


"LOS ARGENTINOS MANEJAMOS BIEN, PERO NO NOS RESPETAMOS".

Gastón Mazzacane, Piloto de Top Race

A photograph of Gastón Mazzacane, a professional racing driver, standing in a garage. He is wearing a plaid shirt and jeans, with his arms crossed. To his left is a blue and white open-wheel race car with 'MONZA' and 'Pampas' branding. To his right is a blue and white touring car with 'REINO', 'MAGNETI MARELLI', 'Scorpio', and 'MONZA AUTOTECHNIK' branding. The garage floor is blue and yellow, and there are various tools and equipment visible in the background.

Hizo la mayor parte de su carrera en Europa, pasó por la Fórmula 1 y ahora corre en Top Race. Gastón Mazzacane tiene mucha experiencia para sus 30 años. En una entrevista nos habló del automovilismo argentino, su pasión por los fierros y la seguridad.

Nos recibió en el taller donde prepara su auto de Top Race. Allí le da rienda suelta a sus sueños y pasa gran parte del día. Gastón Mazzacane es platense, pero ahora vive en Puerto Madero con su mujer a la espera de su primer hijo que llegará en febrero próximo. Su pasión por los autos se nota a simple vista, en cada frase, a cada paso. Se lo ve feliz, contento con el presente, pero sin olvidar un pasado que tuvo sinsabores.

CT: ¿Cuándo decidiste que ibas a ser piloto?

GM: De chico cuando iba de vacaciones pasaba más tiempo en las pistas de alquiler de kartings que en la playa. Además acompañaba a mi papá a las carreras porque él fue copiloto, se hizo su auto en el TC y tenía su propio equipo. Siempre estuvo vinculado con la ACTC, y recibí toda esa pasión.

CT: ¿Qué sensación te produce correr?

GM: Placer. En su momento yo necesitaba estar arriba de un auto de carrera, con la adrenalina de correrle al otro y de ganarle, de querer ser el mejor. Hoy lo analizo de otra

forma, especulo mucho más. Es diferente, hay mayor responsabilidad, lo tomo como un trabajo, pero no se pierde la pasión. Aunque a veces sentís que querés dejarlo.

CT: ¿Por qué te pasa por la cabeza dejar de correr?

GM: Me ha pasado por malos resultados, por no encontrarle la vuelta, por reconocer que tengo límites. Siempre me pregunto: ¿por qué hay carreras que me va muy bien y otras mal?, ¿por qué no tengo consistencia?, ¿por qué no gano?, ¿por qué no logro manejar el mejor auto? Hay un montón de cosas que ponés en la balanza y entonces pensás en dejar.

"No planifiqué nunca mi carrera deportiva para la Fórmula 1, ni tampoco tenía escuela en Argentina para llegar. Fue surgiendo la posibilidad de quedarme y no arrugué".



MAYOR PROTECCIÓN

El accidente y posterior muerte del piloto Julián Alfaro repercutió muy fuerte en el Top Race y en todo el automovilismo argentino. Hubo un gran replanteo sobre la seguridad que le ofrecen estos potentes autos a los competidores. En la categoría se tomaron medidas rápidamente. Mientras realizábamos la entrevista con Gastón Mazzacane pudimos observar como sus mecánicos estaban colocando una plancha de 9 milímetros de espesor, hecha en una aleación de aluminio, a lo largo del lado izquierdo del conductor. La intención es que el piloto esté más protegido ante los impactos laterales, que siempre son los más peligrosos tanto en ruta como en calle, por las lesiones que pueden llegar a producirse.



Plancha de aluminio para proteger al piloto ante un impacto lateral.

SEÑAS PARTICULARES

Lugar y fecha de nacimiento: *La Plata, 08/05/75.*
Altura: *1,73 m.* Peso: *69 kg.*
Categorías donde corrió: *Fórmula 3 Sudamericana, Fórmula 2000 Italiana, Fórmula 1, Sport Prototipo, Fórmula 3000 Internacional, Indy Racing League, Champ Car, Top Race.*
Títulos: *Campeón F2000 Italiana.*
Mejor ubicación en Fórmula 1: *8° puesto.*

CT: ¿Y le encontraste respuestas a esos interrogantes?

GM: Muchas sí, otras no. Por lo general, las respuestas que no encontrás es porque no querés; terminan siendo excusas. Antes los pilotos marcaban más diferencias, hoy te va como te va según el auto que tenés.

CT: ¿Hoy tenés ganas de correr?

GM: Yo necesito correr, es mi trabajo, mi pasión. Si estuviera fuera de este ambiente entraría en un pozo depresivo. Me sigue gustando muchísimo el armado, estar detrás del equipo. Hoy estoy bien porque siento que me valoran, me proponen cosas, les gusta Mazzacane como piloto.

CT: ¿Por qué crees que llegaste a Fórmula 1?

