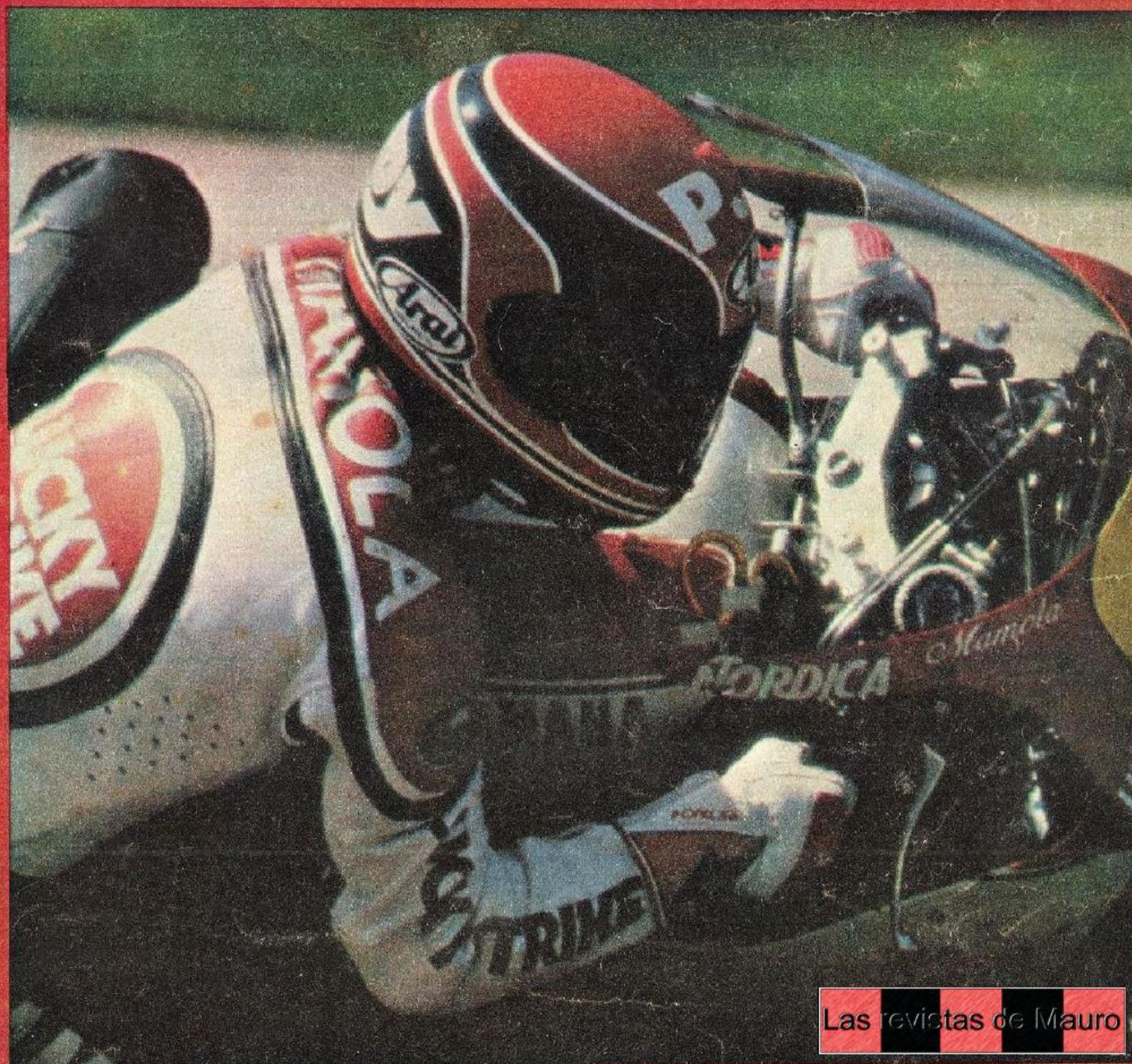


TODO ESPAÑA F.1
CON LOS ARGENTINOS POR EL MUNDO

CORSA

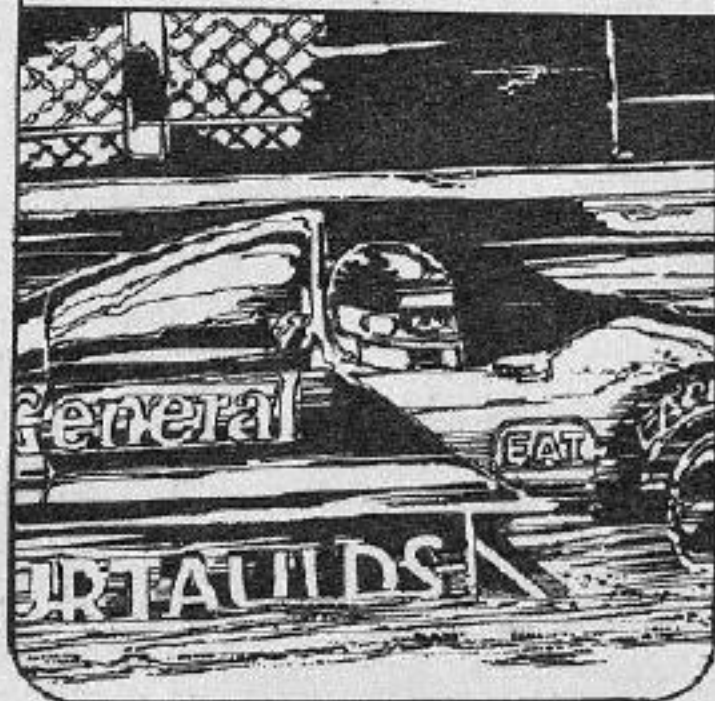


Las revistas de Mauro

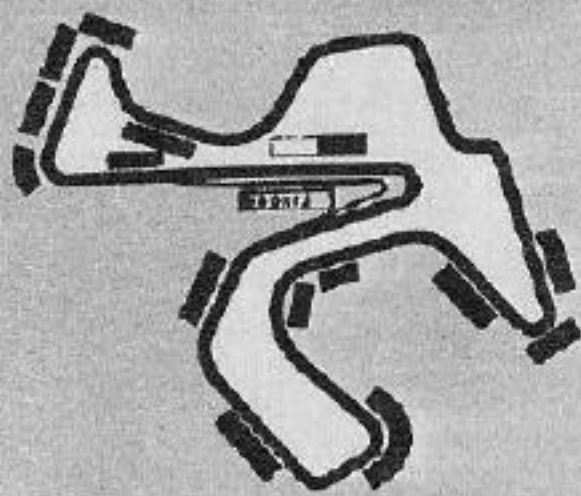
Nº 1103 del 30 de septiembre al 5 de octubre de 1967 - Argentina - A 5.

GUIA TOTAL
COMO VIENE EL FRENETICO "CONTINENTAL CIRCUS"
PELIGRO SUPREMO

Grand Prix de
ESPAÑA



...Ni tampoco Prost, que salió segundo, ni Senna, que sólo al final resignó posiciones luego de haber provocado un "embotellamiento" espectacular en el tercer puesto, que hizo recordar al de Villeneuve por el triunfo en 1981... La cuestión es que Piquet —por una vez infortunado y en gran medida— debió contentarse con un cuarto lugar... que debió ser el de escolta, superado a la postre también por un metódico Johansson. Las Ferrari, de nuevo en el "tema", pero inusualmente frágiles.

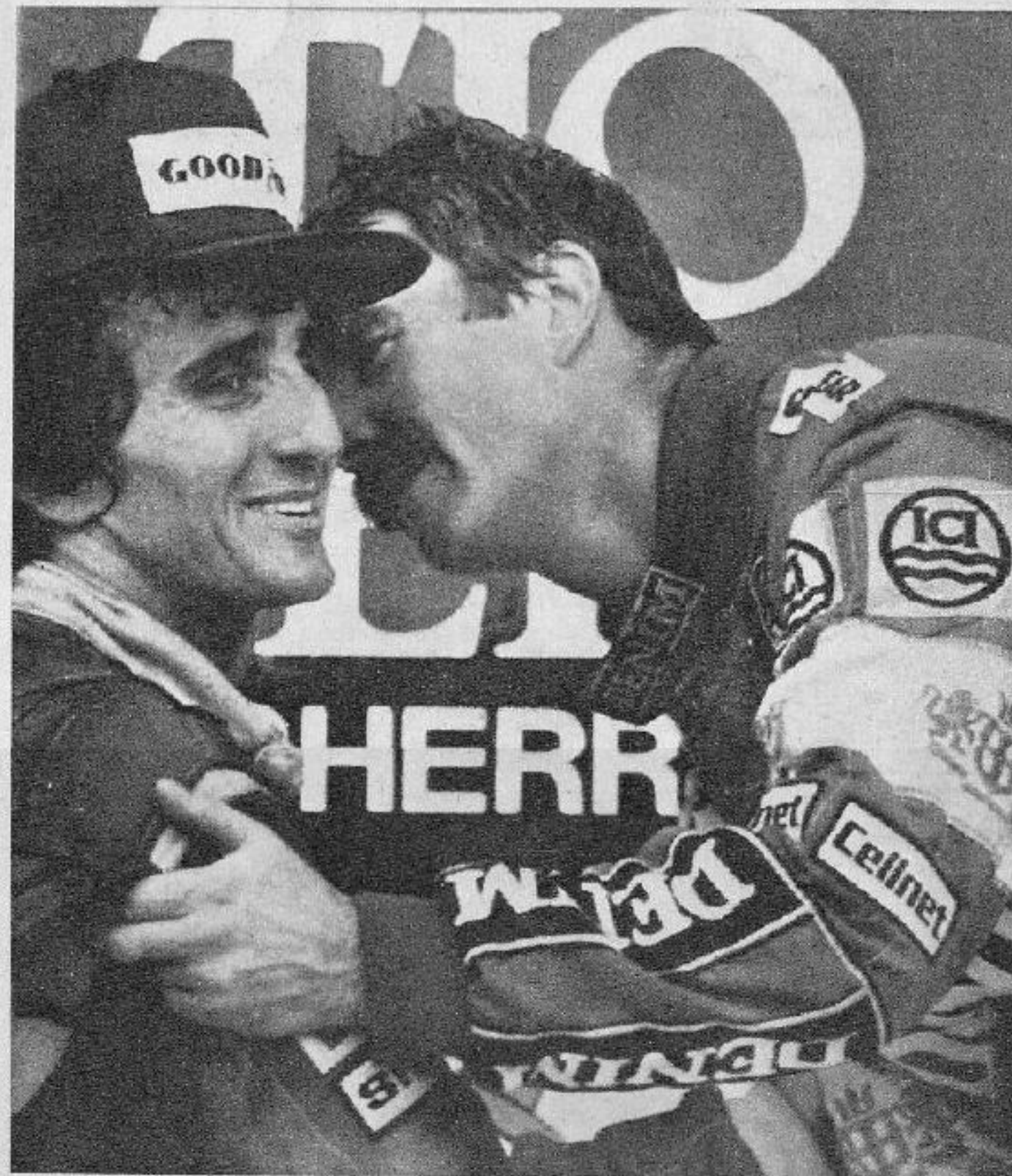


FICHA GENERAL

Fecha: 27 de septiembre de 1987.
Denominación de la prueba: Gran Premio de España (Decimotercera fecha del Campeonato Mundial de Fórmula Uno).
Lugar: Autódromo Jerez de la Frontera.
Ubicación: a 18 km de Jerez y a 100 km al sur de Sevilla.
Organizador: Real Automóvil Club de España.
Autoridades: Director de la prueba: Amedée Pavesi (Francia); Comisarios deportivos: Burdette Martin (USA), L. Sales Grade (Portugal), R. Valcarlos (España); Largador: R. Bruynseraede (Bélgica).
Condiciones climáticas: Viernes y sábado: Cielo poco nublado y elevada temperatura. Domingo: Cielo nublado, tiempo fresco y seco (20°).
Participantes: 26 (más dos que no pudieron largar).
Público: 25.000 personas.
Organización: Buena.
Seguridad: Buena.
Espectáculo: Muy bueno.

fórmula uno

EN JEREZ, LA LUCHA POR EL CAMPEONATO RECOBRO IN MANSSELL NO



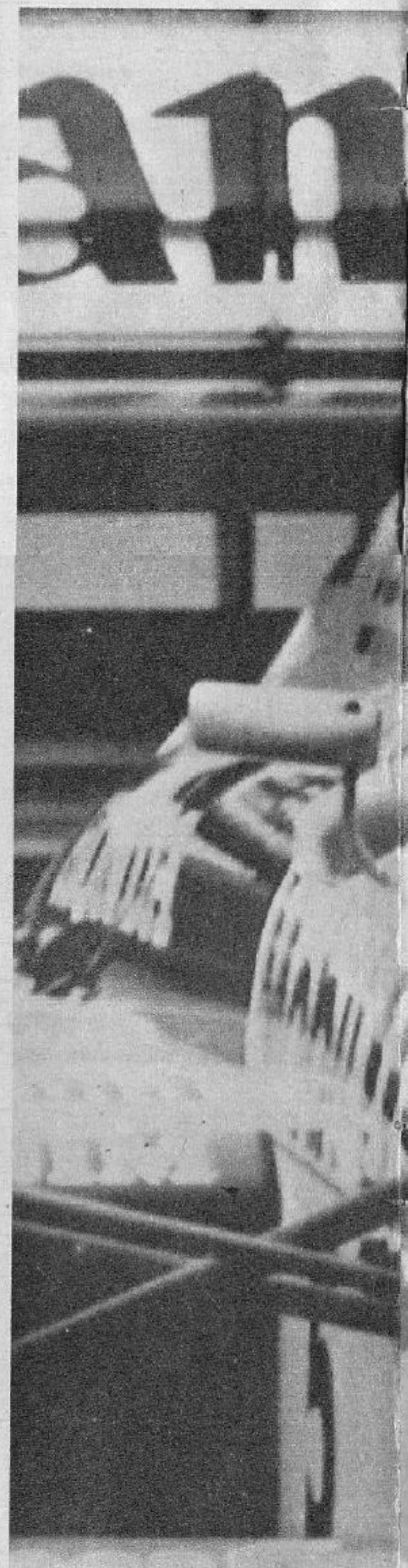
Podía ser la carrera que pusiera fin al Campeonato Mundial 1987 de Fórmula Uno, y en cambio fue la competencia que lo relanzó. Podía ser la carrera de la consagración de Nelson Piquet, y en cambio para él fue el revés de aquellas afortunadísimas que lo llevaron a la cima de la clasificación mundial. Esta vez, independientemente del hecho de que su compañero-rival lo hubiese batido de todas formas, Piquet sufrió tres situaciones negativas, y fue penalizado sin culpa. Pudo haber sido una vez más segundo, y en cambio debió contentarse con el cuarto puesto, y también esto afortunadamente.

El brasileño agrega así tres puntos a su total que ya era elevado, pero son pocos para estar al abrigo de las posibles remontadas de sus tres adversarios, Mansell, Senna y Prost.

Luz verde y Mansell se fue en cabeza con Piquet detrás. Los dos eran verdaderamente irresistibles, también porque a sus espaldas se colocó Ayrton Senna, veloz en recta pero relativamente lento en curva (y aquí las curvas son muchísimas). Así, con el "tapón" Senna para impedirles a los otros mantener el contacto con los Williams, las ventajas se tornaron progresivamente grandes. ¿Uno-dos de Williams, enton-

ces? Era verosímil, pero para Nelson aparecieron pronto tres trabas. La primera fue el cambio de gomas: un pequeño error de posiciones en el box, y en vez de cambiárselas en el tiempo normal que requiere esta operación, perdió siete u ocho segundos de más. Reingresó a la pista retrasado, debió recuperar, y en la tentativa de pasar a Prost terminó en un semitrompo en la curva que sigue a la recta de las tribunas. Era otra decena de segundos perdidos, pero no era todo. Hacia el final del Gran Premio, cuando había vuelto a colocarse entre los primeros, debió hacer algunos metros sobre la hierba para evitar al Benetton de Boutsen en semitrompo. Y sobre las bocas de refrigeración de los radiadores terminaba la suciedad, el polvo y los hilos de hierba, y así se producía el recalentamiento que lo obligó a detenerse una vez más en el box a pocos giros del final, para no arriesgar a romper todo. Y eran otros 22 o 23 segundos perdidos. Haga la suma y verá que todo explica cómo el brasileño, que ciertamente era segundo termina detrás de Prost y Johansson, y a "solamente" 31 segundos de Mansell, aunque éste en el final supo administrar la ventaja.

Son hechos importantes para la defl-

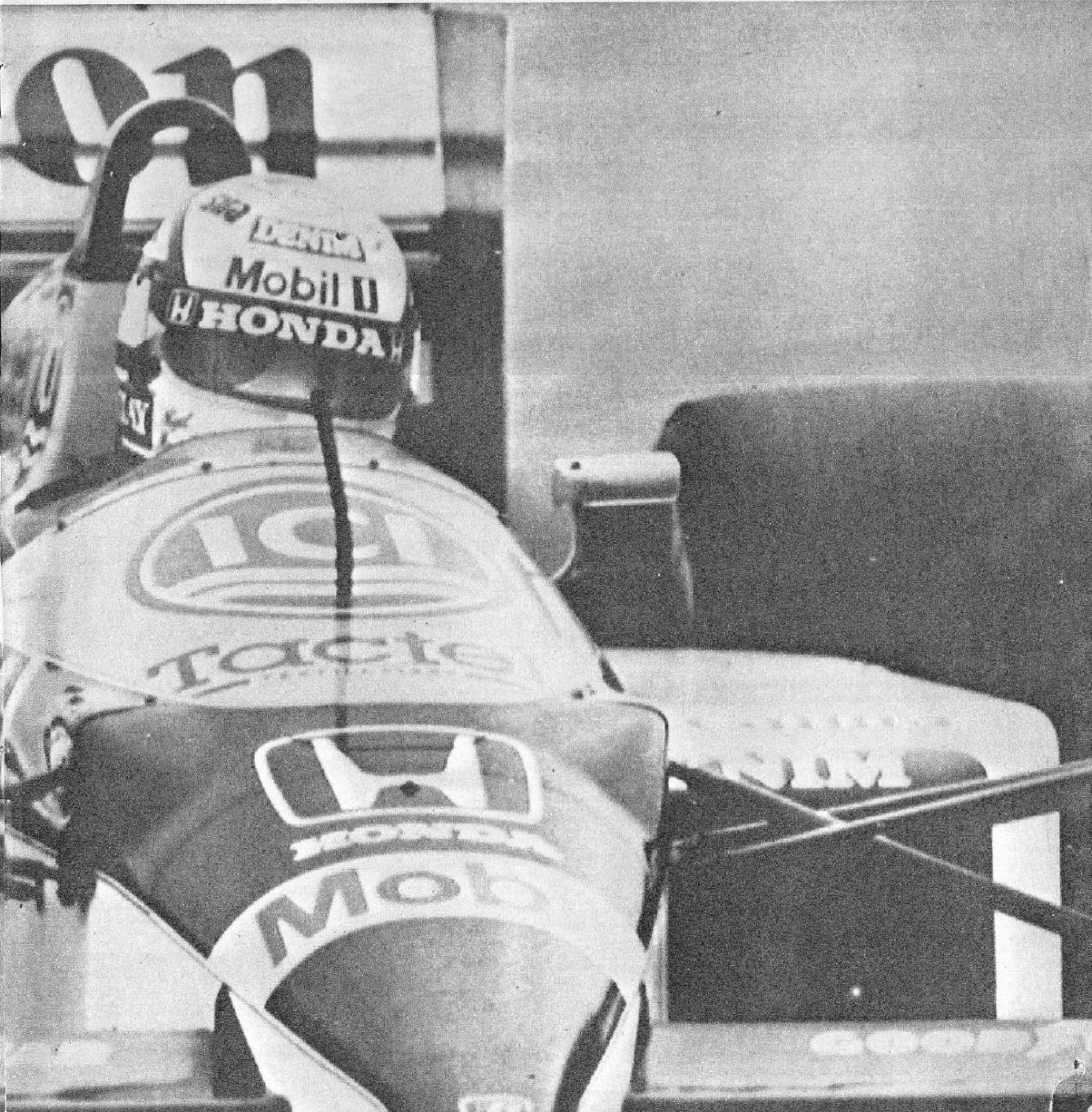


TENSIDAD PORQUE...



SE ENTREGA

Pese a la aparente actitud reverente hacia Prost en el podio, y al aspecto de cansancio, el buen Nigel -incluso en función del Campeonato- recobro toda la energía...



BALESTRE EN SINGULAR CONFERENCIA... (LO DE SIEMPRE)

Será la sequía permanente o el calor anómalo para esta época del año o quizá cualquier otra cosa, lo cierto es que, al menos en el mundo de la Fórmula Uno, el sábado se advirtieron en la pista de Jerez de la Frontera síntomas de esquizofrenia y paranoia.

Un síntoma corrió por parte del ineliable e incorregible Jean-Marie Balestre, presidente de tantas cosas, que anunció una conferencia de prensa para hablar del calendario 1988, y que después atormentó a una cincuentena de periodistas con el "racconto" descolgado de lo que la FISA está preparando, de sus supuestas enfermedades personales, de todo... sin hablar mínimamente del calendario internacional que "les será comunicado a mitad de diciembre..."

Aquellos que están habituados a las salidas desconcertantes del presidente se lo esperaban, pero de todos modos lo siguieron atentísimos hasta el final y luego comenzaron a tener dudas sobre su propia capacidad de comprensión, visto que no "agarraban" una... De algo estamos seguros: tal vez ni siquiera Balestre comprendió algo, escuchándose a sí mismo, como le divierte hacer.

Sin embargo, ahora sabemos que el 7 de octubre se llevara a cabo en París una conferencia de prensa (a las 16 hs.) sobre argumentos que tendrán que ver con todos los campeonatos de la FIA y las modificaciones previstas para los próximos cuatro años.

Se supo también que tendremos un nuevo campeonato para máquinas "Silhouettes", votado el 1º de julio por el Comité Ejecutivo, y para el cual algunos constructores están colaborando en la redacción del reglamento. Este campeonato es de motores aspirados de 3.500 cc, turbos de 1.500, peso limitado, fondo plano. En suma, una copia de la actual F-1 (evidentemente para los inspiradores esta es una regla, como lo fue para la F-3000 que recuperó los motores aspirados de la ex F-1).

Balestre afirmó después que el 7 de octubre tendrá lugar también la elección del nuevo presidente de la FISA, y que han sido dados a conocer los llamados a las candidaturas... Que parece que las hay... Pedante como siempre, Balestre hizo hincapié en este punto a su estado de salud, haciéndose pasar por víctima del deporte. Sería fácil responderle que si está verdaderamente tan cansado, puede liberarnos de su presencia e irse a pescar.

F.L.

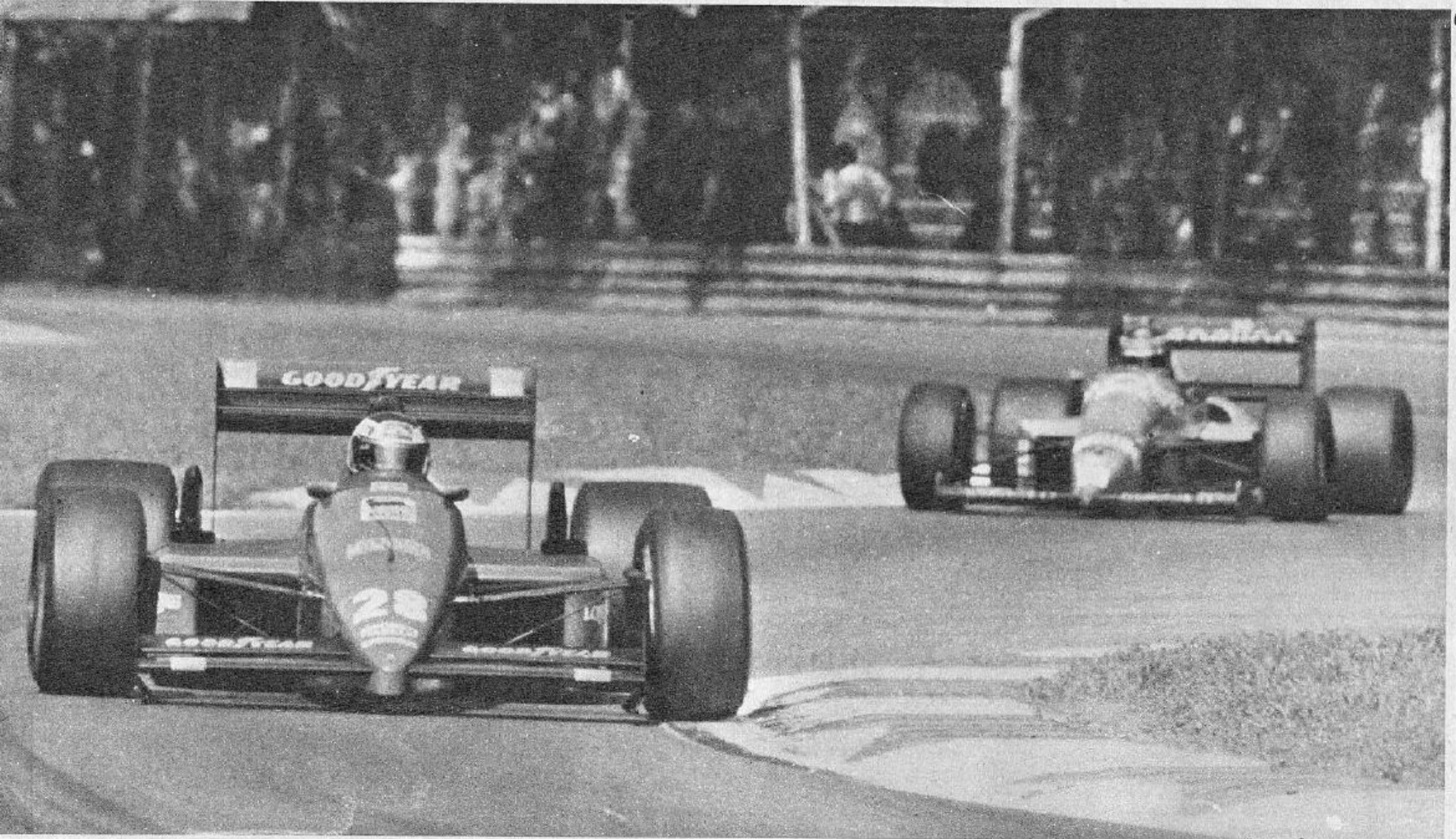
nición del Campeonato Mundial. Piquet, segundo, tendría ahora un mejor margen de tranquilidad aun sin la certeza aritmética. De todas formas, seamos honestos, las desgracias de este domingo de Piquet compensan solo en parte las que les sucedieron a Mansell en el verano europeo.

La victoria del inglés sirve, además de reabrir la discusión por el campeonato, para desmentir la indecorosa, y también sucia, cadena de ilaciones e insinuaciones que han ocupado las columnas de muchos periódicos en los últimos tiempos, a base de supuestos "bol-

cols" de parte de Honda en detrimento de Mansell mediante utilizaciones de "chinchos" maliciosas sobre las computadoras de a bordo que gestionan el funcionamiento de los motores. Lo leímos aun el sábado, en un diario inglés (el mismo de la famosa polémica Barnard-Ferrari, es decir el Sunday Times), con afirmaciones que rozaban lo ridículo. Los "chips" del ordenador confiado a Mansell habrían sido diferentes y penalizantes respecto a los colocados en los motores de Piquet y Senna. Visto como Mansell giraba el domingo en la pista de Jerez, está para preguntarse



3) En la atractiva imagen, el gran perdedor de Jerez, en acción. Era hora de que "Nelsinho", por una vez, no las tuviera todas consigo, razonaron algunos maliciosos... 4) El mismo Piquet, raramente serio y junto al ingeniero Sakurai, de Honda, comiendo carreras de relojes... 5) Culminando una actuación de trámite tan regular como atormentado, Johansson arribó al podio. Suerte bien distinta de la de Fabi -quien lo sigue en la imagen-, que estuvo en la trama "caliente" del G.P. pero luego retrogrado. 6) Lo mismo les pasó a Berger y Boutsen, grandes animadores.



qué hubiera hecho con programas electrónicos no adulterados...

Victoria de Mansell y de Williams-Honda, entonces. Es la quinta del piloto y la octava de la escudería este año.

Y ahora veamos a los otros. Les dijimos de Senna que había elegido también aquí la táctica de no detenerse a cambiar las gomas, como habíamos previsto. Sólo que para poder llevar a buen puerto su máquina tenía necesidad de no deteriorarlas en la fase inicial, con el tanque lleno. Y porque había conseguido conquistar la tercera

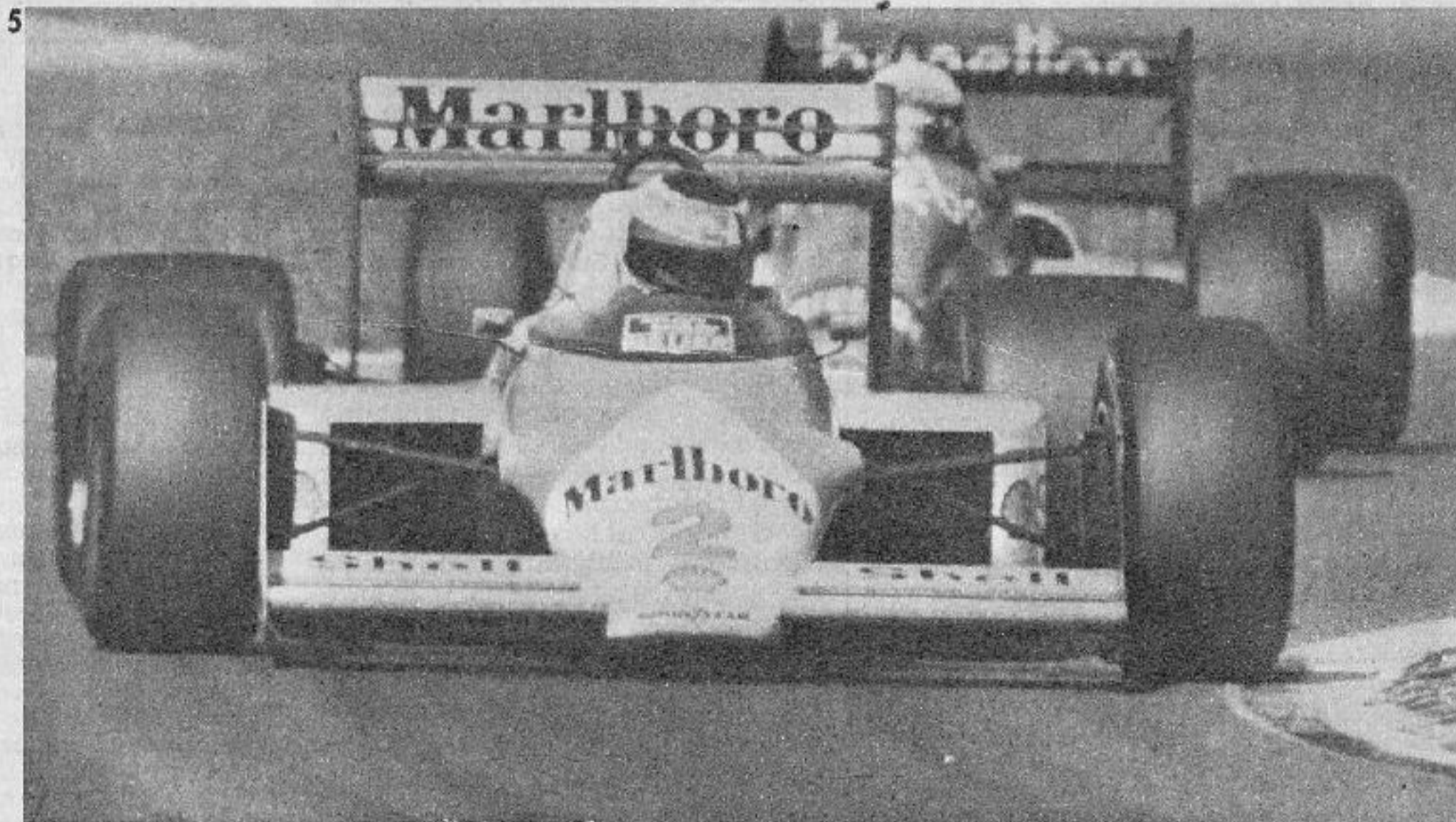
posición, y porque en recta su auto era muy veloz, los otros debieron mantenerse detrás. Las distancias de tiempo por vuelta entre Senna y los dos Williams eran notables, y las sufrieron también los otros, que eran los hombres de Ferrari y los de Benetton.

Y llegamos a Ferrari. Embotellados detrás de Senna, Berger y Alboreto debieron sufrir, teniendo a sus espaldas a Boutsen y a Pabí. Alboreto hizo un intento de resolver el problema superando a Berger en el giro número 13, pero encallándose también el puesto que Senna, en verdad, no lo ayudaba.

**Y AHORA...
¡HASTA EL
LUNES!**

**CORSA
PRIMERA EN TODO**

Mientras tanto Prost, que remontaba después de una mala partida, comenzó a provocarlo. Y se empezó a vivir así una gran carrera, con aquellas seis máquinas rueda a rueda que —no fuera por el hecho de que adelante estaban los dos Williams— nos recordó el fantástico Gran Premio de Jarama de 1981, aquella victoria de Villeneuve delante de otros cuatro diablos desencadenados. Una gran competencia pues, espectacular, que fue divertidísima para quien la observaba, quizás un poco menos para los protagonistas, pero de cualquier modo embriagadora. Pare-



SE BUSCAN DOS AUDACES.

Estamos buscando a dos hombres audaces para formar el equipo argentino que participará en el próximo Camel Trophy Indonesia '88. Si aceptás el desafío, enviá esta solicitud. El Camel Trophy Indonesia '88 está esperándote.

Complete el cuestionario y envíelo a C.C. 118 San Martín C.P. 1650

DATOS PERSONALES

Nombre/s: _____
 Apellido/s: _____
 Domicilio: _____ C.P.: _____
 Loc.: _____ Prov.: _____
 Tel.: _____ Doc. N°: _____
 Fecha de Nac.: / / - Est. Civil: _____ Hijos: _____
 Nacionalidad: _____ Alt.: _____ Peso: _____
 Estudios cursados: _____
 Activ. Laboral: _____ Empresa: _____

CARNET DE CONDUCIR SI NO

¿Tiene experiencia de manejo en?:

Jeep Camión Camioneta Otros vehíc. de doble tracc.

¿Tiene experiencia en competencias todo terreno?: SI NO

¿Dónde?: _____

¿Conocimientos de mecánica del automóvil?:

Bien Regular Mal

¿Qué viajes insólitos realizó?: _____

¿Por qué motivos?: _____

Detalle los idiomas que domina. _____

Se aclara que la elección de los candidatos que participarán en el Camel Trophy Indonesia '88 es exclusiva decisión de Nobleza-Piccardi S.A.I.C. y F., sin que la misma pueda ser cuestionada

(Si necesita más espacio, continúe en otro papel y envíelo junto al cuestionario, en sobre cerrado). Cierre de Inscripción 30 de Octubre de 1987.



Pegue aquí su foto, no la abroche.

Fecha / /

Firma _____



Donde está Camel está la aventura.

CORSA

Año XXI Nº 108

Del 30 al 6 de octubre de 1987

Avda. Sulpachá 664, 5º piso - (1008) Capital Federal

Télex: 9229 ABRIL-AR

Tel. 331-0112/0253/0894/1164/1204/1353/1459/1627/

1850/2114/8557/9280/9291/3807/3868/4149/4227/

9367/2771/4402/5936/9609/9675/9890/9970, 0193/

1871/9140

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bocqué

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Filippaldi

SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Área)

Carlos A. Romanó

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich

(Diagramadores)

SECRETARIA

María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,

Miguel Colazo, Sergio M. Goldavarg,

Miguel A. Sebastián,

Marcelo D. García Labelos,

Anselmo P. Chiappe

En el exterior: Franco Liní, Giorgio Piola (F1), Martín

Holmes (Rally), Mator News (Uruguay), Héctor

Codemarioni (EE.UU.), Néstor Palmetti (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Pira

Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León

Producciones Especiales

A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.

Fotógrafos Especiales

E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli,

Fotógrafos

Cristian Frólich, Guillermo Cantón, Pablo Miguel

Algaraz, Carlos Campos

LABORATORIO

Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES

Jefe: Marilú Olguin

ARCHIVO

Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril SA

GERENTE GENERAL

Julio César Blanco

AREA EDITORIAL

Director Periodístico

Jorge A. Augé Bocqué

Director de Arte:

Carlos Muero

Directora de Coordinación:

Estela Hertzberg

Jefe Promoción:

Héctor S. Bustos

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Jefe de Publicidad: Danilo Philipotts

Promotoras: Laura Benvenuto, Hermes Bosso

Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio

Medios: Rubén Conzatti

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA

Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO

Maipú 712 - 8º piso "B" (C.P. 1006)

Capital Federal

Tel. 392-5176/0507-6449- 393-3236

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

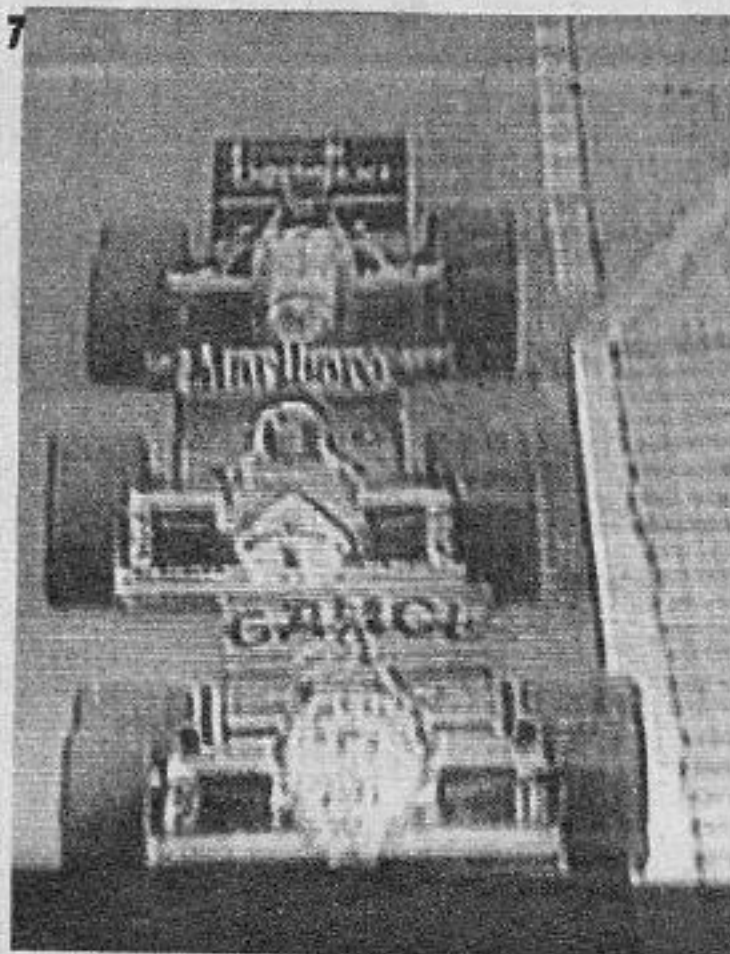
Tel. 760-5543

0 - CORSA

cia resolverse con la serie de paradas para cambiar neumáticos, pero en cambio retomó la emoción casi hasta el final. Los dos de Ferrari lo dieron todo, empeñadísimo, pero no había nada que hacer. Y después, desgraciadamente, vinieron los problemas. Primero en la máquina de Berger, con resoplidos de humo cada vez más espesos, síntomas inequívocos de próximas roturas. De hecho, el austriaco debía detenerse en el circuito, probablemente con el motor roto. (¿Válvula?)

Alboreto, por su parte, se mantenía firme, pero venía de ser superado por Prost a pesar de seguir en contacto. Los cambios de posiciones, en la fase final, fueron tantos que todo parecía posible, también porque ya era evidente que Senna no podía retenerlos atrás, dado que sus gomas posteriores estaban consumidas. Y en cambio era Alboreto el que, a cinco vueltas de la bandera a cuadros, perdía el cuarto lugar reingresando al box con una columna impresionante de humo. ¿Turbo, motor? No sabemos, pero para Ferrari terminaban las esperanzas de una buena colocación. Y en el mismo giro sucedía que Boutsen desaparecía de golpe, saliendo de pista porque se había quedado prácticamente sin frenos. Este incidente obligó a Piquet a la excursión sobre la hierba que le tornaba necesaria la entrada al box que lo borró definitivamente de las primeras posiciones. De todo esto se benefició Johansson, regular y atento, con un tercer lugar que le levanta la moral.

También pudimos ver, en la retaguardia, otras estupendas batallas entre aquellos que tienen motores aspirados. Un duelo apretado entre Palmer (Tyrell) y Alliot (Larrousse), rueda a rueda, que terminó solo porque Palmer se dedicó al alpinismo, saliendo de pista y escalando un pedazo de la colinita que hay al borde del circuito. Alliot se colocó entonces primero en esta categoría, en la cual también Capelli hizo buenas cosas, a pesar de algunas incursiones en la banquina a causa de los neumáticos sucios



"Show" de imágenes televisivas. 7) Senna perseguido por Prost y Boutsen, dos de sus múltiples "taconadas" en Jerez. 8) La segunda de las grandes desventuras de Piquet. Así culminó su primer intento (fallido, obviamente) de "sorpasso" a Prost: de contramano. 9) Y acá, una buena de Nelson... Recuperándose como una tromba, es el primero que puede contra el "taconazo" Ayrton.

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Dijeron los señores de Honda que en España utilizaron "motores de la cuarta generación". No se sabe muy bien que significa, entre otras cosas porque de lo que los japoneses hacen es difícilísimo comprender algo, y no solamente por el idioma. Queda el hecho de que ahora admiten que corrieron con motores diferentes a los empleados hasta el momento, y se debe creer que sea cierto teniendo en cuenta el modo en que Mansell y Piquet "saludaron" a todos en la largada. Sin embargo, independientemente de cual "generación" fuera la de esos motores Honda, se puede decir que los de Ferrari no tienen mucho que envidiarles. Sólo que Ferrari, este domingo, sufrió el handicap de una jornada infeliz, y todo por pequeñas hesitaciones en la fase crucial, es decir, en la partida.

En la grilla de largada había, sobre la derecha, una pareja (Piquet con Berger detrás) de pilotos que no se caracterizan por largar muy bien. Y a la izquierda, en cambio, estaban Mansell y Alboreto, célebres por sus largadas fulmineas. Todo equivocado, porque sucedió lo contrario. En cabeza se fue Piquet (pero duro menos de una vuelta), con Mansell como escolta. Senna que se enfiló entre ellos, y las Ferrari que largaron relativamente mal. El error decisivo, si se quiere, lo cometió Berger que hizo dudar a Alboreto. De todos modos, después vendrían los abandonos.

Y cuando la carrera terminó supimos que ello fue determinante. Cuenta el ingeniero Harvey Postlethwaite: "Permanecer detrás de Senna, que hacía de tapón, no sólo nos hizo perder tiempo (podíamos ser más veloces) sino que también nos tiró abajo nuestro plan de carrera que preveía no detenerse a cambiar gomas. Y hubiese sido un plan que, si no victorioso, al menos nos hubiera dado el segundo puesto. En cambio, estar detrás de Senna nos hizo perder tiempo, como decía, y también alteró los neumáticos, por lo cual se tuvieron que llevar a cabo los recambios. De todos modos no podemos lamentarnos porque las máquinas anduvieron bien".

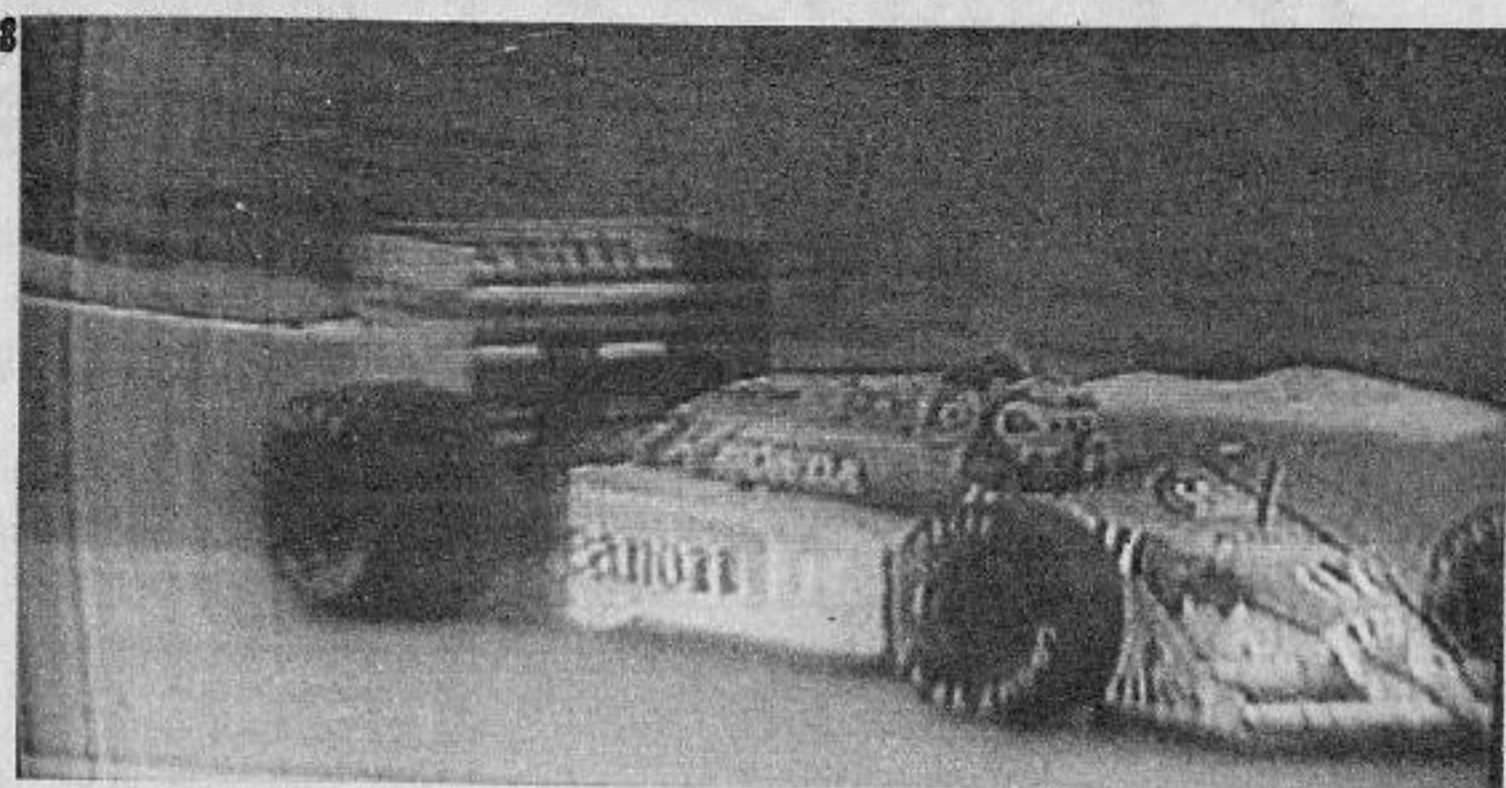
Es la misma cosa que dijeron los pilotos, aunque Alboreto agregó: "Debo decir que Senna estuvo correcto, no hizo obstrucción. Solo que no era posible pasarlo. Probé hacerlo, superando a Berger y

después intentado el ataque, pero no había nada que hacer. Luego, sobre el final aparecieron los inconvenientes en los motores, pero tal vez no son índices de pérdida de fiabilidad, sino resultado de una carrera con altibajos y de la menor refrigeración que se sufre en estos casos".

