar por aquellos tiempos, y que hoy disfruta merecidamente.

LOS MECANICOS

Relatada la anécdota del mantenimiento en pleno rally del coche del catalán antagonista de Reverter, donde Ruas y "Chicho" capitanearon al resto de los mecánicos del "doctor", queda casi constatada la explicación del porqué, por toda España, eran conocidos como excelentes profesionales y buenos deportistas. Pero es que se escribiría un libro para ellos solos, contando las aventuras y muchas veces las decepciones de estos buenos mecánicos.



Alguna vez vimos a Pavón totalmente desmoralizado y convencido de que estaba eliminado de un rally, y llegar los mecánicos con José Luis Cortizo al frente y hacer andar aquel Alpine. Una vez substituyendo la correa del ventilador con un cinto de Cortizo.

Los famosos Porsche 911-R eran cuidados con mimo, pieza a pieza, bulón por bulón, chaveta por chaveta, bajo la dirección y alta escuela mecánica de Reverter. Cuando los veían partir en un rally y salían los mecánicos a esperar en tal o cual lugar estratégico para cambiar aceite, cambiar ruedas, o apretar tal o cual cosa, se les iban las entrañas tras la máquina, y esperaban en el punto convenido con una ansiedad increíble. En la espera, no precisaban de "ver" llegar los coches "naranja" de la Escudería: les bastaba con escuchar el rugido, y sabían inmediatamente que "llegaba" el Porsche, o el Alpine, o el Mini... No sería capaz yo, que viví tantas horas en la carretera para contar lo que pasaba en los rallies, de explicar el porqué de tanto esfuerzo, de tanto amor propio, de tantas horas en vela en las frías y desapacibles noches del Costa Brava, del Vasco navarro o del Baviera, o en los soles de castigo del Rías Bajas, del Ferrol o del mismo Orense; o del paso por carreteras tan infernales como las del Rally de España y otros de parecida dureza. No es por dinero, ni por honores que tan difíciles resultan de alcanzar el uno y los otros; es algo que late por encima de todo esto: es el poder decir que esto es Orense; que somos "los de Orense"; que "llevamos" a Orense. Es eso.

COMISARIOS Y CRONOMETRADORES

Sin alguien que determine el momento de salir; sin alguien que determine el momento en que se llega; sin alguien que se ocupe de organizar y controlar, como en el fútbol sin árbitros, poco o nada se haría. En Orense, hasta en este aspecto se llegó a la madurez: Pronto no hicieron falta los expertos de la Federación Centro (o sea: Madrid). Aquí, en Orense, también se hizo alta escuela de jueces, cronometradores y comisarios deportivos. Ahí quedaron para siempre en la memoria de todos los que en las pruebas orensanas han participado, de los inspectores de la Federación Española y en los de la Internacional, el buen hacer de los "Canabal Boys".

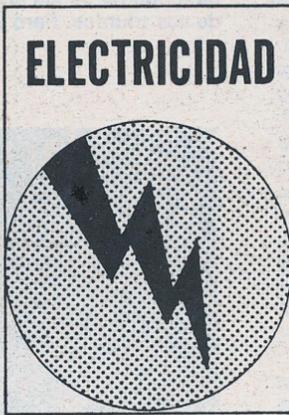
Muchachos —ahora ya más maduros, claro— que acudían tarde a tarde a los locales de la Escudería, a

(Pasa a la página siguiente)

Comercial Auto Eléctrico

CURROS ENRIQUEZ, 30 TELFS. 232701-232750-233914 ORENSE

SOMOS DISTRIBUIDORES OFICIALES
DE PRIMERAS FIRMAS NACIONALES EN



RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE

(Viene de la página anterior)

escuchar los proyectos de los pilotos, las aventuras pasadas en el último rally, el porqué de tal rotura, la última novedad en "trucos", etc. De ahí salieron Manolo Canabal y sus "muchachos", que demostraron su capacidad mil veces dándole prestigio a nuestro deporte y a nuestra provincia, hasta el punto de que, dentro del cariz esencialmente madrileño-barcelonista del automovilismo español, Manolo Canabal pasó a ser inspector de montaña primero, y más adelante inspector de auto-cros, siguiendo todas las pruebas de los diferentes calendarios nacionales.

La crisis de hace cuatro años, porque también dejamos apuntado que en nuestro automovilismo hubo sus alternativas, motivó que de otros puntos de Galicia acudiesen a Orense, con buena voluntad desde luego, relevos para solventar la crisis. Fueron los momentos de más endeble organización de nuestras pruebas. Y fueron, también, los momentos en que se intentó desvalorizar el prestigio del Rally Internacional de Orense, con más fuerza y afortunadamente, con escaso éxito: porque no consiste en medir los triunfos con el raseo de los recortes de prensa local, sino con el informe del correspondiente inspector de la Federación Española. Y ahí, crisis incluidas, la Escudería Orense se llevó en todo instante la palma. El prestigio se ha mantenido, muchas veces a trancas y barrancas, y en algún caso, todo hay que decirlo, porque quienes quisieron alcanzar la cresta, el liderazgo regional, no tuvieron ni el talento ni la imaginación que a lo largo de estos años se demostró que existía en Orense. Esta es la clave: en Orense siempre hay alguien presto al relevo. En Orense, se sembró con generosidad y abundancia y la "mies es mucha". A pesar de las tormentas, de los pedriscos, de las inundaciones, de los diluvios.

LAS MAQUINAS

En nuestro rápido recorrido por la historia del Rally Internacional de Orense, del automovilismo orensano, tenemos que hablar también de las máquinas. Y de las máquinas obtenemos una división neta y clara: antes del "Goggmovil" y después del "Goggmovil".