GM: Mi carrera deportiva es extraña porque yo voy a Europa a probar cosas nuevas. No sabía si iba a estar un año, dos o tres. No planifiqué nunca mi carrera deportiva para la Fórmula 1, ni tampoco tenía escuela en Argentina para llegar. Fue surgiendo la posibilidad de quedarme y no arrugué. No puse nunca marcha atrás. Me ayudó mucho mi familia, mi padre fue mi sostén. Mis dos primeros años en F3000 fueron duros. A fines de 1998 yo quería seguir en Estados Unidos, pero ahí surge la posibilidad de estar como tester en la escudería Minardi y como tercer piloto. Sabía que la función de tester era mínima, pero yo me jugaba parte de la titularidad para el año 2000. Si me iba bien en esa serie de kilómetros de pruebas que tenía pactado, me ganaría el lugar. Se trabajó bien, y aposté todo en la Fórmula 1. La posibilidad se dio por conveniencias comerciales, se necesitaba un piloto argentino porque estaban por perder la televisación y la fecha de Buenos Aires. Además Tuero se había bajado, y entonces me probaron a mí.

CT: ¿Qué enseñanzas te dejó la Fórmula 1?

GM: Ahí pasé a ser una persona mucho más fría, más calculadora. No sé si eso es conveniente o no, pero en ese momento tenés que estar aislado de un montón de cosas y lo aprendí. Trabajé en función del equipo y aprendí muchísimo en lo técnico porque se trabaja con desarrollo constantemente.

Cómodo con la actualidad

A pesar de su experiencia internacional no era un piloto conocido por el ambiente local del automovilismo y por los argentinos. Desde que volvió al país y se insertó en el Top Race recibió el reconocimiento que tanto esperaba. Por eso disfruta este presente.



CT: ¿Cómo ves a tu carrera actual?

GM: Con la actualidad me siento muy cómodo pero no con el pasado porque me faltó un poquito más. Hablo de mi paso por la Fórmula 1. Las críticas se superan pero yo sé que me faltaron meses para poder instalarme y estar con posibilidades de tener regularidad. Un boicot me dejó de un día para el otro fuera del circo. Me faltó tiempo para demostrar más.

CT: ¿Te quedaste sin revancha?

GM: En el 2002 tuve la chance de volver en un equipo que se llamaba Fénix Gran Prix, que tenía la licencia del equipo Prost. Me habían contratado a mí y a Tarso Marques. Fuimos a la presentación en Malasia, pero hubo un juicio en el medio, y nos dejó sin nada.

CT: ¿Cómo vez al automovilismo local?

GM: Tiene mucho potencial, mucha pasión, pero falta dinero. Hay gente que trabaja con una técnica muy seria, hay kamikazes que hacen cosas raras, pero el nivel es muy bueno. Se utilizan elementos que son obsoletos en cualquier parte del mundo, pero acá se los trabaja, se los elabora y se consiguen buenos resultados.

CT: ¿Es inseguro?

GM: No. Yo creo que se está corriendo con reglas claras de seguridad. Haría más hincapié en trabajar por mejorar la seguridad de las pistas de los autódromos de la Argentina que de los vehículos, porque los autos están manteniendo una estructura de seguridad al límite.

CT: ¿Qué aspectos habrían que mejorar en los circuitos?

GM: Mejorar trazados y vías de escape. La cama de leca está siendo sustituida por asfalto en todo el mundo, porque tiende a frenarte completamente, a parar al auto. Sin embargo, dependiendo de cómo entre el auto a la cama, puede volcar. La tendencia es usar asfalto como vía de escape porque permite recuperar el auto, a lo sumo te quedarán las gomas cuadradas. Esto no es fácil hacerlo en Argentina por el valor del asfalto. Acá cuesta mucho hacer una pista en serio.

de Ajó, como el que tuve yo en San Juan. Estas son advertencias para trabajar en el estado de los autos, de las pistas, en la indumentaria personal de cada piloto. Tiene que haber control de todo eso.

CT: ¿Tuviste miedo alguna vez en una pista?

GM: Sí, cuando tuve algunos accidentes fuertes. En el momento que te pegás no sentís miedo, sino cuando ves la imagen y te das cuenta que te podrías haber matado.

CT: ¿En la calle cómo manejas?

GM: En la calle voy tranquilo, ando rápido en la autopista porque te da la posibilidad de hacerlo.

CT: ¿Cómo ves al tránsito argentino?

GM: Es desastroso porque no hay respeto, y eso no significa que manejen mal. Cada uno está en lo suyo y no le importa nada del otro; nadie respeta los carriles. Hay que tomar consciencia de que hay que respetarse. Los argentinos manejamos bien, pero no nos respetamos.

CT: ¿Te gusta tu nuevo rol en televisión?

GM: Participo como test driver en la sección de pruebas del programa CX y me gusta mucho. Es algo extra abocado a lo mío.

CT: ¿De los autos que probaste cuáles te parecen los más seguros?

GM: BMW, Audi y Mercedes Benz son autos que están un paso más adelante en seguridad. En distribución de pesos trabajan de otra forma. La sensibilidad que te da manejar este tipo de vehículos brinda seguridad. Las berlinas de esas marcas son muy seguras y confortables. Hoy el airbag funciona bien tanto en un auto chico como en uno grande, pero lo importante es su forma de accionamiento y su eficacia.

Pablo Olivieri
crashtest-revista@cesvi.com.ar

CT: ¿Los pilotos toman consciencia de la importancia de la seguridad?

GM: Son cada vez más conscientes porque en Argentina se está corriendo con autos que van cada vez más rápido. Lamentablemente hay accidentes como el de Alfaro en Mar