Para Ferrari, en suma, la jornada no fue negativa aun si talló el resultado. Y sigue existiendo la perspectiva de lograr vencer un Gran Premio antes del final de la temporada.

Nelson Piquet, después de haber contado sus desgracias, rechazó hablar del Campeonato Mundial: "Es un resultado mediocre, pero todo sumado no cambia mucho. Ahora es inútil hacer cuentas. Faltan tres competencias. Ya veremos, yo no me preocupo". Pero muy en el fondo se comprende que no es tan así... Más aun teniendo en cuenta las divertidas declaraciones de Alain Prost: "Gané en Portugal. Trataré de vencer en México. Con la actitud azteca no deberíamos andar mal. Si ando bien en una carrera sobre dos, podré llegar a las 30 victorias antes de fin de año". Alain lo dice con un aire un poco esquivo, sonriendo. Pero, en serio, creemos que el ya tiene en mente el primado absoluto de los puntos "mundiales", que no está tan lejos.

En cuanto a Nigel Mansell, la alegría de la victoria (aunque no es muy efusivo) estuvo regulada esta vez por su evidente cansancio traducido en el temblor de sus plenas entumecidas. Para la anécdota, el sábado parece que le afectó el calor (como a nuestro amigo Balestre) porque lo vimos un poco paranoico... Durante las pruebas clasificatorias llegó a pie a su box desde la zona de pesaje, se precipitó al muleto, se subió y salió otra vez a la pista. Se podía pensar que se había detenido en el circuito (suolo pasar) y que el ansia de intentar quitarle la pole que Piquet venía de robarle fuera la causa de todo. Pero no. Lo que pasó fue que Nigel había sido detenido en la zona del pesaje, y que había tenido la impresión de que los comisarios no harían demasiado rápido su trabajo, por lo cual decidió abandonar la máquina para subirse al de reserva. Y no se terminó ahí, porque apenas concluyeron las pruebas, salió apresuradamente del auto, se sacó el casco y se fue a su hotel sin hablar con nadie. ¿Qué tal?



RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



Emilio Lamarca 1273 (c.p. 1407). CAP. TEL. 67-0024
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor



ALARM COMPUTER

ALARMA PARA COCHES Italianas

☆ Sirena incorporada, batería propia y blindada a prueba de agua, llave de seguridad. ☆ Contról remoto, ultrasonido interior, ☆ Proteje todo el interior del abitaculo, rotura de cristales, baúl y motor anulando el encendido.

Importa, garantiza y vende PEVIDAN S.R.L. Av. Fondo de la Legua, 2026 ☆ Centro de colocación AUTO RADIO PANAMERICANA Av. Fondo de la Legua 2038 Tel: 766-6179/8399 O (1607) O Villa Adelina (Ail. PANAMERICANA y YRIGOYEN)

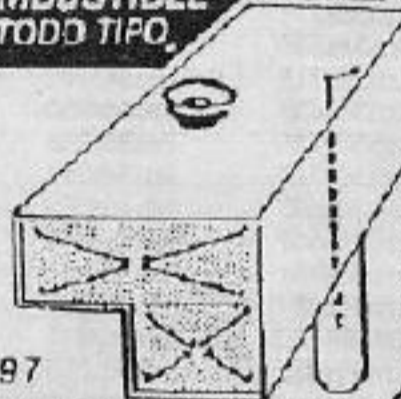
TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO.

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD. SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

- VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL.: 92-7781

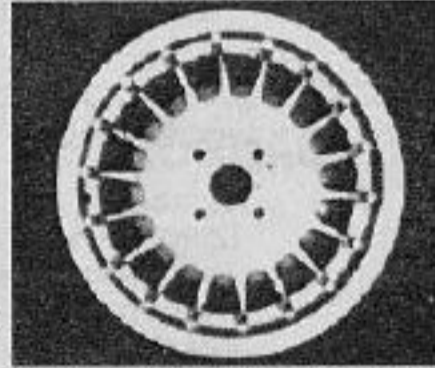
SUDAM Ruedas

ALSIM S.R.L. 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA

- Las llantas más livianas y más resistentes.
- Para todas las categorías Nacionales y Sudamericanas

También: Cricques rápidos, combinetros balanceadoras, balanzas y discos de alineado. Línea completa para autos nacionales e importados.

CALLE 105 N° 5077 (1653). VILLA BALLESTER. TEL. 768-2846/5301



RACING PARTS

- Roscas para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Bole doros a Pedillo, CHEVY y DODGE ISKY.
- Varillas leventas válvulas ISKY.
- Plátiles para válvulas Titano Marro y Dual ISKY.
- Tacómetro JONES con agujales Igo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de bola CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varlos colores

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7170 - Capital
☆☆ TEL 701-7948 ☆☆

BUZOS



ANTIFLAMA

VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO. NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS, PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS CON TELAS PRELAVADAS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TURCA. YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET: BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE PEDIRLOS VISITENOS CON PARANDO CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en MAR DEL PLATA: FIRST COMPETICION Av. Colón 5002. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR.

BRANDSEN 1123. TEL. 744-2583

Delante a Estación SAN FERNANDO (1646).



LEVAS BOSCH

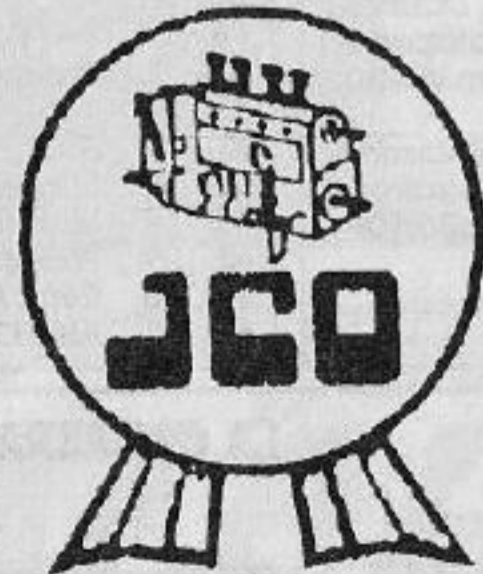
Competición

Pastor Luna 7957 (ex 3157). Villa Bosch TEL. 769-1304

SERVICE DIESEL BARRACAS

BANCO DE PRUEBA

• BOSCH •



REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

JORGE 2371

(cp. 1275). TEL. 28-9032

Ruedas Deportivas



SPINA HNOS.

★ LLANTAS DEPORTIVAS ★ SEGURIDAD TOTAL ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

Adqueralas en las mejores casas del Ramo de todo el país.

DATSUN-NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA

RECIENTE LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

DIREL. MIERS 4710. BUENOS AIRES (1424) 77-2474



REPUESTOS ASAMBLEA

LINEA COMPLETA PEUGEOT

- REPUESTOS Y PINTURAS ORIGINALES

Ventas por mayor y menor

Tarjetas de crédito

Avda. ASAMBLEA 627 (1424). CAP. 923-6695



Equipe su unidad con TOMA DE AIRE

BUGOMCAR

- SPOILER DELANTERO
- FENNDERS DE GOMA

Distribuidores y Mayoristas

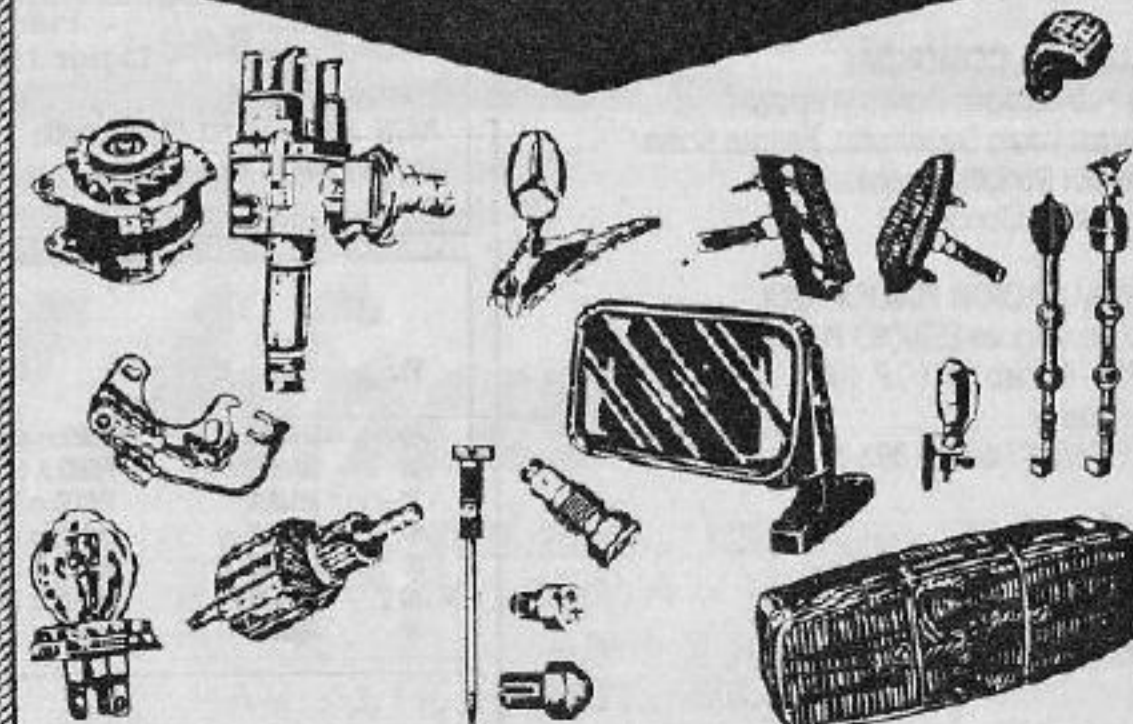
Gral. MADARIAGA 3191

San Justo. 651-4468; 651-3293

• ACCESORIOS • CARBURACION • ENCENDIDO • ELECTRICIDAD

"EL MAGO"

DEL AUTOMOTOR S.R.L.



Av. Pcias. Unidas 5138/43. SAN JUSTO

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



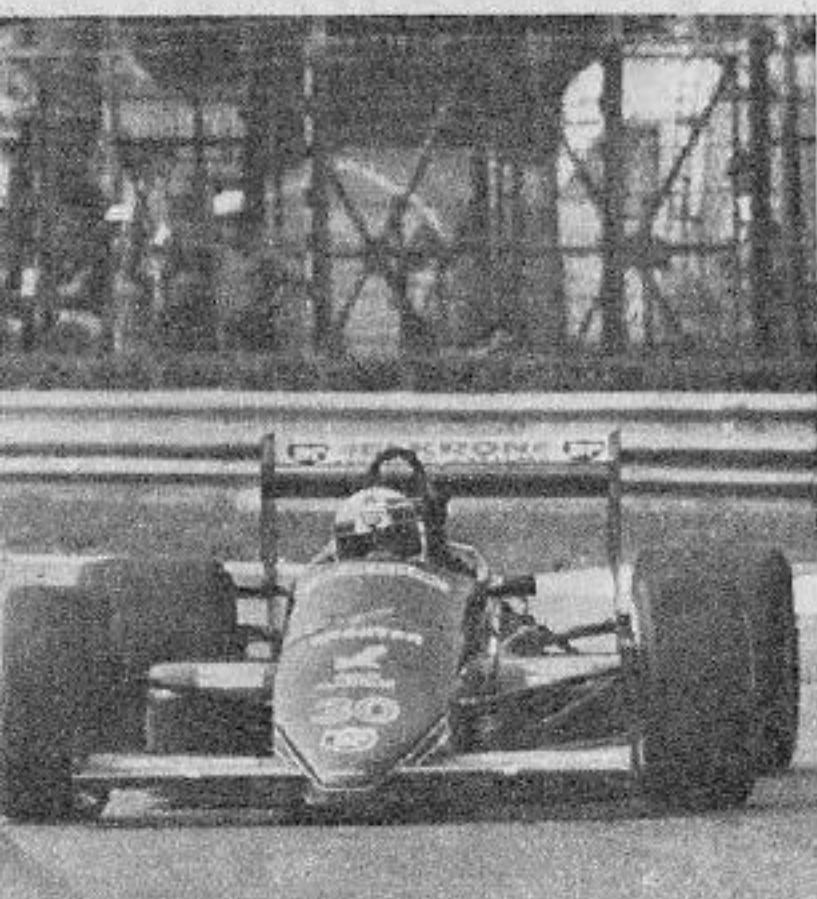
MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 760-3511



TRABAJOS Y HELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA

CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

Carlo 14 n° 3820/30 (ex-Espora 169/170) VILLA LYNCH (cp. 1672) S. MARTIN. TEL. 755-3826 y 753-3229



Fue una gran carrera también para Riccardo Patrese, siempre mortificado por un motor muy débil en las aceleraciones, aunque su máquina estaba muy bien. De Cesaris, que había estado brillante en los primeros giros, se detuvo con la caja rota.

No hablaremos de los episodios que nos hacen contener la respiración y que fueron tantos, dada la conformación del circuito. Los más numerosos los provocaron Arnoux, que se resistía a dar paso, y el japonés Nakajima, totalmente de paseo.

Carrera desafortunada para Fabi, retirado por falta de frenos, y de Nannini, al que se le rompió un turbo. Y breve también para el debutante Larini, que rompió una suspensión.

10) Final victorioso -por fin- para el contundente Nigel Mansell, a quien se le dio una después de tantas frustraciones que, para colmo, parecieron arrear en las dos anteriores. Y justamente donde el año pasado protagonizará un epílogo electrificante en el que perdió la carrera ante Senna por milímetros... 11) El lucido Lola LC87-Cosworth de Alliot, 6°.

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren.V	Clasif.V	Entren.S	Clasif.S	Tanques llenos	Vta más rápida
Piquet	1m25s717	1m23s621	1m24s692	1m22s461	1m29s393	1m27s108
Mansell	1m23s055	1m21s031	1m23s774	1m23s261	1m27s958	1m26s444
Berger	1m25s536	1m23s154	1m24s923	1m25s250	1m27s648	1m26s986
Alboreto	1m24s341	1m24s192	1m25s885	1m24s632	1m28s269	1m27s738
Senna	1m24s733	1m25s152	1m27s600	1m24s320	1m31s170	1m30s088
Fabi	1m25s254	1m25s203	1m25s192	1m24s223	1m28s113	1m29s319
Prost	1m24s560	1m24s596	1m26s335	1m24s905	1m29s152	1m27s459
Boutsen	1m27s974	1m26s372	1m24s699	1m25s295	1m25s813	1m28s299
Patrese	1m26s956	1m26s639	1m27s122	1m25s315	1m27s587	1m27s150
De Cesaris	1m37s938	1m31s981	1m27s360	1m25s811	1m31s379	1m30s670
Johansson	1m26s295	1m26s147	1m27s252	1m26s147	1m27s562	1m28s133
Warwick	1m26s532	1m26s728	1m27s329	1m26s882	1m31s229	1m31s105
Cheever	1m28s516	1m27s062	1m27s152	1m27s970	1m31s472	1m29s504
Arnoux	1m30s373	1m28s241	1m29s190	1m28s362	1m32s100	1m32s250
Streff	1m30s325	1m28s970	1m30s466	1m28s330	1m31s082	1m31s279
Palmer	1m28s374	1m28s352	1m28s502	1m28s426	1m32s913	1m30s114
Alliot	1m30s066	1m29s147	1m28s313	1m28s361	1m30s591	1m30s365
Nakajima	1m30s076	1m28s776	1m29s341	1m28s567	1m30s779	1m30s228
Capelli	1m27s441	1m28s477	1m28s096	1m28s694	1m31s564	1m30s477
Brundie	1m31s079	1m28s876	1m28s916	1m28s597	1m31s581	1m31s273
Nannini	1m28s992	1m28s823	1m29s004	1m28s602	1m32s896	1m30s722
Danner	1m37s996	1m30s325	1m29s818	1m28s667	1m34s752	1m32s074
Chizzari	1m31s718	1m29s663	1m29s081	1m29s966	1m32s466	1m32s064
Compos	1m30s265	1m29s536	1m31s650	1m30s304	1m32s116	1m31s503
Fabre	1m33s219	1m32s490	1m30s382	1m30s694	1m32s375	1m32s672
Larini	1m31s352	1m31s319	1m30s444	1m30s932	1m32s765	1m33s106
Caffi	1m55s663	1m31s264	1m30s140	1m31s057		
Portu	1m35s903	1m34s723		1m35s72		

ORDEN DE LARGADA

Pos	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vta.
1º	5	Nigel Mansell	Williams FW18-Honda	1h99m12s692/1000	72
2º	1	Alain Prost	McLaren MP4D-TAG Porsche	α 22s225/1000	72
3º	2	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	α 30s818	72
4º	6	Nelson Piquet	Williams FW18-Honda	α 31s450	72
5º	12	Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	α 1m13s507	72
6º	30	Philippe Alliot	Lola LC87-Ford Cosworth	α 1 vuelta	71
7º	4	Philippe Streiff	Tyrrell 016-Ford Cosworth	α 1 vuelta	71
8º	18	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	α 2 vueltas	70
9º	11	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	α 2 vueltas	70
10º	17	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	α 2 vueltas	70
11º	9	Martin Brundle	Zakspeed ZK841-Zakspeed	α 2 vueltas	70
12º	16	Ivan Capelli	March 871 Ford Cosworth	α 2 vueltas	70
13º	7	Riccardo Patrese	Brabham BT56-BMW	α 4 vueltas	68
14º	23	Adrian Campos	Minardi M187-M.Moderni	α 4 vueltas	68
15º	27	Michele Alboreto	Ferrari F1 87	α 5 vueltas	67
16º	20	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	α 6 vueltas	66

Promedio del ganador: 166.848 km/h.
Record de vuelta: Berger en 1m26s986/1000 α 174.655 km/h.

Estadísticas: Alberto Falcón

CLASIFICACION

Gran Premio de España - Autódromo de Jerez de la Frontera - Circuito de 4.218 metros de extensión - 72 vueltas - Recorrido total: 303,696 km - 27/8/87

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vta.
1º	5	Nigel Mansell	Williams FW18-Honda	1h99m12s692/1000	72
2º	1	Alain Prost	McLaren MP4D-TAG Porsche	α 22s225/1000	72
3º	2	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	α 30s818	72
4º	6	Nelson Piquet	Williams FW18-Honda	α 31s450	72
5º	12	Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	α 1m13s507	72
6º	30	Philippe Alliot	Lola LC87-Ford Cosworth	α 1 vuelta	71
7º	4	Philippe Streiff	Tyrrell 016-Ford Cosworth	α 1 vuelta	71
8º	18	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	α 2 vueltas	70
9º	11	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	α 2 vueltas	70
10º	17	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	α 2 vueltas	70
11º	9	Martin Brundle	Zakspeed ZK841-Zakspeed	α 2 vueltas	70
12º	16	Ivan Capelli	March 871 Ford Cosworth	α 2 vueltas	70
13º	7	Riccardo Patrese	Brabham BT56-BMW	α 4 vueltas	68
14º	23	Adrian Campos	Minardi M187-M.Moderni	α 4 vueltas	68
15º	27	Michele Alboreto	Ferrari F1 87	α 5 vueltas	67
16º	20	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	α 6 vueltas	66

Promedio del ganador: 166.848 km/h.
Record de vuelta: Berger en 1m26s986/1000 α 174.655 km/h.

Estadísticas: Alberto Falcón

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nº	Piloto	Marca	Causa
8	32	Nicola Larini	Coloni CF187-Ford Cosworth	Suspension
10	14	Pascal Fabre	AGS JH22-Ford Cosworth	Embrague
24	26	Piercarlo Ghinzani	Ligier JS29-Megatron	Encendido
26	8	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	Caja de cambios
40	19	Teo Fabi	Benetton B187-Ford	Frenos
45	24	Alessandro Nannini	Minardi M187-M.Moderni	Turbo
50	10	Christian Danner	Zakspeed ZK841-Zakspeed	Motor
55	25	René Arnoux	Ligier JS29-Megatron	Motor
55	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 016-Ford Cosworth	Fuera de pista
62	28	Gerhard Berger	Ferrari F1 87	Motor
65	20	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	Frenos
66	27	Michele Alboreto	Ferrari F1 87	Motor

Nota: Alboreto y Boutsen clasificaron a pesar de no haber arribado.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	MANSE	PIQUE	SENN	ALBO	BERG	BOUT	JOHA	PROST	FAEI	FALM
20	MANSE	PIQUE	SENN	ALBO	BERG	BOUT	JOHA	PROST	JOHA	DE CES
30	MANSE	PIQUE	SENN	ALBO	BERG	BOUT	JOHA	PROST	FAEI	FALM
40	MANSE	PIQUE	SENN	ALBO	BERG	PROST	BOUT	JOHA	FAEI	FALM
50	MANSE	SENN	PROST	ALBO	BOUT	PIQUE	BERG	JOHA	PALM	ALLI
60	MANSE	SENN	PIQUE	BOUT	PROST	BERG	JOHA	ALBO	ALLI	CHIE

Luego clasificaron: Alex Caffi, 1m31s069 (Osella FA1D-Alfa Romeo); Franco Forini, 1m35s572 (Osella FA1D-Alfa Romeo)

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

(Disputadas las competencias de: Brasil, San Marino, Bélgica, Mónaco, Detroit, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Hungría, Austria, Italia, Portugal y España).

Pos	Piloto	Pais	Pts
1º	Nelson Piquet	Brasil	70
2º	Nigel Mansell	Gran Bretaña	52
3º	Ayrton Senna	Brasil	51
4º	Alain Prost	Francia	46
5º	Stefan Johansson	Suecia	26
6º	Gerhard Berger	Austria	18
7º	Thierry Boutsen	Bélgica	10
	Teo Fabi	Italia	10
9º	Michele Alboreto	Italia	8
10º	Satoru Nakajima	Japón	6
11º	Eddie Cheever	EE.UU.	5
12º	Jonathan Palmer	Gran Bretaña	4
	Philippe Streiff	Francia	4
	Andrea De Cesaris	Italia	4
15º	Derek Warwick	Gran Bretaña	3
16º	Martin Brundle	Gran Bretaña	2
	Riccardo Patrese	Italia	2
	Philippe Alliot	Francia	2
19º	Ivan Capelli	Italia	1
	René Arnoux	Francia	1

TROFEO JIM CLARK: (para pilotos que utilizan máquinas equipadas con motores aspirados): Jonathan Palmer (Gran Bretaña) 71 puntos; Philippe Streiff (Francia) 64; Ivan Capelli (Italia) 38; Pascal Fabre (Francia) 35; Philippe Alliot (Francia) 34.

Próxima competencia: el 18 de octubre, Gran Premio de México.

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos	Marca	Pts
1º	Williams-Honda	122
2º	McLaren-TAG Porsche	72
3º	Lotus-Honda	57
4º	Ferrari	26
5º	Benetton-Ford	20
6º	Tyrrell-Ford Cosworth	8
	Arrows-Megatron	8
8º	Brabham-BMW	6
9º	Zakspeed	2
	Lola-Ford Cosworth	2
11º	Ligier-Megatron	1
	March-Ford Cosworth	1

TROFEO COLIN CHAPMAN: (para equipos que utilizan motores aspirados): Tyrrell-Ford Cosworth, 135 puntos; March-Ford Cosworth, 38; AGS-Ford Cosworth, 35; Lola-Ford Cosworth, 34.

Adquiere en las mejores casas del ramo

En Cables para bujías... ¡Los Mejores!

FLEXI-CAMP

Team Competición

PÍDALOS CON EL NUEVO CAPUCHÓN REFRIGERADO

Ventas por MAYOR Y MENOR

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap

TEL. 611-0371 (1416)

p/ pick-up y jeeps. modelo **BRONCO A 4990**

ENVIOS AL INTERIOR Tarj. de Crédito

LINEA BRONCO. Rodados 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"
TODAS LAS MEDIDAS Rodado 15 x 5-6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 16 y 16,5 x 6-7-8-9-10 y 11"

Fabricamos p/ autos nacionales e import. de comp. y especiales

También BRONCO Buggy en 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11

1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS

Originales, camión, cromadas

DIRECTAMENTE DE FABRICA

CENTRO RUEDAS

AV. WARNES 636
1414 - Capital
854-0891
DISTRIBUIDOR DE PROTTO S.A. CIMETAL PRATI Hnos.

Tarjetas de Crédito 2 y 3 PAGOS

AHORAA! precios promocionales
Alineación Rayo Láser, Balanceo computado,
Tren Delantero, Arma y Desarma de Cubiertas

Distribuidora Morello

- FILTROS DOBLE FILT
- PROTECTORES COMPUESTO 1
- TODO PARA GOMERIA
- TALLER DE RECAPADO Y TRANSPORTE

M. RODRIGUEZ 1696
Esq. LOS PARAISOS - V. ADELINA
Tel.: 765-3744

DISTRIBUIDOR OFICIAL

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Tarjetas: 1-2 y 3 pagos

AV. JUAN B. JUSTO 6031 Cap.
TEL. 611-0371 (1416)

Ventas por MAYOR y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR

GRAN OFERTA mod. FORMULA 2990
Contado efect. con cheque ó giro

Fabricamos p/ autos Nac. e Import. de Comp. y Esp.

Radiadores FABIAN

Fábrica
Reparación
Nacionales
Importados
Escapes para competición

CASEROS 231
VTE. LOPEZ
795-3499/3599

oíd el ruido de rotas cadenas...

ANTIBARRONIEVE LANCERO

corta la dependencia en la nieve y el barro.

LANCERO

CADENA DE DISTRIBUIDORES:

GERVASINI NEUMATICOS Mitre 577 - Esquel Chubut	CASA PESQUEIRA SAGI Av. Córdoba 3458 Capital	MORRESI Y PESQUEIRA SRL Av. Mitre 1400 - San Pedro - Pcia. Bs. As.
CARLOS CESAR HORMACHEA E HIJO Ruta 22 - Zapala Neuquén	MATEO R.L. VERDE San Juan 371 Mendoza	DOMINGO GRANJA S.A. Monseñor Fagnano 775 Río Grande - T. del Fuego

... y estamos agregando nuevos eslabones para cortar la dependencia en todo el país.

TALLERES GARCIA

LA MEJOR ATENCION PARA SU COCHE Y MOTO

Nacionales - Importados
Tarjetas de Crédito
Dr. Adolfo Dikman 1475 Palermo
71-8142

MOTOS

RECTIFICACION

Motos Japonesas
1 a 6 cilindros
Trabajos Especiales

Mecánica Garantía

Teodoro Garcia 2993
551-4267

BF Goodrich

LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS

PARA VEHICULOS TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD

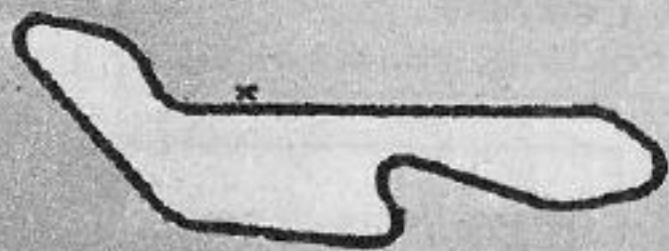
			
RADIAL COMP T/A	RADIAL SPORT TRUCK T/A	RADIAL ALL-TERRAIN T/A	RADIAL MUD-TERRAIN T/A
PICK-UPS NACIONALES		VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS	
AMERICANOS Y JAPONESES		AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES	
MONZA SUR H. Yrigoyen 9336 L. de Zamora	NEUMASUR Australia 1160 Teléfono: 28-1017/0556/0993 Capital	NEUMAWARNES Warnes 899 Capital	

Blasco y Asociados tel: 761-1589

EN RESISTENCIA, ANTE MUCHO PUBLICO Y SOBRE UNA PISTA COMPLICADA, VENCIERON EN NISSAN 300 ZX Y DATSUN 280 ZX, RESPECTIVAMENTE...

PISANDELLI Y REDOLFI, LOS MAS RESISTENTES

... ante sus perseguidores, quienes pretendieron "birlar" la posición de privilegio en alguna oportunidad y también ante una superficie donde abundaban las piedras y la tierra. Su "fortaleza" fue emulada por el club organizador que, pese a sufrir algunos problemas jurídico/institucionales, logró atraer mucho público y expectativas, revirtiendo un fin de semana que no parecía promisorio y ampliando su panorama futuro.



FICHA GENERAL

Fecha: 27 de setiembre de 1987.
Denominación de la prueba: Octava competencia del Club Argentino de Pilotos de la temporada 1987.
Lugar: Autódromo Regional del Nordeste (Resistencia, Chaco).
Ubicación: 7 km al norte de Resistencia.
Autoridades: Director de la prueba: Tomás Arce; Comisarios Deportivos: Egidio Frangella y Raúl Escolar. Comisarios Técnicos: Juan Manuel Benal.
Adjunto: Angel Santillán.
Condiciones climáticas: Seminuublado con viento del este.
Participantes: 21 en Datsun 280 ZX y 18 en Nissan 300 ZX.
Público: 6.500 personas.
Infraestructura del escenario: Buena en general.
Organización: Regular.
Espectáculo: Muy bueno en Datsun 280 ZX buena en Nissan 300 ZX.



Ayer vinieron dos oficiales de justicia y quisieron embargar algunas coupés Nissan 300 ZX." Con estas palabras nos recibió Alberto Herrier el sábado por la mañana en el Autódromo Regional del Nordeste y al mismo tiempo esbozaba una sonrisa que denotaba tranquilidad. Las palabras sonaron como el comienzo de un nuevo problema para los ya numerosos del Club Argentino de Pilotos, pero rápidamente el promotor explicó con detalles el tema y brindó la tranquilidad suficiente como para que las cosas sigan con normalidad.

En Resistencia, el C.A.P. jugaba una carta brava: conocer el real interés del aficionado automovilístico por el. Al decir de todos los directivos la categoría había anunciado por la cantidad de gente presente en las competencias de Avellaneda y Trelew sin contar en que esas dos plazas tenían público asegurado -en la primera por la participación de un piloto local muy querido como Musso y en la segunda por ser la primera vez que una categoría nacional la visitaba- y Resistencia era importante porque en este lugar ya se ha visto automovilismo "grande" en varias



oportunidades. El "aprobado" fue unánime porque hubo mucho público, la prueba concitó gran interés y el espectáculo brindado en general fue muy bueno. Quizás este sea parte del premio que los directivos merezcan por los trabajos desarrollados hasta ahora, que tuvieron una parte muy importante el sábado por la noche cuando en una reunión de más de dos horas se les habló a todos los pilotos haciéndoles conocer la situación del C.A.P. y además se realizaron algunos sorteos de neumáticos como compensación al esfuerzo de todos los competidores que hasta

1- Principio de la carrera de Datsun. Redolfi en punta con Musso y Pairelli detrás. Así finalizaron a pesar de que el de Reconquista tuvo el primer lugar durante algunos giros. En la "veniana" izquierda se ve al contento Pisandelli, y en la derecha al cansadísimo Redolfi declarando. 4- Pisandelli mira a Urrutia, con trofeo en manos, felicitado este por Hugo Cimi, con quien atrinó el segundo lugar en la final de Nissan.



ahora no vieron una moneda en premios.

DATSUN 280 ZX: REDOLFI Y MUSSO SON DOMINADORES

Lo del "Flaco" de San Jorge, Hugo Redolfi, no sorprende porque en definitiva es el merecido dominador del torneo, tiene un equipo que trabaja "full time" durante muchas horas y el apoyo incondicional de Héctor Giambrone. En cambio, si resulta llamativo el cambio experimentado desde hace unos meses atrás por Daniel Musso, a quien

evidentemente le pesaba mucho no ganar carreras y ahora se maneja más suelto durante las pruebas y competencias y se ha convertido junto al piloto de Sastre en dominador de la categoría. Las ilusiones de Carlos "Tim" Pairetti para poder descontar puntos en el campeonato en su ya remota lucha con Redolfi se estumaron y no solo tiene casi perdido el primer puesto sino que también está seriamente comprometido el segundo debido a un imparable Musso que en cada carrera descuenta un poco más para alcanzar al arceño.

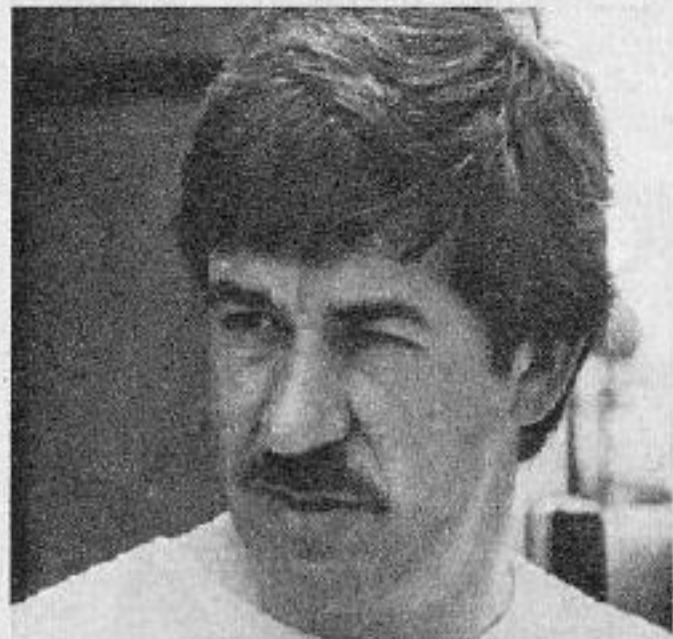
En Chaco, la receta de los Datsun no

cambió, y no por repetida dejó de ser buena. Lucha de puestos algún "pica-ro" que barre la pista y tapa a todos los que están atrás, quienes al juntarse provocan toques despistes y maniobras ajenas a las "buenas costumbres". Algo de eso pasó con Gustavo Sánchez, quien se las ingenió para tener a raya a Arias, Bakst, Fernández Arancibia, Bulla, Flores, Comito y Lavari en distintos pasajes, hasta el inevitable toque. Además hubo desparramos de "Carly" Cura que volvió peligrosamente a la pista en la recta principal cuando Barbieri estaba por superarlo, y este último

en los mixtos. Todas estas circunstancias desembocan a veces en amagues de "irse a las manos", como sucedió en el norte aunque finalmente la cosa no pasó a mayores.

Quedaron en definitiva como destacables el cuarto puesto de Carlos Boni que hizo una carrera solitaria; el quinto de Edgardo Lavari volviendo a la categoría en la que asegura permanecer hasta fin de año, el sexto de Ramón Arias, bien plantado en el circuito sin ser espectacular pero sin hacer "macanas" y el séptimo de Horacio Fernández Arancibia, quien siguió el mismo libreto

LOS PROTAGONISTAS PISANELLI: "POR FIN LLEGO EL TRIUNFO"



Urrutia: "Con Olmi no nos tocamos".

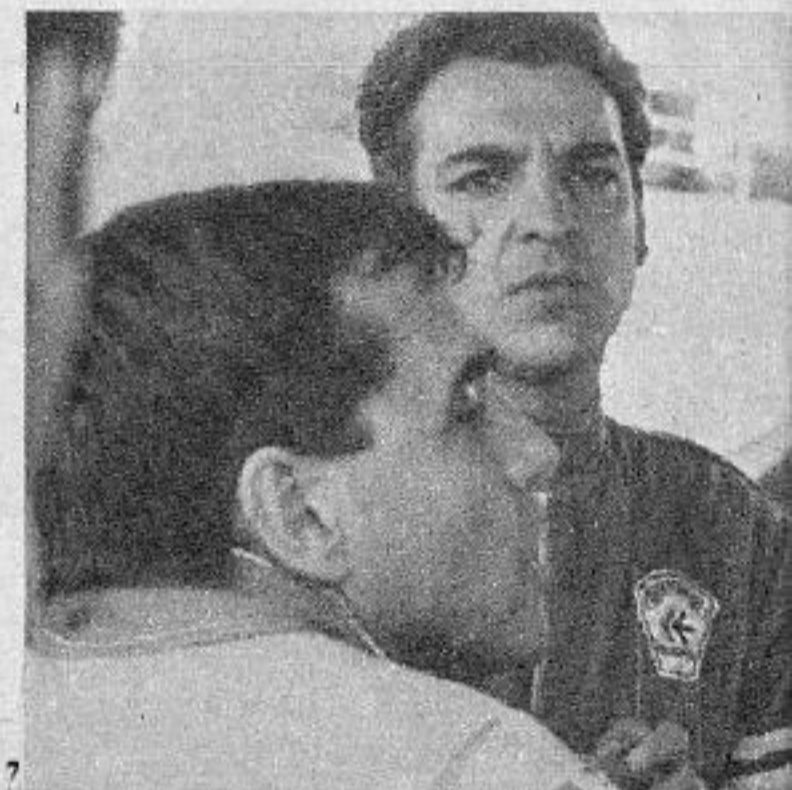
Hugo Redolfi: "Todavía no saqué la cuenta, pero no me hago ilusiones por el campeonato, porque aún faltan cuatro carreras y son ochenta puntos en juego. Fíjale lo que pasó con el Nissan 300 ZX, que justo cuando estaba peleando con 'Cocho' me dejó tirado, así son los autos de carrera. En los Datsun, yo había que tenía más que Musso y lo miré unas vueltas para saber cómo andaba el, hasta que pude superarlo. Todo fue muy limpio y ni siquiera nos tocamos. En resumen, para mí fue un muy buen fin de semana".

Daniel Musso: "Redolfi se portó bien cuando lo pasé, y lo mismo hice cuando vi que no lo podía aguantar, sobre el final mi auto no era estable y no tenía sentido arruinarle la carrera. Solo hubo un roce en la primera curva, pero era lógico porque llegamos muy juntos. A 'Tim' Pairetti lo teníamos dominado, y solo me preocupé en algún momento por pasar bien a los rezagados".

Carlos "Tim" Pairetti: "Todo resultó al revés de lo que había pensado, porque tenía que llegar antes que Redolfi y Musso para poder seguir aspirando al campeonato, pero no fue así, y ahora Daniel está más cerca".

Alfredo Pisandelli: "Después de tanto tiempo, por fin se me dio un resultado. Esta victoria tendría que haber llegado antes, pero por una cosa u otra eso no ocurrió. Ahora me dedicaré a festejar con el 'Flaco' Porta y con 'Cepillo', dos de mis colaboradores. Por lo que vi en la planilla de tiempos, el auto fue muy parejo, y en todo momento pude contener a mis rivales y controlarlos".

Hugo Olmi: "Nunca puede haber ningún problema con un caballero como es Enrique Urrutia. Peleamos mucho por el segundo puesto, él me dejó algo de lugar en la penúltima vuelta y quise pasarlo, pero tuve que ir por afuera de la línea ideal, y si bien intenté aguantar, 'Quique' conoce muy bien este circuito y todos sus secretos, y me superó en el retome. Ahí casi me voy afuera de la pista, pero pude seguir, y en la última vuelta él se quedó largo en el frenaje y finalmente ahí pude superarlo".



5- Alfredo Pisandelli delante de Urrutia. El neuquino fue inalcanzable. 6- Boni cuarto, al final es buscado por Bakst antes de su retraso. 7- "Cocho" y "Paco" dirimen un pleito de vieja data, teniendo como testigo al ponsativo Carlos González. 8- Barbieri se desparraó en el "mixterio" y Bakst lo tocó así en la pueria.

el próximo fin de semana FORMULA TRES EN CHILE

La sexta competencia del torneo '87 de la Fórmula Tres Sudamericana tendrá lugar en el Autódromo "Las Viscachas", en Santiago de Chile, cuya cuerda mide 2.979 metros. El primado en prueba de clasificación lo tiene Guillermo Kissling (Berta-Renault) desde el 4/12/83 con 1m02s44, a 171.739 km/h, mientras que el récord de vuelta en carrera data del 3/4/83 y está en poder de Juan Manuel Fangio (Berta-VW) en 1m03s747 a 168.234 km/h. En las anteriores los vencedores fueron Fangio y Kissling en 1983, mientras que al año siguiente se impuso Gustavo Sommi (Berta-Renault).

El viernes entre 11 y 11.45 y 13.15 y 14 horas habrá entrenamientos oficiales, mientras que entre las 16 y 16.45 tendrá lugar la primera tanda clasificatoria. El sábado, de 11 a 11.45 y 16 a 16.45 se repetirán las sesiones de entrenamiento oficiales, mientras que la segunda tanda de clasificación se hará de 13.45 a 14.30. El domingo a las 10.15, habrá "tanques llenos" por espacio de 45 minutos, mientras que a las 13 horas se largará la final sobre 42 vueltas (125.875 kilómetros). Esta competencia que se denominará "Gran Premio Copa Cincuentenario de la Unión Católica Chilena" será televisada por ATC.

que Arias pero se "zafó" en un dibujo raro a mitad de carrera.

NISSAN 300 ZX: PISANELLI ESPERO EL TURNO

Fue indudablemente merecido lo del neuquino, porque este año estuvo en varias oportunidades cerca de la punta y con "poles" incluidas, aunque siempre aparecía algo que lo dejaba marginado de la victoria y provocaba su abandono. Esta vez se dio, y el triunfo fue "redondito". Pole position, victoria de punta a punta y récord de vuelta.

Alfredo Pisandelli no dejó ni las migajas para sus rivales. Su anterior triunfo había sido en una trepada de montaña en Tucumán, con Datsun 280 ZX, el 17/8/83. En lo que respecta a la lucha por el campeonato, tanto "Cocho" López como Silvio Oltra no sumaron, el primero porque la temperatura de agua se le fue a las nubes y paró antes de romper el motor, y el segundo porque el pedal de freno cayó hasta el fondo cuando intentó parar en la primera curva, produciendo el desparrao que involucró a Thomas e Iparraquirre entre otros.

De este "zafarrancho", ya casi también clásico en las primeras curvas tomadas por los Nissan, y previsible en un trazado el chaqueño, emergieron segundo y tercero quienes serían encargados de dar el espectáculo de la carrera: Hugo Olmi y Enrique Urrutia, así llegaron a pesar de que viajaron casi toda la carrera en el inverso, Urrutia es misionero pero casi local en aquellos pagos nordestinos y toda la hinchada estaba con él. Mayorga y Monguzzi también pelearon bastante hasta que una goma lo detuvo al cordobés, e hizo su debut Hugo Redolfi, sobre un Nissan

que a pesar de finalizar en abandono tuvo momentos muy interesantes cuando superó al mismísimo "Cocho" López bastante desdibujado con respecto a su anterior temporada.

En definitiva el CAP ahora ha tomado el camino correcto. Las siete mil personas presentes en Resistencia y la reunión que hicieron con todos los pilotos para tratar sus asuntos, así lo indican. Tiene un crédito muy importante a su favor que es el costo relativamente bajo de la participación en sus carreras, lo que seguramente será aprovechado por los dirigentes.



RETRASOS Y ABANDONOS



Francisco "Paco" Mayorga con la trompa rota luego de un roce. Así llega cuarto.

DATSUN 280 ZX: Jorge Iglesias: Electricidad (NL). Arnaldo Puleo: Caja (NL). Osvaldo Cao: Trompa desprendida y toque con Bulla (ab). Ariel Bakst: Toque en la primera curva y goma rota (ab). Raúl Flores: Rotura del soporte de diferencial (ab). Carlos Zabala: Pinchó la goma trasera izquierda y tenía una falla en el motor (ab). Carlos Cura: Goma trasera izquierda (ab). Thomas Harpe: Quemó la junta de tapa de cilindros (ab). Walter Alfraco: Electricidad (ab). Nicolás Comito: Goma trasera izquierda. Rubén Bulla: Toque con Cao.

NISSAN 300 ZX: Francisco Iparraguirre: Toque (ab). Rodríguez Marsili: Toque (ab). Silvio Oltra: Toque (ab). Carlos Manzano: Falla en el motor (ab). Hugo Redolfi: "Se desenchufó un cable" (ab). Carlos González: Falla en el motor (ab). "Cocho" López: Temperatura (ab). Angel Monguzzi: Pinchó goma delantera izq. (ab).



LA CARRERA EN SINTESIS



Olimi apurado con la rueda delantera izquierda en el aire, seguido por Monguzzi.

DATSUN 280 ZX: Largó Redolfi en punta y en la primera curva se desparramaron Bakst, Cura y Cao. Musso quedó como escolta Pairetti, tercero y Zabala cuarto. En la segunda vuelta Musso superó a Redolfi cuando este se fue levemente de pista, y Cura lo pasó a Comito. Barbieri hizo un trompo y retrasó a Bakst, Bulla se toco con Cao abandonando el último. A partir del cuarto giro se retrasa Bakst. Fernández Arancibia y Comito apuran a un trenito formado por Flores, Cura, Bulla, Cao y Bakst. A partir de la sexta vuelta Zabala comenzó a retrasarse y en novena Redolfi es el nuevo puntero, y a partir de ahí tomó diferencias definitivas. Harpe y Alfraco (que estaban andando bien) abandonaron cerca de la duodécima vuelta y al final solo Pairetti apuro a Musso sin conseguir pasarlo, a pesar de los rezagados que antepedieron el andar de ambos.