Así es, porque el mínimo, simpático e increíble coche de origen alemán fabricado en España cuando los albores del desarrollismo, vino de dividir las dos épocas fundamentales de nuestro deporte: la época en la que Reverter, con su hermano o con copilotos no orensanos competía en



solitario y para Orense, en silencio, y la subsiguiente, cuando se empezaron a correr los rallies de La Toja y Rías Bajas, y a continuación el de Orense.

Aunque menos conocidas del aficionado incipiente, Reverter ya pilotaba en aquella primera época buenas máquinas, como el BMW, el Abarth, el Class o el Mini-Cooper. Luego vendría la temporada del Ford-Cortina y enseguida una casi retirada.

Con el Goggmovil retornó a la actividad deportiva, siendo en muchos rallies en aquellas dos o tres temporadas, el espectáculo, el "miudo" que le decían en Portugal. Era un 450 c.c. muy trucado, incluso en la suspensión, que mientras no se "gripaba" aguantaba de lo lindo dando guerra en su clase y cilindrada, que no conviene olvidar que comprendía hasta 750 c.c., con lo que luchaba siempre con coches de superior prestación, al menos en teoría.

Vinieron luego los Lancia HF y los Alfa GTA de Jolly Club italiano, que mediante alquiler, Reverter utilizaba en los diferentes rallies del calendario nacional. Buenas máquinas para aquella época, en la que lo normal eran los "Seiscientos" preparados, algunos Renault-8 a 1.100 y los oficiales de FASA. Más tarde comenzarían a surgir los Porsche de Etchebert, los Lancia de Repsol, los Alpine 1.600 de FASA, varios Gordini y una gran nube de Mini-Cooper.

El primer Porsche 911-R lo adquiere Reverter en Almería, tras un Costa del Sol. Es la mejor máquina que corre en las carreteras españolas. Este coche es cuidadosamente preparado y retocado, tanto en motor como en carrocería, y termina por ser una "joya" de competición en rallies. Poco después, el propio Reverter adquirirá un segundo Porsche, poniendo ambos en línea de meta en las manos de Pavón y Julio Leal. La Escudería Orense pasaba a tener un protagonismo impensado con estas dos máquinas, igualando a la escudería de moda, la Repsol, que se presentaba en Orense con otros dos Porsche.

No hubo suerte, y Pavón sufriría un lamentable desquite en el Rodicio, que costó daños materiales en el coche, afortunadamente para los pilotos, pero suficientes para que solo se aprovechara la afinada mecánica, teniendo

que ser enviada la carrocería a la chatarra una vez cortada en cuatro cachos para que no pudiese caer nadie en la tentación de aprovecharla. Un acto de destrucción doloroso, que presenciamos algunos aficionados, y que se podría comparar con la vivencia de aquel jinete, que viendo su caballo herido e irrecuperable, se ve en la necesidad de descerrajarle un tiro en la sien para evitarle más dolor.

Pero la incansable afición del "doctor" motivó la puesta en marcha de la preparación a fondo de la otra unidad, y de nuevo el Porsche de Orense estuvo presente en las principales pruebas de las carreteras españolas.

Mientras tanto, Reverter preparaba paralelamente un Alpine 1.300 con el que corría Pavón el Campeonato de España, y Julio Leal un rally de Orense. Y también el primer Mini que lo llegarían a pilotar alternativamente Manolo Sanjurjo, Julio Leal y Ventura. En los talleres Almocar, se preparaba otro Mini para Ventura, en el que intervendrían Generoso y Antonio Méndez otros dos mecánicos importantes en la técnica de preparación de coches.

Pasada esta etapa, con seguridad la más brillante en cuanto a máquinas, Reverter barruntó la idea de un híbrido, al tener la afinada mecánica del Porsche perdido en el Rodicio, y la carrocería del Alpine que venía pilotando Pavón, que ya había pasado al equipo oficial de FASA-Renault. EL proyecto Alpine-Porsche terminó por ser una realidad, y el ALPINCHE comenzó a competir en las carreteras españolas, siendo en todo instante la "vedette", la admiración y el "as" de los triunfos sonados que el piloto orensano cosechaba. El ALPINCHE entró vencedor en numerosas metas, y entre ellas está la del Rías Bajas. Por cierto que la popularidad de esta montura llegó a extremos

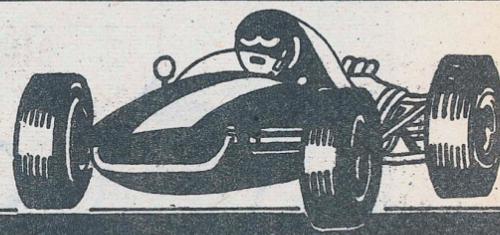
(Pasa a la página siguiente)

VAYA A SUS ANCHAS
EN CARRETERA
CON UNAS RUEDAS
RECAUCHUTADAS
POR UN
AUTENTICO
PROFESIONAL



MANUEL CONTIÑAS E HIJOS. S.A.

SAMUEL EIJAN, 6 TELF. 233920 ORENSE
FABRICA: ANTIGUA CARRETERA DE PONFERRADA TELFS. 221431-222980 ORENSE



REMEDIOS, 8
TELF. 223045
ORENSE

CHAPISTERIA
LOS REMEDIOS

RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE



(Viene de la página anterior)

de seguimiento de aficionados tales, que en cierta ocasión, en el Rías Bajas y en una de las pruebas nocturnas, habiéndose salido Reverter de la carretera, quedó atrapado en un prado muy húmedo, de manera que era imposible salirse de allí. En medio de la oscuridad aparecieron un numeroso grupo de aficionados orensanos que, cogiéndolo en vilo, enterrándose hasta la rodilla en el húmedo prado, pusieron en apenas unos minutos la máquina en la carretera. Reverter seguiría, tras el pequeño percance, y ganaría más tarde el Rally. Los aficionados, llenos de barro y salpicaduras, estarían al amanecer en esa llegada aplaudiendo al ídolo y satisfechos de que tal montura, "inventada" en Orense, alcanzara, una vez más el triunfo.

La historia del ALPINCHE sigue cuando pasa a confiárselo a Pavón, en una subida a Castro de Beiro, cuando el orensano había retornado de su experiencia en FASA-Renault, con la mala fortuna de un accidente en los entrenamientos que daña la máquina. Más adelante, es el propio Reverter el que sufre un despiste en otra prueba, y finalmente se lo confía a "Beny" que por tierras andaluzas acaba destruyéndolo en un tercer evento dentro de la mala racha. Allí concluyó la historia del coche más admirado de aquellos tiempos en toda la España automovilista. Hoy, sus "restos", reposan en Outariz.

Sigue la etapa de los BMW, pero ya confiados definitivamente a los olvícos "Beny" y Pío Alonso. Con ellos, Reverter alcanza un prestigio de preparador y director de equipo que lo parangonan con los "oficiales" de SEAT, que con Cañellas y Zanini lo ganan todo. Reverter y sus BMW con la única alternativa al dominio de SEAT, pero la fuerza de la "tela marinera" se impone, y el poderío del equipo oficial de la primera firma española en aquel entonces, es incontestable.

De los magníficos BMW pasa, tras una coyuntura comercial, a poner en manos de "Chumbo" los Ford Escort; y también comienza a verse el Ford-Fiesta compitiendo. "Beny" alcanza algunos éxitos importantes, y con las máquinas del "doctor" su palmarés y su propio prestigio toma auge hasta que se interesan por él sus antagonistas de SEAT, y lo fichan con un debut en Chipre con escasa fortuna, y una subsiguiente temporada en la que los nubarrones de la fusión y más tarde escisión SEAT-FIAT,

dejan claro que el equipo oficial desaparecerá; por otro lado, apenas si supone nada práctico de cara a la carrera del piloto vigués. Como en el caso de Pavón con FASA-Renault, todo se queda en una experiencia más.

Fuera de estas máquinas que siempre tuvo Reverter en Orense, el resto de los pilotos tuvieron también tres



"modas" muy definidas: la primera de los Simca 1.000 de Murias, de Castro, etc., en oposición a los SEAT-Coupé de Carballo-Posada, Estévez y Cachafeiro, por recordar algunos; más adelante, la de los Mini de Ventura, "Xeivalvo", Popeye, etc., y la última, de los SEAT 1430, 1600, 1800 y



2.000 que son los que hoy abundan en las metas de salida, pese a su claro desfase.

Lo que podríamos denominar el "grupo Cleherc", también ha jugado sus bazas en el tema de las máquinas, con algunos Alpine de diversas cilindradas, muy afinados y cuidados, hasta el buen Porsche que en la actualidad pilota



el segundo de los dos hermanos, con "Peitos" y Vila, los pilotos más capaces que tiene el automovilismo orensano hoy.

ORDEN PUBLICO

Los cimientos del prestigio del automovilismo orensano, de sus organizaciones, y sobre todo del Rally Internacional de Orense, como se ha ido relatando están repartidos en todas las facetas que condicionan este deporte, de tal manera, que no hay baches notables, o que no se destaca de forma notoria en esto y se flojea en lo otro, que es de lo que adolecen otros grupos organizadores. Pilotos, copilotos, mecánicos, comisarios deportivos, cronometadores, máquinas singulares, todo ello en conjunto, compone el protagonismo incontestable de Orense en este terreno, que al paso de los años se ha ido afirmando hasta hoy, que ya tenemos una perspectiva suficiente para, a la vez, afirmar que Estanislao Reverter Sequeiros aportó a Orense ideas, imaginación y singularidad en un esfuerzo por algo que ha ido dejando huella, y de lo que hoy nos podemos sentir satisfechos quienes en ello anduvimos, y andamos, y todos los orensanos en conjunto.

Pero también, a este sólido prestigio han contribuido otros hombres, por obligación sin duda, pero yendo más allá, muchas veces, de lo que esa obligación les imponía. Me estoy refiriendo a las fuerzas de Orden Público, a lo que antes era Policía Armada y hoy es Policía Nacional, a la Policía Urbana, y especialmente a la Guardia Civil. Unos en la ciudad y los otros en la carretera, fueron en todo momento piezas cruciales en el desarrollo y seguridad de los rallies, subida de montaña, y en general en todas las manifestaciones automovilísticas que se fueron organizando en estos últimos años.

Es, porque esto se lleva a cabo en las carreteras, la Guardia Civil la que más directamente interviene en la buena realización de los rallies de Orense. Tampoco podría explicar el porqué, conociendo como conozco todos los rallies de España, en Orense las cosas alcanzaban niveles de servicio tan perfectos; pues tan Guardia Civiles son los de aquí como los de cualquier otra provincia española. Y sin embargo, todos coincidían en felicitar los exactos despliegues y oportuna presencia de los hombres de la Benemérita de Orense. Y en este todos, me refiero más a quienes nos visitaban que a quienes estando aquí, donde vivimos, pecaríamos en esta valoración de exceso de amor por nuestras cosas. Pero no, es que hasta en esta faceta se hizo conocido el Rally Internacional de Orense entre los

(Pasa a la página siguiente)

a veces el hombre hace cosas así.