NISSAN 300 ZX: Pisandelli, Urrutia y Olmi partieron en punta en ese orden. Bergallo se quedó en la largada y se tocaron Oltra, Iparraguirre y Thomas. El orden era: Pisandelli, Urrutia, Olmi, Mayorga, Monguzzi, López y Redolfi. López fue superado por Redolfi en la cuarta vuelta, y el campeón le devolvió gentilezas. A partir de mitad de carrera el puntero pasó con distinto ruido en el motor por la rotura de un escape. Redolfi y López abandonaron y Monguzzi se retrasó por una pinchadura. Al final Urrutia y Olmi disputaron el segundo puesto definido en favor del piloto porteño por escaso margen.

condiciones. El cambio no le sentó bien.

SONIDO RARO- El que hacía el auto de Alfredo Pisandelli cuando promedia la final de Nissan y estaba en la punta. Fue la rotura del caño de escape.

VIDO DIXIT- "Juanjo el mecánico de Cocho se portó muy bien conmigo porque me prestó un juego de amortiguadores el sábado". El piloto de Río Gallegos giro muy solo en la final, arribando al quinto lugar.

RETORNO- El de Claudio Abdala piloto de Lobos que hacía cinco años no se subía a un auto de competición. Tiene 37 años y corrió en Fórmula Cuatro, Fórmula Dos y en Turismo en pareja con su colteráneo José "Coco" Fortunato.

PREOCUPACION- De la mayoría de los pilotos, por el estado del circuito y por los trabajos de bacheo que se hicieron durante el viernes y sábado por la noche. Las gomas, el calor y las piedritas sueltas eran temas de conversaciones muy serias.

CLASIFICACIONES

Comisión Mtda del Chaco Automoto Club y de la Asociación de Volantes del Nordeste - Autódromo Regional del Nordeste - Circuito de 2.312 metros de extensión - Finales (para ambas categorías) a 26 vueltas. Recorrido total: 66.112 km - 27/9/87

DATSUN 280 ZX PRUEBAS DE CLASIFICACION

Redolfi 1m12s807/1000 a 114,319 Km/h; Bakst 1m12s968; Musso 1m13s072; Pairetti (h) 1m13s206; Zabala 1m13s489; Boni 1m13s570; Alfraco 1m13s915; Sánchez 1m14s030; Harpe, 1m14s052; Cura 1m14s235; Bulla 1m14s403; N. Comito 1m14s447; J. Iglesias 1m14s596; Barbieri 1m14s701; Arias 1m14s916; Cao 1m15s345; F. Arancibia 1m15s501; Flores 1m15s884; Bianco 1m15s979; Puleo 1m16s279

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	3	Hugo Redolfi	31m44s433/1000	26
2º	7	Daniel Musso	31m46s289	26
3º	6	Carlos Pairetti (h)	31m47s661	26
4º	28	Carlos Boni	32m07s578	26
5º	8	Edgardo Lavari	32m38s614	26
6º	47	Ramón Arias	31m45s323	25
7º	53	Horacio F. Arancibia	31m48s900	25
8º	49	Daniel Barbieri	32m05s446	25
9º	54	Bruno Bianco	32m45s463	25
10º	97	Heclor Sánchez	31m52s120	24
11º	30	Rubén Bulla	32m22s900	24
12º	25	Nicolás Comito	32m35s785	23

Luego clasificaron: Alfraco 17 v; T. Harpe 16 v; Cura 14 v; Zabala y Flores 13 v; Bakst 11 v; Cao 4 v.

No largaron: Puleo y J. Iglesias.

Promedio del ganador: 115,628 Km/h.

Record de vuelta: Musso en la 5ta. vuelta en 1m12s075/1000 a 115,479 Km/h.

NISSAN 300 ZX

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Pisandelli 1m11s705/1000 a 116,075 km/h; Urrutia 1m11s932; Monguzzi 1m12s059; Olmi 1m12s064; Mayorga 1m12s085; López 1m12s212; Redolfi 1m12s586; Thomas 1m13s045; Bergallo 1m13s052; González 1m13s113; Iparraguirre 1m13s114; Vido 1m13s152; Manzano 1m13s170; Oltra, 1m13s258; Abdala 1m13s309; C. Zanatta 1m13s786; Zenklusen 1m13s803; Rodríguez Marsili S/T.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	20	Alfredo Pisandelli	31m33s474	25
2º	7	Hugo Olmi	31m36s573	25
3º	21	Enrique Urrutia	31m36s993	25
4º	9	Francisco Mayorga	31m52s155	25
5º	26	Roberto Vido	31m58s022	25
6º	35	Rodolfo Bergallo	32m13s447	25
7º	61	Claudio Abdala	32m16s516	25
8º	64	Abelardo Zenklusen	32m22s580	25
9º	63	Oscar Thomas	32m36s253	25
10º	49	Oscar Zanatta	31m34s353	25
11º	1	Angel Monguzzi	32m44s876	25
12º	1	Osvaldo López	22m35s365	18
13º	23	Carlos González	17m28s352	11

Luego clasificaron: Redolfi 7v; Manzano 6v; Oltra 2v; Rodríguez Marsili e Iparraguirre 1 v.

Promedio del ganador: 114,289 Km/h.

Record de vuelta: Pisandelli en la 2da. en 1m11s989/1000 a 115,618 km/h.

CAMPEONATOS

(Disputadas las competencias de: Rafaela, Paraná, Río Cuarto, Buenos Aires, Las Flores, Avellaneda, Trelew y Resistencia)

DATSUN 280 ZX

Redolfi 127 puntos; Pairetti (h) 76; Musso 68; Bulla 60; Boni 46; Comito 38; Zabala 33; Rementería 27; Sancho y Harpe 21; J.L. Bessone y Cao 20; H. Sánchez 19; Alfraco 17; Benaimo y Barbieri 15; Giacchino 12; E. Iglesias y Bakst 10; Cura y Turo 9; Mandrini y Lavari 8; Arias 7; Torriani 6; D. García, Ferrante y Arancibia, 4; Heritier y J. Zanatta 3; Echeagaray, Borda y Bianco 2; Ponte, Cavallaro y Fraga 1.

NISSAN 300 ZX

López 111 puntos; Pisandelli 64; Oltra 61; Olmi 57; Urrutia 42; Luaces 36; Vido 37; Mayorga 30; Oyhantart y Monguzzi 27; Ferdinando 20; E. Zanatta 16; Baldinelli 15; Der Ohanesian, Cerquetti, C. González y Zenklusen 13; Croceri y Guerra 12; Daray, Manzano y Garro 10; Sapino, Rotes y Serafini, 8; Boggio y J.C. Laroca, 7; Picetti, Bergallo y Thomas, 6; Soto, E. Marsili y Abdala 4; Gunther, Ruiz y Heritier, 2; Maldonado y O. Zanatta, 1.

Próxima competencia: el 16 de octubre en San Jorge (Pcia. de Santa Fe).

EN POCAS PALABRAS

Yeye Thomas: "Compré la mitad del auto, cuando choque voy a apuntar con la parte que no es mía". **Oscar Zanatta:** "Mi hermano se quedó en Rafaela con bronca porque rompió la moto". **Edgardo Lavari:** "Se cortó la correa y quemé la junta de tapa". **Rubén Bulla:** "Me quedó sin aros, y con este calor, peor". **Francisco Mayorga:** "En el partido del viernes sufrí una distensión de ligamentos". **Silvio Oltra:** "Todo mal, llegamos tarde, el auto no anda, no dobla y no frena". **Osvaldo Cao:** "Tengo el auto de Marianovich, la caja de la coupé de calle de Néstor Gerardí, el espejo retrovisor de Bulla y el motor del mio. Esto es un monodrillo" ¿? **Walter Alfraco:** "Corté una leva en el Autódromo Municipal y el motor está duro porque sólo tiene mil kilómetros. Me vine en el auto de carrera".

VIBORITAS DE BOXES

TRANQUILIDAD- Marubeni Maquinarias comenzó a verificar los Nissan 300 ZX que están en el país con lo que se deduce que los autos podrán permanecer sin inconvenientes durante dos temporadas más. Alivio para los propietarios.

CAMBIO- El auto de Miguel Golía, con el que Oltra corrió las pasadas carreras fue a manos de Francisco Iparraguirre, y Silvio debió armar el suyo que obviamente no estaba en las mejores

Toquecitos de bocina



PREMIO



Ya está en marcha su organización y se realizan los últimos ajustes del II Rally Aniversario de La Cumbre (Córdoba) que concretan Parabrizas y Corsa con el apoyo de la empresa Autolatina para su marca Ford.

La fecha prevista fue postergada por una semana y el mismo se llevará a cabo entre los días 9 y 10 de octubre, oportunidad que Ford aprovechará para hacer la presentación en La Cumbre de la nueva pick-up F-

pensado debutar en Balcarce con el Torino de Omar Rangone.

¡MAS CUIDADO! NIÑA

El miércoles 16/9 Carlos "Lalo" Zabala estaba -junto con otros pilotos- probando su Datsun 280 ZX en el Autódromo de B.A. En una de las tantas vueltas dadas, al bajar el tobogán y cuando su velocidad era de aproximadamente 150 km/h, se encontró con el Renault 18 de Adriana Seba, que circulaba a

MANCUSO AL T.C. "GRANDE"

El próximo 6 de octubre a las 15 horas se efectuará en el Autódromo de Buenos Aires la prueba de suficiencia para quienes tengan intención de incorporarse al Turismo Carretera. Uno de ellos es Gustavo Mancuso, actual piloto de la Fórmula Renault, que tiene

DIEZ ARGUMENTOS PARA QUE SEVEL VUELVA A LAS CARRERAS

Los rumores del ingreso de SEVEL al TC 2000 con un equipo oficial se han incrementado en las últimas semanas, y si bien nadie lo confirmó, tomamos contacto con varias personas vinculadas al tema y a la fábrica, y rescatamos los siguientes elementos comprobados.

- 1 - El viaje que a principios de año realizaron los señores Carlos Reutemann, J. Blanco Villegas y Gastón Perkins a la sede de Abarth en Turín.
- 2 - Hubo contactos con José Miguel Herceg para preparar un Fiat Regatta.
- 3 - "Casualmente" esos contactos se produjeron a principios de año y se renovaron ahora, luego de lo ocurrido con Di Palma en la competencia de Las Parejas, poco después de que la CCF ampliara el apoyo incluso para el "88" al equipo de Carlos Akel.
- 4 - Directivos de SEVEL reaccionan de distinta manera al ser consultados; algunos se sorprenden por el tema, y otros no tanto.
- 5 - EL Regatta 2000 está en proceso de control de confiabilidad para la producción en serie.
- 6 - Algunos responsables de la empresa consultados, especularon con la homologación para mediados de 1988.
- 7 - Gastón Perkins, cuando se fue a Europa a principios de año, dijo en Alberdi, su pueblo, que viajaba a Francia invitado por Peugeot para realizar un comercial, disimulando uno de los motivos del viaje.
- 8 - Si el "Desafío de los Valientes" se volvió a organizar luego de tanto tiempo, es porque realmente SEVEL quiere volver al automovilismo.
- 9 - "Casualmente" otro de los que volvió a tomar contacto con los "fierros" fue Heriberto Pronello, y luego de la carrera de Buenos Aires se encontró con Traverso, con quien dialogaron sobre temas diversos.
- 10 - Todos los directivos de SEVEL consultados negaron la especie, o al menos dijeron desconocerla, pero al ser indagados sobre diversos aspectos incurrieron en llamativas contradicciones sobre algunos temas delicados.

Por todo lo expuesto, el panorama se presenta confuso, pero lo que sí queda en claro es que SEVEL tienen intenciones de retornar a la competición y, de acuerdo con la situación interna de la empresa, la lógica (...) sería que lo hiciesen con el Fiat Regatta 2000, en Turismo Competición 2000. Por todo el hermetismo que los responsables mantienen, el equipo saldría al ruedo con todos los elementos necesarios para estar en el primer nivel.

EL DIALOGO CON REUTEMANN

El jueves de la semana pasada hablamos con Carlos Alberto Reutemann que estaba en Santa Fe. Este fue el diálogo.

-¿Existieron algunas reuniones analizando la posibilidad de hacer un equipo para competir en TC 2000?

-Una o dos veces hablamos de eso, de cómo estaba la categoría y de lo competitiva que era, pero siempre con Gastón Perkins, y por lo tanto él es el que conoce más acerca de esto.

-En determinado momento se comentó que habrías viajado con el Sr. Blanco Villegas a Italia, para hablar con la gente de Abarth. ¿Existió o no ese viaje a tal efecto?

-Sí, es cierto, ese viaje existió y fue hace seis o siete meses. Fui porque tenía contactos en Abarth (nos conocíamos desde antes) y por eso participé de ese viaje.

-Además de ustedes, ¿quién más viajó?

-Gastón Perkins. Luego de esto me desconecté del tema.

-Pero ¿puede tener posibilidades un Fiat Regatta con motor dos litros, con el actual reglamento de TC 2000?

-En cuanto a diseños y reglamentos, yo no tengo la menor idea. Esa pregunta se la deben hacer a los encargados de las distintas secciones de la fábrica.

-Cambiano de tema, ¿qué opinión tenés de las campañas que están haciendo en el exterior Larrauri, Rosso y Fangio?

-Me entero de lo que pasa, leyendo líneas que se publican en los diarios, pero no vi correr a ninguno de ellos. Sólo vi a Larrauri hace mucho tiempo, antes de que fuera Campeón de Fórmula Tres, pero no he tenido otro contacto.

-Es decir que estás bastante alejado de la actividad automovilística.

-Sí, totalmente alejado.

-¿Y no tenés ninguna intención de tomar contacto con la misma?

-No, no tengo ninguna intención.

AUTOS CLASICOS

II RALLY ANIVERSARIO EN LA CUMBRE

150 doble tracción.

La lista de inscriptos, que se cerrará durante el transcurso de la semana, está compuesta hasta el momento por los siguientes participantes, todos ellos miembros del Club de Autos Clásicos y el Club de Automóviles Sport de San Isidro:

Lorenzo Barra (Ferrari-250), "Lucho" Clusellas (Jaguar XK-120), Enrique Sánchez Ortega (Bugatti o Cisitalia MM), Fernando Briones (Ferrari), Roberto Rodríguez (Delahaye u O.M. Superba), Rodolfo Iriarte (Delahaye o Healey-Silverstone), Germán Sopena (Austin-Healey 3.000), Anibal Torregrosa (Alfa Romeo Bertone), Eugenio Ottolenghi (Triumph TR-3), Jackie Forest Greene (Aston-Martin), Lucio

Bollnert (Bugatti), "Pato" Mascetti (Lotus-Elan), "Teddy" Gómez (Alfa-Romeo), "Negro" Rovira ganador de la primera edición del rally (Porsche 356) y Mr. Kember, hombre de La Cumbre especialmente invitado con un Ford-31.

El total de automóviles aceptados será de cuarenta y la organización cuenta con el apoyo del Automóvil Club Argentino, Intendencia y Dirección de Turismo de La Cumbre, de los señores Ponte Varela Reina y la familia Navarro Ocampo, además de las autoridades del Golf Club donde se desarrollará la gymkhana.

En la próxima edición, le ofreceremos el programa completo de actividades y una lista completa de inscriptos confirmados.

EL VERDADERO CALENDARIO "TRIPLE" DEL '87 QUE SE PREVIO, QUE SE HIZO, QUE SE CUMPLIO

Un par de números atrás intentamos hacer un gráfico parangón entre lo programado originalmente por la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino, y lo realizado en definitiva -en lo que a carreras concierne- desde principios de año y hasta el mes de agosto inclusive. Motivos ajenos a nuestro control impidieron que, tipográficamente, la cosa quedara todo lo clara que se pretendía... Es más: la confusión resultó mayor que la preexistente. Por eso, aquí va un nuevo intento.

MES	DIA	RALLY	TURISMO	TC 2000	FRA	T.N.	CAP
MARZO	7		Tandil Buenos Aires				
	8	Vta. Marzara					La Pampa
	15			BUENOS AIRES	BUENOS AIRES	Buenos Aires	
	22	Vta. Marzara	9 de Julio				Rafaela
	29						
ABRIL	5			Mendoza	Mendoza	Mendoza	
	12		Pigüé				
	19	V. Dolores		G. ROCA	G. ROCA	G. ROCA	Rafaela
	26						
MAYO	3	V. Dolores	Avellaneda Paraná				Paraná
	10			Mendoza	Mendoza	Mendoza	Río IV
	17		Buenos Aires	Mar del Plata	Mar del Plata	Mar del Plata	
	24	LA RIOJA					Río IV
	31			Santa Fe			
JUNIO	7		Chaco				
	14			Buenos Aires Santa Rosa	Buenos Aires Santa Rosa	Buenos Aires Santa Rosa	
	21	ACRYR	9 de Julio				San Luis
	28				Buenos Aires		
JULIO	5			CORDOBA	CORDOBA	CORDOBA	
	9						Buenos Aires
	12		SAN JORGE				Las Flores
	19						Pigüé
	26		Buenos Aires				
AGOSTO	2		Rafaela Chaco		Rafaela Chaco	Rafaela Chaco	
	9						Avellaneda Tandil
	16		Río IV				
	23			San Jorge			Buenos Aires Trelew
	30		Allen				

Referencias: Mayúsculas, carreras programadas y realizadas en término. "Negrita", carreras que no estaban programadas en esa fecha. "Blanca", carreras programadas y no realizadas en término.

De las originalmente programadas se cumplieron en fecha: Rally, dos de cuatro; Turismo, 1 de 7; TC 2000 y FRA, 3 de 7; Entrecor, 1 de 7, y el CAP, 0 de 7.

BERSAGLIERE, MARRANDO EL TIRO...

Cazador, tirador certero, son algunas de las acepciones dadas en cualquier diccionario italiano-español, al vocablo itálico bersagliere (así, con b larga...) Ese fue precisamente el sentido que quisimos darle al utilizarlo en el subtítulo de nuestra nota dedicada a la cobertura del Gran Prix de Portugal, y relacionado con Gerhard Berger, quien en realidad, erró el tiro cuando tenía el triunfo a disparo de balín... Lo que no estaba en nuestros planes era marrar nosotros también el intento, ya que por causas que escaparon a nuestro dominio, la palabra de marras (...nunca tan aplicable este término) se publicó con v corta inicial, en lugar de lo correcto... Vayan entonces las suplicas disculpas del caso —una vez más— a nuestros sufridos lectores, así como especialmente a la cuantiosa colectividad cultora de la espléndida lengua del Dante. ¡Saluti a tutti!

CONCURSO CAMPEONES -CORSA-ORIENT

ACIERTE Y GANE CON SUS IDOLOS

Este domingo tendrá lugar el siguiente paso del Concurso de Pronósticos Automovilísticos, promovido por "Campeones", CORSA y Orient, con la competencia de Turismo Competición 2000 que tendrá lugar en el Autódromo "El Zonda" de San Juan.

Las bases son muy simples. Usted tiene que llenar la boleta adjunta, con sus datos personales en forma clara, y poner la cruz en el casillero correspondiente al piloto que según Usted, prevalecerá sobre su compañero en la pareja. Ejemplo: Tomando el caso de la pareja uno, integrada por O. López y Ferdinandino si opta por López deberá poner la cruz en el casillero de la izquierda (I) si se inclina por Ferdinandino, a la derecha (D) y si opina que los dos abandonarán o no se clasificarán, la cruz deberá ir al medio (E).

El cupón podrá ser enviado a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos Campeones-CORSA-Orient, Arenales 2896 Planta Baja (CP 1425), Capital Federal", y también puede depositarlo en la urna que a tal efecto estará en el autódromo sanjuanino, junto a la cabina de transmisión de "Campeones".

No lo olvide, palpíte la carrera y tenga la gran oportunidad de ganar un flamante reloj Orient.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 014 CARRERA: TC. 2000 en S. JUAN

Nombres Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input checked="" type="checkbox"/>	O. LOPEZ	<input type="checkbox"/>	FERNANDINO	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	TRAVERSO	<input type="checkbox"/>	BESSONE (A)	<input type="checkbox"/>
3	<input checked="" type="checkbox"/>	CROCCO	<input type="checkbox"/>	ZAMPA	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	BANFI	<input type="checkbox"/>	SERAFINI	<input checked="" type="checkbox"/>
5	<input checked="" type="checkbox"/>	OLMI	<input type="checkbox"/>	ETCHEGARAY	<input type="checkbox"/>
6	<input checked="" type="checkbox"/>	OLTRA	<input type="checkbox"/>	GAYRAUD	<input type="checkbox"/>

Campeones
RELOJES
ORIENT CORSA

A DIAS DEL G.P. DE MOTOS EL ESTADO DEL AUTODROMO

Ya con el Gran Premio de Motociclismo por el Mundial encima, resulta interesante saber cuáles son las mejoras que se están haciendo en el autódromo porteño. A los efectos de saber esto nos dirigimos a dicho lugar con el fin de charlar con su actual director, el Sr. Aldo Amerio.

—No saquen fotos ahora; no tienen sentido... En una semana va a estar todo listo.

—¿Pero qué es lo que se está haciendo, exactamente?

—Se está pintando, se están arreglando los baños y se está trabajando en todo aquello que tenga que ver con la presentación.

Dejamos al señor Amerio para hablar con Reinaldo Cozzani, el organizador del Gran Premio.

—¿Qué opina de los trabajos que se están realizando?

—Realmente no sé muy bien lo que están haciendo. De todos modos yo ya no puedo hacer nada. Me parece que se acordaron un poco tarde de ponerse a trabajar. El martes que viene llegan las motos y me parecería una pésima imagen que mientras estén los mecánicos trabajando, haya gente pintando... Me resulta un tema interesante que me gustaría charlar después de la carrera. No quiero hablar antes.

—Tenemos entendido que algunas obras están siendo hechas por ustedes...

—Sí, es cierto. Nosotros estamos trabajando en el techo de la cabina de cronometraje, que tenía goteras. Por otra parte también estamos arreglando los baños que se encuentran abajo de dicha torre. En otro orden de cosas les digo también que estamos arreglando los alambrados, porque si los dejamos como están, por boletería no va a pasar nadie... Lo que va a ser la sala de prensa también corre por cuenta nuestra. Vamos a instalar una gran carpeta de 340 m² con este fin ya que la habitual sala de prensa será utilizada por el jurado de la carrera.

—¿Considera que el Autódromo estará realmente en condiciones para tan importante hecho?

—Espero que sí pero, de cualquier manera, se podría haber empezado a trabajar antes... Además, hay cosas que no entiendo. No se pudo probar durante la semana anterior pero el domingo 27 corrían los TC del Oeste y la Fórmula 5... Tal vez se les podría haber sacado un mayor provecho a esos días.

La tercera arista del asunto estaría dada por Alfredo Soares Gache actual subsecretario de Deportes de la Municipalidad de Buenos Aires, de la cual depende el autódromo. Lamentablemente, nos fue imposible hablar con él, pese a que lo intentamos en repetidas ocasiones.

Esperemos que el autódromo quede en condiciones. Si no seguramente éste va a ser un tema que traerá más cola que lo ya habitual.

F.M

100 km/h ¡por el medio de la pista! estorbando el accionar del resto. Para evitar la colisión, Zabala debió frenar desesperadamente entrando en trompo y destrozando tres cubiertas. Tras ese episodio al auto de "Lalo" se subió "Tito" Bessone y mientras salía de Ascari sufrió la rotura de una llanta, que se había resentido en el trompo anterior. ¿No habrá manera de legislar para que estas pruebas no ofrezcan episodios como el comentado?...

Zonda" de San Juan probando el Ford Sierra XR4 (ex Pedro Comito) del equipo de Del Campo que será la nueva escudería en la que militará "El loco" luego de su desvinculación con José Miguel Herceg.

COMITO CON OLTRA

El día Comito volvió a Turismo Competición 2000 en el equipo de Silvio Oltra con la coupé Renault Fuego que actualmente el de Olivos utiliza como muletto. Comito coincidió en dejarle el auto a Silvio en caso de que éste sufra algún inconveniente durante las jornadas de carreras, siendo ésa la principal traba que existía en un primer momento.

DI PALMA PRUEBA

El jueves o viernes de esta semana Rubén Luis Di Palma estará en el Autódromo "El

SOBRE EXCLUSIONES Y DESCLASIFICACIONES

En la competencia que la categoría Turismo disputó el pasado 19 y 20/9 en el autódromo "General San Martín" de la ciudad de Mendoza, hubo siete exclusiones y dos desclasificaciones en la clase Dos. Todos los pilotos involucrados estaban en los primeros puestos de esa especialidad.

El Comisario Técnico en esa oportunidad fue Juan Manuel Esnal, quien dijo a CORSA lo siguiente: "El sábado fueron excluidos de la prueba de clasificación, Aldo Caldarella (3º), Jorge Rouselle (19º) y Héctor Llovel (25º). Estas exclusiones se debieron a que tanto el VW Golf como los dos Fiat tenían anulado el sistema de calefacción del múltiple de admisión, y como antecedente inmediato tenemos la exclusión de Mario Stravalle en una de las competencias realizadas en Buenos Aires".

Además, también fueron excluidos de la "clásica" Bonomo (1º), Abdala (2º), Gallicchio (4º) y Tinnacher (5º).

"El motivo de las mismas fue que en ningún caso daba el ancho máximo de la carrocería a la altura del eje trasero. Esa medición se hizo en las verificaciones finales de Buenos Aires y Paraná, y en esas oportunidades los autos vivos, entre ellos el de Bonomo, tenían las medidas correctas. Lo que pasa es que la ficha de homologación no exige al constructor que declare la tracha del vehículo, pero la misma está limitada por distintas especificaciones."

En el artículo 5º, inciso 4 del Reglamento de Grupo A, titulado "Ruedas y neumáticos", se indica que "las ruedas completas (rueda completa = disco + llanta + neumático) serán libres a condición de que quepan en la carrocería de origen, es decir que la parte superior de la rueda (borde de la llanta y del neumático) situada verticalmente

por encima del centro del buje, esté cubierta por la carrocería cuando la medida se efectúe verticalmente".

Estas especificaciones limitan la tracha junto a la que indica la medida del ancho de la carrocería a la altura del eje trasero, la cual si incluimos el 1% de tolerancia no puede superar los 1.606,91 mm en el caso del VW Golf. "Medimos el auto de Bonomo y tenía 1.630 mm; Abdala acusó el mismo valor, Gallicchio tenía 1.640 mm y Tinnacher 1.634 mm, por lo cual todos fueron excluidos", dijo el técnico.

El domingo siguieron los problemas, y el primero y segundo de la clase 2 ("El Suizo" y José Basso) fueron desclasificados debido al menor peso de los cigüeñales de ambos Alfa Romeo.

"La ficha del Alfa Romeo Sprint 1.5 para la actividad nacional es la número 5.745, y la del Alfasud TI 1.5 posee el número 5.746. El primer modelo lo utiliza Basso y el segundo "El Suizo", y ambos deben tener cigüeñales de 10.900 kg. Lo que se hizo por intermedio del importador Juventus fue pedir una extensión de la homologación para carburador y conductos de tapa, pero no para el cigüeñal. "El Suizo" dice que puede haber una fe de erratas en esa ficha de homologación, pero nosotros no tenemos conocimientos de la misma, por lo que habrá que ponerse en contacto con la FISA para aclarar el tema."

En Mendoza, el sábado luego de las pruebas clasificatorias no se respiraba un aire "tranquilo", y al respecto Esnal comentó: "Puedo asegurar que la cosa no pasó a mayores por la buena organización del Automóvil Club Mendoza, que había puesto vallas metálicas de más un metro y medio de altura en la zona de verificación técnica. Junto a ellas había como trescientas personas, ya que con el revuelo que se armó, todo el que se entera-

ba iba hasta allí para curiosear".

En todo esto llamó la atención que quien está en la punta del torneo de Turismo clase Dos, y con el Campeonato al alcance de la mano haya estado involucrado. Omar Darío Bonomo, luego de aceptar la exclusión y firmarla, analizó lo sucedido de esta manera: "El problema técnico fue que tenía dos centímetros más ancho los guardabarros traseros y eso se debe a los golpes que me pegaron en el baúl. Cuando estos son fuertes, la cola se baja y los pasarruedas se 'infla', yo cometí el error de no medirlos luego de arreglar la parte trasera. De todos modos esto no le hace nada a la performance y con la ventaja que tengo en el campeonato nunca, se me ocurriría poner el auto fuera de reglamento".

Consultado acerca de la unidad que le siguió a "Tito" Abdala y que también está armada en su taller, el actual Campeón de la división menor del Turismo dijo: "Ese es 2 mm más ancho y el guardabarros trasero izquierdo tiene el golpe de la primera carrera de Buenos Aires, cuando Abdala se pisó en el Tobogán. En Mendoza la técnica obró bien, los autos están fuera de reglamento y punto. Si hubiera tenido la posibilidad de apelar, lo habría hecho por el auto de Abdala porque ése se midió primero en varias oportunidades y había pocos mm de diferencia. Como no era la cifra correcta, le ofrecí el mío para que hicieran lo mismo. Cuando lo hicieron y tampoco me dio lo correcto, me quise morir. Ahora los autos están en mi taller y a disposición de quien los quiera ver."

Con respecto a la discusión que tuvo con Guiral, y sobre la cual no quiso opinar. Aun no se ha tratado en la habitual reunión de la CDA del ACA, debido a que la misma no se realizó esta semana y el informe permanece en poder del Co-

misario Deportivo actuante, Raúl Marielli. Pero de acuerdo a ese informe, el tema podría ser derivado al comité de penalidades existiendo la posibilidad de que Bonomo sea sancionado.

"EL SUIZO" ACLARA

Con fecha 23/9/87 recibimos una nota firmada por Robert von Kreutzbruck ("El Suizo"), en la que el mismo "quiere corregir una desinformación aparecida en el número 1107 de CORSA, en la que se da por sentado con veredicto firme el triunfo de Raúl Ottaviani, siendo la real situación errónea. Cabe señalar que la clasificación está en suspenso, por cuanto el suscrito y José A. Basso presentamos apelación, y al respecto la C.D.A. cursó un télex pidiendo a la F.I.A. cuál es el peso reglamentario correspondiente al tipo de máquina que conducimos. Por lo tanto, al estar suspendida la clasificación a la espera de una respuesta de la F.I.A. mal se puede hablar de un vencedor".

Cumplimos en publicar —aunque resumida— la nota, agregando que junto con ésta el piloto nos envió fotocopias de su pedido de apelación y del de su cocopilero Basso.

De manera tal que suponiendo que tanto "El Suizo" como Basso fueran reclasificados al prosperar la apelación, el Campeonato de la C7 quedaría así: Bonomo 115 puntos; Baldinelli, 53, "El Suizo", 44; Ottaviani, 38; Serravallo y Percaz, 35; Scioli, 33; Gallicchio, 30; Beard, 27; Bessone, 23; Fossati, 21; Joseph, 20; Basso, 18; Heguy y Harpe, 16; Padillo, 15; Trejo, Paolucci, Grossi y Nadin, 12; Bongioanni, 10; Gueric, 8; Puncs y Manzo, 7; Blandini, 5; Bellocq, 4; Roma, Tinnacher, Ferreyra, Ojeda y Badino, 3; Caputo y Hovagnini, 2; E.Rodríguez, 1 punto.

Toquecitos de bocina

CAMBIO DE FECHAS

En el curso de la semana se han producido diversos cambios en el calendario (¿cuándo se regularizará esta situación?) de aquí a fin de año. El nuevo panorama, que podría tener alguna modificación, hasta ahora es: **CAP:** el 18/10 irá a San Jorge y el 29/11 a Córdoba; **TURISMO:** Desechó las fechas del 11 o 12/10 en Córdoba, plaza en la que podría presentarse el 18 o 25 del mismo mes; **F-3 SUDAMERICANA:** El 18/10 se presentará en Bahía Blanca, mientras que el 8 y 15/11 lo hará en Tarumá y Cascavel, respectivamente; **FORMULA RENAULT ARGENTINA:** En Buenos Aires el 18/10 y luego el 15/11 en Río Cuarto y el 13/12 en Buenos Aires; **T.C. 2000:** 25/10 en Pigüé o Santa Rosa, 15/11 en Río Cuarto y 13/12 en Buenos Aires.

KENNY ROBERTS PRESENTO SU EQUIPO

El Gran Premio de la República Argentina de Motociclismo tuvo el pasado martes 22 su primer gran adelanto. Y lo tuvo con la conferencia de prensa, que en el Salón Aguja del Sheraton Hotel sirvió para la presentación oficial del Team Roberts Lucky Strike, uno de los equipos más poderosos que cuenta como pilotos a los estadounidenses Randy Mamola y Mike Baldwin y como director nada menos que a Kenny Roberts.

Precisamente el ex tricampeón mundial fue el único integrante presente, ya que inconvenientes en las combinaciones aéreas imposibilitaron el arribo de Mamola y Baldwin. Esto motivó que Kenny resultase objeto de las preguntas de la numerosa cantidad de periodistas que se dieron cita. Entre los muchos conceptos vertidos se destacaron éstos: "El Autódromo es un trazado que me gusta, porque es seguro. Además por sus características se adapta a nuestra Yamaha. Espero que luego de Brasil, Randy llegue a la carrera de la Argentina con posibilidades de definir el título. Lo único que lamento es que se las tendrá que arreglar casi solo en la pista, ya que su compañero Baldwin, recién está en un sesenta por ciento de sus condiciones físicas".

También integró el panel, Reinaldo Cozzani, organizador del Gran Premio, quien además de dar a conocer detalles de la carrera mostró su preocupación por alguna demora en los trabajos de reacondicionamiento de ciertos sectores del Autódromo Municipal.

el próximo fin de semana

T.C.2000 EN SAN JUAN

La novena fecha del certamen '87 de Turismo Competición 2000 se llevará a cabo en el Autódromo "El Zonda" de San Juan, cuya extensión es de 3.230 metros. En la oportunidad tendrá el complemento de dos categorías zonales: el Turismo Grupo 2 Cuyano y el IES 3CV, y el domingo habrá televisión en directo por ATC.

HORARIOS

Viernes: El T.C.2000 entronará entre 12:30 y 13:10 y 14:40 a 15:20 horas.

Sábado: de 12:00 a 12:30 habrá entrenamiento para el T.C.2000, mientras que la prueba clasificatoria para esta categoría se hará en dos tandas: la primera de 14:00 a 14:30 y la segunda de 16:00 a 16:30. El domingo el programa prevé para el T.C.2000, la habitual sesión de tanques llenos entre las 9:40 y 10:00, mientras que a las 12:05 (luego de un homenaje a Eduardo Copello) se largará la final sobre 30 vueltas (96.900 km) con los 26 mejores tiempos.

ANTECEDENTES

La última vez que el T.C.2000 se presentó en "El Zonda" fue el 5 de agosto de 1984, y en esa oportunidad, Juan María Traverso (Ford Taunus Coupé) fue pole position en 1m22s20 a 141.460 km/h. La final la ganó Esteban Fernandino (Ford Taunus Coupé), empleando para las 25 vueltas 35m10s54, a 137.737 km/h. El mismo piloto logró el record de vuelta en 1m22s96 a 140.163 km/h.

¡ATENCIÓN! SE BUSCAN CANDIDATOS

Señores pilotos, preparadores y dirigentes:

Ustedes ya lo saben...

CARBURANDO Y CORSA los siguen a fondo

...Y mes a mes, quieren premiar a los mejores

POR UN DEPORTE MOTOR CADA VEZ MEJOR

A usted, le importa



AGASAJO A OLTRA

El miércoles pasado en la bodega del Gran Café Tortoni Silvio Oltra fue agasajado en un encuentro en el que estuvieron, entre otros, Heriberto Pronello, Rubén Benavídez (encabezando a todo su grupo de mecánicos), Osvaldo "Cacho" Cao y gran cantidad de amigos del piloto. Luego de la presentación de varios solistas, Silvio Oltra tomó una guitarra y se "despachó" con dos temas de su repertorio. Al final del acto se le entregó un pergamino firmado por los presentes en reconocimiento a su persona, dentro y fuera del automovilismo.

LÍMIDO EN LOS CITROËN

Carlos Límidio quien construye gran cantidad de elementos aerodinámicos para autos de Turismo Carretera y Turismo Competición 2000, está trabajando sobre el Citroën Semipreparado de Horacio Giudice, sobre el que hará gran cantidad de modificaciones en las suspensiones, las que incluirán diversos puntos de regulación y dureza de espirales. En poco tiempo más esa unidad estará en la pista en esa categoría zonal.

Semana Deportiva



PAUL BELMONDO EN LA ARGENTINA

Paul Belmondo llega este miércoles 30 a la Argentina para iniciar una visita de carácter promocional y publicitario de la firma New Man, marca francesa líder de ropa informal. Asimismo, entre las actividades previstas en la agenda del hijo del conocido actor Jean Paul Belmondo, estará la realización de una conferencia de prensa. Vale destacar que, con sus 23 años, Paul Belmondo no sólo es uno de los modelos que ha adquirido mayor trascendencia en los últimos tiempos en su país, sino también un activo y destacado participante del automovilismo internacional, como lo atestiguan sus incursiones en la Fórmula Tres Francesa y su próxima intervención en la Fórmula 3000.

EL TRANSAMAZONICO NO PASARA POR VENEZUELA

El Rally Transamazónico no pasará por territorio de Venezuela. Así lo determinó el propio gobierno venezolano, quien por intermedio de su ministro de Ambiente, Guillermo Colmenárez Finol, decidió no autorizar el paso de esta competencia, prevista para abril de 1988 entre Caracas y Río de Janeiro, por caminos y rutas del país. Esta prohibición resultó la consecuencia de una campaña organizada por agrupaciones de ecologistas, que advirtieron su preocupación por el hecho de que el itinerario de la carrera comprendiera zonas de gran fragilidad ecológica. Dicha situación, según expresó el ministro, "nos llevó a analizarla y, con la experiencia de lo sucedido en otros países, decidimos no autorizar el paso de la carrera por nuestro territorio".

CAMPEONES DE LA RESISTENCIA

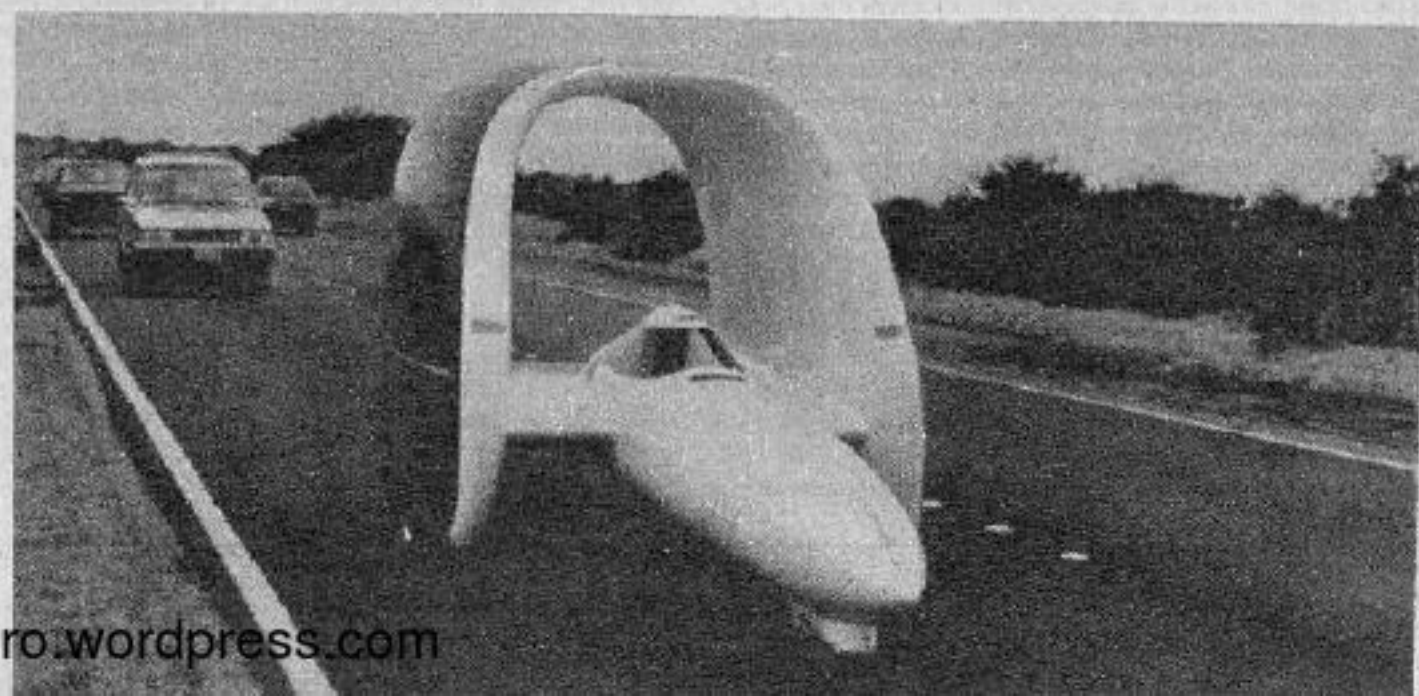
El Mundial de Motociclismo también tiene su certamen de Resistencia. Un certamen que recientemente consagró a sus campeones, recayendo el privilegio en los franceses Hervé Moineau y Bruno Le Bihan, un eficaz binomio que durante el torneo se alternó en la conducción de una Suzuki. Decisivo para su coronación fue el triunfo obtenido en las Ocho Horas de Jerez de la Frontera, competencia efectuada en dicho circuito español. La pareja Moineau-Le Bihan dominó desde la clasificación hasta la bandera a cuadros de la extenuante carrera, que los vio superar por tres giros a la dupla belga Varenbergh-Doncker. De esta manera sumaron 105 puntos en el Campeonato, que los hacen inalcanzables faltándole todavía una carrera para el fin de la temporada.

AGASAJO A MOTONAUTICOS

Los pilotos de motonáutica Lello González Eliçabe y Eduardo Ferrero (hijo) fueron objeto de un agasajo con motivo de la destacada labor cumplida en el reciente Campeonato Mundial Off Shore, realizado en Catania, Italia. La reunión tuvo lugar en la sede central del Automóvil Club Argentino, entidad que auspicia oficialmente la intervención de González Eliçabe y Ferrero, y durante la misma se comentaron distintos aspectos relacionados con la prueba efectuada en Catania.

UN CANDIDATO PARA EL MUNDIAL DE AUTOS SOLARES

¿Qué haría y pensaría usted, caro lector, si en pleno tránsito de una ruta encontrase por el camino un aparatillo como el que muestra la foto? Muchas cosas, tal vez. No sabemos, en cambio, qué hicieron y pensaron los automovilistas de la isla de Hawaii, que si se encontraron con este singular ejemplar, que no es ni más ni menos que el auto movido por energía solar, que Jonathan Tennyson tiene previsto presentar en el próximo certamen mundial de la especialidad. Este torneo comenzará el primer día de noviembre, por territorio australiano, uniéndose las ciudades de Darwin y Adelaida, y Tennyson cuenta en cumplir con este vehículo una destacada actuación.



LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

BUJIPAR
S.A
EL MUNDO DE LAS BUJIAS

IMPORTACION - EXPORTACION
AUTOLITE - ATLAS - BOSCH - MOTORCRAFT - P.V.I.
BERU - A.C. - CHAMPION - MARCHAL - ABARTH - LODGE
MARELLI - HITACHI - N.G.K. - NIPPON - DENSO
PLATINOS:
DODUCO - BORG WAGNER - BOSCH - SCHIER

HUMBOLDT 13 - Av. Dr. H. PUEYRREDON 2050 (1414) Bs. AIRES
Tel. 854 - 1534 / 7292

PEUGEOT-REP

DINERO CLUB argencard

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
403 404 148 504 404 0
"505"
ENVIOS AL INTERIOR

Sarmiento 3901 (1197) Bs. As. Tel. 88-8555

REPUESTOS

TRADICION EN VOLKSWAGEN

IMPORTACION FABRICACION

Kofron S.O.C.I.
Av. SCALABRINI ORTIZ 1990
(Ex Canning) Tel. 72-2272/4278/7125
(1425) Buenos Aires

REIMS
SERVICIO ESPECIALIZADO PEUGEOT

DE: ALBERTO LUIS BATTOLLA

*REPARACION COMPLETA DE MOTORES STANDARD Y COMPETICION.
*TREN DELANTERO COMPLETO
*CAJA Y DIFERENCIAL.

Alto. FRANCISCO J. SEGUI 1515/17 - Tel. 59-0775 - (1416) BUENOS AIRES

BIMAR

Línea completa de repuestos y accesorios

AUTO UNION y RENAULT
ENVIOS AL INTERIOR
CHICLANA 3658 - Tel 923-0070
(1262) Capital
ATENDEMOS COMPAÑIAS DE SEGUROS

FRENOTECNICA

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS PARA FRENOS

WOBRON

RECTIFICACION DE CAMPANAS
COLOCACION DE CINTAS DE FRENOS PEGADAS
SISTEMA PERMAFUSE

Wagner Bendix Tensa

REPARACION Y VENTA DE SERVOS FRENOS

PASCO 649 - TEL 942-7241 - (1219) CAPITAL FEDERAL

DIRECCIONES HIDRAULICAS

REPARACION - VENTA - COLOCACION DE TODO TIPO DE DIRECCIONES MECANICAS - CREMALLERAS - HIDRAULICAS

TARJETAS DE CREDITO
CASA FELIPE

CAMARONES 1507 - (1416) Tel. 59-4300 Y ALVAREZ JONTE 1884/86 - Cap.

ESCAPES ESPECIALES • SILENCIADORES
NACIONALES IMPORTADOS

DANIELSILEN

JAUAS ANTIVUELCO • DEFENSAS
MUÑECAS 1038 • 854-0688
ENVIOS AL INTERIOR

FIAT ANSELMO

... LO TIENE

GAMA COMPLETA DE PINTURAS ORIGINALES
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS - ENVIOS AL INTERIOR

MUNECAS 1046 - Tel. 854-0688 (1414) CAPITAL
• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

PALAGI Hnos

* BANCO DE PRUEBA PARA DIRECCION HIDRAULICA (Agregado al equipo de alineación por computadora - unico en la zona sur).
* CREADORES DEL PALIER FLOTANTE Y SISTEMA DE FRENOS ESPECIALES ADOPTADOS POR EL T.C.

* FRENO DE DISCO HIDRONEUMATICO PARA CAMIONES Y COLECTIVOS CORTA Y LARGA DISTANCIA
40 Años de experiencia al servicio del automotor
AV. ALTE BROWN 3976 - (1834) Temperley
Tel. 244-1990/2893/9134

ALEJADO DESDE HACE AÑOS DEL AUTOMOVILISMO, EL INGENIERO HA VUELTO PROYECCION PRO

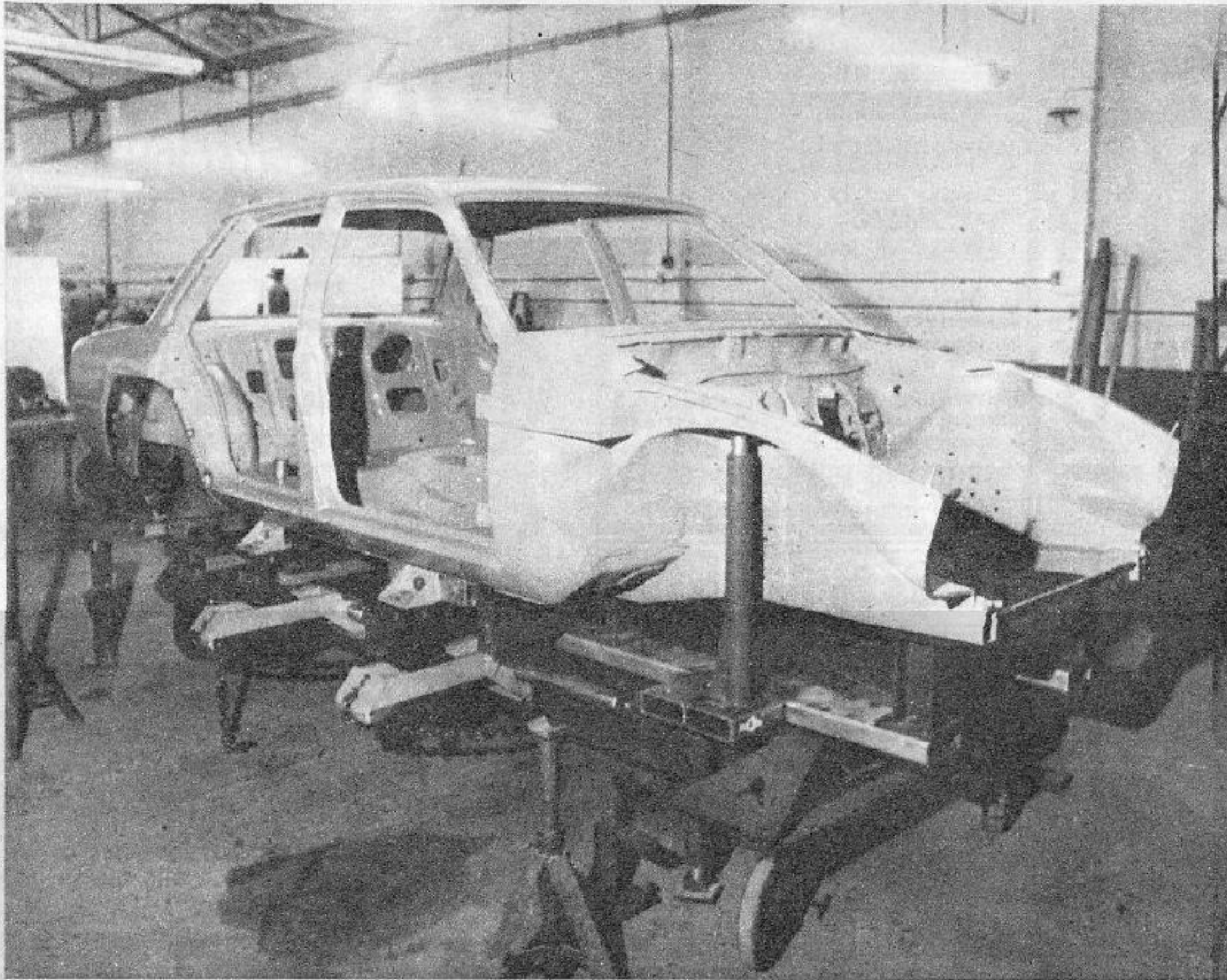


Foto mayor: El casco del Peugeot 505 de T.C. 2000 de José "Coco" Fortunato colocado en el banco calibre Celette para carrocerías, para relevar todos los puntos de anclaje de la suspensión. El taller de Pronello cobija bajo el mismo techo todos los pasos necesarios para el diseño y elaboración de proyectos. *Arriba:* Ingeniero Heriberto Pronello. *Arriba derecha:* Sobre la mesa de trabajo las puntas

de eje y portamazas para el Peugeot de T.C. 2000, así como también los puentes motrices de Peugeot 505 (primer plano) y Ford Sierra. *Abajo:* uno de los primeros trabajos de Pronello: el Renault 1093 con el que Copello punteó sobre las cupecitas de T.C.

En los últimos días se supo que el ingeniero Heriberto Pronello, colaboraría en la construcción del nuevo Peugeot 505 de T.C. 2000 de José Fortunato. Para aquellos que siguieron esta actividad en los últimos quince años, es posible que ese nombre no signifique mucho, pero para quienes no olvidan una época brillante de nuestro automovilismo, cuando los Sport Prototipos nacionales convocaban multitudes y hasta fueron comparados con los europeos, seguramente recordarán que Pronello fue pionero de esa etapa.

Irumpió colaborando con Oreste Berta en la preparación de un Renault 1093 que la tribuna bautizó como "el ratón escandaloso" y que conducido por Eduardo Copello tuvo el atrevimiento de liderar un par de vueltas sobre las potentes cupecitas de Turismo Carretera en el autódromo porteño. Luego, el binomio Pronello-Berta produjo los Torino que, modificados, se de-

nombraron Liebre I, I 1/2, II y III, los autos a vencer por aquellos tiempos. Cuando la cuarta versión estaba diseñándose, Industrias Kaiser Argentina retiró el apoyo y el proyecto fue heredado por Ford, bautizándose Huayra. Aunque este fue uno de los mejores prototipos con motor delantero, demoró en triunfar porque el potente motor F-100 no lograba la confiabilidad necesaria. Para entonces, Oreste Berta había elegido otro camino.


Pronello realizó dos versiones del Huayra, con y sin techo, que fueron conducidas por los pilotos más reconocidos de esos tiempos: Carlos Reutemann, Ricardo Zunino, Carlos Pascualini, Francisco Mayorga e incluso Dante Emiliozzi, quien hizo su última aparición en T.C. con uno de esos autos.

Posteriormente, Pronello se radicó en Brasil durante algunos años, donde desarrolló varios proyectos industriales, retornando a la Argentina para cons-

truir autos especiales. Pero bien se dice que los retiros del automovilismo son temporarios... Pronello se relacionó con José Fortunato por intermedio de nuestro colega Carlos Legnani, amigo común. Resumiendo, a los pocos días, el monocasco del Peugeot 505 estaba en el taller que Pronello posee en la avenida del Libertador al 1600, en el bajo de Belgrano, Capital Federal. A éste se lo ve con el mismo entusiasmo de sus primeros proyectos, con el tablero lleno de diseños de suspensión y estructuras. Ya no solo piensa en el Peugeot, sino que también estudia las características de las coupes Ford Sierra y Renault Fuego, buscando suspensiones con elementos en común, como solución a los costos de un desarrollo para un mercado reducido.

El monocasco del Peugeot 505 está colocado sobre un banco Celette (de origen francés) que normalmente se utiliza como calibre de carrocerías. La

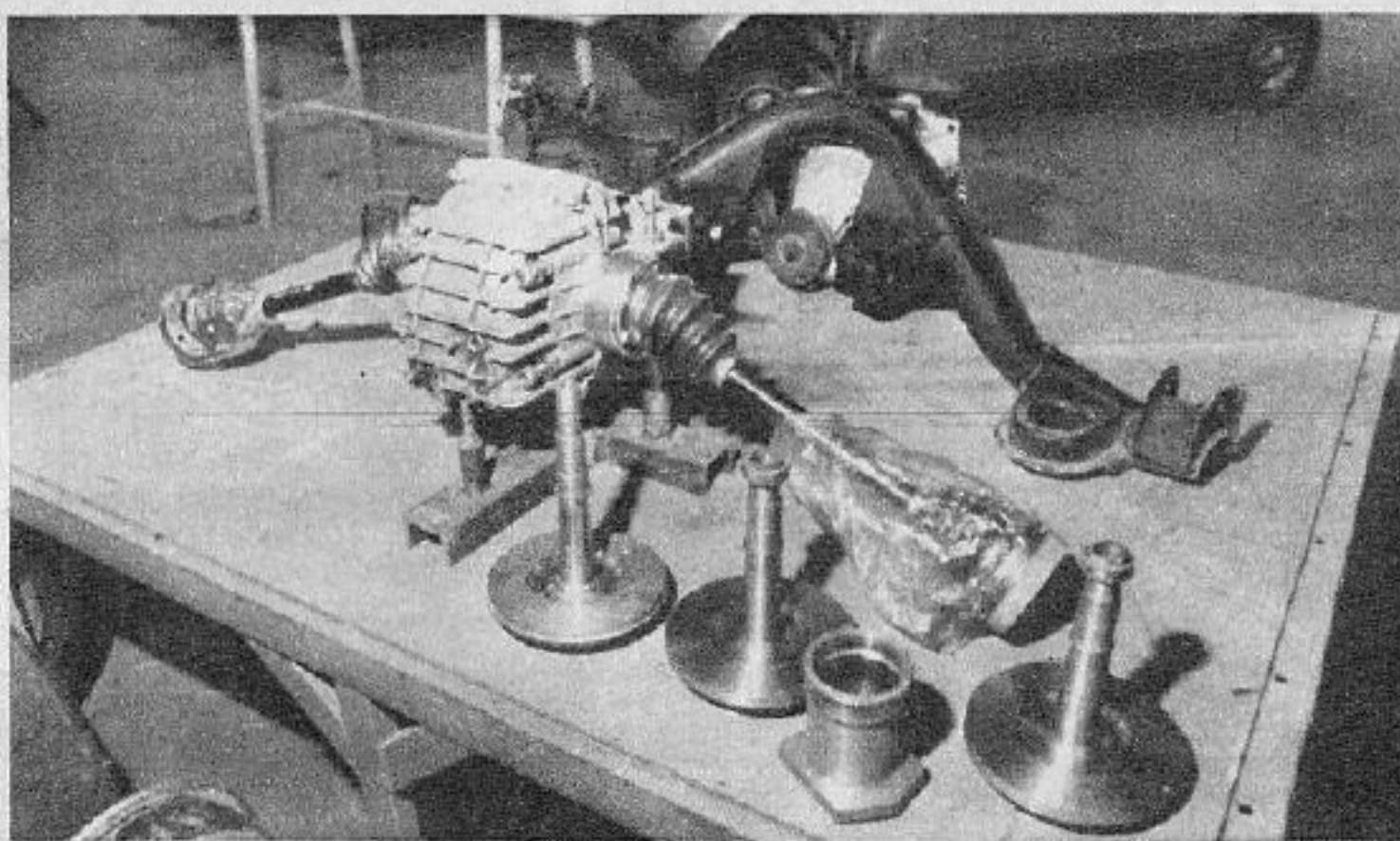
jaula protectora es un verdadero chasis tubular, estudiado de acuerdo a los puntos de anclaje de la suspensión, donde se manifiestan los distintos esfuerzos. El armado de los caños se hará con el auto montado sobre un dispositivo que permite medir la rigidez del conjunto y al mismo tiempo comprobar los refuerzos que puedan colocarse. Pronello es un firme defensor del concepto que, para lograr un comportamiento adecuado en la suspensión, es necesario apoyarla en puntos fijos, sin deformaciones.

Cálculo y diseño son fundamentales en el estilo de este experimentado ingeniero. Pueden ser una buena receta para el actual T.C. 2000, y quizá también, para otras especialidades de nuestro automovilismo. 

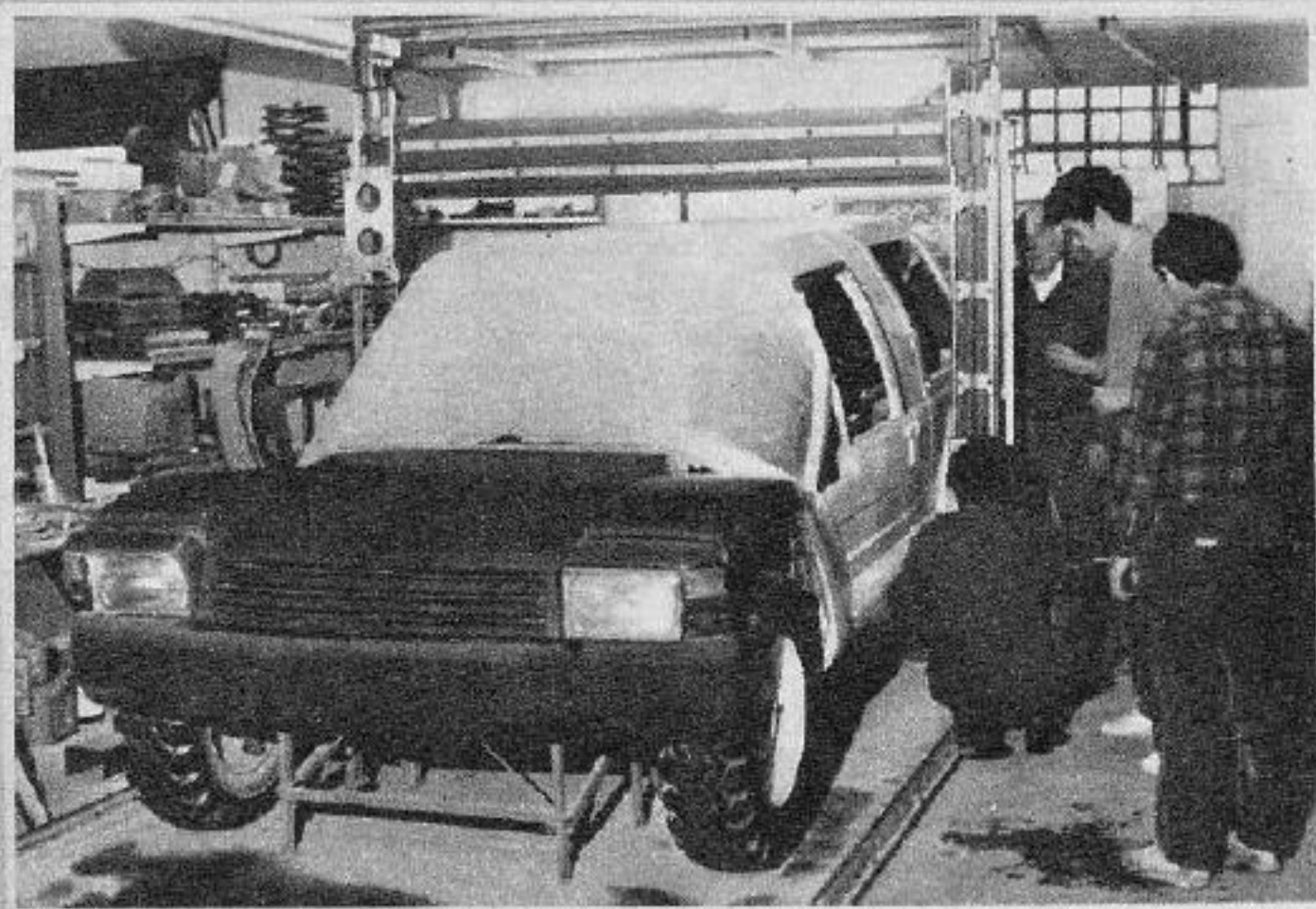
Por Alberto Juárez
Fotos: Guillermo Cantón

TO CON UN DISEÑO PARA T.C. 2000

PRONELLO



PROYECTO "TODO TERRENO"

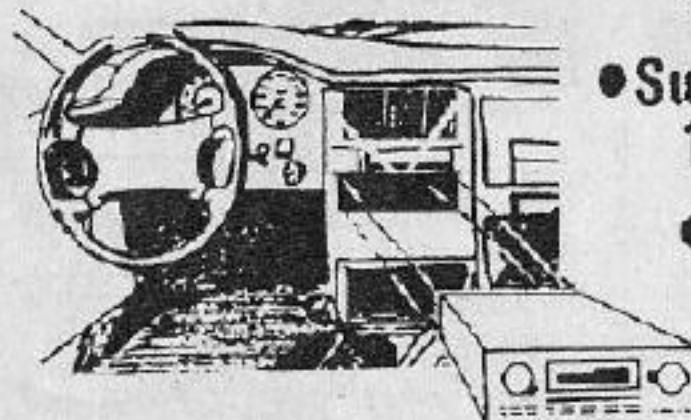


Paralelamente al diseño del 505 de T.C. 2000, Pronello trabaja en el proyecto de un vehículo todo terreno, iniciado hace ya tres años, y que comenzará a rodar a principios de 1988.

Lo avanzado de este automóvil ayuda a delinear su estilo de trabajo. Será de lo más moderno en su rubro, se fabricará en pequeña serie, con el énfasis puesto en que deberá transitar por caminos difíciles. Inclusive, se lo piensa llevar a competir a Estados Unidos. En la forma de la carrocería colaboró Héctor Luis Bergandi (ex CORSA y actual dibujante de Road & Track). El motor elegido es Mercedes Benz, si bien el prototipo estará impulsado por un Ford Falcon turbocomprimido de 260 HP, de similar volumen y peso que el impulsor definitivo. La suspensión es independiente en las cuatro ruedas, y cada una de ellas tendrá un recorrido libre de 500 mm, lográndose ello con una ingeniosa junta homocinética de gran ángulo útil y amortiguadores especiales. La caja de transferencia que permite la tracción en ambos ejes fue diseñada por Pronello y posee dos relaciones de transmisión. La caja de velocidades tiene una selectora de cambios especial, que además de directa, permite la inmersión del mecanismo. En su taller, se cuenta con un pórtico de medición, algo así como un calibre en el espacio, que permite controlar la simetría de las dimensiones del "todo terreno".

PARA TERMINAR CON LOS ROBOS

CAJA MAGICA



- Su autoestereo 100% portátil.
- Gabinete en chapa milimétrica.
- Ajuste perfecto.
- Sin modificar su tablero.

• Sin vibraciones. • CON GUARDA MEMORIA
Precio Promocional Primavera ~~A~~ 99.-

Fabrica, vende y coloca
AUTORADIO FLORIDA
Av. Mitre 1718
Florida - Pcia. de Bs.As.

MAYORISTAS y CORREDORES
del RAMO: DESCUENTOS
761-0138

y haga llorar a los ladrones con . . .



...ultralarm®



ENCENDIDO MAGNETICO Y ELECTRONICO

Ciclómotores - Motos
Karting - Motores fuera de borda
y estacionarios.

Calle 28 N° 771 San Martín
Prov. Buenos Aires
Tel. 755-5756/0444 - Télex 24874

FILTRO PARA NAFTA ALCONAFTA Y GASOIL

PURIFILT

GRUMA
cables para bujías

windtap
tapa automática con expulsor de vapor

FERRAZZI
COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS

CABLES DE BUJIAS
* Granitados
* Antiparasitario
* Para bujías de cobre

CABLES DE BUJIAS PARA COMPETICION:
UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS del PAIS

AUTO-MOVIL S.R.L.
GRAL. E. GARZON 5255 (1440)
☎ 683-1351 Y 682-9001 CAPITAL

PARA:

- CUEROS
- GOMAS
- VINILICOS

ES UNICO ★

***CORLOK**
***AZULEJOS**
***PLASTICOS**
***FORMICA**
etc

IMPERMEABILIZADOR
33
GOMAS CUEROS VINILICOS
CONTIENE 120 CM³ INDUSTRIA ARGENTINA

● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS ●
● REPUESTOS ●

MUSTANG • LASER • RANGER • GRANADA
• ECONOLINE • SILVERADO •
CHEYENNE • ESCORT • BRONCO • CUSTOM

IMPORCAR

LINEA COMPLETA LEGITIMOS IMPORTADOS NACIONALES

IMPORCAR
TARJETAS DE CREDITO

ENVIOS AL INTERIOR VENTAS POR MAYOR Y MENOR ENTREGAS A DOMICILIO

Bmé. MITRE 3482 (c.p. 1201) - CAP. - Tel.: 87-6321

Auto-kliner

LAVAPARABRISAS ESPECIALES PARA MICROS DE CORTA Y LARGA DISTANCIA

Lavaparabrisas eléctricos, universales de pie y manual faros, llaves eléctricas

ENCENDEDOR PARA TODAS LAS MARCAS

FARO DELANTERO R. 12 - T.S.

BOMBA LAVAPARABRISAS ELECTRICA UNIVERSAL 12 V

FABRICA: AUTOKLINER
GRAL PACHECO 3544
OLIVOS - Bs. As. 791-0663

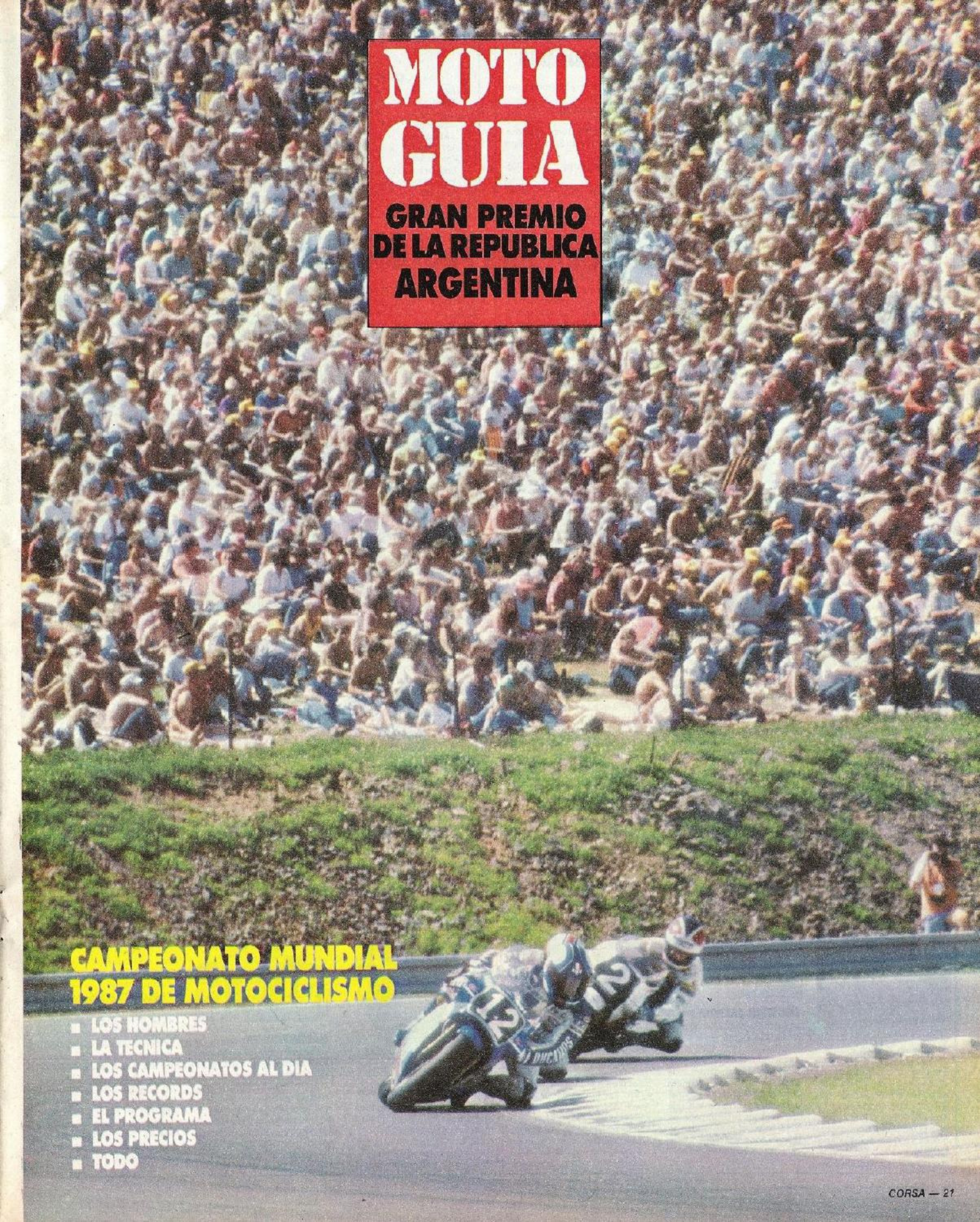
DISTRIBUIDORA RODAS: J. Ingenieros 2740. OLIVOS. (1636) 797-5711

EFE

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

- * ASIENTOS Y AGUJAS • SURTIDORES
- * CONEXIONES, etc.
- * VENTAS POR MAYOR Y MENOR *

• MUÑOZ 2376 (C.P. 1663) SAN MIGUEL TEL 664-0619
• JUAN B. JUSTO 3374. TEL 58-9479. CAP.



MOTO GUIA

**GRAN PREMIO
DE LA REPUBLICA
ARGENTINA**

CAMPEONATO MUNDIAL 1987 DE MOTOCICLISMO

- LOS HOMBRES
- LA TECNICA
- LOS CAMPEONATOS AL DIA
- LOS RECORDS
- EL PROGRAMA
- LOS PRECIOS
- TODO

MOTO GUIA

LAS AUTORIDADES

Presidente del Jurado: Sr. Antonio López López (España).
Director de la Organización: Sr. Reinaldo Cozzani.
Director de la Carrera: Sr. Juan Alvarez.
Secretaría de la Carrera: Srta. Celina Malano.
Jefe de Verificaciones técnicas: Sr. Guillermo Yur.
Jefe de Cronometraje: Sr. Oscar Vázquez.

LISTA DE INSCRIPTOS

CLASE 500 cm ³							
Nº	Piloto	Marca	Nacionalidad				
1	Eddie Lawson	Yamaha	EEUU	11	Niall MacKenzie	Honda	Inglatera
2	Wayne Gardner	Honda	Australia	12	Roger Burnett	Honda	Inglatera
3	Randy Mamola	Yamaha	EEUU	14	Gustav Reiner	Honda	Alemania
4	Mike Baldwin	Yamaha		15	Fabio Biondi	Honda	Italia
5	Ben McLinn	Yamaha		16	Shunji Yatsushiro	Honda	Japón
6	Christian Sarron	Yamaha	Francia	18	Kenny Irons	Suzuki	Inglatera
7	Dimitri De Radigue	Cagiva	Belgica	19	Freddie Spencer	Honda	EEUU
8	Raymond Roche	Cagiva	Francia	21	Tadahiko Taira	Yamaha	Japón
9	Ron Haslam	Honda	Inglatera	23	Alessandro Valesi	Honda	Italia
10	Hiertrancesco Chili	Honda	Italia	24	Wolfgang von Muralt	Suzuki	Suiza
				25	Marco Gentile	Honda	Suiza
				27	Fabio Barchitta	Honda	San Marino

OTROS GRANDES PROTAGONISTAS



NIAL MACKENZIE: Nació en Stirling, Escocia, el 19 de julio de 1960. Corrió su primera carrera a los 20 años. Fue campeón británico de 250 cm³ en 1985 y 1986. Debutó en el Mundial de Inglaterra 1984 en la clase 250 y al año siguiente fue 2º en el certamen, mientras que en 1986 ocupó la posición 21ª. También este año participó en 500 cm³, con Suzuki, ubicándose 10º en el campeonato. Todavía no ha ganado Grandes Premios y es piloto oficial del equipo Honda HB.

FREDDIE SPENCER: Nació el 20 de diciembre de 1960, en Shreveport, Louisiana, Estados Unidos. Empezó a correr en 1967 y dos años más tarde logró el título de campeón AMA (Asociación Motosiclismo Americana) en 250. En 1980 debutó en el Mundial en



el Gran Premio de Bélgica, ubicándose en 1982 en el torneo de 500 con una Honda. Fue campeón mundial de 500 en 1983 y 1985, y de 250 en 1985, en todas las ocasiones con Honda. Lleva ganadas 27 Grandes Premios. Actualmente es piloto oficial Honda, aunque en las dos últimas temporadas ha estado bastante inactivo por una serie de lesiones.

TADAHIKO TAIRA: Nació el 12 de noviembre de 1956 en Fukuoka, Japón. Comenzó en el motociclismo en 1977, ganando en 1979 el Campeonato Japonés Junior de 350. Se adjudicó luego el certamen nacional japonés de 250 en 1981 y 1982, y los de 500 en 1983 y 1985. Debutó en el Mundial en Holanda 1984. Alcanzó en los



torneos de 250 y 500, obteniendo su mejor ubicación en 1986 con un cuarto puesto en 250, tras haber logrado en San Marino su única victoria a nivel mundial. Actualmente integra en 500 el equipo Marlboro Yamaha Agostini, habiendo este año obtenido su mejor ubicación en Checoslovaquia con un tercer puesto.



CHRISTIAN SARRON: Nació en Riom, Francia, el 27 de marzo de 1955. Debutó en el motociclismo en 1975. En sus comienzos tuvo destacadas actuaciones en las carreras de Resistencia. Corrió su primera carrera en el Mundial en Checoslovaquia 1976 en la Clase 250. Tras ser subcampeón en 1983, logró el título al año siguiente con una Yamaha. Venció hasta el momento en siete Grandes Premios, y actual-

mente participa en 500 cm³ con el equipo Yamaha Sonauto Gauloises. Su mejor actuación este año fue un tercer puesto en Francia.



ROB MCELNEA: Nació en Southorp, Inglaterra, el 12 de diciembre de 1959. Empezó a correr en 1977, logrando en 1983 y 1984 sendos triunfos en el tradicional Tourist Trophy celebrando en la Isla de Man. Debutó en el Mundial en Inglaterra 1983, siendo su mejor ubicación en los torneos de 500 cm³, el quinto puesto obtenido en la temporada 1986. Hasta el momento no ganó ningún Gran Premio. Es piloto del Marlboro Yamaha Agostini Team y este año sus mejores actuaciones las obtuvo en Italia, Holanda y Suecia, colocándose cuarto.



MIKE BALDWIN: Nació el 18 de enero de 1955, en Pasadena, California, Estados Unidos. Debutó en el motociclismo en 1976. Fue campeón del certamen AMA de Formula 1 en 1979, 1982, 1983, 1984 y 1985. En el certamen de Resistencia ganó en dos oportunidades (1980 y 1984) las Ocho Horas de Suzuka. Su primera carrera

en el Campeonato Mundial fue Holanda 1979. Su mejor ubicación el cuarto puesto logrado en la temporada anterior. Hasta el momento no ganó ningún Gran Premio. Perteneció al Yamaha Lucky Strike Team y este año sufrió un grave accidente en Alemania que lo mantuvo inactivo hasta las carreras sudamericanas



ANTON MANG: Nació en Inning, Alemania, el 29 de septiembre de 1949. Su primera carrera la disputó en 1971. Tras haber sido campeón en su país, debutó en el Mundial en el Gran Premio de Austria en 1974. Desde entonces compitió en las clases 125, 250 y la ya extinta 350, logrando los títulos de 250 en 1980 y 1981 y los de 350 en 1981 y 1982, en todos los casos con Kawasaki. Este año conquistó en 250 su primer título con Honda, tras imponerse en 8 carreras. Lleva hasta el momento ganados 41 Grandes Premios e integra el equipo Honda Rothmans.



CARLOS ALBERTO LAVADO: Nació el 25 de marzo de 1956, en Caracas, Venezuela. Disputó su primer carrera a los 20 años cosechando posteriormente dos títulos nacionales y otros tantos latinoamericanos

en 1978 y 1979. Debutó en el Mundial en el Gran Premio de Venezuela de 1979, participando a partir de entonces en las clases 250 y 350. Fue campeón mundial en 1983 y 1986, en ambas ocasiones con una Yamaha. Ganó hasta ahora 19 Grandes Premios e integra el equipo oficial Yamaha.



ALFONSO PONS: Nació en Barcelona, España, el 3 de noviembre de 1960. A los 19 años disputó su primer carrera, debutando en el Mundial en el Gran Premio de Francia de 1980. Su actividad principal se centra en la categoría 250, donde su mejor temporada fue la de 1986 al clasificarse subcampeón. Ganó tres Grandes Premios y este año su performance más efectiva fue el segundo puesto obtenido en Japon. Integra el equipo Honda Campsa.



MARTIN WIMMER: Nació el 11 de octubre de 1957, en Munich, Alemania. Dejó trunco sus estudios de abogacía para dedicarse al motociclismo, donde debutó en 1978. Ese año ganó la Copa Yamaha y en 1980 obtuvo el título alemán de 250. Su primer Gran Premio fue el de Alemania 1980, donde se ubicó 9º. Participa desde entonces con exclusividad en la Clase

250, logrando en 1982 su mejor ubicación en los torneos con un cuarto puesto. Lleva ganados tres Grandes Premios, el último de los cuales fue este año en España. Perteneció al equipo Marlboro Yamaha Agostini.



LUCA CADALORA: Nació en Modena, Italia, el 17 de mayo de 1960. A los 17 años corrió su primera carrera, logrando en 1981 el Campeonato Junior Italiano con una Villa 125. Debutó en el Mundial en el Gran Premio de Italia 1984 en la Clase 125. En esta división alcanzó el título mundial de 1986, con una Garelli. Logró cuatro victorias en Grandes Premios y este año pasó a la 250, como integrante del Marlboro Yamaha Agostini, obteniendo como mejores resultados sendos segundos puestos en España, Suecia y San Marino.

DOMINIQUE SARRON: Nació el 27 de abril de 1959, en Clermont Ferrand, Francia. Debutó en el motociclismo en 1979, adjudicándose en tres ocasiones, 1981, 1982 y 1987, el Bol de Or, tradicional carrera de resistencia. En el certamen mundial de esta especialidad fue tercero en 1984. Su primer Gran Premio en el Mundial lo disputó en España 1985, con una Honda 250, obteniendo al año siguiente su mejor ubicación en los certámenes con un tercer puesto. Ganó un solo Gran Premio (Inglaterra 86) y este año fue segundo en Francia y Checoslovaquia. Es piloto oficial Honda.

CARLOS GARDUS: Nació en Barcelona, el 26 de abril de 1959. Corrió su primera carrera en 1978. Fue campeón Español de Resistencia, en 1981, de Velocidad en 1983, logrando ese mismo año el título europeo. Debutó en el Mundial de España 1983, siendo decimosegundo en los certámenes de 250 en 1985 y 1986. Esta temporada logró sus mejores resultados en Francia y Checoslovaquia con sendos terceros puestos. Participa con Honda.

30	Massimo Broccoli	Honda	San Marino
31	Vincenzo Cascino	Suzuki	Chile
33	Richard Scott	Honda	Inglaterra
36	Vacando Larry Green	Suzuki	Venezuela
44	Daniel Amichon Vila	Honda	España
46	Leandro Boccheroni	Honda	Italia
46	Edoardo Aleman	Yamaha	Venezuela
47	Tony Carey	Suzuki	Irlanda
48	Russel Bigley	Yamaha	EE.UU.

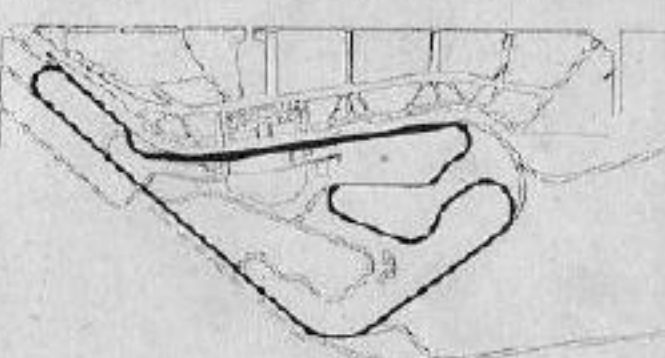
3	Dominique Sarron	Honda	Francia
4	Anton Ming	Honda	Alemania
5	Jean-Francois Balde	Deft	Francia
6	Martin Wimmer	Yamaha	Alemania
8	Passto Ricci	Honda	Italia
12	Carlos Cardus	Honda	España
14	Stephane Mertens	Sekitaba	Belgica
16	Maurizio Vitai	Garelli	Italia
17	Panick Igoa	Yamaha	Francia
18	Guy Berlin	Honda	Francia
19	Jean Foray	Chevrolet-Yamaha/Francia	
21	Jean Ruggia	Yamaha	Francia
22	Luis Galatona	Yamaha	Italia
23	Urs Luzzi	Honda	Francia

24	Reinhold Roth	Honda	Alemania
25	J.M. Mottola	Honda	Francia
26	Sergio Gramon	Yamaha	Argentina
27	Rene Zanatta	Yamaha	Argentina
28	Alonso Zec	Yamaha	Argentina
29	Herve Duxard	Honda	Francia
30	Francisco Incorvira	Yamaha	Argentina
31	Joan Garriga	Yamaha	España
32	Luigi Reggiani	Aprilia	Italia
33	Ivan Palazese	Yamaha	Venezuela
34	Luis Lavado Jones	Yamaha	Venezuela
35	Sestino Caracchi	Honda	Italia
36	Alberto Paig	Ji.Cobas	España
37	F.Gonzalez De Nicolás	Honda	España

38	Raúl Pillool	Honda	Argentina
39	Antonio Nelo	Yamaha	Brasil
40	Alexandro Barros	Yamaha	Brasil
42	Oscar Cobas	Yamaha	Argentina
43	Ricardo Blanco	Yamaha	Argentina
44	Claudio Incorvira	Yamaha	Argentina
46	Philippe Pagano	Yamaha	Francia
47	Miguel Gonzalez	Yamaha	Venezuela
48	Iván Troisi	Yamaha	Venezuela
49	Edoardo Aleman	Yamaha	Venezuela
52	René Delaby	Yamaha	Luxemburgo
56	Bruno Bonhul	Honda	Francia

CLASE 250 cm³

NP	Piloto	Marca	Nacionalidad
1	Carlos Lavado	Yamaha	Venezuela
2	Alonso Pons	Honda	España



LOS RECORDS VIGENTES CLASE 500 (1982)

Mejor vuelta en carrera: Kenny Roberts (Yamaha) con un tiempo de 1m33s14/100 a un promedio de 153.987 km/h.

Distancia total en carrera: Kenny Roberts (Yamaha) con un tiempo de 50m44s82/100 a un promedio de 151.017 km/h para las 32 vueltas.

No hay antecedentes de la clase 250 cm³, ya que la única vez que hubo carrera de esta categoría, en 1981, se utilizó el circuito N° 6.

LOS HORARIOS

JUEVES 1
 9.00 a 10.30: Verificación técnica Clase 250 cm³
 10.45 a 12.15: Verificación técnica Clase 500 cm³
 11.00 a 12.00: Entrenamientos Clase 250 cm³
 12.15 a 13.15: Entrenamientos Clase 500 cm³
 14.00 a 15.00: Entrenamientos Clase 250 cm³
 15.15 a 16.15: Entrenamientos Clase 500 cm³

VIERNES 2
 11.00 a 11.40: Primera tanda clasificatoria Clase 250 cm³
 12.00 a 12.40: Primera tanda clasificatoria Clase 500 cm³
 14.30 a 15.10: Segunda tanda clasificatoria Clase 250 cm³
 15.30 a 16.10: Segunda tanda clasificatoria Clase 500 cm³

SABADO 3
 11.00 a 11.40: Tercera tanda clasificatoria Clase 250 cm³
 12.00 a 12.40: Tercera tanda clasificatoria Clase 500 cm³
 14.30 a 15.10: Cuarta tanda clasificatoria Clase 250 cm³
 15.30 a 16.10: Cuarta tanda clasificatoria Clase 500 cm³

DOMINGO 4
 11.00 a 11.30: Entrenamientos libres Clase 250 cm³
 11.45 a 12.15: Entrenamientos libres Clase 500 cm³
 14.15: Largada de la carrera de la clase 250 cc (28 vueltas)
 15.25: Largada de la carrera de la clase 500 cc (32 vueltas)

DESARROLLO DEL CAMPEONATO MUNDIAL '87, CLASE 250 CM³

	Japón	España	Alemania	Italia	Austria	Yugoslavia	Holanda	Francia	Inglaterra	Suecia	Checoslov.	San Marino	Portugal	Puntos
Mang (H)	3	-	15	15	15	4	15	-	15	15	15	5	15	132
Roth (H)	10	3	10	12	10	10	12	15	6	-	1	2	4	95
Pons (H)	12	2	4	6	8	3	10	8	4	-	8	10	6	61
D. Sarron (H)	-	8	-	10	4	5	-	12	2	6	12	8	3	70
Reggiani (A)	-	-	-	-	12	12	-	4	12	10	-	15	-	65
Wimmer (Y)	6	15	-	-	1	6	6	1	10	-	-	6	10	61
Cardus (H)	-	-	8	4	6	-	8	10	3	5	10	-	-	54
Comú (H)	-	5	12	8	5	8	4	-	8	-	-	-	-	50
Cadafora (Y)	-	12	6	-	-	-	-	-	-	12	6	12	2	50
Garriga (Y)	5	10	3	-	-	2	3	-	-	-	2	4	12	41
Lavado (Y)	-	1	5	5	3	15	1	-	-	8	-	-	-	38
Igoa (Y)	4	6	2	3	-	-	2	-	5	4	4	-	3	38
Kobayashi (H)	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Herweh (H)	-	-	-	-	-	-	-	6	1	-	-	3	1	11
Palazese (H)	-	-	-	-	-	1	5	-	-	-	3	-	-	9
Schimizu (H)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Ruggia (Y)	-	4	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	7
Vitai (Y)	-	-	1	2	-	-	-	-	-	3	-	-	-	6
Baldé (Y)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	5	6
Lindner (H)	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	5
Luzzi (H)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	5
McLeod (H)	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	4
Taguchi (H)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Yamamoto (H)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Berlin (H)	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Martens (A)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1

REFERENCIAS: (H) Honda; (Y) Yamaha; (A) Aprilia.

Y llegó nomás el gran momento. Ese momento que los amantes de motociclismo están añorando desde aquella soleada tarde del 28 de marzo de 1982, cuando con los últimos sonidos del excepcional duelo entregado por Kenny Roberts, Barry Sheene y Freddie Spencer, se abrió un largo silencio que aisló a los aficionados argentinos del más alto nivel de esa singular especialidad que es el motociclismo mundial.

Llegó ahora el momento del añorado reencuentro. Ese encuentro que se concretará el próximo domingo en el Autódromo Municipal, cuando las clases 250 y 500 cm³ den vida al Gran Premio de la República Argentina y, por consecuencia a la fecha final del Campeonato Mundial de la presente temporada.

Más allá de la lógica y tantas veces comentada importancia que a nivel deportivo tendrá el acontecimiento, este recuperado Gran Premio de la República Argentina renovará las siempre latentes ilusiones de quilonés en la esfera de sus preferencias, cualesquiera que sean. Desean tomar contacto con lo mejor. Y también en el ámbito del aficionado al deporte en general, le

PARA TENER EN CUENTA

Puntaje: Cada carrera otorgará puntaje para los pilotos ubicados en las diez primeras posiciones, en el orden descendente de 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 y 1, respectivamente. Vale agregar que para el computo final del certamen se toman en cuenta todas las carreras en las que el piloto sumó puntos, lo que significa que no habrá descarte.

Cantidad de participantes: El reglamento contempla un máximo de 44 participantes en los entrenamientos y clasificaciones de ambas categorías, y de 36 para las respectivas competencias.

Vueltas mínimas para clasificar: Para poder ubicarse en la clasificación final de la carrera, los participantes deberán haber completado un mínimo de 21 giros en el caso de la 250, y de 24 en el caso de la Clase 500 cm³.

Un trofeo para argentinos: Entre los pilotos argentinos que intervengan en la carrera de la Clase 250 cm³, estará en juego el Trofeo Luciano Fernández, instituido por los organizadores en memoria de quien fuera una destacada personalidad del motociclismo argentino, y ocupase en los Grandes Premios de 1981 y 1982, el cargo de Director Adjunto. Ganará este trofeo el corredor argentino mejor ubicado.

DESARROLLO DEL CAMPEONATO MUNDIAL '87, CLASE 500 CM³

	Japón	España	Alemania	Italia	Austria	Yugoslavia	Holanda	Francia	Inglaterra	Suecia	Checoslov.	San Marino	Portugal	Puntos
Gardner (H)	12	15	1	15	15	15	12	8	12	15	15	10	8	153
Mamola (Y)	15	5	12	-	12	12	10	15	10	10	8	15	12	136
Lawson (Y)	-	12	15	12	-	10	15	-	15	12	12	12	15	130
Haslam (H)	6	10	10	6	8	8	6	6	4	5	-	-	2	71
McKenzie (H)	-	8	4	1	10	-	-	4	6	6	6	4	5	54
Itara (Y)	5	4	8	5	2	4	-	-	3	-	10	8	-	49
C. Sarron (Y)	-	-	-	10	5	-	-	10	8	-	4	3	6	46
Chili (H)	8	-	5	4	1	5	2	12	-	-	2	-	4	43
McEneaney (Y)	-	-	6	8	3	-	8	-	-	3	3	-	-	37
Yarishiro (H)	-	3	-	-	4	3	-	3	-	-	5	6	3	27
Burnet (H)	3	2	3	-	3	-	4	1	2	1	1	5	-	25
De Radigue (C)	-	-	-	-	-	-	5	-	5	3	-	-	-	13
Irons (S)	-	-	-	-	-	1	3	5	1	2	-	-	-	12
Schwantz (S)	-	6	-	3	-	-	-	2	-	-	-	-	-	11
Magee (Y)	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	10	11
Ilo (S)	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Roche (C)	1	-	-	2	-	6	-	-	-	-	-	-	-	9
Rainer (H)	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	5
Kawasaki (Y)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Spencer (H)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4
Scott (Y)	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	3
Katayama (Y)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Gentile (H)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1

REFERENCIAS: (H) Honda; (Y) Yamaha; (S) Suzuki; (C) Cagiva.

MOTO GUIA

propondrá uno de los espectáculos que ejerce mayor atracción en todo el mundo.

El público argentino disfrutará así de este privilegio que significa la recuperación del Gran Premio de Motociclismo. Una recuperación que no fue ni gratuita, ni como consecuencia de la casualidad. Si en cambio resultó el fruto de un trabajo, que además de muchos esfuerzos y sacrificios, demandó también superar gran cantidad de inconvenientes.

Escollidos que sin embargo no bastaron para quebrar la te en la conquista del objetivo, que los organizadores, con **Reinaldo Cozzani** a la cabeza, pusieron para llegar a esta gran realidad que veremos el domingo en el Autódromo Municipal.

Allí, tras cinco años de ausencia estará lo mejor de lo mejor que en estos días puede ofrecer el motociclismo mundial. Estará la gran reina 500, con todas sus estrellas: Gardner, Mamola, Law-

son, McKenzie. Tendremos también a la división del cuarto litro, generadora de interesantes entregas por la cantidad y calidad de la gente que lo integran.