Citroën GSA

Consumo: 6'4 litros a 90 kms./h.



Cilindrada:	1.130 c.c.
Potencia:	56 C.V.
Velocidad:	153 Km/h.
En dos versiones:	Berlina y Break.

CONCESIONARIO OFICIAL PARA ORENSE:
JOSE CENDON E HIJOS, S.L.

Av. Zamora, s/n. Telf. 230700-Curros Enriquez, 13 Telf. 234016

CITROËN GSA

RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE



(Viene de la página anterior)

pilotos, mecánicos y periodistas que a correr aquí venían, y siguen viniendo.

Por eso, a las fuerzas de Orden Público, el Rally de Orense le debe este reconocimiento que ha sido patente desde el primer momento, aun a sabiendas de que, la única recompensa que de aquellos a quienes favorecen pueden esperar, es la satisfacción del deber cumplido.

MEDIOS INFORMATIVOS

Siguiendo en la historia, y volviendo a las dos épocas del automovilismo orensano, nos encontramos con una inicial, ya descrita, en la que los medios informativos dedicaban a Reverter dos, o a lo sumo tres entrevistas al año, casi siempre con motivo de la preparación del Rally de Montecarlo. En el área deportiva, a lo más que se llegaba era a "especializarse" en fútbol. Un poco monótono en

nuestra ciudad, porque de ahí no se salían, y ni siquiera teníamos como en otras, la alternativa de los toros...

En la segunda época y después del primer Rally de Orense, comienza a notarse una labor de apoyo a esta actividad, y es "La Región" el primer diario de Galicia, y

uno de los primeros de España, que le dedica al automóvil una página semanal, amén de proporcionar información directa de la mayoría de los rallys nacionales, especialmente en los que hay participación orensana. Esta es otra de las bazas que se jugaron en el tiempo, y que hoy da el fruto de una afición masiva. El esfuerzo de preparar los coches, de acudir a las pruebas, de hacer buenos papeles, se ve arropado por los medios informativos locales, que cuentan las hazafías, las aventuras y las desventuras de los protagonistas.

Y si "La Región" es el primer diario regional y de los primeros de España que se ocupa de forma directa del motor en sus páginas, también, años más tarde, es a través de las emisoras de Orense, donde se lleva a cabo un programa especial de seguimiento del Rally, primero en su género y novedad absoluta en toda España. La idea del programa de seguimiento se va retocando en años sucesivos, y se llega a cotas impensadas en cuanto a la versatilidad, la rapidez informativa, y la capacidad y despliegue de medios que se ponen al servicio de la retransmisión del rally. En esto tienen mucho que ver los radioaficionados de Orense, también volcados en pro de que el nombre de nuestra provincia se mantenga en alto.

En otras provincias cercanas, los despliegues informativos están alcanzando buenos niveles. También allí se han percatado de la importancia, de la seguridad, de la repercusión económica que el deporte del motor conlleva, y también se intenta el seguimiento de los rallyes en programas especiales; pero como ya queda dicho al principio, lo hacen al estilo "japonés", o sea: vienen detrás y han de



copiar. Porque esta ha sido siempre nuestra ventaja, que hemos empezado antes, poniendo la imaginación y buscando la singularidad de poner en marcha cosas que no fueran ya "pan comido" en otras provincias. Ahí seguimos, arriba, en Orense, porque a nuestro automovilismo lo apoyamos, pero también lo criticamos y censuramos. Nunca el "botafumeiro", el jabón, la alianza gratuita se utilizó por las buenas, sino dando el oportuno calor y narrando el oportuno triunfo. Por eso hay credibilidad y al mismo tiempo y por parte de quienes organizan, rigor y seriedad. O se acercan a esa meta en todo lo que pueden, porque la perfección es una utopía.

Como bien decía aquel, cuando en alguna parte intentaban copiar a las emisoras orensanas en el asunto de la retransmisión del rally, y el programa no discurría por los cauces de eficacia, de originalidad y de información previstos, "el que quiera saber, que vaya a Salamanca..." pero si ha de ser de automovilismo, a Orense.



Instalaciones de parabrisas,
enmasillados, espejos retrovisores,
recambios de escobillas.
Y TODO LO RELACIONADO CON LOS
CRISTALES DEL AUTOMOVIL.

Avda. Santiago, 47. Tfno. 214857

Orense

nocher Publicidad



Taller Mecánico RUA

Reparaciones en general
de toda clase de turismos

Ctra. de la Granja, 38 - Sotano telf. 230298

nocher Publicidad

EL VISA EN LA COMPETICION



COCHES, RALLYES Y OTRAS HISTORIAS COTIDIANAS

Con motivo de la celebración de esta edición del rally, resulta curioso y hasta divertido reflexionar, sin entrar en grandes análisis por supuesto, sobre el papel que ha jugado el automóvil a lo largo de nuestras vidas. Cuando surgió el invento de la primera sensación que tuvieron los habitantes de las zonas más desarrolladas del planeta fue la de incredulidad ante el invento; el que más y el que menos se agachaba para descubrir donde se escondían los caballos y las explicaciones sobre los caballos de vapor no convencían a nadie y es que este como todos los inventos tuvo un cierto carácter mágico.

En la época de entre-guerras el coche empezó a perder todo su encanto primitivo, comenzaron a ganar velocidad y ya era difícil alcanzarlos a pie, no obstante la máquina de cuatro ruedas continuaba siendo inaccesible para la mayoría de la población y los niños encontraban divertido el subirse a la caja del camión para darse una pequeña vueltecita.