El próximo domingo el Campeonato Mundial de Motociclismo cerrará su ejercicio 1987 en el Autódromo Municipal. Coincidentemente la Argentina retomará el diálogo con el máximo nivel jerárquico de la especialidad.

LOS TRES ASES WAYNE GARDNER

Wayne Gardner es la más reciente figura aparecida en el plano máximo del motociclismo mundial. Integrante del Equipo Oficial Honda nació en la ciudad de Wollongong, en Australia el 11 de octubre de 1959, vale decir que en pocos días más cumplirá 28 años. Su camino rumbo a la cima de la actividad, estuvo jalonado de numerosas e importantes conquistas. Así, tras disputar en 1977 su primera carrera y alternar posteriormente con distinto éxito en los certámenes nacionales, inició junto con la década del ochenta, la cosecha de sus mejores laureos.

La lista comenzó en 1981 con la obtención de la Swann Series, prosiguiendo en los años siguientes con el Campeonato Británico Series (1982) el certamen británico Fórmula Uno (1983), y el Campeonato Británico de 500 cm³ y Tourist Trophy (1984). Debutó en el Mundial en el Gran Premio de Holanda 1983. Participante exclusivo de la clase mayor, se ubicó con Honda, cuarto en el torneo 1985, alcanzando el subcampeonato en 1986.

Esta temporada lo vio victorioso en seis ocasiones (España, Italia, Austria, Yugoslavia, Suecia y Checoslovaquia) elevando así su haber total de éxitos en Grandes Premios a la cantidad de nueve.

RANDY MAMOLA

Pese a su juventud —nació en Santa Clara, California, Estados Unidos, el 10 de noviembre de 1959— Randy Mamola es uno de los pilotos de mayor experiencia en el Continental Circus. Es que para encontrar su debut en los Grandes Premios hay que remontarse al Gran Premio de Venezuela 1979, jornada que lo vio competir en la categoría 250. Con anterioridad a su ingreso en el Campeonato Mundial, Randy obtuvo el torneo de mini motos de la American Motor Association (AMA) en 1972, exactamente el año de su debut.

Tras obtener el cuarto puesto en el certamen de 250 en su temporada de debut en el Mundial, llegó el paso a la clase mayor. De su vasta actuación en esta categoría se destacan los subcampeonatos obtenidos en 1980, 1981 (ambos con Suzuki) y 1984 (con Honda). En los restantes certámenes también anduvo entre los puestos princi-

pales, siendo tercero en 1983 y 1986, y sexto en 1982 y 1985.

En este torneo 1987 que ya termina, Randy venció en Japón, Francia y San Marino, elevando a 13 su total de éxitos en Grandes Premios. También estuvo casi permanentemente en las posiciones puntuables, con la excepción de Italia, donde tuvo una caída en la vuelta final al intentar superar a Rob McElnes.

Integrante desde el año anterior del Team Lucky Strike Roberts, este californiano es poseedor de un estilo de conducción espectacular, que lo ha convertido en el gran ídolo de los seguidores de la actividad, muchos de los cuales lo conocen como "el Villeneuve del motociclismo".

EDDIE LAWSON

Este circunspecto piloto estadounidense es quien más jerárquicos pergaminos ostenta del lito de nobles que estará en el Autódromo Municipal. Es que es el único de ellos que tiene en su haber un título mundial que encima no es uno solo, sino dos. Nació en Upland, California, el 10 de marzo de 1958. Eddie Lawson desde muy chico sintió atracción por las motos, hecho que incluso se vio favorecido por el gran apoyo recibido por parte de su padre y de su abuelo.

Así a los 17 años se produjo su debut en competencias oficiales, y el estreno no pudo ser mejor ya, que en la pista norteamericana de Aaco, derrotó nada menos que a Anton Mang, por ese tiempo una figura ya consagrada. Su ascenso continuó y como jalones importantes su campaña mostró en 1981 y 1982 dos títulos nacionales de Super Bikes.

Por entonces también llegó el momento de "cruzar el océano" y debutar en el Mundial, algo que tuvo lugar en ocasión del Gran Premio de Alemania de 1981 con una Yamaha. Siempre con esta marca japonesa continuó en el Continental Circus, adquiriendo su actuación más continuidad a partir de la temporada 1983. Ese año se ubicó cuarto en el torneo, y al siguiente obtuvo su primer título. Fue subcampeón en 1985, reconquistando la temporada pasada la corona máxima.

En su afán de retenerla logró este año 4 triunfos (Alemania, Holanda, Inglaterra y Portugal) y de esa manera llegó a las 16 victorias en Grandes Premios. Integra desde hace varias temporadas el Team Marlboro Yamaha Agostini.



Los tres ases de la 500 cm³, Gardner, Lawson y Mamola, reunidos en el podio de Inglaterra. ¿Ocurrirá lo mismo en la Argentina?

LOS ANTECEDENTES CERCANOS

Si bien el origen de una fecha por el Mundial de Motociclismo en Argentina nos remonta a 1963, los antecedentes más recordados son los que hacen retroceder a las ediciones de 1981 y 1982. Es que dichas jornadas fueron las que nos trajeron el clima moderno de este Continental Circus. Un clima que, renovado y ampliado, volveremos a tener este fin de semana.

La fecha de la temporada 1981, concretada el domingo 22 de marzo, fue la primera de dicha temporada y trajo al país a las clases 125, 250 y 350 cm³. Abrió el programa la división del cuarto de litro, que posibilitó el debut victorioso del francés Jean Francois Baldé, con Kawasaki. Luego vino la 125 con la victoria de Angel Nieto, con una Minarelli, y el cuarto puesto de Willy Pérez con la MBA. La programación la cerró la 350, con el impecable éxito del sudafricano Jan Ekeroid, sobre una Solo NOR.


La efímera continuidad del Gran Premio la tuvimos el 28 de marzo de 1982. Nuevamente con la presencia de las 125 y 350 pero en esta ocasión con la incorporación de la gran vedette: la 500 cm³. Angel Nieto, esta vez con Garelli, volvió a imponerse en 125, en tanto que Willy



Kenny Roberts rumbo al triunfo en 500 cm³. Fue la última vez que el Mundial de Motociclismo pasó por la Argentina.

Pérez hizo vibrar al público al subir al tercer escalón del podio. El simpático Carlos Lavado hizo suya la carrera de 350 superando con su Yamaha a la Kawasaki de Baldé. El plato fuerte lo dio la 500, con el espectacular duelo entre Roberts, Shiono y Spencer, que los vio llegar en ese orden. Fue algo inolvidable. Lastima que después llegó ese largo silencio. Ese que afortunadamente se romperá el próximo domingo.



Cada uno desde el lugar que ocupemos tendremos que aportar todo para que esta recuperación del Gran Premio sea la definitiva. 

PRECIOS DE LAS ENTRADAS

	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Motos Terraza y Talud
Generales	A 10	10	10	25	-- -- 5 8
Oficiales	A --	--	20	35	Abono para los cuatro días en la chicana: A 50
Talud	--	--	20	35	Abono para los días sábado y domingo en chicana: A 40
Terraza de boxes	A 20	20	20	60	Menores de 6 años: No pagan.
Estacionamientos	--	--	--	--	Lugares de venta: Desde el 28/9 Welton S.A.: Valentín Virasoro 1775, Molitecnica Pueyrredón: Pueyrredón 940
Autos Generales	--	--	10	10	Sede Central Automóvil Club Argentino: Av. del Libertador 1850. A partir del jueves 1° desde las 10, en el Autódromo Municipal
Motos generales	--	--	5	5	
Autos Chicana y Oficial	--	--	10	10	
Motos Chicana y Oficial	--	--	5	5	
Autos Terraza y Talud	--	--	15	15	

Foto 1. El venezolano Carlos Lavado con la Yamaha será una de las figuras de 250. Buscará repetir la victoria lograda en 1982. **2.** La Yamaha de Randy Mamola acosada por la Honda de Wayne Gardner. Un duelo que tal vez se repita en el Autódromo. **3.** Con esta Honda, que en Checoslovaquia incorporó revolucionarias modificaciones en la suspensión, Ron Haslam estará en la Argentina. **4.** Un lote de 250 liderado por el campeón Mang, a quien escoltan Rolf Wimmer, Sarron, Pons y Cardus. También los veremos el Domingo.

LOS ARGENTINOS

Habría representación argentina en este recuperado Gran Premio. Pese a que durante la temporada ninguna de las clases que nos visitaran mostró en su plantel a un compatriota, en esta ocasión y por razones obvias se hará una excepción, exclusivamente en la 250 cm³. Una excepción que es de esperar en un futuro no tan lejano se convierta en costumbre, para así tener uno o más pilotos argentinos en los más altos niveles del motociclismo mundial.

Para por ahora, debemos conformarnos con esta participación aislada, que sin querer herir otras susceptibilidades, tendrá en René Zanatta su exponente más destacado. El rafaelino se ha tomado con mucha seriedad este reencuentro con las dos ruedas, al punto de haber iniciado tiempo atrás su entrenamiento en el Autódromo. Zanatta utilizará una flamante Yamaha, y su objetivo estará puesto en cumplir una decorosa actuación. Sería desubicado pedirle más.

Otra presencia para destacar es la de Sergio Grantón. Frustrada la posibilidad de conducir la J.J. Cobas española,



René Zanatta será el depositario de las mayores expectativas de los aficionados entre los pilotos argentinos que correrán en 250 cm³.

la elección de Grantón recayó en una Yamaha. La nómina de compatriotas presentes se completará con el veterano Francisco Incarvata, su hijo Claudio, Raúl Piloni, Oscar Cobas, Ricardo Bianco y Alfredo Rios. Para ellos el simple hecho de llegar ya será un triunfo.

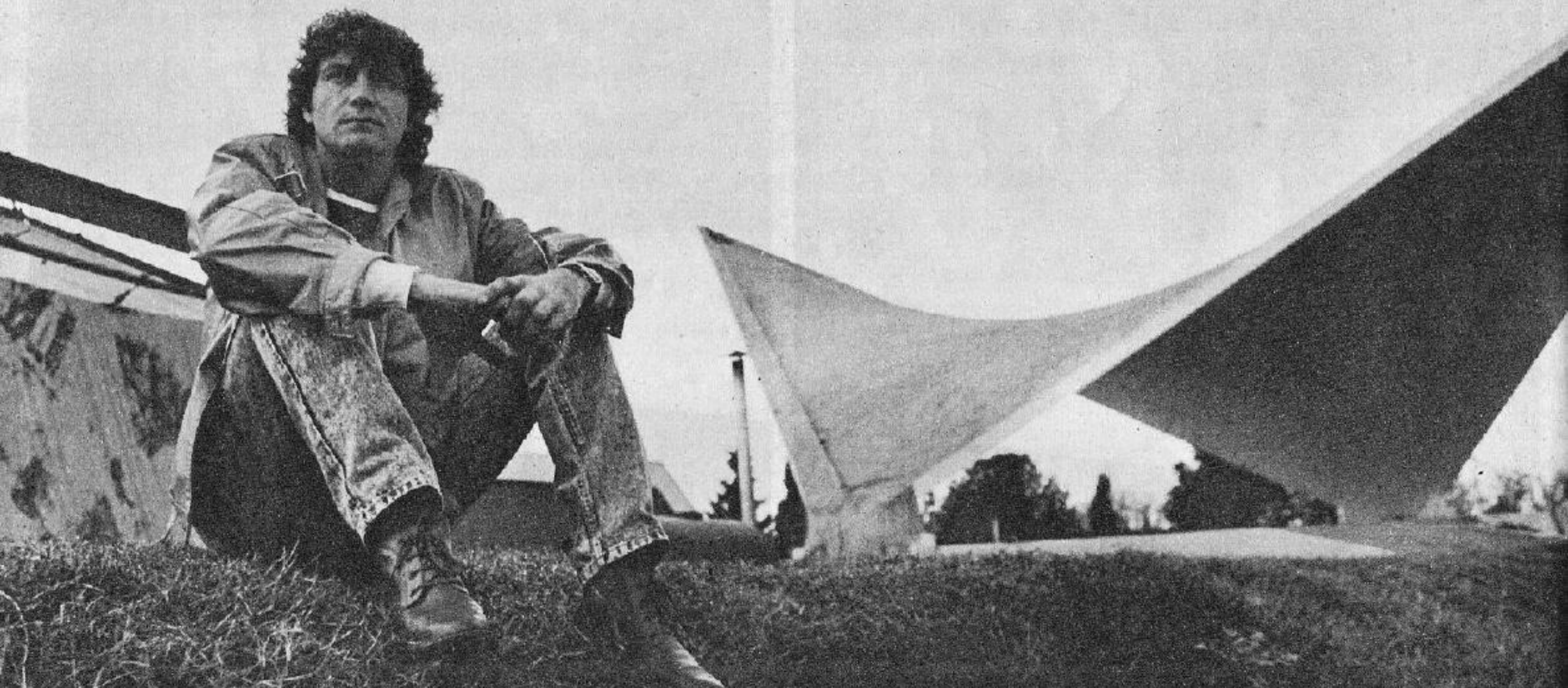
CARACTERISTICAS TECNICAS DE LAS PRINCIPALES MOTOS

	YAMAHA ZZR 250	HONDA 250 NSR	YAMAHA YZR 500	HONDA 500 NSR
Motor	2 tiempos refrigerado por agua - 2 cilindros en V	2 tiempos refrigerado por agua - 2 cilindros en V	2 tiempos refrigerado por agua - 4 cilindros en V	2 tiempos refrigerado por agua - 4 cilindros en V
Cilindrada	249 cm ³	249 cm ³	499 cm ³	499 cm ³
Potencia	76 HP a 12.400 RPM	78 HP a 12.000 RPM	150 HP	149 HP
Velocidad máxima	250 km/h	250 km/h	278 km/h	293 km/h
Embrague	Multidisco en seco	Multidisco en seco	Multidisco en seco	Multidisco en seco
Caja de velocidades	6 marchas	6 marchas	6 marchas	6 marchas
Neumáticos delanteros	17 pulgadas	16 pulgadas	17/18 pulgadas	17 pulgadas
Neumáticos traseros	17/18 pulgadas	17 pulgadas	17/18 pulgadas	17 pulgadas
Suspensión delantera	Telescopica	Telescopica	Telescopica	Telescopica
Suspensión trasera	Monoceros	Monoceros	Monoceros	Monoceros
Frenos delanteros	Doble disco	Doble disco	Doble disco	Doble disco
Frenos traseros	Disco simple	Disco simple	Disco simple	Disco simple
Peso	99 kilos	96 kilos	120 kilos	120 kilos



GUSTAVO MANDRINI habla del pasado, del futuro y de sus expectativas

EL LEON DE LEONES



El último ganador de la Fórmula Renault en el Autódromo de Buenos Aires, y uno de los grandes animadores del Campeonato '88, está en la categoría desde hace cierto tiempo. No es nuevo en el ambiente.

Antes de llegar al nivel nacional, consiguió un par de campeonatos zonales de Motocross, un subcampeonato de Fórmula Renault Cordobesa y el título de esa categoría. No obstante estos laureos, Gustavo Mandrini mantiene su forma de ser, y un hablar pausado que demuestra su serenidad en cada una de las cosas que encara.

"Iba a correr por primera vez a los doce años, armamos una moto 'carrera' de cross para debutar en una carrera acá en Leones, pero en las prácticas del sábado se torció todo el cuadro, y cuando fuimos a probarla el domingo, estaba frenada y no se podía andar..., por lo que decidimos no correr."

Si bien esa "primera vez" había frustrado, las ganas estaban intactas y la oportunidad también, especialmente teniendo en cuenta que por la agencia Zanella de su padre, Raúl Bernardo, siempre caía alguna moto de cross para vender... o usar.

"Luego de aquella vez se me pasó un poco la 'chiche', pero a los quince años seguía teniendo ganas de correr, y quería cambiar mi moto particular para comprar una de Cross. Me habían convencido de que no lo hiciera... y justamente entró una moto usada en la agencia

cuando se estaba por correr en Leones, en la Fiesta Nacional del Trigo que se hace a fines de febrero o principios de marzo. Esa fue mi primera carrera, anduve bastante bien y nos entusiasmamos para ir a Gálvez, que fue la segunda. Seguimos durante toda la temporada y salí Campeón de la categoría 125 cm³ y tercero en la de 150 cm³ del zonal. Para esto tuve que pedirle permiso a mi papá, que al principio no quería saber nada... y ni te cuento lo de mi 'vieja', hasta que la convencí (sonríe) y puede seguir corriendo."

La compra de una Yamaha y el paso a la categoría 125 cm³ Fórmula Internacional fueron el paso siguiente, en el año 1980. Este cambio tuvo como corolario otro campeonato para Gustavo Mandrini. El Servicio Militar le tocó en 1981, pero según sus propias palabras, no fue demasiado duro...

"Estuve siete meses y veinte días. Me tocó con un Capitán que es un hombre muy bueno, que actualmente nos visita para saber cómo estamos... Un día, cuando aún estaba subordinado a él, vio una foto mía de Cross y me preguntó el motivo por el que no seguía corriendo. Cuando le dije que era por el Servicio Militar, me comentó que él no tenía problemas en dejarme correr y que lo hiciera en cualquier momento. Justamente había una moto en la agencia de mi padre, y empecé a prepararla para competir. Como la Compañía me apoyaba, pintamos el buzo con

el nombre de la misma y le dibujamos un paracaídas.

Debuté en Cosquín y gané, luego corrí cinco carreras más de las cuales salí 1° en dos. No me estorcé mucho en el Servicio Militar, porque los domingos corría, el lunes me tomaba descanso y el martes iba a la hora que quería..."

Su trayectoria en el Motocross zonal y la relación de su padre con la gente de Zanella, allanaron parte del camino hacia el automovilismo, al que desembocó para poder continuar los estudios, y a causa del cual... dejó de estudiar.

"Zanella quiso que hiciera un curso en Buenos Aires para perfeccionarme en la técnica del Cross y pulir detalles, a fin de que corriera el Campeonato Argentino. Yo había empezado mis estudios de Ciencias Económicas en Río IV, y todo se hacía muy complicado porque tenía que llevarme una moto a esa ciudad para entrenarme; además, no quería dejar los estudios..."

Todo eso nos decidió a dejar las motos, y comenzamos a ver la posibilidad de comprar un auto. No entendíamos nada... y compramos nuestro primer Fórmula Renault Cordobesa: era de Miguel Ángel Ganin, de Bell Ville, un Tullia XII que tenía como diez carreras encima sin tocarlo, y al que para colmo nosotros le hicimos cuatro más. Al fin de la primera incursión en la Fórmula Renault Cordobesa, en 1982, nos vinculamos con Aldo Bellavigna y él nos dijo

"que nada de lo que teníamos servía, que había que comprar todo nuevo. Lo compramos como pudimos, seguí en el automovilismo... y dejé de estudiar".

El primer año completo de la Cordobesa lo declaró Subcampeón, detrás de uno de sus actuales rivales en la Fórmula Renault Argentina: Norberto Della Santina, "vecino" suyo, de la localidad de Marcos Juárez. En la segunda temporada, el número uno no se le escapó, y a partir de allí comenzó a pensar en el automovilismo nacional.

"Debuté en F.R.A. con el número 52, termine décimo en esa temporada y utilicé el número diez en el '86, en el que salí decimosexto... y 16 es el número con el que corro actualmente."

Por esas ironías del destino, su padre, que lo acompaña a todas las competencias, no pudo vivir inmediatamente el primer triunfo de Gustavo en una carrera con puntaje de la Fórmula Renault Argentina, hecho ocurrido recientemente en Buenos Aires.

"Estaba sobre el colectivo de Crespi -nos cuenta don Raúl- para ver todos los lugares más peligrosos: el curvón, los mixtos y la bajada del tobogán. En la última vuelta Gustavo estaba tercero, y así bajó rumbo a la horquilla, donde se perdía mi visión, tal como la de los televidentes porque falló la cámara que debía tomar ese lugar. Bajé del colectivo para felicitarlo a Gustavo por el tercer puesto, y me lo crucé a Bouvier... que me hizo la seña de la victoria.

FORMULA RENAULT ARGENTINA

EQUIPO COMPETICION

Zanella

GUSTAVO MANDRINI

ARGENTINO



1- Gustavo Mandrini sentado sobre el césped de uno de los clubes de Leones, con el fondo del escenario donde habitualmente se realizan espectáculos. 2- En los dos extremos, Gustavo y Raul Bernardo (su padre), flanqueando al grupo de mecánicos encabezado por Esteban Pou y con fondo del cartel del equipo de competición. 3- En sus épocas de Motocross, saltando durante una prueba realizada en la provincia de Córdoba. 4- Aquí está sobre el Tullia de Fórmula Renault del team Crespi, con el número 16 y en la competencia de Fórmula Renault Argentina realizada el 28 de junio, en la que obtuvo su primer triunfo puntuable en la categoría.

Cuando llegué, me encontré con la sorpresa; y luego, por televisión, logré sentir lo que no había podido en plena carrera..."

Este joven escorpiano de 24 años, tuvo una fugaz experiencia en T.C. 2000, con un auto de Aldo Bellavigna.

"Todo fue muy rápido. Debuté con el Dodge 1500 que era de Del Río, en el Cabalén en 1980. Había clasificado noveno pero a los pocos metros de largar se rompió el motor. La segunda carrera fue en Santa Rosa, y resultó la mejor que hicimos. Clasifiqué décimo y estaba llegando a la punta, hasta que lo quise pasar a Traverso, luchando por el tercer puesto. En ese momento el motor tuvo una falla, y media vuelta más tarde se reventó."


No obstante sus ocupaciones en Fórmula Renault Argentina -en la que este año integra el equipo de Tullio Crespi-, la atención que requiere su novia Flavia, hija del prolífico constructor de monopostos, y sus horas en el taller de Crespi para probar distintos "fierros", Gustavo tiene tiempo de hacer planes para un futuro cercano.

"Me gusta el T.C. 2000, sobre todo por la promoción que tienen los pilotos que corren en la categoría. Pero te diría que prefiero los autos de fórmula. Me invitaron a correr en Fórmula Tres... Tendría que haber ido... Fui un tonto. Pero voy a estudiar los costos para hacer una temporada completa. También está la F-2 Nacional, y varios pilotos de la FRA ha-

blamos para ir todos a esa categoría, que la veo un poco caída. Lo importante es evolucionar y no quedarse; en la Fórmula Renault está todo muy lindo, pero estamos siempre en el mismo lugar."

Lejos quedó su debut en moto: "Sigue gustándome mucho, tengo una para ir a los zonales cuando hay tiempo". También quedó lejos aquella anécdota protagonizada por Yolanda Antonia, su madre, cuando en San Jorge lo quería parar "a palos" con una rama de árbol, para que fuera al médico a revisarse una pequeña lastimadura de una caída anterior, y luego de lograr su cometido apareció por el hospital para que revisaran "al nene" -al decir de la madre-, que ya era más alto que ella... Ahora está en la Fórmula Renault Argentina, y piensa seriamente en la Fórmula Tres Sudamericana.

"Me enojo conmigo mismo cuando hago alguna macana, pero si el auto se rompió, mala suerte..." Se autocrítica en cada una de sus presentaciones, con el solo afán de mejorar. El representar a la localidad de Leones en todo el país, no le pesa.

"No miro las carreras porque me pongo muy nerviosa", le dice una vecina, y otra pregunta: "¿Cómo hacés para andar tan fuerte?". A todos les da respuesta, entre sonrisas. Así es Gustavo Mandrini, ese que corre en la bravísima Fórmula Renault Argentina: ese que ganó su primera carrera con puntos en Buenos Aires... ese joven "león" de Leones. 

SU TRAYECTORIA NACIONAL

FECHA	CATEGORIA	LUGAR	CLASIF.	SERIES	FINAL
22-7-84	T.C. 2000	Oscar Cabalén	9°	—	AB.
26-8-84	T.C. 2000	Santa Rosa	10°	—	AB.
30-9-84	T.C. 2000	Balcarce	NC	—	AB.
17-3-85	F.R.A.	Gral. Roca	—	4°	6°
14-4-85	F.R.A.	Rafaela	—	11°	12°
12-5-85	F.R.A.	Salta	15°	—	AB.
26-5-85	F.R.A.	Rafaela	14°	5°	12°
16-6-85	F.R.A.	Bs.As. (7)	35°	—	NC.
4-8-85	F.R.A.	Bs.As. (9)	26°	2°	5°
18-8-85	F.R.A.	Las Parejas	18°	3°	7°
16-9-85	F.R.A.	Oscar Cabalén	10°	2°	16°
29-9-85	F.R.A.	Balcarce	18°	3°	3° (RV)
20-10-85	F.R.A.	Río IV	7°	2°	3°
10-11-85	F.R.A.	Las Flores	15°	—	AB.
1-12-85	F.R.A.	Bs.As. (7)	22°	5°	11°
23-2-86	F.R.A.	Balcarce	8°	—	7°
9-3-86	F.R.A.	Gral. Roca	1°	—	DESC.
20-4-86	F.R.A.	Concordia	6°	—	11°
3-5-86	F.R.A.	Las Parejas	11°	—	8°
25-5-86	F.R.A.	Rafaela	20°	—	AB.
1-6-86	F.R.A.	Bs.As. (7)	15°	—	10°
6-7-86	F.R.A.	Bs.As. (9)	7°	—	AB. (RV)
20-7-86	Datsun	Bs.As. (15)	NC.	—	4° (CV)
10-8-86	F.R.A.	Resistencia	11°	—	AB.
7-9-86	F.R.A.	Rafaela	3°	—	18° (RV)
12-10-86	F.R.A.	Balcarce	15°	—	AB.
9-11-86	F.R.A.	Río IV	5°	—	DESC.
30-11-86	F.R.A.	Bahía Blanca	9°	—	5°
15-3-87	F.R.A.	Bs.As. (9)	10°	—	8°
26-4-87	F.R.A.	Gral. Roca	13°	—	AB.
10-5-87	F.R.A.	Mendoza	5°	—	3°
14-6-87	F.R.A.	Bs.As. (7)	5°	—	AB.
28-6-87	F.R.A.	Bs.As. (9)	4°	—	1°
5-7-87	F.R.A.	O.Cabalén	2°	—	AB.
9-7-87	Datsun	Bs.As. (12)	12°	—	5° (X)
2-8-87	F.R.A.	Rafaela	1°	—	3°
23-8-87	F.R.A.	San Jorge	5°	—	3°
13-9-87	F.R.A.	Las Parejas	1°	—	AB.

NOTA: (X) Corrió con Carlos Cura, y la clasificación final fue por suma de tiempos de dos series.

rally mundial

EN FINLANDIA, el veterano piloto Lancia dictó cátedra sobre los Mil Lagos

ALEN, MAGISTRA



Para Markku Alen, el favorito a ganar el campeonato mundial de este año, ésta fue su quinta victoria en el rally de su país, para el cual, como en toda su temporada, se preparó intensamente. El resultado de ese entrenamiento se mostró cuando, promediando la carrera, la diferencia con sus rivales se medía en minutos, no ya en segundos. "Este año el rally fue más duro, tanto para los oficiales como para los privados" comentó el longilíneo finlandés, quien ganó en su tercera prueba de la temporada dándole a Lancia otra victoria. Algo que hizo también Alessandro Fiorio, aunque en Grupo N, donde obtuvo finalmente la Copa FIA para esa división.

Los Ford Sierra RS Cosworth de tracción trasera, conducidos por Ari Vatanen (invitado para esta competencia) y Stig Blomqvist, llegaron respectivamente segunda y tercero cumpliendo la mejor performance obtenida en rally por la marca en los años ochenta. Vatanen se hubiese conformado con un cuarto lugar...

Ante la creciente presión de la FISA sobre los organizadores, para que sean observadas sus directivas de no superar los 110 km/h, hubo importantes cambios en el recorrido de la carrera, así como en los horarios, los cuales al retrasarse causaron dificultades a los autos de las últimas posiciones, debido a que por

momentos circulaban de noche.

Después de los problemas de la Argentina, Mazda llegó a Finlandia con muchas expectativas por los resultados. Las roturas de la Argentina fueron aprovechadas, se distribuyó el torque en un 50/50 para cada eje en Finlandia, y 40/60 para San Remo.

Si Ingvar Carlsson solamente perdía un segundo por kilómetro con respecto a los Lancia en Sudamérica, Timo Salonen quería estar en la punta. En cuanto a los Audi 200 Quattro, estos hicieron su última participación. ¿Era Hannu Mikkola capaz de ganar primes? Con 1.366 kg su auto resultaba de los más pesados de la carrera (los Lancia acusaron

1.250 kg, los Mazda alrededor de 1.150 kg, y los Ford 1.220 kg), pero la relativa buena calidad de la natia finlandesa permitió incrementar la potencia de los Audi a unos 260 HP, 2s más que lo usual.

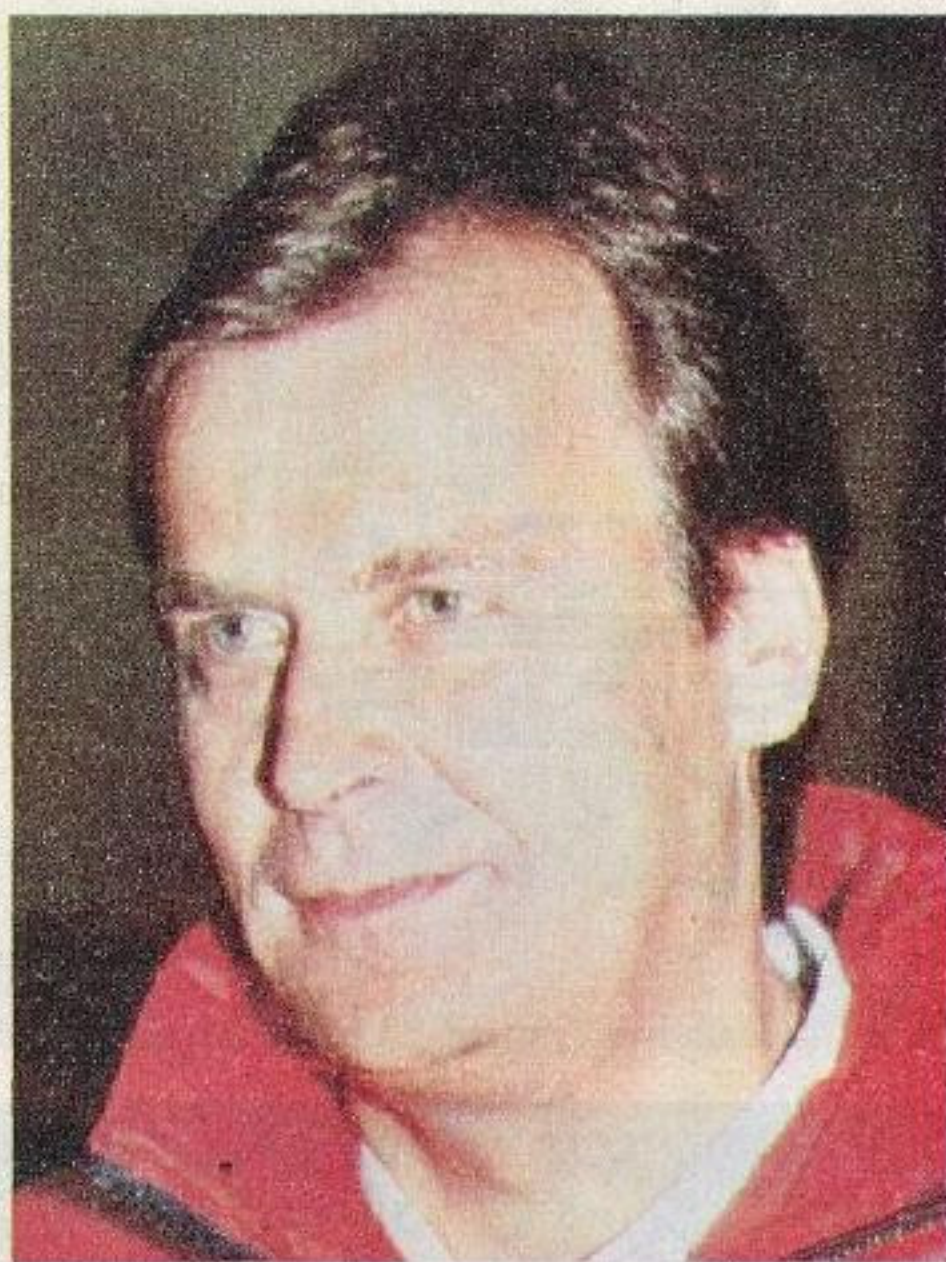
El Mitsubishi Starion Turbo de tracción trasera y 250 HP, hizo su primera aparición en el Mundial de Rally este año y pesó 1.182 kg, 200 más que el pequeño Opel Kadett GSi de 180 HP y dos litros, el cual retornó luego de su presentación en Córcega.

Alen tomó la punta luego de hacer el mejor tiempo en el primer prime. Este se corrió en el centro de Jyväskylä durante una tarde lluviosa, pero extrañamente esos caminos favorecieron a los autos

AL

Dominó el Rally de los Mil Lagos en todo momento, aplicando su enorme experiencia y perfecto conocimiento del heterogéneo terreno de su país.

Con su victoria se convierte en el candidato más firme al campeonato '87, pese a empatar la primera posición con su coequipier Kankkunen. Vatanen, en su retorno a los primeros puestos, condujo al lugar de escolta a su coupé Ford Sierra RS Cosworth. Problemas en Mazda.



1. Las coupés Ford Sierra con turbo se mostraron muy aptas para el sinuoso y veloz trazado fines. Con ellas, Stig Blomqvist (foto) y Ari Vatanen realizaron una interesante carrera. 2. Markku Alen, cinco veces ganador. 3. Conduciendo de costado a su Lancia Delta HF 4WD. En ningún momento el veterano piloto Abarth especuló con su diferencia. Sólo aceleró... 4. Hannu Mikkola antes de su abandono. Para el gran Audi 200 Quattro ésta fue su última aparición en el campeonato mundial.



3



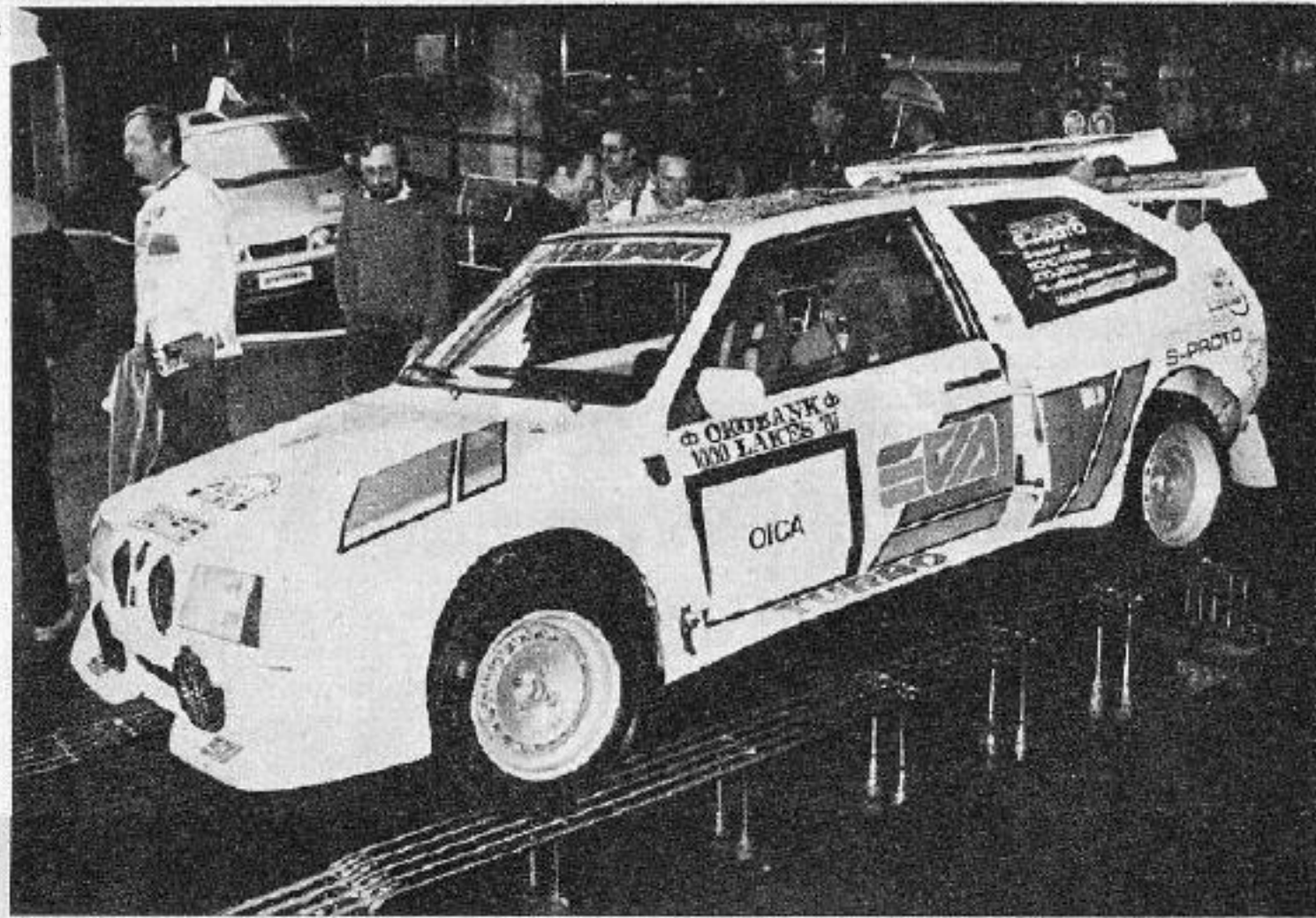
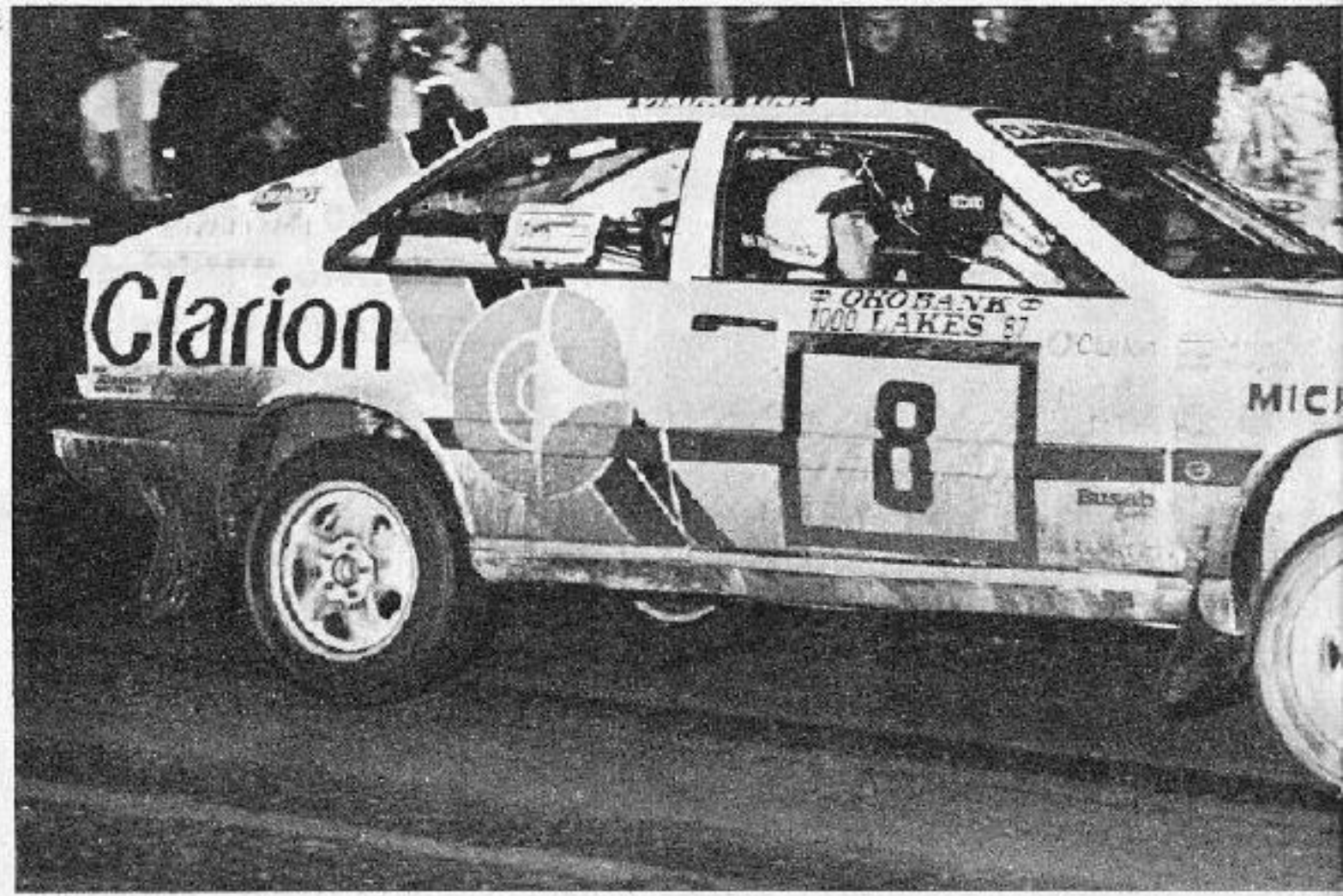
4

de tracción simple.

Alen ganó todos los primos de la primera etapa, salvo dos, seguido a una distancia discreta por Kankkunen y Salonen. Este último estaba nervioso. Su compañero Carlsson partió con una pérdida de aceite y una falla en un pistón, y a él le pasó lo mismo. Lasse Lampi destrozó su trompa y el motor de su Mitsubishi andaba de mal en peor, provocando su abandono. El programa de Audi en 1987 terminó en la tercera etapa con Mikkola inspeccionando su auto: "¿Sabes?, es el primer Audi que rompo, pero realmente no sé por qué...". Kankkunen comenzó un rally lleno de problemas. Al campeón nada

le salió bien, se fue afuera y tuvo una pinchadura, perdiendo tiempo cuando un cambio de amortiguadores lo complicó aún más.

El segundo día vio el final de Salonen por causas similares a las de Carlsson, mientras el equipo Mazda finlandés, que corría Mikael Sundström, se retiró porque su auto mostró síntomas de fallas en el motor. El Mitsubishi de Antero Laine paró en la mitad de la etapa con un semieje roto, que lo dejó de a pie. Mientras, la agonía de Kankkunen continuaba. La suspensión rota y una parada para quitar una rueda destruida, le permitieron continuar en tres... Se produjeron extrañas roturas de gomas y

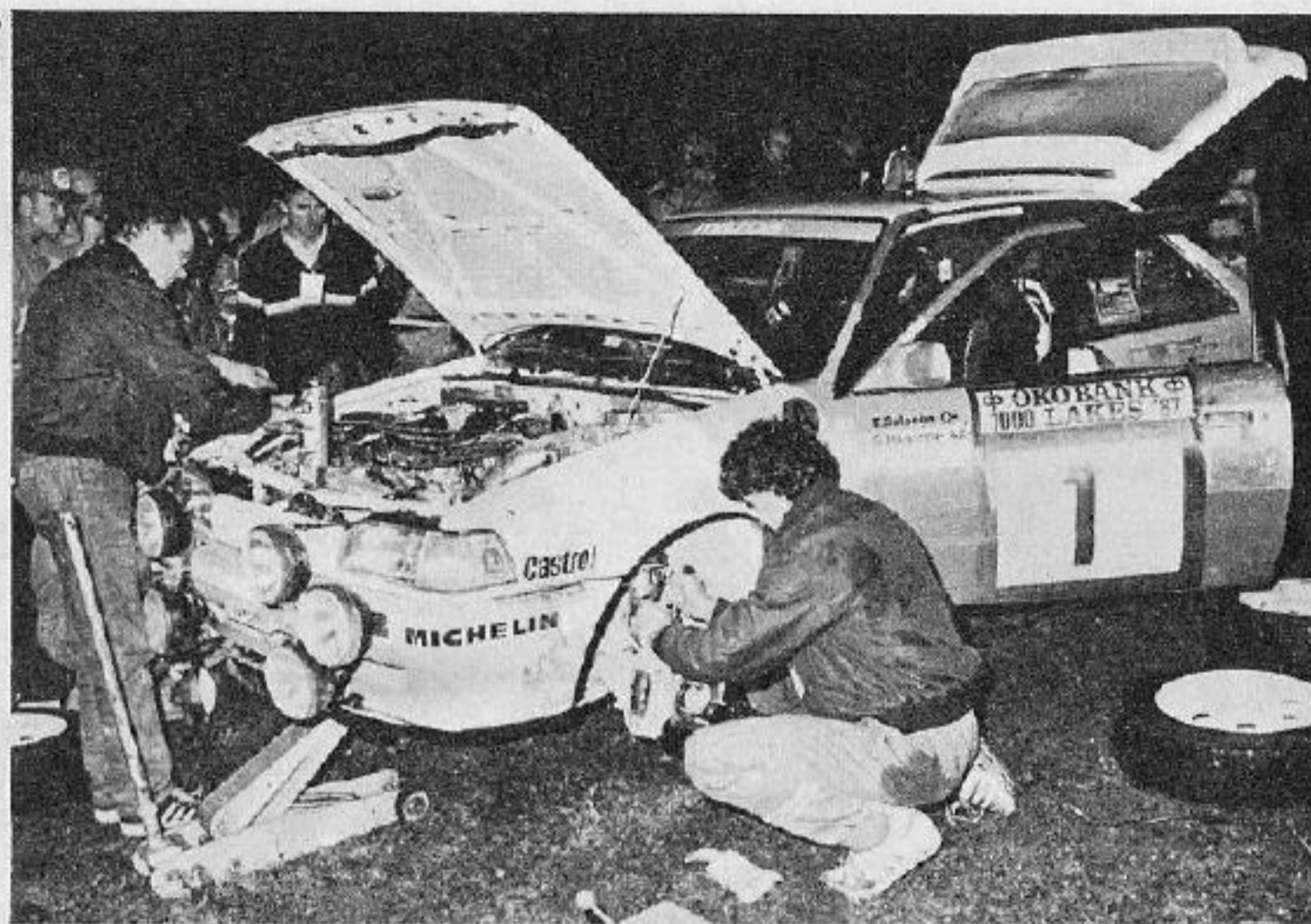


ALEN, MAGISTRAL



pinchaduras, que normalmente no hay en Finlandia... Blomqvist se retrasó con problemas de suspensión, Sebastian Lindholm perdió una rueda, y Alen dañó también sus suspensiones. Vatanen fue segundo hasta que se retrasó y quedó detrás de Blomqvist. Alen, mientras tanto, controlaba como sus mecánicos bajaban la presión del turbo, algo extraño, ya que usualmente este siempre fue un rally donde las presiones de los turbos se aumentaban.

Los sueños de Kankkunen desaparecieron rápidamente luego de la largada de la Tercera Etapa. Su caja de cambios perdía aceite, y luego realizó un trompo. Cambiar la caja requería mucho tiempo, y todavía podía atacar. Después que su compañero de equipo, Josef Haider, abandonó el día anterior con la suspensión delantera rota, el nuevo Opel de Matts Jonsson se quedó afuera con algunos problemas. Vatanen tomó el segundo lugar inmediatamente, pero se golpeó en una curva y rompió la suspensión, cayendo nuevamente al tercer puesto... Per Eklund condujo con varios problemas de suspensión que le hicieron difícil el rally en el primer día, y fue cuarto detrás de los Ford. Detrás estuvo el sueco Thorbjörn Edling (32 años), en su primera competencia de gran nivel. El equipo oficial



1. Los Opel Kadett GSi prometían, pero su mejor exponente, Matts Jonsson abandonó. 2. Per Eklund llevó el mejor Audi 90 Quattro, modelo muy visto en este rally. 3. Los principales Mazda 323 abandonaron. Problemas en el equipo. 4. Prototipo Lada de doble tracción, turbo, 300 HP, 16 válvulas. Última que no pueda correr... 5. Este es Thorbjörn Edling, un sueco con cualidades. 6. Trompo de Kankkunen, quien es asistido en el apuro por los espectadores. 7. Vatanen, contento con su actuación.



Mazda fue criticado por la preparación de sus autos, que no mantuvieron en alto el honor de los productos japoneses. Por su parte, Kankkunen fue alcanzado rápidamente y quedó sexto, persiguiendo tenazmente cada punto para el Campeonato Mundial.

Blomqvist fue finalmente obligado a dejar finalizar segundo a Vatanen ante el regocijo de los importadores locales, evitando que Ford perdiese innecesariamente por una lucha entre coequipiers. Además, se canceló un prime, quitando a Kankkunen la posibilidad de alcanzar a Eklund.

OPEL CON DOS PEDALES

Guy Frequelin está probando un Opel Kadett experimental con dos pedales de freno! El pedal extra está a la izquierda del de embrague, y accionara tan sólo los de freno traseros. Gergard Walter, ingeniero de Euro Sport, dijo que el exacto cometido del freno extra aún no está totalmente definido, pero que fue instalado a instancias de Frequelin, a quien, como Russell Brookes, le interesa adaptarse a un modo de manejo para utilizar el pie izquierdo en el freno convencional.

"Con la suspensión original, el auto subvira demasiado e implica una continua necesidad de frenado con el sistema utilizado por los pilotos escandinavos, quienes frenan con el pie izquierdo y tierra, hará el mismo trabajo que el freno de mano, aunque con una pérdida de tiempo menor en los retomes, quedando así el freno de mano para situaciones realmente críticas", aclaró Walter.

Este nuevo freno no tendrá servo y estará conectado directamente a los calipers traseros.

Otras novedades en el Kadett son la homologación de una nueva caja de seis marchas que el equipo alemán continuará probando con vistas a San Remo, así como una jaula antivuelco ajustable nuevos semiejes, nuevo tanque de combustible y sensores delanteros.

37° RALLY DE LOS MIL LAGOS

27 al 30 de agosto de 1987. Cuatro etapas: Jyväskylä-Laaajavuori. 1.701,28 km. 51 primes (494,44 km).

POS.	N°	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1º	4	A	Matti Alen-Iikka Kivimäki	Lancia Delta HF 4WD	5h12m32s
2º	6	A	Antti Vatanen-Terry Harryman	Ford Sierra RS Cosworth	5h17m54s
3º	5	A	Stig Blomqvist-Bruno Berglund	Ford Sierra RS Cosworth	5h18m31s
4º	8	A	Per Eklund-Dave Wittock	Audi Coupé Quattro	5h21m
5º	2	A	Juha Kankkunen-Juha Piironen	Lancia Delta HF 4WD	5h21m46s
6º	22	A	Thorbjörn Edling-Hans Andersson	Mazda 323 FWD	5h23m47s
7º	15	A	Sebastian Lindholm-Stellan Paterstam	Audi Coupé Quattro	5h26m45s
8º	20	A	Tomi Palmqvist-Arto Juselius	Audi Coupé Quattro	5h28m28s
9º	12	A	Erik Johansson-Johnny Johansson	Audi Coupé Quattro	5h30m47s
10º	11	A	Timo Heikinen-Tapio Eirtovaara	Audi Coupé Quattro	5h41m07s
12º	19	B	Alessandro Fiorio-Luigi Fiorio	Lancia Delta HF 4WD	5h46m04s
16º	159	B	Evgenias Tumulavichius-Pranas Videyka	Lada YPIS	5h52m04s
46º	89	A	Jacana Pajala-Khaki-Antti Myllyan	Toyota Scitrel	6h51m09s

Largaron 166 autos, llegaron 66

PRINCIPALES ABANDONOS

N°	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
1	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Mazda 323 FWD E	Motor
5	Hannu Mikkola-Arne Hertz	Audi 200 Quattro	Accidente
7	Mikael Sunstrom-Volto Slander	Mazda 323 FWD	Motor
9	Ingvar Carlsson-Per Carlsson	Mazda 323 FWD	Motor
10	Lasse Lammi-Pentti Kuukkela	Mitsubishi Starion Turbo	Turbocompresor
14	Matti Jonsson-Lars Backman	Opel Kadett GSi 2.0	Suspensión delantera

CAMPEONATOS (Disputados Montecarlo, Suecia, Portugal, Safari, Corcega, Acropolis, Olympus, Nueva Zelanda, Argentina y Mil Lagos).

MARCAS: Lancia, 137 puntos (154); Audi, 74; Volkswagen, 63; Renault, 57; Mazda, 52; Ford, 33; Toyota, 22; BMW, 20; Subaru, 11; Nissan, 9; Fiat, 5; Opel, 2; Alfa Romeo, 1.

PILOTOS: Alen y Kankkunen, 80 puntos; Blomqvist, 74; Eriksson, 74; Ragnotti, 39; Mikkola y Weber, 32; Recalde, 30; Rohrl, 27; Eklund, 25.

COPA FIA DE GRUPO N: Fiorio, 70 puntos; Balas, Nilsson, Balesi y Gallo, 13; Amaral y Light, 11.

*Válido solo para el torneo de pilotos.

Texto y fotos: Martin Holmes

LA CATEGORIA ENSAYA ALTERNATIVAS PARA MEJORAR SU DIFUSION



EN BUSCA DE NUEVOS RUMBOS

Resulta evidente que luego del cambio reglamentario puesto en vigencia este año, el Campeonato Mundial de Rally está atravesando una etapa de transición. La desaparición de los "monstruos" del grupo B ha dejado su huella en el marco de la espectacularidad, pero sobre todo, los autos de Grupo A como fórmula "única" del Campeonato del Mundo, han provocado otras consecuencias, mucho más graves que la simple pérdida del peligroso "show" de la potencia.

Si bien nadie dudaba de que era necesario poner un freno a la escalada de las prestaciones, a meses vista resulta claro advertir que el pase al Grupo A fue una decisión apresurada que ahora hace sentir sus consecuencias. Aquel objetivo fue conseguido. Pero, ¿a qué precio?

El Grupo A, en su doble experiencia inicial al nivel máximo de certámenes del mundo, en pista y rally, permite establecer su idoneidad para categorías destinadas a la participación de privados, pero no para lomees "máximos" que requieran la intervención directa o indirecta de las fábricas. Los cinco mil ejemplares necesarios para la homologación de los autos, resultan ser la clave.

A primera vista, la utilización de los coches con imagen de serie es un excelente atractivo para las fábricas, porque ofrece un rédito inmediato en términos de ventas, con la repercusión eventual de la victoria. El caso del Lancia Delta es algo demostrativo de esto. Siendo un auto viejo y ya superado en la producción de la casa turinesa, tras su "redescubrimiento" en el Mundial de Rally ha provocado un incremento fabuloso en las ventas, con picos inesperados en diversos países europeos. Esto no ocurría antes, o al menos era muy difícil de cuantificarlo, cuando el que ganaba era el Delta S4.

Ahora bien, esta experiencia de Lancia no sirve para ser tomada como referencia de la eficacia del Grupo A. Al contrario, porque todo lo que ha cosechado la casa italiana este año, ha sido en desmedro de la competencia. Es sabido que una marca participa oficialmente en un certamen internacional, sólo si le asiste la posibilidad de vencer, o de cumplir una actuación digna.

Con las limitaciones del Grupo A, ante la "creación" de un auto "justo" como el Delta HF 4WD, el resto ve sucumbir las aspiraciones de victoria, por la imposibilidad de disponer rápidamente de un arma capaz de

equilibrar a aquél.

Para disponer hoy día de un auto competitivo en Grupo A, debe confluír una gran cantidad de factores que no muchas empresas están en condiciones de reunir. En primer lugar, se debe disponer de vehículos en producción con las características adecuadas, sobre los cuales hacer la homologación, compatibilizando las posibilidades de prestación con las necesidades de "marketing".

Por ejemplo, Audi podría homologar rápido una versión turbo de la confiable coupé 90 Quattro, pero el marketing de Ingolstadt, decididamente no le interesa promover un modelo considerado ya "obsoleto" en términos de producción.

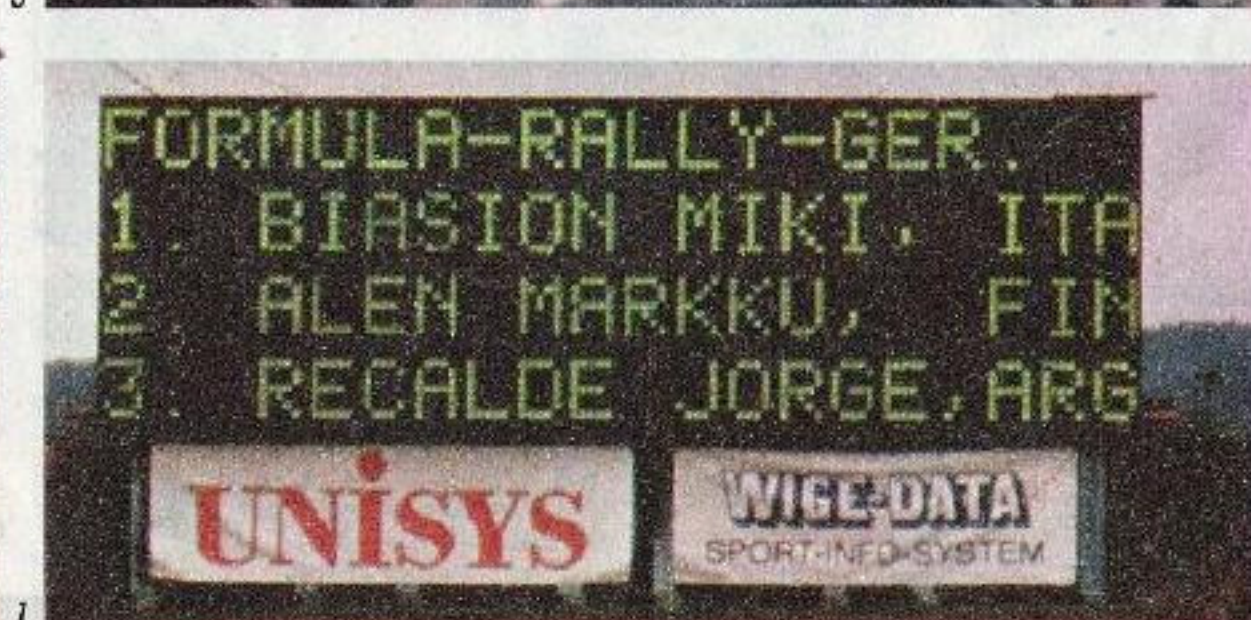
Otro ejemplo es el de Ford que, pudiendo hacer la Sierra Cosworth 4X4, tropieza con un problema de mercado en la comercialización de las series especiales producidas últimamente para pista y rally, lo cual dificulta la aprobación de aquel proyecto.

Por otra parte, el fracaso deportivo de escuadras oficiales, hace que luego el precio que se pague en la viabilidad de nuevos proyectos, sea notable en los departamentos de competición. Así se ha llegado a un progresivo retiro de dichos equipos en el Mun-

dial de Rally, cosa que va en detrimento del nivel de la especialidad. Renault, Volkswagen, Audi, Ford y Peugeot no son casos aislados, y el denominador común resulta ser la falta de un arma capaz de competir de igual a igual por la victoria: nadie quiere ser "comparsa" para jerarquizar los triunfos rivales... Ante este estado de cosas, tal vez una idea de fácil implementación y rápidos resultados sea el desdoblamiento del Mundial en un certamen para vehículos de tracción simple y otros con tracción integral, tanto en el Grupo A como en el N. Así, con la institución de cuatro verdaderos títulos mundiales para marcas, se lograría pronto una aceptable concurrencia de fábricas, aunque esto no sea la solución definitiva.

Ahora, Lancia, con su nuevo Integrale, amenaza hipotecar el futuro cercano del Mundial de Rally. Con algunas mejoras, el auto turinés ya es un segundo más rápido en el kilómetro, que el actual, y comienza a equiparar los registros del Delta S4 de Grupo B... Sólo los japoneses están en condiciones de seguir el tren de las homologaciones, de interesarles la conquista.

Para ellos, los cinco mil ejemplares resultan solo equivalentes a un día de produc-



1) Jorge Raúl Recalde acaparando el "show" alemán de Grudau, sobre el Audi 90 Quattro del equipo del austriaco Rolf Schmidl. Y no sólo fue espectáculo... 2) Por el tramo asfaltado avanza el Lancia Delta HF 4WD de Markku Alen, y allá a lo lejos frenando, se ve al de su coequipier y rival, Massimo Biasion. Todo ante un generoso marco de público que siempre vio a dos autos en acción simultánea. 3) El cartel indicador del circuito, y Argentina al podio final. 4) Un animado podio que aquí vemos completado por nuestro Jorge Recalde, "pasión de multitudes".

ROS

ción, fácilmente colocable en la gran cantidad de mercados en que incursionan. Claramente, los fantos coches no resultan lo mismo en la escala productiva japonesa, que en la europea. El retorno de Toyota y Nissan junto a la perseverancia de Mazda, que ya piensa en un nuevo auto para fines del '86, son los únicos parámetros que permite avizorar algo de riesgo para la "seguidilla" italiana. En tanto para los constructores resulta que el camino del Grupo S es el ideal para asegurar el éxito del rally...

Vehículos con forma externa idéntica a los de serie, pero con grandes libertades internas para permitir rápidos cambios en la búsqueda competitiva, parecen ser la clave. El control de las prestaciones, en este caso es posible con la implantación en pesos mínimos, topes de cilindrada en los motores aspirados, y de presión en los turbocomprimidos.

Así, el programa deportivo de una fábrica no queda frenado por limitaciones productivas, y la concurrencia se multiplica. Esto, además del incremento de las posibilidades televisivas, como propone la nueva Fórmula Rally, serán las cartas que permitirán prever una nueva época dorada.





UNA IDEA CON FUTURO



1) El Lancia Delta HF 4WD de Massimo Biasion, negociando "allegro" el sector asfáltico del circuito cuyo trazado vemos en la página opuesta. 2) El Mazda 323 FWD de Harri Toivonen (hermano del extinto Henri), cayendo tras lindo salto. 3) Acaba de anunciarse el triunfo de Biasion en el desempate. Hidaigo, Aien levanta el brazo de "Micky". 4) El equipo Lancia apresándose a salir al "ruedo". Aien adelante. 5) El BMW M3 de Bernard Beguin en lucida acción, pero donde menos a gusto se siente: la tierra. 6) El Lancia de Franz Wittmann, en el aire... 7) La inconfundible cola de Ford Sierra RS Cosworth de Kalle Grundel, en "su" media: el pavimento. Decepción... 8) El "Gran" Recalde ayuda a Biasion a descorchar...



Todo comenzó en Bolonia un par de años atrás. El objetivo fue mostrar a los bolidos del rally en un escenario cerrado, al público que habitualmente no puede acercarse a los "eventos" del Mundial. La manifestación -realizada como contorno del Motor Show de Bolonia- alcanzó su apogeo el año pasado, con los "monstruos" del Grupo B que deleitaron a más de 40.000 espectadores que acudieron a la cita. Este año, la F.R.O. (Fórmula Rally Organisation) decidió expandir la idea y encontró eco en el ADAC Hessen. Los alemanes, tras evaluar varias posibilidades, optaron por construir especialmente un circuito para este tipo de manifestaciones, y así fue que el pasado 13 de setiembre se inauguró el predio de Grundau con la "Fórmula Rally Germany".

El resultado de Grundau -con buena concurrencia de público y televisión en directo por Eurovisión- ha creado nuevas expectativas, y ya se barajan

organizaciones dispuestas a tomar la posta y expandir la modalidad, entre ellas la del Rally de Acrópolis en Grecia, que ha propuesto utilizar el escenario de la "Superespecial" inaugurado este año.

Son varias las razones por las cuales este tipo de contiendas tiene buenas posibilidades de arribar a la disputa de un campeonato trascendente. Es conocido el problema de falta de difusión que tiene el rally mundial, en razón del modo de competencia, que impide la televisión en directo. Ello incide en el retorno publicitario del las inversiones, que son altas en función de lo costoso que resulta hoy día hacer un rally del Campeonato del Mundo. Con este tipo de hechos en circuitos cerrados, los equipos logran, con un costo ínfimo, mucha mayor repercusión por vía de la TV y de los medios en general, compensando el déficit del verdadero certamen de rally. Además, resulta esta una

forma de acercar el rally a un público que, por una simple razón de distancias, no puede allegarse a los encuentros del Mundial.

EL ESCENARIO

El circuito de Grundau resulta un buen ejemplo para este tipo de eventos. Realizado en un predio pequeño, los espectadores pueden observar la casi totalidad del trazado. El mismo es básicamente una doble "U", la interior de pavimento y la exterior de tierra.

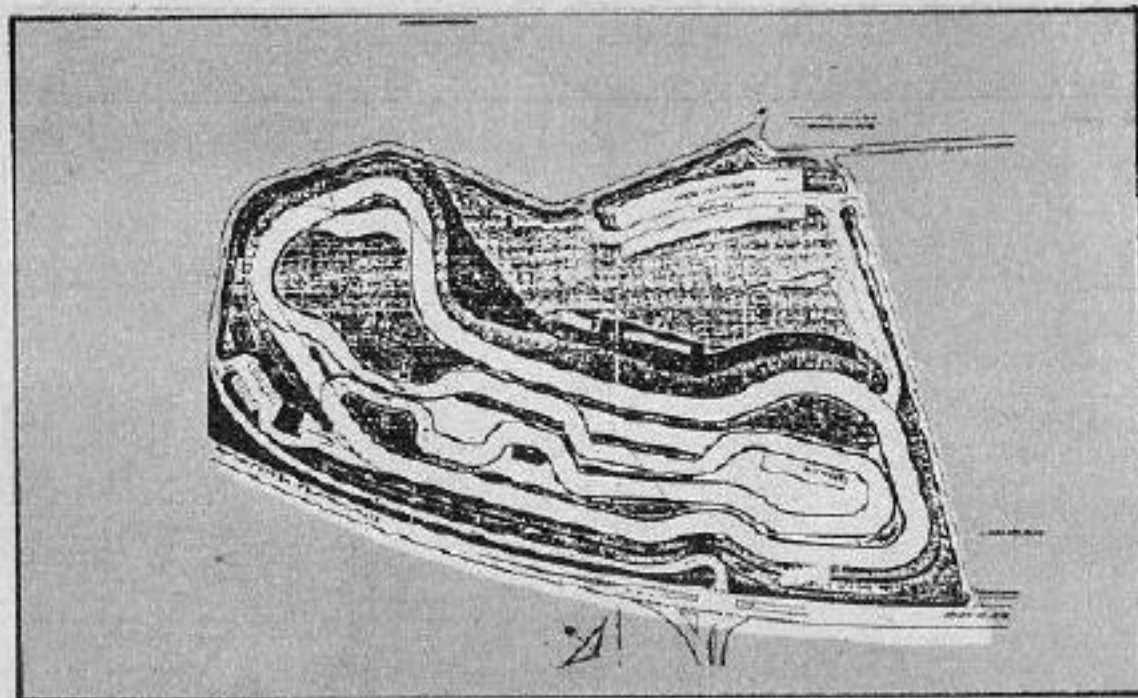
Son, respectivamente, 640 y 840 metros que totalizan los 1.480 del perímetro total. Algo que ayuda a la espectacularidad de la prueba es el punto de partida desasado. Los dos autos largan enfrentados en el extremo de la "U" de asfalto, haciendo uno de los competidores primero el pavimento, mientras su rival negocia primero el sector de

tierra y luego pasa al asfalto, obviamente en el mismo sentido de giro. Así se realiza la primera manga sobre dos vueltas con partida detenida. Luego se invierten las posiciones de lanzamiento y se hace otra manga de dos vueltas, a efectos de equiparar prestaciones.


La modalidad de la Fórmula Rally preve una clasificación sabatina, en la cual se ordena a los participantes por el mejor tiempo para una manga. Basándose en este orden de clasificación se determinan las parejas para los cuartos de final del domingo. Los cuatro semifinalistas, luego, completan entre sí, y de allí salen los dos animadores de la Final, en tanto que los perdedores de las semifinales dan vida a la lucha por el tercer puesto.

LA CARRERA

Lo visto en Grundau no dejó lugar a dudas. Los Lancia oficiales resultaron



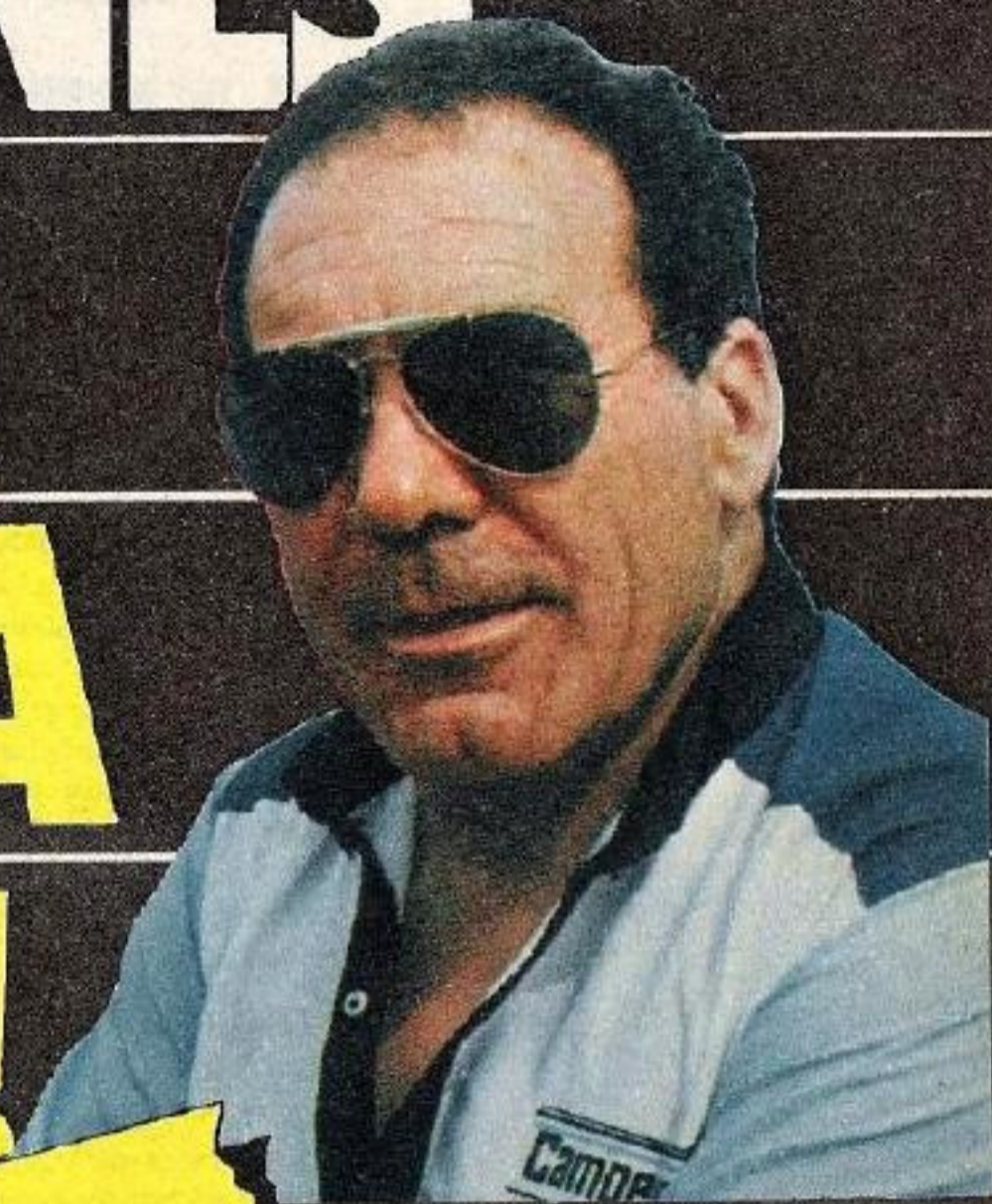
demoladores y no hubo resistencia posible. Pese a que el escenario parecía propicio a un equiparamiento de chances con los "tracción simple" por ser un trazado plano, veloz y con buen piso, esto fue solo una ilusión. Los de tracción integral, y en especial los Lancia, no tuvieron rivales. Todo se limitó a una lucha interna que entusiasmó a todos. Habiendo ganado Alen y Biasion una manga cada uno —en razón de que el lugar de largada tenía bastante incidencia sobre los tiempos— Alen parecía el candidato a la victoria final, puesto que por haber hecho la manga más veloz, tuvo el derecho a elegir el lugar de partida para la batería de desempate. Sin embargo, un inspiradísimo Biasion pudo compensar tal handicap, y por pocas centésimas logró derrotar al finlandés, tomándose en cierta medida revancha del "Memorial Bettega" del año pasado, en la cual Alen lo había derrotado.

Del resto —Recalde aparte—, poco por decir. Ni Saby ni Wittmann le encontraron la mano al circuito, desentonando con sus respectivos medios mecánicos. Mayor aún fue la decepción con el Mazda de Toivonen. Problemas de caja y de motor —tal como los oficiales— no permitieron visualizar ni prestaciones ni confiabilidad en el coche nipón. Por su parte, el BMW de Beguin funcionó bien en asfalto, aunque no al nivel de los Lancia, y poco pudo hacer en la tierra. Menos aún fue lo que entregó el Ford Sierra Cosworth de Grundel. En síntesis, la de Grundel resultó una experiencia interesante, tanto para la Fórmula Rally como para Jorge Recalde. Ambos buscan una consolidación definitiva en el '88 y van camino de lograrlo. Para el argentino, un puesto estable en el ambiente del rally mundial, parece cada vez más al alcance de la mano. 

CUADRO DE LOS MEJORES TIEMPOS

PILOTO/AUTO	MANGA	VUELTA	TIERRA	ASFALTO
Biasion/Lancia	2m17s79/100	1m07s72/100	42s34/100	25s27/100
Alen/Lancia	2.17.27	1.07.88	42.43	25.38
Recalde/Audi	2.21.26	1.09.55	43.28	25.41
Wittmann/Lancia	2.23.31	1.11.12	43.49	26.03
Saby/Audi	2.22.66	1.10.40	44.14	25.97
Beguin/BMW	2.24.47	1.10.95	45.26	25.54
Toivonen/Mazda	2.27.31	1.12.17	44.76	26.79
Grundel/Ford	2.27.34	1.11.98	45.62	26.10

CAMPEONES GANA EN LA RECTA FINAL!



**DOMINGO DE
13.00 A 14.00 HS.
PRIMEROS EN
AUDIENCIA***

**Y COMO SIEMPRE
DE LUNES A SABADO
LIDERES ABSOLUTOS EN
LA PREFERENCIA
DEL PUBLICO!****

CAMPEONES, el programa de Automovilismo Deportivo conducido por CARLOS ALBERTO LEGNANI, brinda el mejor espectáculo televisivo y radial.

Un equipo constituido por unidades móviles terrestres y aéreas, camarógrafos y periodistas, que todos los días logran la mejor cobertura.

Una poderosa razón para que CAMPEONES INEXORABLEMENTE SIGA CRECIENDO!

POR RADIO EL MUNDO

Lunes a Sábado de 20 a 21 hs.
Domingo de 8 a 14.30 hs.

POR CANAL 2

Jueves de 23 a 24 hs.
Domingo de 21 a 22 hs.

Campeones

**CAMPEONES
DEL CAMINO S.A.**

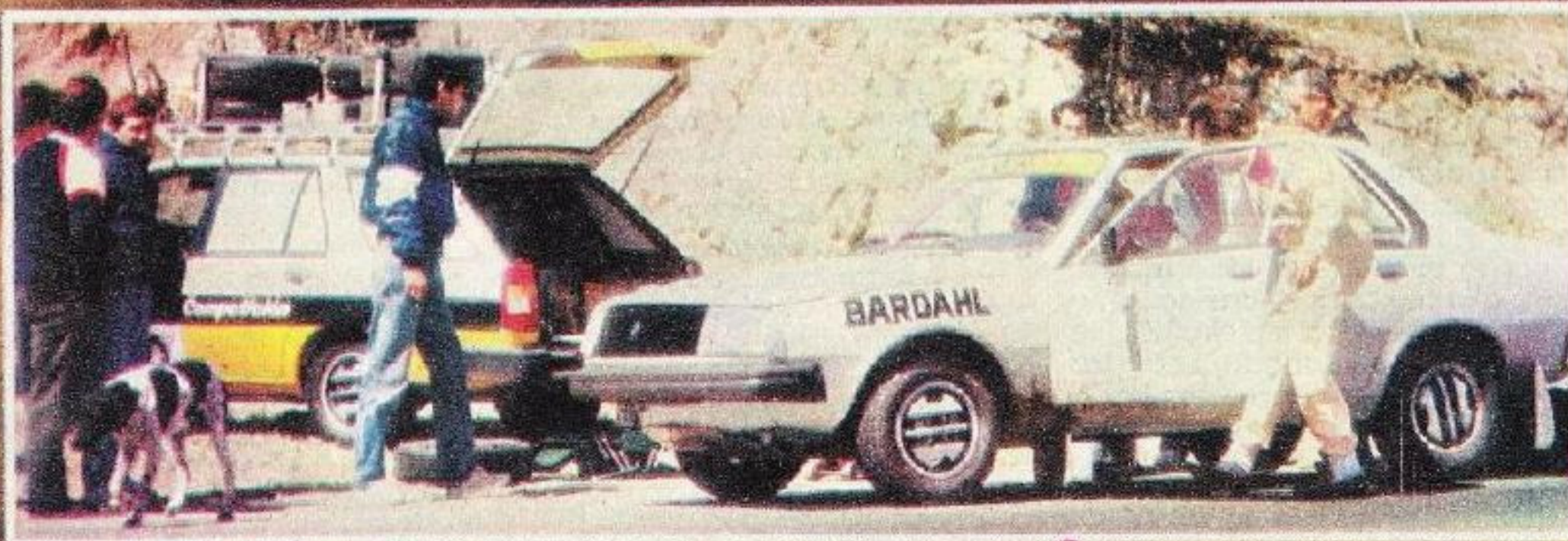
ARENALES 2896 P.B. (1425) BS. AS.
TEL.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

CORSA A FONDO

RALLY EN SAN LUIS (18/20-9-87)

¡REESTRUCTURAR YA!

Faltando sólo tres fechas para terminar el Campeonato, es evidente que la urgencia que trasunta el título es real. Para el '88 la actividad nacional requiere un replanteo básico, con el objetivo puesto en el logro de mayor integración y difusión



Jorge Bescham y Jose Garcia con su impecable y llamante Fiat Ritmo 85, durante la última jornada. En la clase dos fueron im-ba-ti-bles.

Abajo. El Renault 18 oficial de Soto-Christie durante un reaprovisionamiento. Su carrera fue solitaria.

Texto y fotos: Eduardo E. Netra



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club 8 Luis.
Accesos: suficientes para ver la competencia en repetidas ocasiones. 5 puntos.
Controles: Regulares. 2 puntos.
Estado del trazado: Bueno. 3 puntos.
Parque cerrado: Muy bueno. 4 puntos.
Promoción del espectáculo: Buena. 3 puntos.
Servicio de prensa: Bueno. 3 puntos.
Puntualidad: Regular. 2 puntos.
Seguridad: Buena. 3 puntos.
Total: 25 puntos. (Ideal: 40).

Luego de ocho años transcurridos desde que el campeonato de turismo adoptó el sistema de rally como única forma de competir con seguridad sobre caminos y rutas, la actividad rallística creció notablemente hasta convertirse hoy, en la categoría más nutrida y homogénea del país, con una dispersión nacional muy interesante, que cubre buena parte del territorio de nuestro país. Los certámenes argentinos ya no son los únicos que se disputan, sino que muy por el contrario, han cobrado gran auge los torneos zonales y regionales. A lo largo de las últimas temporadas se ha dado un fenómeno interesante. Mientras el rally nacional se mantenía en un bajo nivel de difusión como categoría, muchas otras categorías pistoras argentinas aumentaban su repercusión por obra y gracia de un mayor espacio en los medios periodísticos (la falta de un "Reuteman II" algo tuvo que ver, sin duda) y sobre todo de la televisión de un buen porcentaje de las competencias en cada fin de semana. Simultáneamente, los campeonatos zonales de rally aumentaban su número, cantidad de participantes y calidad organizativa, habiendo en la actualidad, al menos tres torneos de gran importancia. Mientras el campeonato nacional se encarecía a medida que aumentaban los costos—lo que rige para organizadores y pilotos— Hace algunos meses que CORSA sugirió la adopción de un sistema similar al utilizado en el torneo europeo, basado en otorgar diferente coeficiente a pruebas válidas por el mismo torneo y ahora volvemos sobre el tema. De esa manera, un rally válido por nuestro mayor certamen podía poseer entre 150 y 2000 km, y entre 4 y 25 primes, por mencionar tan sólo dos posibles parámetros, otorgando entre 20 y 100 puntos al ganador, de acuerdo a su importancia. De esa manera, los clubes organizadores podrían realizar carreras nacionales con una inversión no necesariamente grande, y los pilotos podrían forjarse paulatinamente en competencias de dificultad creciente, eligiéndolas de acuerdo a su gusto, estilo, cercanía o patrocinantes.

La concreción de un torneo nacional con estas características alentaría aún más las competencias zonales, las cuales tendrían sin mayores problemas el puntaje para sus campeonatos.

Por lo demás, debe ser estudiada también en la Comisión Deportiva Automovilística la posible realización de primes "superespeciales" (ver recuadro aparte) que servirían como elemento extra de interés para quienes aún no han "descubierto" al rally.

La Asociación Pilotos Rally del Interior y Navegantes considera proponer a la CDA el sistema de coeficientes, al-

Lo bueno: el excelente clima que hubo durante la carrera.
Lo malo: Los diversos errores de cronometraje.
Lo insólito: que la competencia se postergara por una semana para que pudiesen competir en ella dos pilotos (Solo y Raies), y que tan sólo lo hiciera uno.
Lo interesante: Que dos R-12 TS hayan podido competir en un mismo plano con los Fiat Regatta y Volkswagen Gacel GS. Si a esta mejoría se suma una caja de cinco velocidades y un motor algo más

go que varios miembros de la CDA ya habían comenzado a pensar seriamente, así como algunos influyentes miembros de clubes organizadores.

Sin duda, todas estas consideraciones apuntan a mejorar en lo posible al rally argentino, sin pretender tampoco ser la panacea milagrosa que resuelva todos sus problemas. Es evidente que deberá tratarse el tema extensamente en todos los niveles, especialmente en los más altos de la CDA y en el seno de las federaciones regionales N° 1, N° 5 y N° 11, las cuales fiscalizan los principales torneos zonales. Regidos por los lineamientos técnicos del Grupo A. Seguramente no será cosa sencilla aunar los intereses de todos los implicados, pero tampoco será imposible, habida cuenta de los beneficios que se desprenderán de la adopción de este sistema.

PIEDRITAS DE ONIX

R-12 GUBERNAMENTAL. El actual ministro de gobierno de la provincia de San Luis y vicegobernador electo de la provincia, Dr. Angel Ruiz, nuevamente ha participado en "su" rally. En esta oportunidad lo hizo junto a Roberto Syriani—habitual navegante de Carlos Bassi—sobre un Renault 12 TS de la Peña La Punta. Aunque no tuvo mayor suerte, damos fe que se divirtió bastante. Inclusive, una vez retirado de la prueba, siguió observándola en los días siguientes.

AQUILERES. Estuvieron mirando el rally José María Recalde y Rubén Del Campo. Ambos habían alquilado sendos R-12 TS a Velazco y a Dolcemáscolo respectivamente. Aquel espera completar próximamente a su Volkswagen Gacel GS, mientras que éste volverá a las carreras—rallies excluidos—con un Renault 18 GTX de Turismo Pista Clase Tres.

GRACIAS. A Renault Argentina por habernos facilitado un automóvil para nuestro desplazamiento en esta competencia, y a la sucursal de Aerolíneas Argentinas en San Luis, que nos ayudó con el envío de rollos fotográficos a Buenos Aires. A ambos, ¡mil gracias!

PROMOCION. Oscar Milani, presidente de la Asociación Madariaguense de Automovilismo, se hizo presente en San Luis para promover el Rally Pagos del Tuyú, próxima fecha del torneo nacional. También invitó a todos los pilotos a participar, distribuyendo material de la carrera. Esta se desarrollará entre el viernes 9 y el domingo 11 de octubre, con centro en General Madariaga. Habrá un prime clasificatorio nocturno la primera jornada, completándose la primera etapa el sábado. Entre las mayores novedades, se encuentra la **eliminación del prime disputado en la playa**, y el acorte del de Cariló. En total, serán 537.52 km, de los cuales

LUCES Y SOMBRAS

grande, sería aún más competitivo.
Lo aburrido: el dominio de Soto-Christie en la clase mayor.
El sincero: Hernández: "Quiero llegar, nada más".
Los más damnificados: quienes abandonaron en el primer prime, el cual luego no fue válido.
Los cambios: En el auto de Soto. Salvo el techo, todos los paneles de carrocería eran flamantes.
Lo que lamentamos: que CORSA no haya sido invitada a la entrega de premios el

domingo por la noche.
La dedición: de Ernesto Soto para ganar en este año su tercer campeonato argentino de rally.

Los contentos: Grasso, Volta y su preparador Zappigno por la victoria obtenida en la clase uno tras una pequeña pero descorazonadora racha de mala suerte.

Lo increíble: que Altamirano y Stillo hayan desaparecido de las clasificaciones de los primes N° 3 y 5.

372,1 corresponderán a los 16 primes. Ampliaremos, por supuesto.

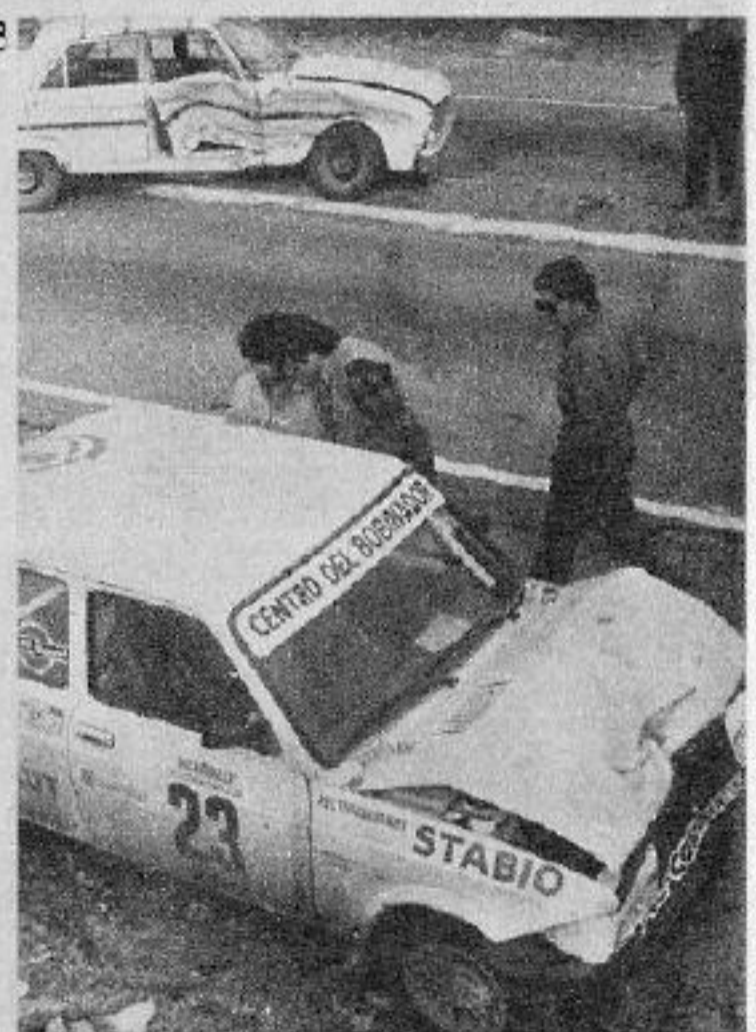
PIÑON INFERNAL. Fue el que se dieron Carlos "Coco" Piazza y su navegante Dardo Vacchiani, el domingo por la mañana, luego del PC10, cuando circulaban sobre un enlace con su Fiat Superueropa 1.5. Un Ford Falcon dobló inesperadamente y ellos chocaron contra él. No hubo que lamentar heridas de gravedad y los autos fueron lo único roto. Recordemos que el SE 1.5 de Piazza había debutado en el Rally de Argentina, donde tan sólo recorrió el PC1, antes de abandonar por rotura de un palier. En San Luis estaba cumpliendo una muy buena labor, cuando sucedió este incidente.

EQUIDAD. La que deben mantener los preparadores ante la atención que deben prestar a pilotos que compiten entre sí. Por ejemplo, Luis Cosma atiende en su taller los motores de los Volkswagen Gacel de Alfredo Altamirano y Mario Stillo, así como los de los Fiat Regatta 85 de Jorge Bescham y Omar De Giovanni. Por su parte, "Nico" Zappigno prepara en su atelier de la avenida Circunvalación de Córdoba, a los motores de los Fiat 128 1100 de Grasso, Torre, Machado, Mariano, Rama y Límila. ¿Cómo hacen para dejar a todos conformes?

AUTO VA, AUTO VIENE. En el equipo de competición Renault habrá próximamente cambio de autos. Dos Renault 18 GTX usados (uno ex Recalde y otro ex Traverso) serán probablemente objeto de sendas rifas. Por otra parte, se está armando en el taller de Batelli un nuevo R-18 para Ernesto Soto, el cual complementará al auto que éste utilizó para ganar en San Luis.

AGASAJO. El gobernador de la provincia de San Luis, Adolfo Rodríguez Sáa facilitó las instalaciones de su residencia oficial para que La Peña La Punta agasajara a sus amigos y colaboradores, entre quienes tenemos el gusto de encontrarnos.

1. El R-12 del ministro Ruiz y Syriani deblando en el relome de Estancia Grande. 2. El riofano Maciel aumentó notablemente su eficacia sobre el R-18. 3. Estado del Fiat SE 1.5 de Piazza-Vacchiani. Al fondo, el Falcon contra el que se golpearon. 4. Masiromarino y Jawerbaum controlando la presión de sus neumáticos en Los Membrillos. 5. Torre-Kius con otro de los rendidores Fiat 128 1100. 6. El hombre de Cruz del Eje, Konicoff, defendido en El Trapiche. 7. Guillermo Romero y sus amigos posando. Apenas tomada la foto, cada uno se dedica a trabajar sobre el auto. 8. Reunión en Ea. Grande: Entre otros, el Sr. Mora, Jorge Funes Goz, Carlos Garro, licenciado Ignacio Urteaga, escribano Rafael Echenique y el protagonista: en el centro, casi invisible y a punto de ser trozado, el soberbio pollo a la masa. 6



"SUPERESPECIALES" ¿POR QUE NO EN ARGENTINA?

La realización en Bolonia, Italia, a fines de 1985, de un espectáculo para recaudar fondos para la familia del fallecido piloto Atilio Bertega, inauguró un nuevo tipo de escenario para los autos de rally: los "superespeciales", primés dibujados sobre un estadio o circuito cerrado. Por motivos de seguridad y promoción, la FISA los recomendó y reglamentó como obligatorios para la temporada '88 del campeonato mundial. Pues bien, si este tipo de primés son calurosamente recibidos en las pruebas máximas de la especialidad, ¿por que

no adoptarlas en nuestro certamen nacional? La idea no es nueva e inclusive tiene antecedentes, gracias a la experiencia realizada por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally durante el Rally Día de la Bandera. Sin embargo, la autoridad deportiva aún no ha emitido juicio alguno sobre esta modalidad, ni ha recomendado su realización en los rallies del torneo argentino. Dado el mal crónico de esta actividad, la falta de difusión, bien podrían utilizarse los "superprimés" para llevar a todo el país, las espectaculares imágenes

de autos saltando, derrapando, pasando barro o vados, sobre un trazado fabricado ex profeso. Además de la facilidad para ser televisados, estos "Superespeciales" permiten centralizar la atención del público, así como de potenciales patrocinantes. En suma, sería una interesante forma de complementar las competencias argentinas.

E.E.N.



CLASE TRES a LUIS SOSA



Porque este puntano ("del Valle del Conlara") no se arrió ante los graves inconvenientes que sufrió en la última etapa y trató de continuar hasta la definitiva rotura de un palier. Porque su manejo ha mejorado notoriamente en los últimos tiempos.

CLASE DOS a FERNANDO STELLA



Porque hizo una excelente carrera pese a los retrasos sufridos el viernes y sábado. Porque aprovechó el excelente R-12 puesto en sus manos por Osvaldo Batelli y porque "ataca" constantemente.

CLASE DOS a NOBERTO GIANRE



Porque una vez más su manejo sirvió para centralizar sobre él la atención del público. Porque conduce de manera impresionante a su Fiat 147 CL5.