EL SEISCIENTOS

En Europa la época buena para el automóvil fue la década de los cincuenta durante la cual se convirtió en el vehículo más popular al que ya no era tan difícil acceder. En España fue el seiscientos el que cambió el panorama a comienzos de los sesenta, siendo el artífice fundamental del desarrollo del nivel de vida y junto con la lavadora una de las bazas fundamentales de la propaganda del antiguo régimen. La clase media tuvo acceso al coche, pero todavía podía considerarse como un pequeño lujo y de hecho la compra del vehículo era un auténtico acontecimiento social, se enseñaba a todos los vecinos, se hacían fiestas conmemorativas y por la noche se enfundaba en plástico para resguardarlo del agua, el viento y la envidia del vecino. Tener coche todavía era un logro social y había quién lo compraba únicamente para guardarlo en el garage, como demostración de que él no era menos y también tenía dinero para comprarlo.

Con el sistema de ventas a plazos el automóvil se popularizó definitivamente y dejó de ser un lujo y un signo de ostentación social para pasar a ser una necesidad. Con

O como el coche transformó nuestras vidas

Se acuerdan ustedes de aquellos locos que con sus viejos cacharros empezaban a invadir las carreteras a comienzos de siglo ante la sorpresa y estupefacción de transeúntes y campesinos que abandonaban sus ocupaciones y corrían despavoridos nada más oír el ruido del bugatti, para poder observar a la máquina y a sus ocupantes. Después vinieron las películas en las que el coche era una de las estrellas principales sin necesidad de estar agrupado en el Sindicato de actores. Más tarde vino, todo lo que ustedes saben: los utilitarios, la lucha por el coche mejor, los rallys, la fórmula 1, y ahora, la última moda norteamericana, las carreras de camiones.

este cambio llegaron los atascos, la falta de aparcamiento, el convencimiento de que las ciudades no habían sido construidas pensando en el automóvil y toda una secuela de problemas de los que el más trágico es el de los accidentes de circulación. Tras el auge, en estos momentos nos encontramos en una etapa de receso y son cada vez más los que abandonan el coche para utilizar los medios de transporte co-

lectivo, la bicicleta empieza a hacer su aparición en las ciudades más desarrolladas económicamente y el coche y sus usuarios sufren ataques despiadados de determinados sectores de la población. Que si contaminan. Que si agotan los recursos energéticos, etc., etc.

LOS RALLYS

En esta situación nos encontramos con que las

grandes carreras de Fórmula 1 provocan una gran expectación, mueven miles de millones de pesetas y levantan fuertes polémicas en los medios de comunicación. Junto a estas pruebas todavía continúan teniendo un fuerte arraigo los rallys y las pruebas de resistencia cuya historia es prácticamente paralela a la del automóvil.

La popularidad de los rallys se debe fundamentalmente a que no prima tanto el derroche de medios económicos como la

capacidad de dominio de la máquina para hacer las transformaciones necesarias y sobre todo, lo más importante, la habilidad del conductor. En las

competiciones de este tipo nadie se encuentra distante de los participantes, se da una proximidad que se manifiesta en un doble sentido las máquinas no son tan inaccesibles como en el caso de las competiciones de fórmula y de otra



parte los conductores no van acompañados de toda esa parafernalia con que se rodean los grandes ases del volante.

El Rally de Orense ha sido siempre uno de los acontecimientos deportivos que mayor expectación levantan y es que en él nada es falso, lo único

que se pone a prueba son los conocimientos mecánicos y la capacidad de

dominio del vehículo, lo cual siempre ha atraído a los espectadores que disfrutan comprobando las habilidades y la capacidad de asumir el riesgo de los participantes.

EL NACIMIENTO DE SAUERMAN COMPETICION

Después de varias temporadas en que la empresa ha estado integrada de forma total en el deporte automovilístico, se llegó el año pasado a la decisión de preparar a grupo 2 un vehículo propio de la firma, así como a la asunción total de los presupuestos deportivos de Medardo Pérez, el piloto oficial de Walther Sauerman, S.A.

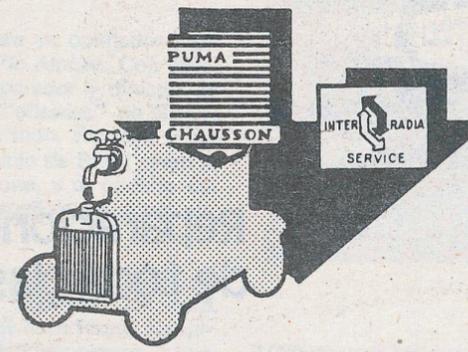
Lógicamente, y en la línea de todos los equipos oficiales, se tenía que imponer también la creación de un equipo propio que pudiese contar con la posibilidad de una autonomía total a la hora de enfrentarse con la compleja burocracia que siempre comporta el complejo entramado de la actividad deportiva. Por otra parte, el planteamiento de un programa amplio, basado fundamentalmente en actuaciones fuera de la provincia, requiere un organigrama a nivel de Jefe de Equipo, Asistencias Técnicas, Piloto y Copiloto, vehículo de carrera, vehículo para entrenar, coches de asistencia, dotación de repuestos, etc.,

así como el apartado de relaciones públicas con posibles patrocinadores, organizadores, etc.

Sauerman Competición nace, pues, como una total necesidad dentro de la evolución deportiva-comercial publicitaria que impone la forma actual de hacer automovilismo a un determinado nivel, para integrarse con la debida fuerza en el campo deportivo y hacer que se cumplan los objetivos con amplitud y seriedad.

Sauerman Competición no se va a limitar al pleno apoyo de su piloto Medardo Pérez, sino que siendo consciente de que el deporte ha de evolucionar en un nivel colectivo, prestará ayuda a una serie de pilotos, bien de carácter modesto, bien en base a una juventud, que, en ambos casos, pueden ser el día de mañana la base que garantice la continuidad de Sauerman Competición en el deporte automovilístico; es el caso de María del Pino Peña, Francisco Gómez, Ramón Davila y José Rodríguez.

servicio oficial radiadores



RADIADORES PARA TODA CLASE DE AUTOMOVILES

INSTALACIONES DE AGUA Y GAS ELECTRODOMESTICOS

TALLERES Y OFICINAS:
Avenida de Buenos Aires, 87

☎ 22 44 83
ORENSE

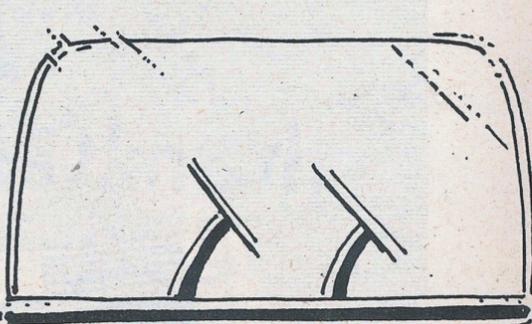
Amadeo Vaneola



Talleres

Rantur

RIO SIL, 32 (EL PUENTE)-TELF. 214472-ORENSE



Reparación de automóviles

servicio VOLVO

AUTOMOVILISMO

CARLOS PIÑEIRO AL FRENTE DEL RALLYE DE ORENSE, AL FINAL DE LA PRIMERA ETAPA

BENY FERNANDEZ ABANDONO EN GANCEIROS, TRAS UNA SALIDA DE CARRETERA

ORENSE.— (De nuestra Redacción).

El coruñés Carlos Piñeiro marcha al frente del Rallye de Orense al finalizar la primera etapa.

La prueba se inició a las cuatro de la tarde de ayer, en el parque cerrado ubicado por primera vez en el polígono de Las Lagunas, a fin de que estuviese más a mano de cara a los espectadores.

Mucho ambiente durante toda la mañana de ayer, para presenciar las verificaciones y demás trámites previos al rallye.

Por la tarde, a la hora de la salida, el gentío era impresionante, procediendo a dar la salida el alcalde de la ciudad José Luis López Iglesias.

Si en la línea de salida se había acumulado gran cantidad de público, la ruta a Celanova era un auténtico hervidero de coches, que se dirigían a la zona de Bande-Lobera para presenciar el "lazo" que allí hace el rallye con sus dos pasadas por las pruebas Puente Linares, Ganceiros y Furriolo.

RETIRADA DE BENY

El dominio inicial fue del Porsche del coruñés Piñeiro ya que a las primeras de cambio, Beny Fernández tuvo algunas dificultades, obligándole a una conducción un tan-

to arriesgada que le motivó una salida de carretera cerca de Lobera, en la que perdió diez largos minutos y que pese a seguir en carrera, llegada la prueba de Ganceiros se salió de nuevo y abandonaba definitivamente.

Mientras tanto, Peitos perdía algunos segundos con respecto a Piñeiro y el francés Etchebers, con dificultades en el cable del acelerador, se veía relegado a una posición secundaria, lo mismo que Cleher II.

REDACCION DE ETCHEBERS

En las tres últimas pruebas de la primera etapa, Etchebers imprime un fuerte ritmo a su Porsche, recuperando la segunda posición y terminando esta primera etapa a sólo tres segundos de Piñeiro. Y con siete segundos de ventaja sobre Peitos, lo que hace presumir que en esta etapa nocturna, que daría comienzo a las doce de la noche, la pugna entre los dos Porsches de cabeza, iba a ser titánica, deparando un espectáculo impresionante a los miles de seguidores que sin duda estarían en la carretera presenciando la prueba.

En este duelo, hay que contar con Peitos, cuya conducción durante la noche puede igualar las

prestaciones de su Ford con la poderosa caballería de las máquinas de Piñeiro y Etchebers.

(Pasa a la página siguiente)

Pigleias Polo

AUTO-REPARACIONES

- * Reparaciones en general.
- * Servicio de gruas.
- * Colocación de enganches para remolques y caravanas.
- * Hacemos remolques de todo tipo.

Avda. Santiago .C/ Río Arenteiro. 1 y 3. tlf. 213188 ORENSE

CONFIE SU VEHICULO A UNAS MANOS EXPERTAS



AHORRE MUCHO DINERO INSTALANDO

EN EL DISTRIBUIDOR OFICIAL PARA ORENSE, EL EQUIPO DE GAS HOLANDES LANDI DEN HARTOG BV.



Tras deshojar la margarita de si voy o no voy, "Rizos" presentó los nuevos Visa del equipo oficial Citroën que tras marcar algunos detalles se vió obligado a abandonar.

INSTALADOR OFICIAL DE SERVO-FRENO **autoplas**

TALLER MECANICO QUINTELA

CARRERO BLANCO, 7 (Frente Estación). Telf. 211953 ORENSE



NO LO DEJE
PARA
ULTIMA HORA

Los buenos aires de electrokarts

Somos especialistas
en aire acondicionado

CARRETERA DE VIGO, 20 TELFS. 213963 - 215445
PUENTE - ORENSE



Cleher II llegó al parque cerrado, con problemas mecánicos partiendo de cara a la segunda etapa, tras solucionar algunos de ellos. — (Foto Reza).