A. Los pilotos cordobeses de Las Varillas, con el R-18 GTX en las cercanías de El Trapiche. Hector Campra y Roque Narvaja completaron el rally, pese a retrasarse notablemente. B. El Dr. Odriozola conduciendo el mejor Renault 12 TS. Sufrió dos pinchaduras y la rotura de un tensor de dirección. C. Gabriel Kaes y Miguel Torrá depariendo en San Luis. Ambos estuvieron como espectadores



CAMPEONATO DE MARCAS

(Disputadas las competencias de Vuelta de la Manzana, Villa Dolores, La Rioja, Día de la Bandera y San Luis)

CLASE TRES: Renault 18 GTX, 308 puntos; Peugeot 504, 8; Fiat 125, 2.

CLASE DOS: Renault 12 TS, 127,50 puntos; Fiat SE 1500, 115; Volkswagen Gacel GS, 87,50; Fiat Regatta 85, 53; Volkswagen Gacel GL, 39.

CLASE UNO: Fiat 128 T100, 345 puntos; Fiat 147, 35.

LOS PRIMES DE SAN LUIS

P.C. 1: Golf Club - Ruta 20 (Los Puquitos) 6,11 Km - Los tiempos de este prime fueron anulados luego de haberse disputado el mismo debido a errores de cronometraje.

P.C. 2: El Durazno - Potrero de los Funes 10,82 Km.

1. Soto-Christie (Renault 18 GTX E.L.) 7m51s (1° Clase Tres Promedio: 82,699 Km/h); 2. Bescham-García (Fiat Regatta 85) 8m00s (1° Clase Dos Promedio: 81,151 Km/h); 3. Maciel-Maciel (Renault 18 GTX E.L.) 8m03s; 4. Altamirano-Guerra (VW Gacel GS) 8m06s; 5. Passi-Galt (Renault 18 GTX E.L.) 8m05s; 6. Stillo-Stillo (VW Gacel GS) 8m06s; 7. Schmid-Sarpotti (Renault 12 TS) 8m06s; 8. Campra-Narvaja (Renault 18 GTX E.L.) 8m11s; 9. De Giovanni-Ellera (Fiat Regatta 85) 8m16s; 10. Nizzo-Cali (Fiat 128 T100) 8m21s (1° Clase Uno Promedio: 77,749 Km/h); 11. Hernández-Haberkon (Renault 18 GTX E.L.) 8m23s; 12. Rosso-Busios (Fiat SE 1500) 8m23s; 13. Sosa-Marimón (Renault 18 GTX E.L.) 8m25s; 14. Stella-Zucchini (Renault 12 TS) 8m28s; 15. Piazza-Vacchiani (Fiat SE 1500) 8m31s; 16. Colosi-Francelo (Fiat Regatta 85) 8m32s; 17. Torre-Kluss (Fiat 128 T100) 8m36s; 18. Romero-Benaglio (Renault 12 TS) 8m39s; 19. Grasso-Volka (Fiat 128 T100) 8m42s; 20. Moreyra-García (Fiat SE 1500) 8m46s; 21. Ortiz-Daporle (Renault 12 TS) 8m46s; 22. Haercher-Ortiz (Renault 12 TS) 8m47s; 23. Velázquez-Saluso (Fiat 128 T100) 8m47s; 24. Panero-Boaglio (Renault 12 TS) 8m50s; 25. Gianre-Arguello (Fiat 147) 8m50s; 26. Velazco-Gaona (Renault 12 TS) 8m50s; 27. Machado-Guzmán (Fiat 128 T100) 8m51s; 28. Quinteros-Safari (Fiat 128 T100) 8m52s; 29. Macías-Macías (Fiat 128 T100) 8m52s; 30. Garay-Ambrosia (Fiat 128 T100) 8m53s; 31. Del Boscopino (Renault 12 TS) 8m55s; 32. Bongiovanni-Bongiovanni (Fiat SE 1500) 8m55s; 33. Odriozola-Descoffe (Renault 12 TS) 8m56s; 34. Scianguila-Yáñez (Fiat 128 T100) 8m58s; 35. Tesoro-Colozo (Fiat 128 T100); 36. Mastromarino-Jawerbaum (VW Gacel GL) 8m59s; 37. Morcillo-Rossi (Fiat 128 T100) 9m00s; 38. Konicoff-Pesci (Fiat 128 T100) 9m01s; 39. Sainza-Roca (Fiat 128 T100) 9m02s; 40. Mariano-Gullino (Fiat 128 T100) 9m04s; 41. Gómez-Pilman (Fiat 128 T100) 9m04s; 42. González-Candile (Renault 12 TS) 9m04s; 43. Abarcá-Crifo (VW Gacel) 9m08s; 44. Martínez-Novelli (Fiat 128 T100) 9m15s; 45. Ruiz-Synioni (Renault 12 TS) 9m15s; 46. Palma-Guadoni (Fiat 128 T100) 9m15s; 47. Sistema-Picco (Fiat 128 T100) 9m16s; 48. Lerin-Mori (Fiat 128 T100) 9m17s; 49. Whelan-Pippi (Fiat 128 T100) 9m19s; 50. Bedrán (Renault 12 TS) 9m19s; 51. Arias-Arias (Fiat 128 T100) 9m21s; 52. Saavedra-Turra (Fiat 128 T100) 9m22s; 53. Limina-Salfua (Fiat 128 T100); 54. Drudy-León (Fiat 128 T100) 9m28s; 55. Rama-Schmidt (Fiat 128 T100) 9m31s; 56. Bruno-Bello (Renault 12 TS) 9m34s; 57. Pardo-Pardo (Fiat 128 T100); 58. Renzi-Placenzoli (Fiat 128 T100) 9m39s; 59. Escudero-Pomera (Fiat 128 T100) 9m42s; 60. Bua-López (Fiat 128 T100) 9m44s; 61. Sommi-Ledesma (Fiat 147 CL5) 9m45s; 62. Mercado-De Souza (Fiat 128 T100) 9m48s; 63. Maranzana-Blava (Renault 12 TS) 9m56s; 64. Oste-Loser (Fiat 128 T100) 9m59s; 65. Cornu-Mior (Fiat 128 T100) 9m01s; 66. Dolcemascoco-Castro (Renault 12 TS) 10m01s; 67. Rodríguez-Cerezo (Fiat 128 T100) 10m08s; 68. Peral-Rizzardi (Fiat 128 T100) 10m45s; 69. Roux-Leyes (Fiat 125) 10m48s; 70. Elorza-Augusto (VW Gacel) 10m53s; 71. Flores-Venezia (VW Gacel) 11m02s; 72. Massera-Bruno

(Renault 12 TS) 11m50s; 73. Corvalán-Dollacarbonara (Fiat 128 T100) 12m18s; 74. D'Olivio-D'Olivio (Fiat 128 T100) 12m26s; 75. Gigliani-Suárez (Fiat 128 T100) 13m15s.

P.C. 3: Golf Club - Ruta 20 (Los Puquitos) 6,11 Km.

Soto 4m13s a 86,940 Km/h (1° Clase Tres); Maciel 4m25s; Schmid 4m20s a 82,076 Km/h (1° Clase Dos); Bescham 4m29s; Stella 4m37s; Rosso 4m40s; Passi 4m43s; Grasso 4m46s a 76,910 Km/h (1° Clase Uno); Moreyra 4m46s; Gianre 4m47s; Colosi 4m48s; Velazco 4m48s; Haercher 4m50s; Sosa 4m52s; Hernández 4m53s; Konicoff 4m53s; Torre 4m54s; Romero 4m54s; Tesoro 4m55s; Piazza 4m56s; Del Bosco 4m56s; Garay 4m56s; Abarcá 4m56s; Sainza 4m59s; Odriozola 4m59s; Mariano 4m59s; Mastromarino 5m00s; Martínez 5m01s; Morcillo 5m01s; Bua 5m01s; Bruno 5m02s; Panero 5m02s.

Nota: Los tiempos correspondientes a este prime están incompletos, al no haberse suministrado los tiempos de algunos pilotos (Por Ej. Altamirano y Stillo).

P.C. 4: El Trapiche - La Capilla 18,86 Km (Suspensionado)

P.C. 5: La Tapera - San Francisco 58,46 Km.

Soto 4m49s a 74,923 Km/h (1° Clase Tres); Bescham 4m49s a 74,210 Km/h (1° Clase Dos); Stella 4m50s; Schmid 4m54s; Rosso 5m03s; Hernández 5m27s; Sosa 5m28s; Grasso 5m31s a 68,086 Km/h (1° Clase Uno); Torre 5m43s; Romero 5m53s; Piazza 5m58s; Colosi 5m21s; Velazco 5m23s; Macías 5m25s; Moreyra 5m30s; Odriozola 5m07s; Maciel 5m13s; Velazquez 5m14s; Konicoff 5m24s; Gianre 5m34s; Macha 5m40s; Haercher 5m40s; Panero 5m47s; Mastromarino 5m28s; Del Bosco 5m37s; Bedrán 5m38s; Campra 5m51s; D'Olivio 5m13s; Mariano 5m13s; Tesoro 5m14s.

P.C. 6: El Injerto (Ruta 2) - Las Chacras 48,00 Km.

Soto 28m50s a 101,548 Km/h (1° Clase Tres); Schmid 30m01s a 97,545 Km/h (1° Clase Dos); Stella 30m12s; Bescham 30m21s; Maciel 30m35s; Sosa 31m25s; Rosso 32m04s; Hernández 32m14s; Passi 32m43s; Torre 32m55s, a 88,952 (1° Clase Uno); Gianre 32m57s; Colosi 33m05s; Moreyra 33m17s; Konicoff 33m17s; Haercher 33m18s; Odriozola 33m22s; Grasso 33m23s; Macías 33m40s; Velazquez 34m07s; Mastromarino 34m19s; Machado 34m20s; Piazza 34m30s; Mariano 34m41s; Del Bosco 34m56s; Campra 35m54s; Scianguila 36m07s; D'Olivio 36m36s; Saavedra 36m45s; Sistema 37m07s; Rama 37m12s.

P.C. 7: Las Chacras (Ruta 41) - Ceros Largos (Ruta 10 y 41) 38,52 Km.

Stella 21,39s a 106,754 Km/h (1° Clase Dos); Soto 21,56s a 105,375 Km/h (1° Clase Tres); Maciel 22m02s; Bescham 22m09s; Saavedra 22m10s a 104,263 Km/h (1° Clase Uno); Schmid 22m21s; Sosa 23m16s; Passi 23m48s; Romero 23m50s; Donicoff 23m54s; Hernández 24m02s; Gianre 24m04s; Odriozola 24m07s; Grasso 24m12s; Velazquez 24m33s; Mastromarino 24m45s; Torre 24m53s; Mariano 25m07s; Garay 25m14s; Ma-

chado 25m34s; Bedrán 25m40s; Bongiovanni 25m41s; Del Bosco 25m46s; Martínez 25m58s; Scianguila 26m26s; Gómez 26m31s; Haercher 26m39s; Rama 26m47s; Campra 26m51s; Rosso 27m06s.

P.C. 8: Inti Huasi (Ruta 39) - Pampa del Tamborero 30,62 Km.

Soto 21m35s a 85,122 Km/h (1° Clase Tres); Bescham 22m13s a 82,695 Km/h (1° Clase Dos); Maciel 22m44s; Stella 22m45s; Schmid 22m59s; Rosso 23m23s; Sosa 23m35s; Romero 23m38s; Grasso 23m45s a 77,356 Km/h (1° Clase Uno); Hernández 23m54s; Passi 23m50s; Gianre 24m00s; Piazza 24m05s; Torre 24m12s; Mastromarino 24m48s; Garay 25m06s; Machado 25m07s; Mariano 25m23s; Konicoff 26m34s; Martínez 26m56a; Rama 26m03s; Scianguila 26m10s; Nizzo 26m22s; Del Bosco 26m22s; Gómez 26m29s; Dolcemascoco 26m37s; Moreira 26m40s; Solmi 27m19s; Drudi 27m36s; Limina 27m39s.

P.C. 9: YPF El Trapiche - Potrero de los Funes 29,57 Km.

Soto 20m53s a 84,956 Km/h (1° Clase Tres); Maciel 21m35s; Bescham 21m51s a 81,198 Km/h (1° Clase Dos); Schmid 21m53s; Stella 22m11s; Rosso 22m27s; Passi 22m45s; Sosa 22m46s; Hernández 22m55s; Piazza 23m04s; Grasso 23m12s a 76,474 Km/h (1° Clase Uno); Torre 23m14s; Romero 23m21s; Gianre 23m27s; Konicoff 23m49s; Odriozola 24m03s; Garay 24m04s; Mastromarino 24m10s; Del Bosco 24m30s; Lerin 25m52s; Mariano 24m50s; Rama 24m57s; Machado 24m59s; Haercher 25m00s; Scianguila 25m02s; Nizzo 25m15s; Campra 25m24s; Sistema 25m30s; Lerin 25m52s; Drudi 25m58s.

Clasificación General hasta P.C. 9

Soto 2h32m07s (1° Clase Tres - Promedio: 87,919 Km/h); Bescham 2h36m19s (1° Clase Dos - Promedio: 85,557 Km/h); Stella 2h38m42s; Schmid 2h39m42s; Maciel 2h40m37s; Sosa 2h45m47s; Hernández 2h47m40s; Rosso 2h48m34s; Grasso 2h49m31s (1° Clase Uno - Promedio: 78,894 Km/h); Torre 2m50s32; Gianre 2h51m46s; Passi 2h53m41s; Konicoff 2h53m52s; Romero 2h55m03s; Piazza 2h55m32s; Mastromarino 2h57m29s; Odriozola 2h57m41s; Machado 2h58m10s; Moreyra 3h00m06s; Mariano 3h00m17s; Del Bosco 3h00m51s; Macías 3h01m16s; Martínez 3h04m44s; Scianguila 3h05m55s; Nizzo 3h07m36s; Rama 3h10m13s; Sistema 3h10m42s; Campra 3h12m02s; Maranzana 3h13m44s; Solmi 3h14m06s.

P.C. 10: Golf Club - Ruta 20 (Los Puquitos) 6,11 Km.

Soto 4m17s a 85,586 Km/h (1° Clase Tres); Maciel 4m20s; Passi 4m24s; Bescham 4m27s a 82,382 Km/h (1° Clase Dos); Rosso 4m34s; Sosa 4m34s; Hernández 4m37s; Piazza 4m40s; Gianre 4m43s a 77,724 Km/h (1° Clase Uno); Grasso 4m44s; Romero 4m44s; Haercher 4m46s; Garay 4m47s; Konicoff 4m47s; Mastromarino 4m48s; Moreyra 4m48s; Torre 4m48s; Odriozola 4m48s; Stella 4m49s; Del Bosco 4m53s; Machado 4m55s; Schmid 4m57s; Campra 4m57s; Mariano 4m57s; Drudi 5m00s; Martínez 5m01s; Sistema 5m01s; Rama 5m02s; Nizzo 5m04s; Scianguila 5m04s.

P.C. 11: El Trapiche - La Capilla 18,86 Km (Suspensionado)

P.C. 12: La Tapera - Carolina 21,09 Km.

Soto 13m52s a 91,266 Km/h (1° Clase Tres); Bescham 14m39s a 86,374 Km/h (1° Clase Dos); Maciel 14m44s; Stella 14m52s; Passi 15m00s; Sosa 15m06s; Rosso 15m09s; Hernández 15m16s; Grasso 15m32s, a 81,464 Km/h (1° Clase Uno); Gianre 15m35s; Konicoff 15m38s; Romero 15m52s; Torre 15m57s; Garay 16m06s; Sistema 16m59s; Haercher 17m00s; Martínez 17m04s; Drudi 17m06s; Odriozola 17m07s; Gómez 17m12s; Rama 17m17s; Nizzo 17m25s; Scianguila 17m33s; Mariano 17m44s; Maranzana 18m03s; Pardo 18 mls.

P.C. 13: Carolina (Ruta 10) - Los Membillos 59,47 Km.

Soto 39m32s a 90,259 Km/h (1° Clase Tres); Bescham 41m26s a 86,119 Km/h (1° Clase Dos); Stella 41m27s; Maciel 42m03s; Hernández 42m58s; Gianre 43m07s, a 82,756 Km/h (1° Clase Uno); Konicoff 43m16s; Romero 43m19s; Grasso 43m42s; Rosso 43m46s; Torre 43m61s; Mastromarino 45m11s; Sosa 45m19s; Mariano 45m27s; Moreyra 46m44s; Martínez 47m22s; Machado 47m52s; Nizzo 48m12s; Campra 48m23s; Scianguila 48m42s; Drudi 48m44s; Sistema 48m52s; Gómez 49m09s; Solmi 50m24s; Maranzana 50m34s; Odriozola 51m14s; Limina 51m27s; Rama 52m50s; Garay 53m54s.

P.C. 14: La Terna Vieja - El Castillo 11,07 Km.

Soto 7m37s a 87,202 Km/h (1° Clase Tres); Stella 8m02s a 82,681 Km/h (1° Clase Dos); Bescham 8m03s; Rosso 8m03s; Maciel 8m10s; Gianre 8m18s a 80,024 Km/h (1° Clase Uno); Hernández 8m19s; Grasso 8m24s; Odriozola 8m34s; Torre 8m43s; Moreyra 8m46s; Konicoff 8m48s; Campra 9m00s; Mastromarino 9m08s; Mariano 9m20s; Sistema 9m21s; Romero 9m22s; Nizzo 9m23s; Drudi 9m24s; Lerin 9m26s; Rama 9m27s; Gómez 9m30s; Scianguila 9m41s; Dolcemascoco 9m48s; Maranzana 9m52s; Machado 9m54s; Abarcá 9m54s; Solmi 10m03s; Rodríguez 10m18s; Limina 10m26s.

P.C. 15: Saldadillo - Rincito 26,21 Km.

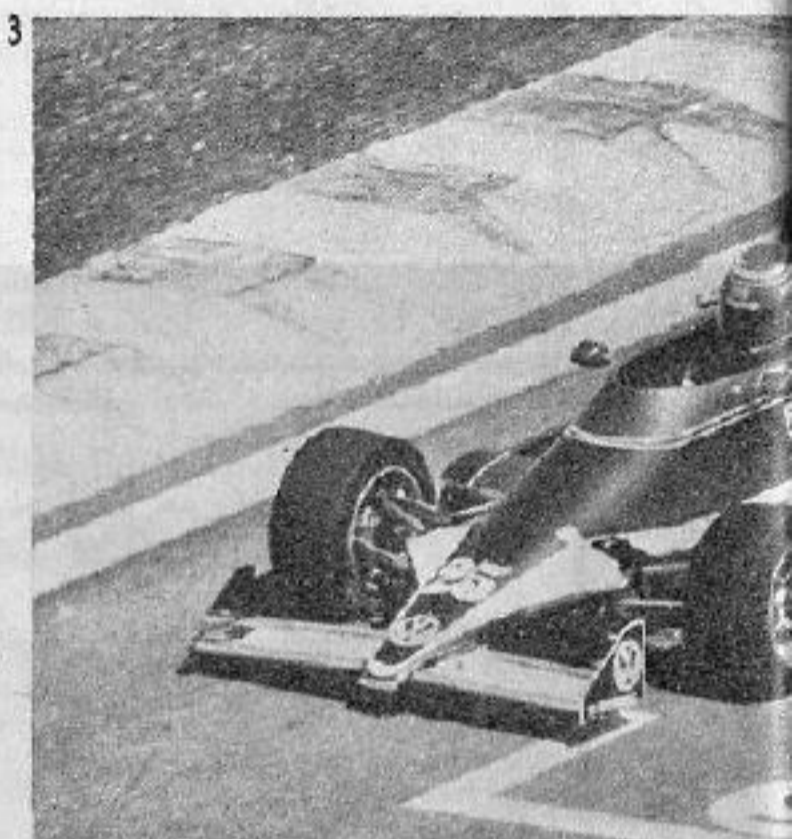
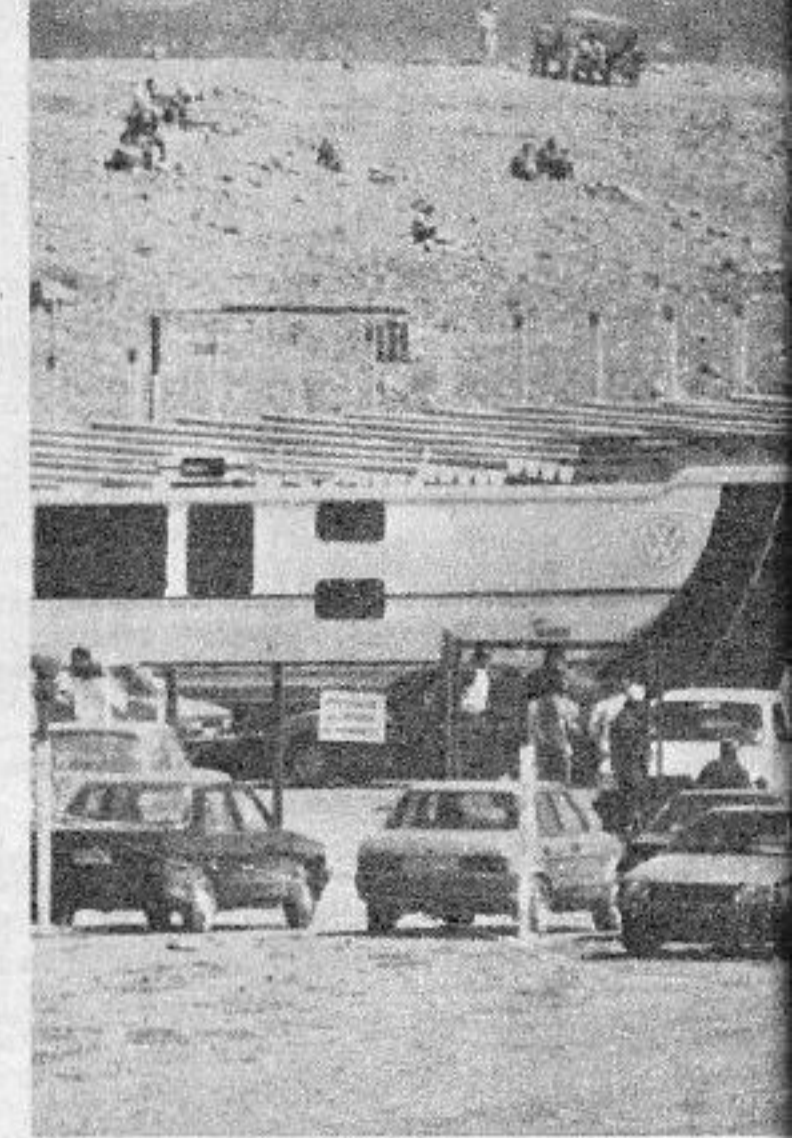
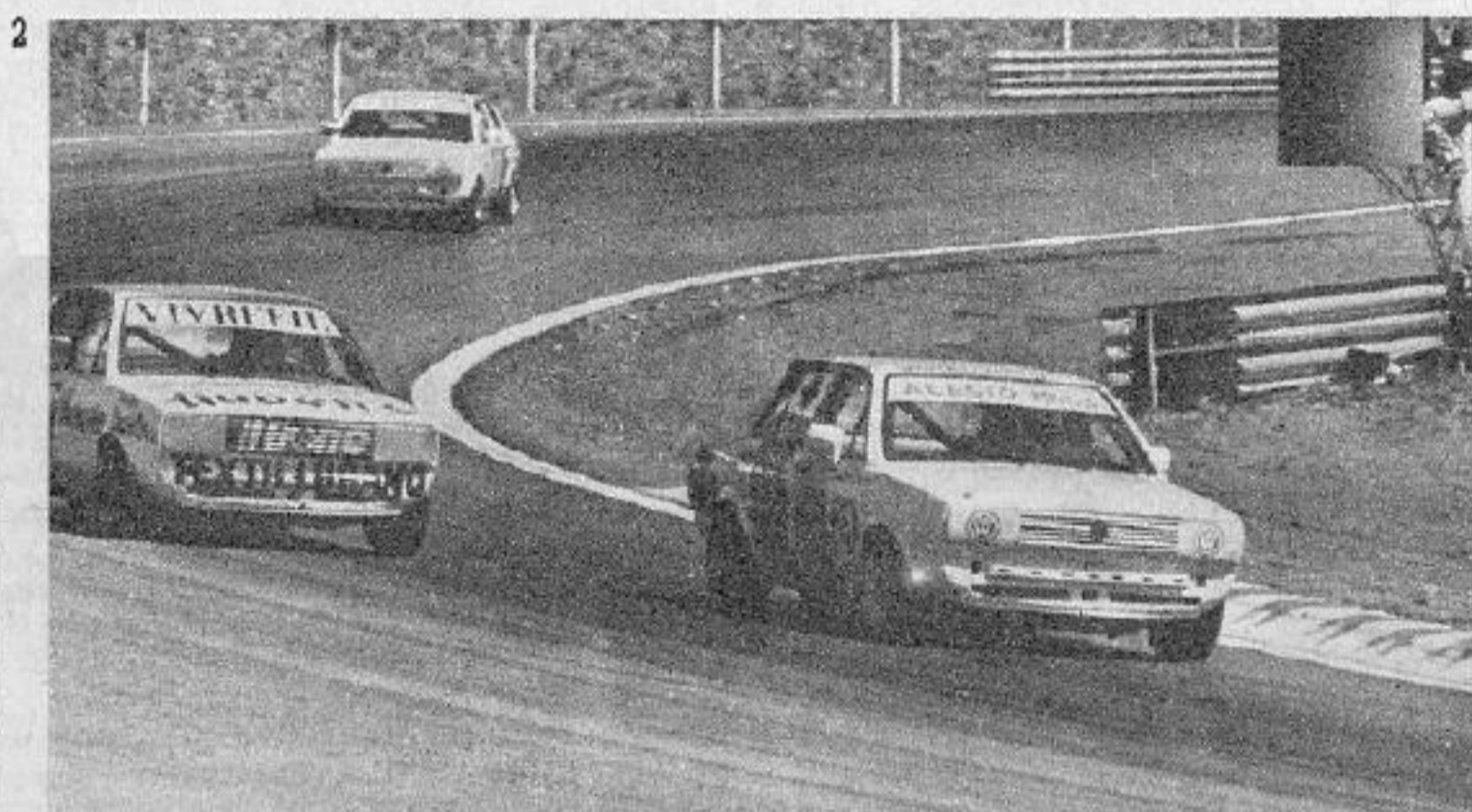
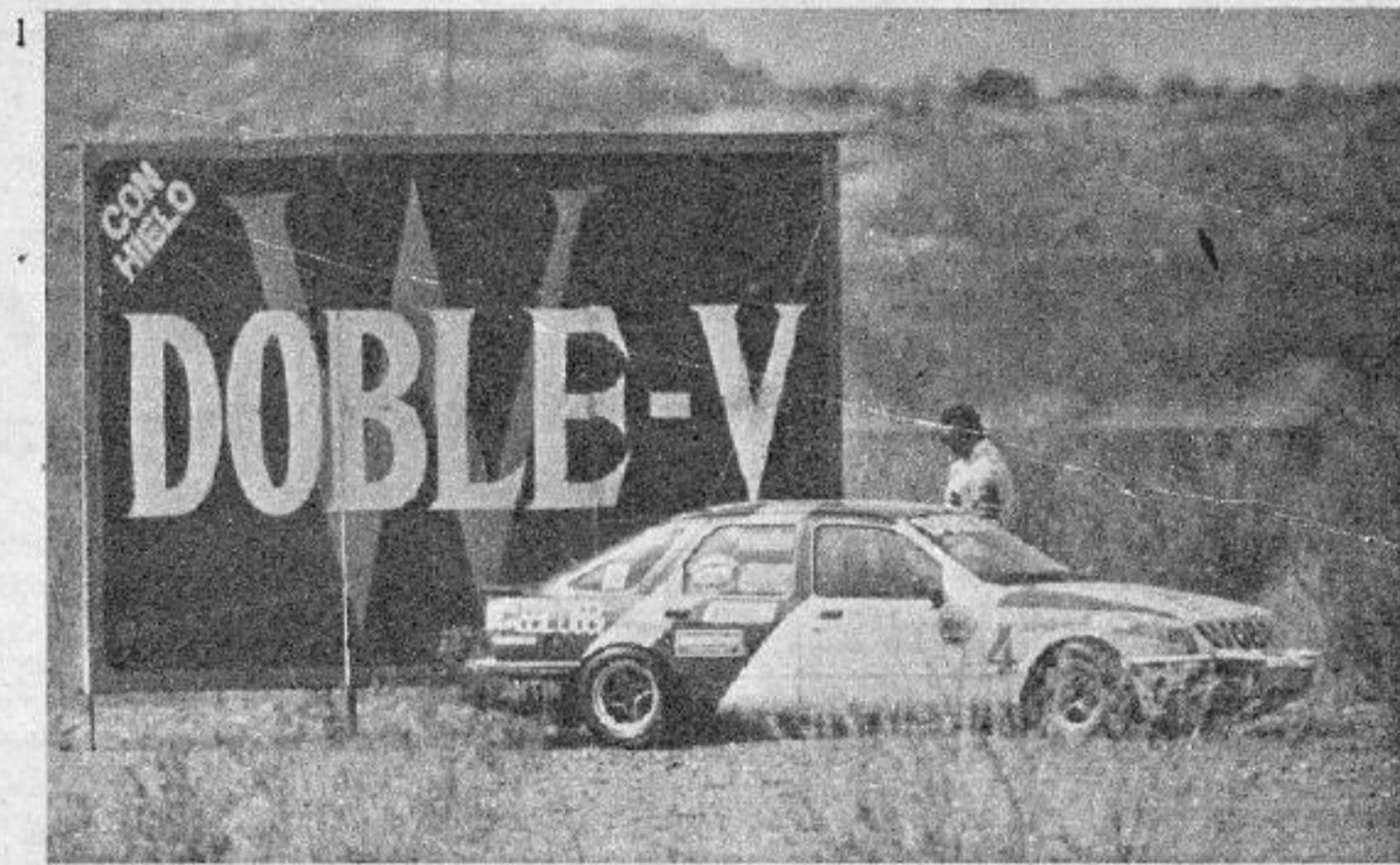
Soto 15m32s a 108,964 Km/h (1° Clase Tres); Bescham 15m59s a 105,897 Km/h (1° Clase Dos); Rosso 16m32s; Gianre 16m48s a 100,749 Km/h (1° Clase Uno); Grasso 16m53s; Maciel 17m07s; Odriozola 17m07s; Hernández 17m11s; Torre 17m17s; Romero 17m25s; Mastromarino 17m19s; Machado 18m05s; Mariano 18m12s; Nizzo 18m18s; Campra 18m18s; Gómez 18m20s; Martínez 18m37s; Scianguila 18m40s; Rama 18m47s; Drudi 18m50s; Abarcá 19m07s; Solmi 19m13s; Maranzana 19m33s; Dolcemascoco 19m38s; Pardo 19m54s; Rodríguez 19m41s; Moreyra 19m41s; Lerin 19m48s; Sistema 19m56s; Limina 21m12s.

P.C. 16: YPF El Trapiche - Potrero de los Funes 29,57 Km.

Soto 20m41s a 87,780 Km/h (1° Clase Tres); Maciel 22m11s; Rosso 22m30s a 78,854 Km/h (1° Clase Dos); Bescham 22m37s; Gianre 22m42s, a 78,159 Km/h (1° Clase Uno); Hernández 22m52s; Torre 23m04s; Grasso 23m13s; Romero 23m19s; Konicoff 23m53s; Moreyra 24m02s; Odriozola 24m03s; Mastromarino 24m10s; Mariano 24m23s; Nizzo 24m31s; Machado 24m38s; Martínez 24m53s; Campra 25m01s; Drudi 25m08s; Rama 25m13s; Gómez 25m49s; Dolcemascoco 25m59s; Sistema 26m25s; Scianguila 26m26s; Solmi 26m27s; Maranzana 26m33s; Pardo 26m43s; Lerin 27m17s; Limina 27m23s; Oste 28m07s.

MEMORABLE

Por el "crescendo" de los espectáculos brindados en pista, que alcanzó el clímax con la F.3... Por el espectáculo lamentable de verificaciones técnicas de arrasador saldo deportivo, ante la ineptitud de demasiadas máquinas para superar el "filtro" de un control rigurosamente correcto. Por el deplorable espectáculo de actores tomándose a golpes cuando el "libreto" no los favorece... Por todo esto, ahondamos en lo de Cuyo. Por todo eso, ¿quién podría olvidarlo? Al menos, no se debería.



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club Mendoza.

Promotor: Alcides Rales.

Accesos: dos de pavimento, en muy buen estado. 4 puntos.

Controles: Buenos en general. Por momentos pecaron de excesivo celo. 3 puntos.

Comodidades: Muy buenas. 4 puntos.

Estado del circuito: Muy bueno. 4 puntos.

Boxes (Instalaciones): Muy buenas. Habría sido necesario algo más de aseo en los sanitarios. 4 puntos.

Boxes (Condiciones de trabajo): No tuvieron el orden de la carrera anterior. Hubo mucha más gente sin función específica que cumplir. Buenas. 3 puntos.

Promoción del espectáculo: Excelente. 5 puntos.

Servicio de prensa: Regular. La oficina de prensa recién comenzó a funcionar, y a medias, el sábado por la tarde. 2 puntos.

Puntualidad: Mala. No se cumplieron los horarios en ninguno de los tres días. 1 punto.

Seguridad: Regular. El viernes fue escaso el operativo. El sábado mejoró y recién el domingo se cumplió íntegramente. 2 puntos.

Total: 33 puntos. (Ideal, 50).

La presentación de la Fórmula Tres en Mendoza dejó mucha tela para cortar en diversos aspectos. La categoría demostró todo su potencial y jerarquía, por primera vez en nuestro país y frente a una respetable cantidad de público. Todas sus máximas figuras estuvieron presentes en la lucha por el primer puesto durante muchas vueltas, sin desfallos. El nivel de exigencia que tiene el circuito, hizo mucho más notoria aún la paridad que tiene la Fórmula con el nuevo reglamento técnico, y se vieron tareas de primer nivel, como las de Guerra, Kissling, Benamo y Maldonado, por ejemplo, que no tuvieron ni siquiera la recompensa de la bandera a cuadros cuando fueron cuatro protagonistas fundamentales del espectáculo. Hubo otras, como la de Crocetti, que estaba para discutir la victoria y quedó sin chance ante la rotura de un spoiler. Nos quedaron también dudas de hasta dónde podrían haber llegado Giacchino y Risatti, quienes en el momento de su "encontronazo" venían discutiendo la posición con Gurini, que luego fue animador.

Resultó bueno, aunque sin llegar al nivel de carreras anteriores, lo hecho

por Furlán, y excelente lo de Dana y Verna, en su primera y segunda presentación, respectivamente, en la categoría. El debut del chileno Bengolea, sobre el segundo auto del equipo de Scarazzini, fue más que decoroso teniendo en cuenta lo difícil que está la especialidad, y el mismo piloto quedó satisfecho con lo hecho, además de reconocer que "es más difícil de lo que yo pensaba". Buen saldo general, entonces, de una carrera excelente como la que se vio en el "Gral. San Martín" de Mendoza, que abre un promisorio futuro para nuestra Fórmula.

LA CODASUR

Nuevamente debemos volver sobre el tema de la dirigencia de la Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana. La misma sigue siendo paupérrima, en relación con el nivel que tiene la Fórmula Tres. Más aún, si la comparamos con la evolución de los directivos que rigen la categoría.

Incluso, es mucho mejor lo que se hace a nivel nacional —en nuestro país—, que lo internacional.

Por ejemplo, a Mendoza fueron, para

Turismo Pista, dos Comisarios Deportivos y dos Comisarios Técnicos, además de contar con varios veedores de excelente nivel.

En F.3 hubo un Comisario Deportivo —el chileno Nicolás Aguilar— que debió trabajar solo ya que no se formó el habitual Colegio, tan necesario en el momento de la toma de decisiones trascendentes. Sus pares nacionales —Marielli y Scao— colaboraron con él, en la medida en que su tiempo se lo permitió, pero no estaban designados para eso... Y preguntamos, por ejemplo: ¿Por qué no se designó a Antonio Meritello, que estaba a 150 km nada más —vive en San Juan— y tiene experiencia internacional en Fórmula 1 y Rally? ¿Por qué no fueron Raul Escobar o Luis Bállesi, que son de Buenos Aires y conoce muy bien la categoría? ¿Por qué no se repitió Jorge Bianchi o al arquitecto Jorge González Rego, de Uruguay, que este año no controló ninguna carrera? O finalmente: ¿se les "cateran los anillos" al Presidente, Roberto Gardiol, o al propio ingeniero Rafael Sierra, si controlan una carrera de la categoría aunque no tenga la resonancia mundial del Rally de Argentina o de la F.1? En fin, un tema



A) Imponente fondo para el sector de estacionamiento, el del "patio" de boxes y la funcional torre de control y transmisiones.
 1) Tras el desbarde múltiple de la primera vuelta, Pentecoste, ya estacionado y apeado, al reparo amigo del cartel de un "sponsor" suyo. 2) "Emparedado" entre los debutantes Pravatta y Blas, otro Gacel bastante nuevo, el de Padilla. 3) Humberto Dana: magnífico debut sobre impecable medio. 4) Nuevo pontón alar para el Tullia. 5) Señores, no es casual que estas dos calcomanías (la que se ve y la que se advierte) se encuentren juntas... ¿no? 6) El "team manager" Scarazzini trabaja con su flamante piloto Giarechino.



para pensar, para tener en cuenta, y para que de una buena vez las autoridades de COEASUR reaccionen como corresponde.

LA SEGURIDAD

Otro asunto polémico vivimos en Mendoza, y tuvo relación con este ítem. El operativo para el circuito N° 4 del autódromo cuyano, prevé siete ambulancias, y el primer entrenamiento de la Fórmula -el viernes- comenzó con solo tres, a pesar de haberse retrasado una hora y media el inicio del mismo. Las "plumas" y grúas para retirar autos averiados de los lugares peligrosos, comenzaron a aparecer el sábado al nivel necesario, y recién se completó el operativo el domingo en forma integral. En materia de bomberos y comunicaciones, el servicio se cumplió de manera completa los tres días. Conclusión: el operativo de seguridad se realizó en un 30% el viernes, ascendió a 60% el sábado, y recién el domingo llegó al 100%. ¿Esperamos que haya un accidente serio para tomar medidas, o lo prevenimos bien? ¡Elijan ustedes, señores dirigentes! Ténganlo en cuenta, señores de CODASUR.

LA CARRERA CHILENA

Decíamos en nuestra entrega anterior, que la carrera de Chile se correría el domingo 11, siempre y cuando fuera factible que la televisión de ese país dispusiera la televisación de la carrera en esa fecha. Como esto no es posible, debido a que el sábado 10 se inicia en Santiago el torneo Mundial Juvenil de Fútbol, la carrera se realizaría el domingo 4 de octubre en Las Vizcachas, pues el circuito urbano no estará en orden para entonces.

TRAGUITOS DE TURISMO

BESSONE ATRIQUEL. El campeón del '85 largó -pese a la depuración- en la quinta fila: "Lo que pasó fue que en la primera tanda del sábado estaba muy corto de multiplica. En la segunda iba a tirar con Omar (Bonomo) y se me cayó la batería..." Dirigiéndose a "El Suizo", don Ernesto agregó, con una sonrisa: "Espero que no me choques cuando te pase..." Nada de eso: abandonó en la misma largada, con el embrague desintegrado.

CARIGNANO SATISFECHO. Pese a su abandono... "El motor que me hizo Miguel

Angel Prato, con leva de Reybel, es una barbaridad: 7.400 vueltas en quinta al fin de la recta. Creo que estaba en condiciones de ir a buscarlo a Scioli, ya que me 'entretuve' en la primera vuelta después de largar muy bien. Pero la bomba de nafta dijo 'no' y será hasta la próxima". El hombre de Wheelright y su Regatta serán para tener en cuenta en lo sucesivo.

ROMERO MUY TRISTE. El de Ushuaia estaba muy dolido por la desclasificación, provocada tras denuncia de "Flash" por el toque de ambos en la horquilla: "No puede ser que el CD ni siquiera me escuche. Es una injusticia lo que se hizo conmigo. Veníamos los tres en una línea (con Druetta), mi auto por adentro, y doblé sin tocar la tierra. Intercedió Pentecoste y le pude mostrar al comisario el video grabado por Canal 13 de Río Grande, donde se ve claramente mi inocencia, pero no se quiso convencer".

TANQUE VACIO. El inefable "Bobby" Lustig -cuyo auto no anduvo para nada en Mendoza- se fue a hacer "tanques llenos" con el tanque vacío... El piloto tuvo que volverse a pie.

¿12 HORAS?... El Presidente del Automóvil Club Mendoza, el Ing° Díaz Constantini, y el de APAT, Oscar Pentecoste, algo estuvieron hablando sobre la posibilidad de encarar unas "12 Horas de APAT" en el hermoso escenario del Cerro de la Gloria, para 1988. Se tiró la idea de hacerlo más o menos para esta fecha del año que viene, desde las 9 horas de un sábado hasta el mediodía del domingo, iluminando la recta principal y utilizando el circuito de 5.600 metros, complementando el espectáculo con otras atracciones como por ejemplo conjuntos musicales de primera línea. Buen proyecto. Por otra parte, Pentecoste nos confirmó que la categoría, desde Mendoza, cuenta con el aporte publicitario de YPF.

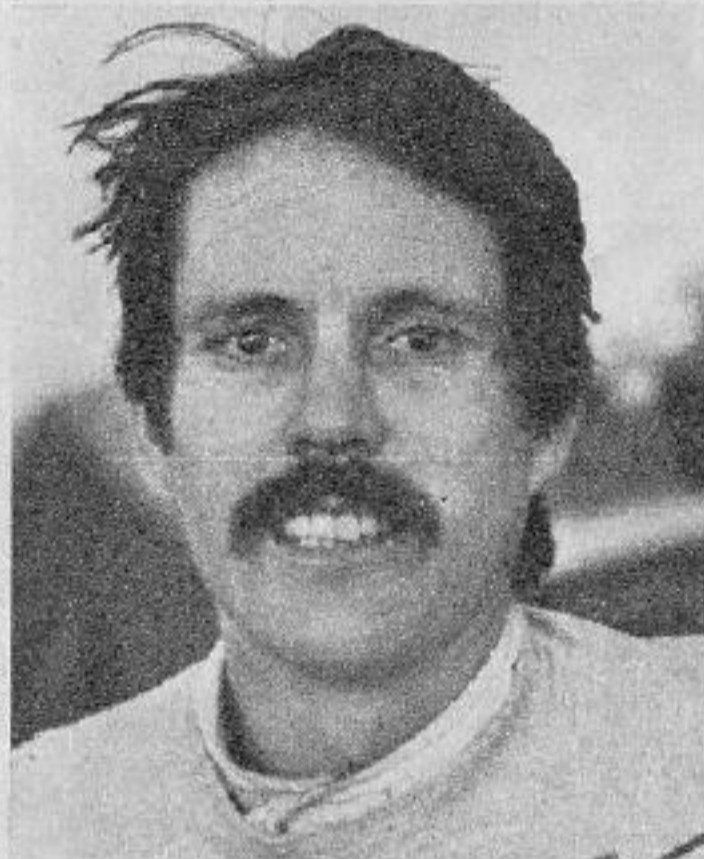
NOVEDADES. Desde esta carrera -que no corrió, pero donde clasificó excelentemente- el ex midgista Carlos Gallichio cuenta en su Gacel con árbol de levas proporcionado por Balestrini, armando él mismo el motor. "Va mucho más fuerte", nos confió el piloto. "El Suizo" y Basso están utilizando, con excelente resultado, un nuevo lubricante, el Castrol Sintético, de origen germano.



7) Grúa y pluma, dispuestas para emergencias bajo y sobre el puente, respectivamente. Fallaron viernes y sábado... 8) Angelito y "Oni", su socio y jefe de equipo, en el box. 9) Héctor Fosatti el "muchachito" con SE 1.5... 10) Santiago Bengolea, el otro hombre de "Cachi".

CARTA DE PRESENTACION

JOSE LUIS ENRIQUE MORIER



Le dicen el "Polaco" y nació en Estación Yerucá, muy cerca de Concordia, el 13 de julio de 1955. Es Técnico Electromecánico, pero desde hace dos meses dedica su taller exclusivamente al Sierra de TP, que lleva en sus entrañas tierras de José Miguel Herceg. Siempre le gustaron los autos verdes, y sorprendió a los supersticiosos al presentarse con ese color en Resistencia el año pasado.

Corre desde 1974, cuando debutó en la categoría zonal con un Fiat 600. También corrió en Fuerza Libre (en Corrientes) con un famoso De Carlo 700 con motor de Renault 12 Alpine. "Era imparable, pero siempre me encontraban algo para desclasificarme...". Desde hace un tiempo se aboca a la preparación y ha sacado algún campeonato y otros subcampeonatos con las "bolitas".

"Ahora me dedico integralmente a esto, total, no tengo miedo a fundirme porque es muy poco lo que tengo: ni el auto es mio; pertenece a cuatro empresas: Embragues Concordia, Tracto Partes, Farmacia Vétex Sarstfield y Metalúrgica Mousqués. Como gracias a la fe que me tienen..."

En Allen ya había llamado la atención: hizo el segundo tiempo en "tanques llenos", pero se le acabó la alconata, y con la pura el auto se fue para atrás. En Mendoza mostró las uñas nuevamente, pero una pavada lo dejó afuera cuando la carrera parecía suya. Es una valiosa incorporación al grupo de punta en la Fórmula Sierra.

trabajo de Juan Rossi en suspensión y el equipamiento con motores 100% de Rafael Balestrini. En la presentación, en sus pagos, se pusieron de manifiesto los problemas "de dentición".

Por Néstor Carbia y Carlos Neira
Fotos: Carlos Campos



Juan Carlos Gianni



José Scioli



Gerardo Del Campo



Leonel Friedrich

TURISMO CLASE 3

a JUAN CARLOS GIANNI

Porque "la Pancha" cordobesa se tuvo que desenvolver sólo durante las dieciséis vueltas, en un circuito en el que es indispensable contar con un ladero para, en succión, ir para adelante. Se le fueron Valentí y Maggi, se despegó de Adba y transitó toda la carrera para arribar al final un tercer puesto que marca su constante superación.

TURISMO CLASE 2

a JOSE SCIOLI

Fue una verdadera injusticia que el porteno se privara de ganar. Manejó la carrera a su antojo y apretó cuando por los espejos vio que se acercaban los Alta Romeo, llevando la diferencia hasta los tres segundos. Cuando le faltaban nada más que dos giros, se quedó sin nafta y perdió otra brillante oportunidad de cosechar 20 puntos. Seguro que no tardará en consagrarse.