Etchebers realizó una primera etapa con muchos problemas manteniéndose en segundo lugar, tras una remontada en las últimas pruebas. — (Foto Reza).

CARLOS PIÑEIRO...

(Viene de la página anterior)

INCIDENTE EN LA LLEGADA

La llegada al parque cerrado de final de la primera etapa, provocó un atasco importante en los cruces de Curros Enríquez con Capitán Cortés, bien resuelto por la policía municipal, siempre atenta a este tipo de incidencias, si bien finalmente hubo que anular este control de llegada, donde el Porsche de Cleher II entró con 27 minutos de retraso aprovechando el inicial desconcierto de la llegada y beneficiándose de una reparación de urgencia de cara a iniciar la segunda etapa, con una mayor seguridad en la mecánica de su coche.

OTROS DETALLES

Es de señalar la actuación que al final de esta primera etapa va desarrollando el orensano Vila, en la undécima posición a tan sólo dos segundos del Talbot Rally 3 del olívico Barbazán. Así como José Luis Paradela, que figura en la décimo-segunda posición.

También el carballinés Novoa, en décimo tercera posición, con un Seat 124-2.000. Y otro de los orensanos populares. Antonio Freire, que ocupa

la decimoctava posición con XR 2.

BIEN CONTROLADO

Al final de esa primera etapa era de destacar la normalidad en el control y desarrollo del rallye, salvo el incidente de la llegada, en el que quedan solamente treinta y siete coches después de la dura fase inicial.

De los sesenta coches inscritos tomaron la salida cuarenta y dos.

EL DUELO

Esta prueba tenía previsto un duelo de entrada entre Etchebers y Beny Fernández. El primero tuvo problemas con su acelerador en los primeros tramos cronometrados, y el segundo, abandonaba en Ganceiros, lo que provocaba un duelo por el primer lugar entre los gallegos Piñeiro y Peitos, cuyas diferencias en los tramos cronometrados eran mínimas.

Un duelo que se ha venido celebrando a lo largo de la temporada en las pruebas gallegas, aunque la recuperación de Etchebers, que ve las posibilidades de ganar otra vez esta prueba, le da una emoción indescriptible, puesto que en estos momentos, tan sólo diez segundos separan a los tres implicados.

GRUAS CORTES

AL SERVICIO DE LA INDUSTRIA Y EL TRANSPORTE
TELEFONOS: 224444 - 224440 - PARTICULAR: 224155
AVENIDA DE ZAMORA, 171-B - ORENSE



GRUAS TELESCÓPICAS DE 10 A 72 M.
GRUAS DE 1.500 A 100 TM.
CAMIONES-GRUAS AUTOCARGABLES, DE 1.500 A 6 TM.
GONDOLAS PARA TRANSPORTES ESPECIALES
GRUAS DE ARRASTRE

EXPERIENCIA Y RESPONSABILIDAD: NUESTRA GARANTIA

***** XV RALLYE INTERNACIONAL DE ORENSE *****

*****CLASIFICACION GENERAL PROVISIONAL PRIMERA ETAPA*****				*****		*****		*****									
PUES	P	A	R	T	I	C	I	P	A	N	T	E	PUNTAJ.	PENALI	TOTAL	LICEN.	DIFEREN
-TO	NRO.	CONCURSANTE	E	Q	U	I	P	O	V	E	H	I	SEGUNDOS	ZACION	INVERT.	N.O.	AL PRIM
1	7	ESC. LA CORUNA	C.	P.	I.	N.	E.	C.	O.	R.	O.	Z.	2.038	0-33-58		1	
2	2	R. A. C. V. NAVARRO	M.	E.	T.	C.	H.	E.	B.	E.	R.	S.	2.041	0-34-01			-00-03
3	3	NITON'S COMP.	"P.	E.	I.	T.	O.	S.	"	F.	R.	A.	2.048	0-34-08		2	-00-10
4	5	SAUERMANN COMP.	M.	E.	D.	A.	R.	D.	A.	R.	O.		2.086	0-34-46			-00-48
5	4	COLCHON CLEHERC	"C.	L.	E.	H.	E.	R.	C.	"	M.	A.	2.146	0-35-46		3	-01-48
6	11	ESC. LA CORUNA	L.	B.	A.	R.	R.	I.	O.	-	J.	C.	2.178	0-36-18		4	-02-20
7	16	ESC. RIAS BAJAS	J.	P.	C.	A.	R.	R.	E.	R.	A.		2.193	0-36-33		5	-02-35
8	6	ROTHMANS R. TEAM	P.	D.	E.	S.	O.	U.	S.	A.	-	P.	2.200	0-36-40			-02-42
9	19	ESC. FERROL	C.	P.	A.	R.	D.	O.	-	F.	V.		2.308	0-38-28		6	-04-30
10	27	CEFER. BARBAZAN	C.	B.	A.	R.	Z.	A.	N.		G.	P.	2.324	0-38-44		7	-04-46
11	26	ESC. ORENSE	"V.	I.	L.	A."	-	C.	R.	O.	D.	R.	2.326	0-38-46		8	-04-48
12	17	NITON'S COMP.	J.	L.	A.	L.	V.	A.	R.	E.	-	V.	2.342	0-39-02		9	-05-04
13	21	ESC. CARBALLINO	G.	N.	O.	V.	A.	-	X.	X.			2.346	0-39-06		10	-05-08
14	28	E. COSTA LIXAA	E.	C.	O.	S.	T.	A.	-	X.	X.		2.348	0-39-08		11	-05-10
15	43	PABLO PAREDES	P.	P.	A.	R.	E.	D.	E.	-	C.	O.	2.368	0-39-28			-05-30
16	41	R. A. C. C.	J.	M.	A.	S.	D.	E.	-	D.	G.		2.369	0-39-29			-05-31
17	40	CONC. FORD ASTUR	J.	P.	I.	N.	-	P.	J.	R.			2.384	0-39-44			-05-46
18	39	ESC. ORENSE	A.	F.	R.	E.	-	C.	A.				2.415	0-40-15		12	-06-17
19	46	ESC. RIAS BAJAS	C.	A.	L.	V.	A.	R.	E.	-	P.		2.418	0-40-18		13	-06-20
20	38	MANUEL HERNANDO	C.	A.	R.	G.	E.	N.	T.	A.	-	M.	2.422	0-40-22			-06-24
21	45	ESC. ORENSE	J.	M.	R.	O.	D.	R.	I.	G.	-	X.	2.427	0-40-27		14	-06-29
22	33	ESC. CARBALLINO	J.	M.	M.	A.	G.	D.	A.	L.	E.	-	2.472	0-41-12		15	-07-14
23	34	ESC. RIAS BAJAS	A.	R.	G.	U.	E.	Z.	-	J.	C.		2.472	0-41-12		16	-07-14
24	42	J. TREVIN CONDE	J.	T.	R.	E.	V.	I.	N.	-	R.		2.476	0-41-16		17	-07-18
25	49	ESC. ORENSE	G.	R.	O.	D.	R.	I.	G.	-	J.		2.513	0-41-53		18	-07-55
26	44	ESC. RIAS BAJAS	J.	D.	O.	V.	-	M.	L.	G.			2.532	0-42-12		19	-08-14
27	37	C. GONZALEZ	C.	G.	O.	N.	Z.	A.	L.	E.	-	X.	2.560	0-42-40			-08-42
28	48	ESC. CARBALLINO	A.	G.	A.	L.	L.	A.	R.	D.	-	Z.	2.573	0-42-53		20	-08-55
29	36	ESC. ORENSE	F.	C.	I.	D.	-	R.	N.	I.	E.	T.	2.588	0-43-08		21	-09-10
30	50	J. COLLIN CAMACH	J.	C.	O.	L.	L.	I.	N.	-	F.		2.620	0-43-40			-09-42
31	52	J. M. GINES	J.	M.	G.	I.	N.	E.	S.	-	J.		2.673	0-44-33		22	-10-35
32	51	ESC. LA CORUNA	M.	C.	A.	R.	A.	M.	E.	S.	-	F.	2.675	0-44-35		23	-10-37
33	55	BORJA MORATAL	A.	M.	A.	L.	L.	A.	G.	R.	A.	-	2.677	0-44-37			-10-39
34	53	J. LUIS MARUGAN	J.	M.	A.	R.	U.	G.	A.	N.	-	C.	2.684	0-44-44			-10-46
35	56	IRENE GONZALEZ	A.	S.	A.	N.	C.	H.	E.	-	F.		2.740	0-45-40			-11-42
36	53	CELSO PALACIOS	C.	P.	A.	L.	A.	C.	I.	O.	S.	-	2.786	0-46-26	60		-12-28
37	61	ESC. ORENSE	L.	P.	A.	S.	C.	A.	L.	-	M.		2.791	0-46-31	60		-12-33



Mucho ambiente en las salidas de las pruebas y a lo largo de todo el rallye. Los cronometradores, comisarios deportivos y fuerzas de orden público montaron un perfecto dispositivo de control y seguridad.



El canario Medardo con su BMW llevó a cabo una buena primera etapa, pese a su desconocimiento del rallye.- (Foto Reza).

Todos los días
a las 10.30
en su quiosco

LEA MAS,
ES MEJOR

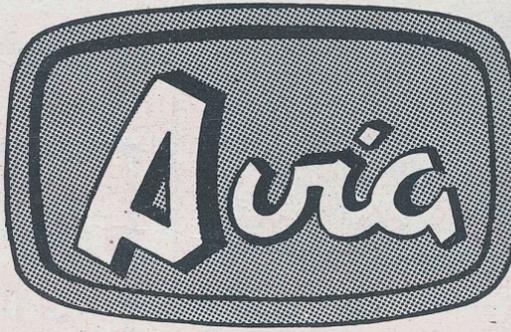
EL PAIS
Primer diario del país

ABRE TU CORAZON A UN NIÑO

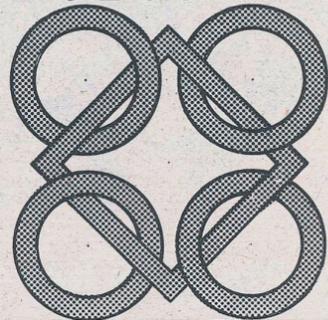
ASOCIACION
Unicef
ORENSE
Antiguo Hospital - Las Lagunas

TALLERES MECANICOS
MOTOR Y AUTO S.L.

SERVICIO
OFICIAL
DE



PERKINS



nocher Publicidad

BANCO DE PRUEBAS DE INYECCION. MAQUINA ELECTRICA DE DAR FLECHA
A BALLESTAS Y HACER OJOS DE MAESTRAS. GRUAS
ZONA INDUSTRIAL-XEIXALVO TELFS. 230073-235436 ORENSE

inmobiliaria y construcciones

DOCABO

*** construimos viviendas
al alcance de todos**

*** oficinas**

*** locales comerciales**

*** plazas de garaje**

nacher Publicidad

INMOBILIARIA Y CONSTRUCCIONES

DOCABO

OFICINAS: HABANA, 32 ENTREPLANTA Y CONCEJO, 12-TELF5.216380- 236052

ORENSE