FORMULA SIERRA

a GERARDO DEL CAMPO

Y a su equipo, comandado por Willie Garotolo, que en la noche del sábado devolvieron a su corral a "unos caballitos perdidos". El quilmenzo largo de muy atrás, pasó de 14º a 4º en dos vueltas, y de ahí se fue para adelante hasta llegar a sólo 4/10 del ganador Guiral. Para eso tuvo que manejar admirablemente, realizando un carrerón que le deja como saldo el empate con Ayerza en el segundo puesto del torneo.

FORMULA TRES SUDAMERICANA

a LEONEL FRIEDRICH

Porque es un ejemplo de talento y contracción al trabajo. Porque no sólo va rápido sino que tiene inteligencia para resolver situaciones como la que se le planteó en Mendoza. Porque fue capaz de reordenarse en el plan de carrera luego de haber quedado 6º al soltarse el matatuegos, y llegar otra vez adelante. Porque es el primer ganador que se repite en el año. Por llegar otra vez a la punta del Campeonato.

LUCES Y SOMBRAS

Lo positivo: Que la categoría haya recuperado un circuito de la jerarquía del General San Martín, que es rápido, exigente y puede dar bien la medida de autos y pilotos. Ojalá Mendoza pase a ser una plaza permanente.

Lo negativo: La cada vez más marcada ausencia brasileña en F.3. Ahora tampoco estuvo el segundo auto del equipo de Clovis de Moraes...

Lo lindo: La lucha directa por el primer puesto, que nos regalaron durante muchos pasajes de la prueba Maldonado, Kissling, Friedrich, Croceni, Benamo, Guerra y Sommi.

Lo feo: Que los clubes argentinos, en general, no tomen conciencia de que la Fórmula Tres es una categoría de nivel internacional, y de que la carrera comienza el viernes con el primer entrenamiento oficial de la mañana.

Lo mejor: Que Leonel Friedrich vaya marcándonos a sus compatriotas y al resto de los pilotos del continente, que el camino para llegar arriba es el de trabajar profesionalmente. Que el verdadero "secreto" es ése.

Lo peor: La carencia del operativo de seguridad del día viernes, que comentamos aparte.

La promesa formal: "Para el año próximo tendremos instalada la sala de prensa, las líneas de transmisión y dos o tres teléfonos en el autódromo" (de Antonio Díaz Constantini, titular del A.C.M.).

Lo lamentable: La ausencia de peruano Ernesto Jochamowitz por falta de elementos para evolucionar en el rendimiento de su Reynard.

La incógnita: ¿Que pasaba al final si no se hubiese parado Maldonado?

La revelación: Humberto Dana. En su primera carrera, estuvo entre los diez primeros todo el fin de semana.

La pregunta de la tribuna: ¿Qué pasa con José Luis Di Palma, que no evoluciona como se insinuó en Cascavel en la primera del año?

La alegría: La de Rafael Verna, Tulio Crespi y su equipo, por la buena tarea del fin de semana.

La bronca: La del grupo de mecánicos de Maldonado, por la segunda carrera que se le escapó al Campeón entre la rotura del mismo elemento.

La pena: El despiste de Benamo, que no solo le quitó a Enrique sus posibilidades de victoria, sino también a Croceni, que dañó el spoiler izquierdo y su auto quedó desbalanceado.

Lo mejor II: Indudablemente, el trazado y el estado del piso del autódromo. Sin un solo poquito, ancho y con comodidades auxiliares completas.

Lo peor II: los problemas reglamentarios que excluyeron a nueve autos de la clase 2.

Lo positivo II: la actitud de los C.C.T.T. en Turismo "Dura lex, sed lex".

Lo sensato: la tranquilidad con la que recibieron sus exclusiones Gallicchio y "Tito" Abdala.

El lugar: los baños de boxes, un detalle muy descuidado.

on el que terminaron con los problemas que tenían en el rubro. Jorge Giorgi, ex FRA, sigue en Turismo con el auto que fuera de Druetta: "Me falta la caja 'armada'. Tengo motor Berta y lo atienden en mi concesionaria de Monte Maíz, mi propio equipo: Luis, Miguel, Abel, Danny, Carlitos y Roberto. Adriana Seba se prepara para trabajar fuerte, nada menos que Alberto Baldinelli se encargará de entrenarla en Buenos Aires.

CAPTAN VENENO. O sea, Hernán Ayerza. Viendo una de las máquinas de la categoría monoplaza: "Yo quiero un F-3!". Podría ser, ¿no?

¿CABALLEROS? Otra de Adriana Seba. Resulta que Baldinelli salió el viernes a

probar en pista el rosado R-18: "Varios giles -fueron cuatro-, dos Sierra y dos R-18, se creyeron que iba manejando Adriana y la quisieron apretar. Me tiraban directamente los autos encima. Se habrían llevado una sorpresa porque yo no me quedé en el molde...". "Beto" estaba indignado con lo que calificó de machismo estúpido. Y además nos pide que pasemos un aviso: se muda a lo de su nuevo socio, Roberto Bianchi, a Lacarra 1631, casi Avenida del Trabajo. Ahí atiende.

MUY PERSONAL. El equipo que formaron los mendocinos Luis Blas y Roberto Pravatta, fue bautizado Personal Motor Club. Consta de dos VW Gacel hechos en Alesio Hnos. de Rosario con el

TAPAS DE CILINDRO:



LAS TENEMOS TODAS!

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

INDUSTAP

DISTRIBUIDORES



Avda. Juan B. Justo 3032
Tel. 855-9537 Capital Federal

PATA SANCHEZ

Departamento de Competición

Línea completa de accesorios y repuestos GACEL - CLASE 2
UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS

JOAQUIN V. GONZALEZ 1834. CAP. FED. (1407). TEL. 588-5780

REPUESTOS ASAMBLEA

LINEA COMPLETA PEUGEOT

• REPUESTOS Y PINTURAS ORIGINALES
Ventas por mayor y menor Tarjetas de crédito

Avda. ASAMBLEA 627 (1424). CAP. 923-6695

TODO PARA EL DIESEL

dir: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas inyectoras
- toberas • Bujías incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.

Av. JUAN B. JUSTO 3633. CAP. (1416). TEL: 58-4859

Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL: 92-7781



Especialistas en motores y arboles de levas especiales.
Línea completa de repuestos para motores de competición F128, 147-Spazio-Brio-800 SM. y Ford Sierra.
MATHEU 2350. Villa Malpa (S. Martín). TEL. 752-2196

Equipe su auto con SPOILERS TRASERO PARA TECHO Y BAUL



BUGOMCAR

Distribuidores y Mayoristas
Gral. MADARIAGA 3191
San Justo. 651-4468; 651-3293

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 15209
Tel. 747-2557 - (1640) Acassuso

BIELAS para Chevrolet Std. Especiales
ENGRANAJES, distribución variable para Chevrolet
CABLES siliconados para todas las marcas
TREN de poleas dentadas

ANTIFLAMA • **CAPUCHAS**
• **BUZOS** • **CASCOS**
• **BOTAS** • **BUTACAS**
NEW EQUIPMENT SRL.
Envíos al interior
Tel. 37-5542 (10-18 hs.)
Ego. del Estero 326. 7º of. 39

LEVAS BOSCH

Competición

Pastor Luna 7957 (ex 2159) Villa Bosch
TEL. 769-1304

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



AUTO-TINT POLARIZADO DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE:
TEL. 782-9966

UNICO LEGITIMO
COLOCANDO EN EL AGU



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

FIAT 600 - 125 - 130 - 147 - 151 - 152

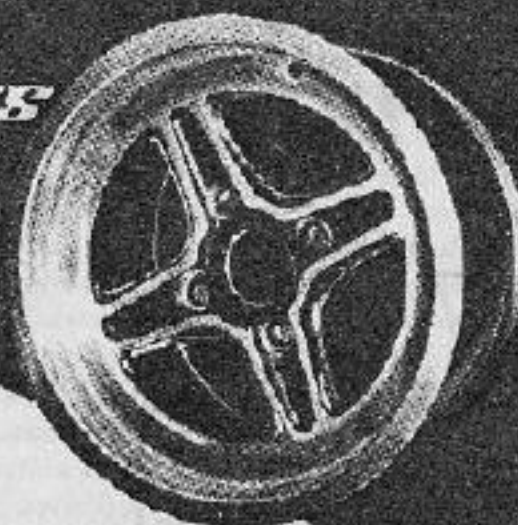
TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (BARANET - ALQUART - PRITATORE)

- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bielas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escopas especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Planchas de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 o 2 carburadores verticales y horizontales DGOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables
- Bujías (Competición)
- Turbo compresores.

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1640)

ruedas argentinas



COMPETICION

TC.2000 • F2 CODASUR • FRA • TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA • F2 NACIONAL • CAP Y CAT. ZONALES

PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS Y ASOCIACIONES
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP NACIONALES E IMPORTADAS

FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647



MUÑOZ 2376 (c.p. 1663.)

SAN MIGUEL TEL. 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS
LOS CARBURADORES

- ★ ASIENTOS Y AGUJAS
- ★ CONEXIONES, etc.
- ★ SURTIDORES
- ★ VENTAS POR MAYOR

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

Esano hidráulica s.r.l. DIAG. 78 N° 1585
(Ex J. M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

• T.C. • T.C.2000 • F.R.A.
Turismo clase 2 y categorías zonales



- Rectificación general e integral del carburador Marítimo - Aeronáutico Automotor - Para máquinas viales.
- Equipos para competición Inyección Yectronic - Cayotronic - Bosch -
- Agente autorizado: Solley Holley - Weber - Galileo
- Alineación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

AV. ENRIQUE SANTAMARINA 445 (1842). MONTE GRANDE. BS. AS.

CAPUCHAS



BUZOS



CASCOS



BOTAS



- Goma
- Cuero

CINTURONES DE RAPIDO DESPRENDIMIENTO CON MEDIA VUELTA
3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES

Fabrica y distribuye: **PROVA**

A. Thomas 250 (1427) - CAPITAL - TEL: 553-4071

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA

RECIENTE LLEGADA DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES
FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 172

30 de setiembre de 1987

Autos y Motos en Estancia Chica

COSTA Y FRONZIN, PESE A TODO

El domingo 13 de setiembre la Subcomisión de Automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata, organizó en las instalaciones del autódromo Parque de Estancia Chica la 12a fecha por el campeonato de Turismo Competición 4000, la 13a para Fiat 600 Turismo Nacional, la 14a de Fórmula IES 3 CV Competición y la 7a y la de su corto historial en ese circuito para la Fórmula 3 Bonaerense. Como siempre, tanto el circuito como las instalaciones destinadas al público, fueron presentados en forma impecable lo que seguramente incide para que domingo a domingo sea mayor la afluencia de espectadores sean cuales fueren las categorías que se presenten.

Fórmula 3 Bonaerense. Este desprendimiento de la vieja Limitada 31 que además de los tradicionales motores Jeep 4 incorporó los motores Peugeot 2000 y Taunus de la misma cilindrada, se presentó por primera vez en el circuito de Estancia Chica, cumpliendo el anhelo de todos los participantes que hasta el momento limitaban su radio de acción exclusivamente al autódromo de Buenos Aires. La fórmula se presentó con 16 inscriptos cumpliendo una final a 14 rondas a los 1.400 metros del trazado. Alfredo Núñez a pesar de largar en última fila, se las ingenió para llegar a la punta en sólo 7 vueltas, superando a Jorge Smatrala que disputó el puesto de escolta con Alejandro Dolcini, quien a su vez tuvo que soportar sobre el final el asedio de José Ressaia mientras el quinto puesto también se definió sobre el final a favor de José Casanova tras dura disputa con Miguel Pascual.

Final 14 vueltas: 1° Alfredo Núñez (Jeep/Sarandí) 11m0s56/100 a 114,448 km/h; 2° Jorge Smatrala (Jeep/San Francisco Solano) 11m1s28; 3° Alejandro Dolcini (Jeep/La Plata) 11m12s8; 4° José Ressaia (Jeep/Quilmes) 11m14s66; 5° José Casanova (Jeep/Sarandí) 11m30s38; 6° Miguel Pascual (Jeep/Sarandí) 11m30s84; 7° José Bosco (Jeep/Lanús); 8° Jorge Fática (Jeep/General Belgrano). **Campeonato:** Núñez 119 puntos, Moreira 72, Spinella 52, Smatrala 52, Ressaia 49.

Turismo Competición 4000. se encuentran en la faz definitiva del torneo '87 restándole a partir de esta competencia sólo tres para finalizar la temporada. A esta carrera llegaron tres aspirantes al título, perdiendo uno de ellos toda posibilidad en la largada de la final: Jorge Suárez, hasta allí el tercero en discordia, rompió la

caja de velocidades de su Chevrolet al bajarse la bandera de largada, dejando el camino libre para Gustavo Fronzín y Jorge Costa. El primero de los nombrados es el que cuenta con mayores posibilidades para repetir el título del año anterior, aunque en esta oportunidad se tuvo que conformar con el segundo puesto detrás de Costa penando con la batería suelta, lo que lo obligaba a sostenerla con la mano en varios sectores del circuito, desaprovechando sobre el final la posibilidad de superar al puntero cuando este redujo notablemente su ritmo con problemas de temperatura. El tercero de punta se completó con Jorge Sánchez, quien por fin pudo completar una carrera sin inconvenientes y colocar nuevamente a la mecánica de los Nobile en la lucha por los puestos de vanguardia.

Final 16 vueltas: 1° Jorge Costa (Chevrolet/Remedios de Escalada) 11m46s62/100 a 122,272 km/h; 2° Gustavo Fronzín (Ford/Tigre) 11m46s84; 3° Jorge Sánchez (Chev./González Catán) 12m6s84; 4° Marcelo Fronzín (Ford/Tigre) 12m9s74; 5° Salvador Giurlo (Chev./Luis Guillón) 12m12s34; 6° Oscar Pileo (Chev./Ramos Mejía) 12m22s6; 7° Gilberto Arduin (Chev./Roque Pérez) 12m27s8; 8° Oscar Gamari (Chev./Lanús) 12m27s52; 9° Raúl Ferreyra (Chev./Florencio Varela); 10° Néstor Piscitello (Chev./Longchamps). **Campeonato:** G. Fronzín 172 puntos, Costa 123, Suárez 110, Giurlo 89, M. Fronzín 72.

Fiat 600 Turismo Nacional. Durante las primeras 11 rondas mostró en la punta la lucha directa entre los dos más serios aspirantes al campeonato, Oscar Pereyra y Roberto Perono, en ese orden separados por solo unos pocos centésimas, clarificándosele el panorama a Pereyra ante la deserción de Perono, lo que le sirvió para distanciarse a 22 puntos en el torneo. Poco más atrás la lucha por el puesto de escolta se libraba entre Muñoz, Pérez Petit y Piccini, llegando a la bandera a cuadros en ese puesto Pérez Petit siendo luego desclasificado en la revisión técnica por deficiencias en el carburador. Destacable además lo realizado, largando desde las últimas filas, por Juan Beloqui y Ricardo Francisconi, llegando el primero de ellos en el cuarto lugar.

Final 16 vueltas: 1° Oscar Pereyra (Berisso) 13m9s10/100 a 109,494 km/h; 2° Raúl Muñoz (La Plata) 13m14s88; 3° Jorge Piccini (La Plata) 13m15s54; 4° Juan Beloqui (Berisso)

13m22s26; 5° Antonio Barrasso (La Plata) 13m22s94; 6° Walter Jujnovic (Villa Dominico) 13m23s32; 7° Ricardo Algeri (La Plata) 13m32s60; 8° Ricardo Francisconi (Quilmes) 13m36s34; 9° Ricardo Vilor (La Plata) 13m37s48; 10° "Charly" (La Plata) 13m42s78. **Campeonato:** Pereyra 150 puntos, Perono 128, Muñoz 95, Francisconi 73, Algeri 59.

IES 3 CV. Por primera vez en mucho tiempo, esta categoría no mostró cambios constantes en la vanguardia como es costumbre, escalonándose durante toda la carrera con Carlos Gianetto en la vanguardia, seguido muy de cerca por sus hermanos Sergio y Carlos completando el cuarteto de "los amarillos" Carlos Altamirano; recién sobre el final, en evidente juego de equipo, tomó la vanguardia Sergio llevándose los 20 puntos que lo colocan en inmejorable posición para el campeonato. Una carrera aparte libró Horacio Begué, largando desde la última posición en la grilla, para llegar en la séptima superando a 13 máquinas, algo que en una categoría tan pareja como ésta resulta prácticamente imposible.

Final 12 vueltas: 1° Sergio Gianetto (Tigre) 10m12s30/100 a 105,830 km/h; 2° Carlos Gianetto (Tigre) 10m12s62; 3° Nelson Gianetto (Tigre) 10m13s74; 4° Carlos Altamirano (Tigre) 10m13s96; 5° Omar Morelli (San Martín) 10m14s54; 6° José Vendramin (Tigre) 10m14s72; 7° Horacio Begué (Bs. As.) 10m18s26; 8° Claudio Anselmo (Vicente López) 10m24s44; 9° Julio Pucciarelli (Tigre) 10m27s26; 10° Jorge Gichini (San Fernando) 10m29s92. **Campeonato:** Sergio Gianetto 199 puntos, N. Gianetto 143, G. Gianetto 123, Morelli 114, Altamirano 111.

Motos 250 cc Fórmula Nacional. Completando el programa, se presentaron las motos de esta fórmula para disputar una nueva fecha por el campeonato platense; Hugo Tortone fue el ganador tripulando una Zanella-Morea a un promedio de 107,438 km/h; 2° Hugo Dimarco (Zanella-Osper); 3° Rodolfo Altamirano (Zanella-Euzcadi); 4° Roberto Márquez (Zanella-Márquez); 5° Silvio Nocete (Zanella-Nocete); 6° Rubén Manzoni (Zanella-Manzoni); 7° Lito Mulet (Gilera-Mulet); 8° Rubén Somma (Zanella-Somma); 9° Fernando Sierra (Zanella-Sierra).

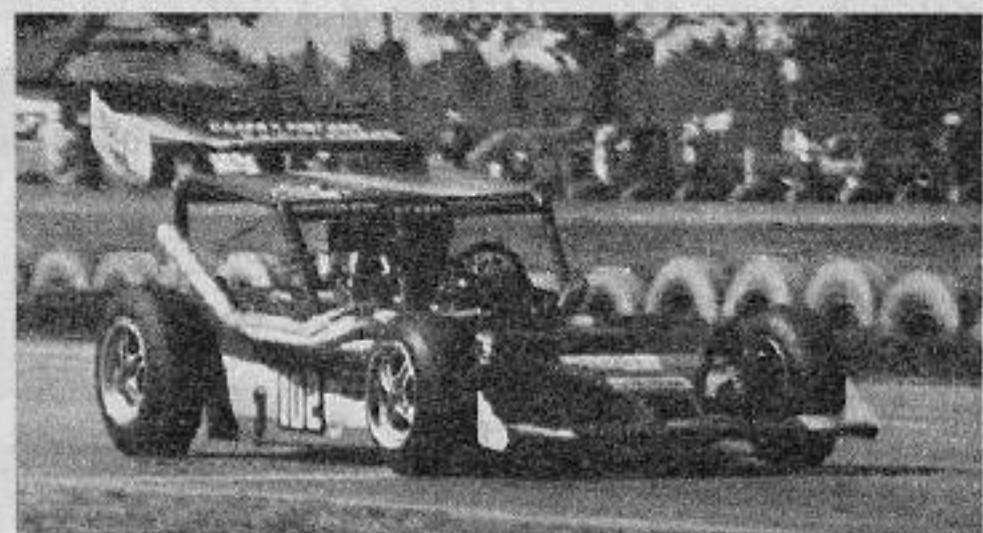
(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)



El imparable tren Gianetto, otra vez con el triunfo



Durante diez vueltas Pereyra y Perono transitaban así con los Fiat



La Fórmula 3 Bonaerense se dio finalmente el gusto de correr en la estancia. Este es el ganador, Alfredo Núñez.

Karting APKP en Buenos Aires

FREEDMAN Y EMILIO OSSOLA: GANARON Y SIGUEN LIDERANDO

Martin Freedman (en Libre) y Emilio Ossola (en Standard) fueron los ganadores de sus clases en la sexta fecha del campeonato 1987 de APKP, fiscalizado por la Federación Regional N° 1. Ambas categorías monomarca Zanella 125 directo, corrieron en el circuito N° 17 (de 190 metros de cuerda) del autódromo de Buenos Aires, el sábado 29 de agosto pasado.

En Libre Gerardo Ferrero le ganó la serie al campeón y actual líder del torneo, Martín Freedman. Fue también Ferrero quien comenzó mandando en la final a 22 vueltas. Pero luego terciaron en la punta también Pedro Ossola y Freedman, quedándose éste finalmente con el puesto de privilegio. En suma, una interesantísima carrera.

1° Martín Freedman (DAP) a 91,039 Kms/hora; 2° Pedro Ossola (Vara); 3° Gerardo Ferrero (Tiger); 4° Cristián Vittaca (BraKart); 5° Luciano Albizúa (BraKart) y 6° Patricio Lio (Ti-

ger). **Campeonato:** Freedman, 118 puntos; P. Ossola, 110; Ferrero, 71; Panizza, 63; Vittaca, 47 y Lio 41 puntos.

En Standard, Waldemar Coronas y Julián Croizet (este cada vez más cerca del triunfo absoluto) resultaron ganadores en las series a 10 vueltas. En la final, también a 22 giros, el puntero del campeonato logró el primer puesto tras una constante lucha rueda a rueda con Croizet y Coronas.

1° Emilio Ossola (Vara) a 86,358 kms/hora; 2° Julián Croizet (Panther); 3° Waldemar Coronas (DAP); 4° Diego Rodrigues Olivera (BraKart); 5° Alejandro Litteras (DAP) y 6° Gustavo Gamba (M 101). **Campeonato:** E. Ossola, 101 puntos; Rodrigues Olivera, 88; Croizet, 85; Coronas, 75; Recabarren, 49 y Gamba, 39.

Emilio Ossola, ganador en Standard tras gran lucha con Julián Croizet.



(Informe y foto de Silvina Arboitt.)

Motociclismo del CAM en Brinkmann

TRIUNFOS DE AMOROSO Y SALICRUZ EN LIBRE



Podio de 100 cc Libre Preparación. Salicruz, Dagma y Amoroso llegaron en ese orden.

Córdoba. Con la organización del Club Social y Deportivo Brinkmann, de la localidad homónima se disputó el 13 de setiembre la novena fecha del **Certamen Argentino de Motociclismo** (velocidad en óvalos de tierra). Se utilizó un trazado de 490 metros en regular estado de compactación, con el marco de 2600 espectadores.

Abrió el programa la **Categoría Escuela**, como se sabe para menores de 15 años con motores Sachs 98. Adrián Mattei, hijo del veterano campeón Héctor, se impuso tras las diez vueltas superando a los hijos de otro campeón, Carlos Delgado. **Final, 10 vueltas:** 1° Adrián Mattei (Casilda, SF) a 71,120 kms/hora. 2° Ariel Delgado (Freyre, Cba.); 3° Adrián Delgado (Freyre, Cba.); 4° Germán Colasilli (Los Surgentes, Cba.); 5° Claudio Mejías (Córdoba).

En **108 cc Promocional**, ganaron en las series previas el santafesino Sergio Bar y el esperancino Sergio Fontanini. En la final, tras varios cambios en la vanguardia se registró el siguiente resultado:

Final, Promocional, 15 vueltas: 1° Sergio Bar (Zanella-RF/Santa Fe); 2° Sergio Fontanini (Zanella-RF/Esperanza, SF); 3°



Sergio Bar (al centro) ganador en 108 Promocional. Los laterales para Fontanini y Armando.

Carlos Armando (Zanella-RF/Morteros, Cba.); 4° Leonardo Bagnis Jr. (Zanella-RF/Carlos Paz, Cba.); 5° Marcelo Muratore (Zanella-RF/Bell Ville, Cba.); 6° Víctor Bruno (Zanella-RF/Rafaela, SF) y 7° Norberto Ramos (Zanella-RF/Esperanza, SF).

Para **100 cc Libre Preparación** se hicieron también dos series clasificatorias, ganadas por Oscar Salicruz y Sergio Galdini. En la final Salicruz, luego de sostener un emocionante duelo con sus restantes compañeros de podio, consiguió la victoria lo que acrecienta sus posibilidades de ser el N° 1 en 1988.

Final, 100 cc LP, 20 vueltas: 1° Oscar Salicruz (Zanella-Tosticarelli/Ceres, SF) a 76,679 kms/hora; 2° Juan Carlos Dagma (Zanella-RF/Pergamino, BA); 3° Néstor Amoroso (Zanella-RF/Va. Adolina, GBA); 4° Sergio Calcini (Zanella-RF/Firmat, SF); 5° Jorge Lessio (Zanella-RF/Carlos Paz, Cba.); 6° Amílcar Zafrea (Zanella-RF/Tacural, SF); 7° Héctor Mattei (Zanella-RF/Casilda, SF) y 8° Javier Colasilli (Zanella-RF/Los Surgentes, Cba.).

Por fin, en **200 cc Libre Preparación**, las instancias previas fueron dominadas por Néstor Amoroso y Hugo Mondino. Para la final sobran los candidatos dado lo exiguo de las diferencias que se habían apreciado en las series. Boscarol comenzó lideran-



Los hombres del mañana con apellidos de hoy y de ayer: Delgado, Mattei, Colasilli y Mejías, los chicos de la categoría Escuela.

do con Ghinassi y Delgado en su persecución, pero pronto comenzó a funcionar a todo gas el casi porteño Amoroso, quien con un par de maniobras geniales, y manteniendo en vilo al público, logró superar al suardense por escaso margen.

Final 200 cc LP, 20 vueltas: 1° Néstor Amoroso (Zanella-Tarruela/Va. Adolina, GBA) a 81,625 kms/hora; 2° Hugo Boscarol (Zanella-Tosticarelli/Suardi, SF); 3° Juan C. Ghinassi (Zanella-Pampin/Boulogne, GBA); 4° Carlos Delgado (Zanella-Tosticarelli/Freyre, Cba.); 5° Hugo Mondino (Zanella-Tragial/Gálvez, SF); 6° Pedro Avila (Zanella-Tragial/Goya, Ctes.); 7° Leonardo Bagnis Jr. (Zanella-Tragial/Va. Carlos Paz); 8° Eduardo Carrillo (Zanella-Tragial/Córdoba); 9° Carlos Balán (Zanella/Córdoba) y 10° Roberto Pairetti (Zanella-Tragial/Gálvez, SF).

(Informe y fotos de Roberto Maldonado)

Stock Car Argentino y Fiat 600 SM en Buenos Aires

ARCHANCO ARREMETIO CON EXITO

El Club de Autos y Motos organizó el domingo 20 de setiembre en el circuito 7 (2.640,85 mts) del autódromo de Buenos Aires, la octava fecha del campeonato de **Stock Car Argentino** y la décima para **Fiat 600 Standard Mejorado**, reuniendo como en todas las presentaciones de Stock Car, numeroso público en las tribunas el cual vio totalmente colmadas las expectativas ante el buen espectáculo brindado por ambas fórmulas, a pesar de no haber presentado ninguna de las dos la cantidad de inscriptos que acostumbra.

Stock Car Argentino. A sólo 15 días de su anterior presentación sólo convocó 22 inscriptos, los que completaron una final a 25 giros, en la que tras los primeros 3 mostró en pista una escapada aplastante de Roberto Nowak en el primer puesto y al mismo tiempo el Chevy de los hermanos Puglia hacia lo propio con el segundo lugar, centrándose la lucha exclusivamente por el tercer lugar, donde Alvarez, el binomio Bustos/Babastro y Archanco

se tanteaban con cuidado pensando más en el final que en superarse mutuamente al promediar la competencia. En la vuelta 20, cuando todo ya parecía definido en los dos primeros lugares, la máquina de Nowak comienza a dejar tras de sí una intensa estela de humo, quedando fuera de carrera dos vueltas más tarde al mismo tiempo que Puglia sufre la rotura de la caja de velocidades quedando en punta Bustos/Babastro al mismo tiempo que Archanco iniciaba la arremetida final logrando adueñarse de la punta a pocos metros de la llegada en una carrera que alcanzó sobre el final un gran nivel emotivo que muy pocos esperaban.

Final 25 vueltas: 1° Norberto Archanco (Falcon/La Plata) 28m14s49/100 a 140,264 km/h; 2° Bustos/Babastro (Falcon/Bs.As.) 28m15s46; 3° José Alvarez (Chevy/Lomas de Zamora) 28m16s56; 4° César Rivara (Falcon/Villa Tesei) 28m17s68; 5° Héctor Martín (Torino/Hurlingham) 28m24s1; 6° Carlos Serein (Dodge/San Justo)

28m48s60; 7° Roberto Nowak (Chevy/Hurlingham); 8° Luis Herman (Dodge/La Reja); 9° Sergio Guarnaccia (Torino/Hurlingham); 10° Oscar Scorca (Chev. 400/Berazategui). **Campeonato:** Nowak 33 puntos, Bustos/Babastro 28, Hnos. Publia 24, Alvarez 22, Archanco 21.

Fiat 600 Standar Mejorado. Favorecidos por el trazado de este circuito, los Fiat 600 a pesar de ser sólo 16, se mantuvieron en dos apretados pelotones destacándose el primero formado por Carllassare, Cordioli, Testai, Choury, Luis y Coello. Al promediar la carrera en el medio de la horquilla Coello atropella a Choury quien evita por poco el vuelco a costa de no hacer el recorrido normal evitando la isla de la salida de la horquilla, maniobra que es observada por el Comisario Deportivo, resolviendo éste la expulsión de Choury y la desclasificación, luego de finalizada la competencia, para Coello. Prácticamente al mismo tiempo que sucedía este hecho, Testai se adueñaba de la vanguardia

superando a Carllassare, siendo luego asediado permanentemente por Cordioli que circuló el resto de la carrera "soldado" a su cola.

Final 15 vueltas: 1° Osvaldo Testai 18m45s36/100 a 126,720 km/h; 2° Fabián Cordioli 18m45s63; 3° Juan Luis 18m46s13; 4° Claudio Carllassare 18m46s96; 5° Raúl Bracco 19m9s63; 6° Carlos Latorre 19m10s62; 7° Oscar García 19m24s34; 8° Gustavo Rodríguez 19m44s84; 9° Carlos Sarrode 20m2s34; 10° Guillermo Schoch. **Campeonato:** Luis 175 puntos, Pulheri 110, Sarrode 86, Choury y Cordioli 72.

(Informe de Carlos R. Varela, Fotos: Héctor Ocampo y CRV.)



El platense Archanco, ex campeón de Limitada '31, puso por primera vez al top del marcador a su Ford Falcon.



Vuelta final de 600 SM. Atrás lidera Cordioli, seguido por el triunfador Testai y ambos por el campeón Luis.

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS

DIRECTAMENTE
DE FABRICA



**CENTRO
RUEDAS**

Originales, camión, cromadas

AV. WARÑES 636
1414 - Capital
854-0891
DISTRIBUIDOR DE
PROTTO S.A. CINETAL PRATH S.A.

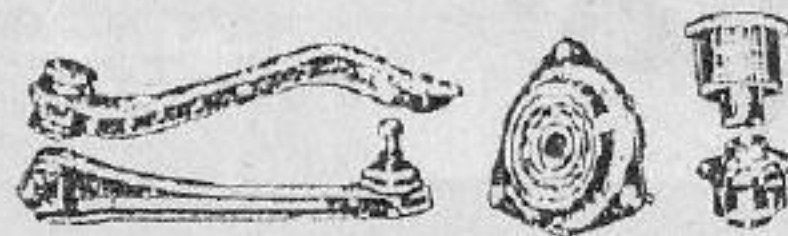
Fabricamos autos nacionales importados, como, y nuevo, edición
AHORA!! precios promocionales
Alineación Rayo láser, Balanceo computado,
Tren Delantero, Arma y Desarme de Cubiertas



TEODORO BARTT S.R.L.

Fabricación de repuestos de
Goma metal para suspensión y
tren delantero

Catriel 3752/60 Tel.: 651-5212
(1752) Lomas del Mirador



EMBRAGUES

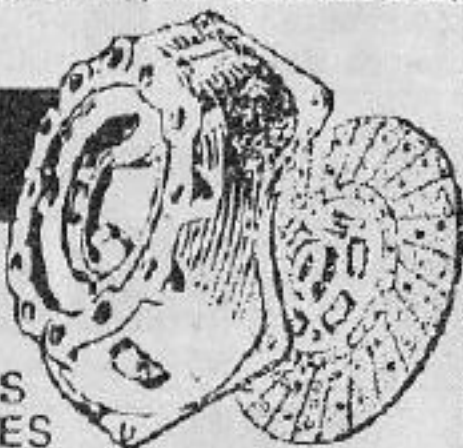
CE PE

STANDARD Y COMPETICION

REPARACION Y RECAMBIO
NACIONALES E IMPORTADOS
RECTIFICACION DE VOLANTES

AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

PASTEUR 1185 - VICTORIA - Tel.: 744-5791



INSTRUMENTAL AUTOMOTOR

TACOGRAFOS

SERVICIO EN ESTACION
TERMINAL RETIRO

UIGIA

Protector de neumáticos

INSTRUMENTAL
PERFIL S.A.

INDEPENDENCIA 725 Tel. 361-4241
ZAVALETA 159 Tel. 91-1373

DIANO MARINA

Automotores



Alfa Romeo

ENVIOS AL INTERIOR

Service especializado - Repuestos

Av. Monroe 2325 (1428) Tel.: 784-9136

**taller
MARINO**

Amortiguadores - Suspensiones
Alineación de direcciones
Balanceador de ruedas
Frenos

Murillo 1267 Tel.: 855-5935

MOTOS

RECTIFICACION

Motos Japonesas
1 a 6 cilindros

Trabajos Especiales

Mecánica
Garantía

Vilela 3783 esq. Washington
1430 - Capital

DOYITO REPUESTOS
LINEAS COMPLETAS DE REPUESTOS
DODGE 1500/1800/2400
GACEL GLOS CARAT
AV. INDEPENDENCIA 2000

**MARTOS
COMPETICION**

MODIFICACIONES
DE CASCOS PARA
TURISMO Y TC 2000



Suspensiones Especiales
F. Renault y F 2 Nacional

LAS HERAS 1740
FLORIDA
Tel. 797-3312

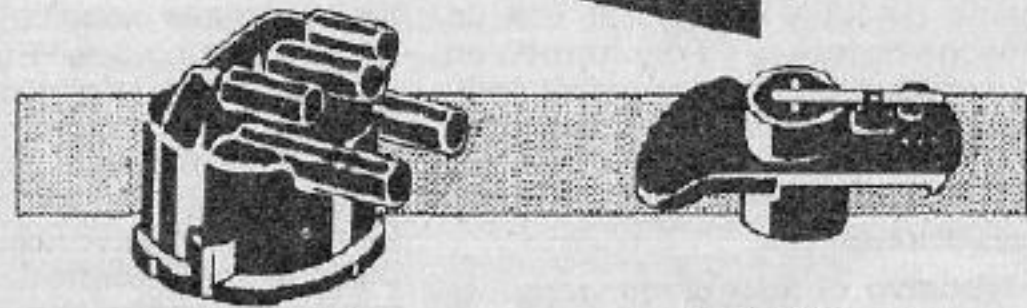
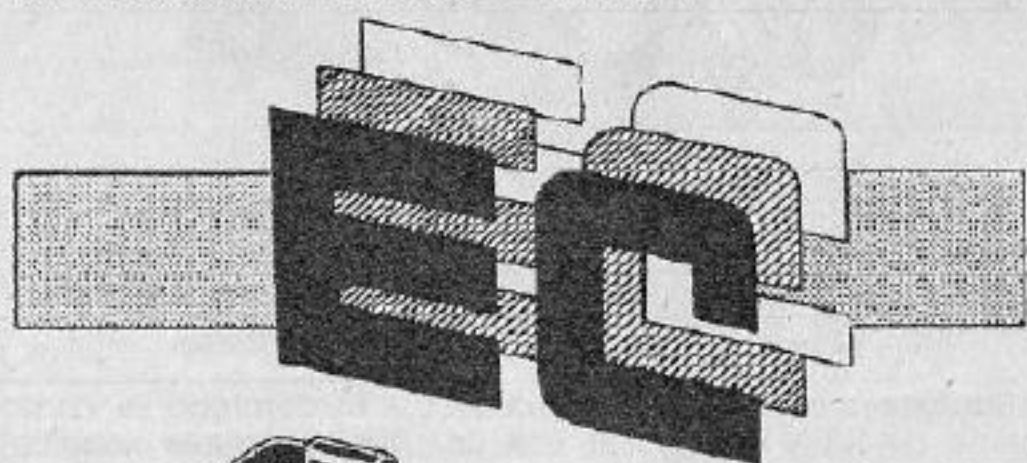


Turbo

Mecánica especializada
R-11 TURBO

Motores sobrealimentados
mecánica Renault en general
G. Posadas 2496
Beccar - 747-3803

**TAPAS
Y ROTORES**



Envios a todo el país.

FABRICA Y
GARANTIZA

RT

SOCIEDAD ANONIMA

Andalgatá 1481 - 1440 - Capital T.E.: 687-9888

UM
URIARTE
MOTORS
S.R.L.

Rectificación Integral de Motores

CITROEN - IES

Nacionales e Importados
Cigüñales de Competición

Estomba 1347-1427 - Capital 551-7068

UM
URIARTE
MOTORS
S.R.L.

MIGLIO VOLVIO Y GANO

Informe y fotos de
Laura Neira



2 1 - El R-12 de Miglio-Barreneche, con el fuerte manejo del arriense. 2 - El Pollo Razzini, como en sus mejores tiempos en la tierra. Ganó la Uno. 3 - Capurro volvió al fiáiín, y ganó la despoblada clase 8. 4 - Podía haber estado mucho más arriba el abuelo Fontana. Igual sumó puntos grosos al ser el único arribe en la dos litros. 5 - Tavolato-Tavolato, muy bien con el 128. 6 - Robusto Alejandro Miglio, reapareció con todo éxito.



En Villa Cañas se corrió la tercera fecha del Campeonato de Rally del Litoral, con un parque mecánico que se va afianzando en cantidad y calidad. Toda la ciudad santafesina vibró con la competencia, transformándose por un fin de semana, de la calma y laboriosidad habitual al ruido propio de estas manifestaciones.

En lo deportivo el rally arrancó con 40 autos y en la primera etapa, corrida el sábado sobre tres PP.CC. idénticos de 10,75 km, puso el "uno" el que llevaba ese número en sus puertas: el Peugeot 504 del binomio porteño Odón-Barbeira, con preparación de Julio Ponce. Odón ganó la primera prueba, empató la segunda con el reaparecido Alejandro Miglio y éste le ganó por dos segundos la tercera pasada. Pero ahí el 504 ya estaba herido en una biela, por lo que ni siquiera se presentó a largar el domingo. Tercero quedaba Ratto-Trigueros (de General Arenales con un 128 1.3) quienes continúan de malas, ya que abandonaron también al día siguiente.

En la clase 1, "El Pollo" Razzini arrasó el sábado postergando a Viola y al cordobés Aldo Recait. Fácil estaba la cosa en la 3, ya que el entrerriano Fontana aventajaba a la berlina de Pigliapoco por más de un minuto. En la 8, Capurro (que cambió nuevamente, del 128 al 600) superaba al 3 CV de Fossat.

El domingo se corrió con mucha tierra suelta, en tres circuitos que se hacían dos veces cada uno. Seis PP.CC. Ahí, por la general y la clase 2, Miglio luchó con el rosarino Rudy Manzur, ganando y perdiendo. Pero en el tercer prime, Manzur se retrasó considerablemente con una pinchadura. Siguió fuerte después, pero no pudo impedir que el ascendente Tavolato le arrebatara la segunda colocación final.

En la clase 1, Razzini-Barandella, tras el abandono de Viola y de Amichetti (en el penúltimo y último prime, respectivamente) recién vio asegurado su triunfo. El ex pistero de tierra, acumuló una ventaja desusada en la clase con quien fue su escolta, el local Echeverría.

En la clase 3, Fontana quedó solo. Pero se llevó un susto grande en la cuarta P.C. del domingo cuando su Renault 18 rompió un semieje. Arregló, penalizó y continuó para sumar puntos. Ganó por llegar aunque haya llegado anteuúltimo en la general. Poco puede agregarse de la clase de los chiquitos. Capurro siguió mandando y sólo pudo arrebatarse Fossat una de las pruebas.

Como salió positivo cabe contabilizar el creciente aporte de pilotos cordobeses. Esta vez fueron cinco -si no contamos a Miglio- los que se acercaron a la cuenca del Paraná para ver qué pasa con eso de correr en lo derecho.

CLASIFICACION GENERAL

Rally de Villa Cañas - Tercera fecha del Campeonato del Litoral - Club Studebaker, de V. Cañas, SF - Dos etapas con 9 PP.CC. totalizando 227,52 km, más 29,100 de enlaces - 19 y 20 de setiembre de 1987

Pos.	Nº	Piloto-Navegante	C1-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	21	Miglio-Barreneche	2-Renault 12/Arias, Cba.	2h07m57s
2º	3	Tavolato-Tavolato	2-Fiat 128-Lanus, BA	2h12m13s
3º	20	Manzur-Moscattello	2-Fiat 128-Rosario, SF	2h13m19s
4º	15	Razzini-Barandella	1-Fiat 128/Chabás, SF	2h14m41s
5º	16	Echeverría-Rodríguez	1-Fiat 128/V. Cañas, SF	2h20m22s
6º	33	Bracco-Frugosa	1-Fiat 128/Colón, BA	2h22m53s
7º	36	Zanotti-Zanotti	1-Fiat 128/V. Cañas, SF	2h27m24s
8º	18	Pagnone-Betes	1-Fiat 128/S. Spiritu, SF	2h28m13s
9º	37	Melchiorri-Carro	1-Daihatsu Ch/Corralito, Cba.	1h29m49s
10º	9	Montserrat-Aquatzi	2-Renault 12/San Nicolás, BA	2h30m08s
11º	25	Agostini-Calvo	1-Fiat 128/Carreras, SF	2h31m29s
12º	30	Casadei-Oviedo	2-R-12/S.R. Calamuchita, Cba.	2h32m22s
13º	7	Fontana-Rossi	3-Renault 18/Paraná, ER	2h40m03s
14º	31	Casadei-Medina	2-R-12/S.R. Calamuchita, Cba.	2h49m00s

Promedio de Miglio: 106.692 km/hora.

Ganaron PP.CC.: Odón-Barbeira (Peugeot 504/Lanus) - Odón y Miglio (empate: Miglio - Miglio - Manzur - Miglio - Manzur - Miglio - Manzur).

Clase 8: corrió sobre seis PP.CC. totalizando 97,34 km.

1º	43	Capurro-Valente	8-Fiat 600/Lincoln, BA	1h12m40s
2º	40	Fossat-Cassino	8-Citroën 3CV/Concordia, ER	1h17m35s

Promedio de Capurro: 80.372 km/hora.

Ganaron PP.CC.: Capurro - Capurro - Capurro - Fossat - Capurro.

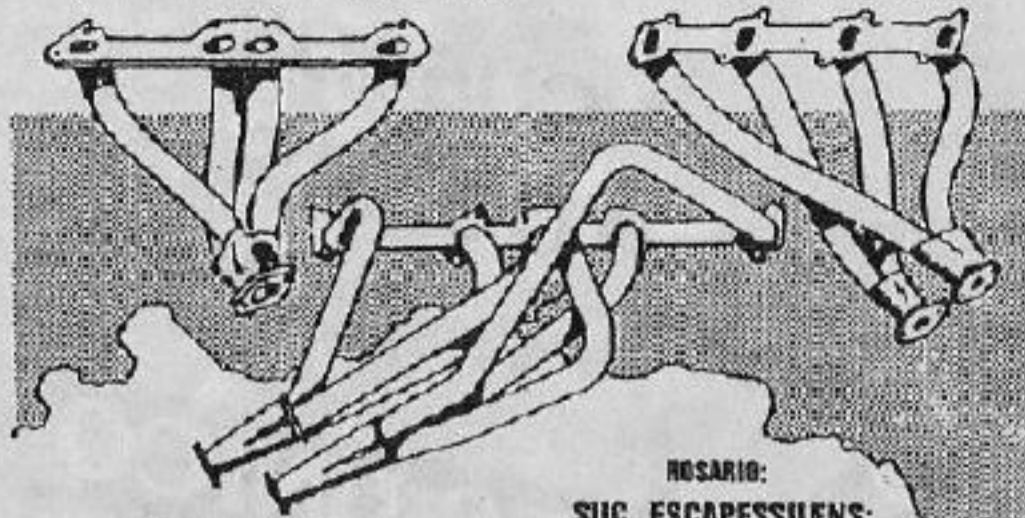
Próxima fecha: 10, 11 y 12 de octubre en Concepción del Uruguay, Entre Ríos, válido por los torneos Bonaerense y del Litoral

Escapessilens

EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



HORARIO:

SUC. ESCAPESSILENS:

9 de Julio 2673. TEL. 041-217935

ZONA NOROCCIDENTE Y CUYO

RECTOR ANGELINI:

C. Alvarez 1005. Tel. 081-218717

Tucumán

Sarmiento 451. Tel. 0465-90122-90119

Carreras (Sta. Fe)

ZONA PCIA. NEUQUEN

GIROTTI e HIJOS

NEUQUEN (Cod 8300)

TEL. 0943-23516

ZONA LITORAL:

JOSE MARIA ANGELINI:

Mendoza 363

VENADO TUERTO (STA. FE)

TEL. 0462-25960

ZONA MENDOZA:

LA CASA DEL DODGE 1500:

Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA

TEL. 24-6814

ZONA CORDOBA

E. PABLO GARGOSO

Vicente Lopez y Planes 2442

Barrio S. Vicente

Córdoba - Tel. 55-7382

ZONA SUR:

DISTRIBUIDORA SUR:

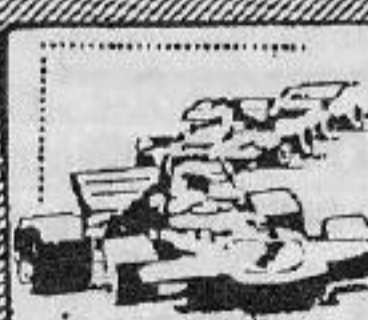
Chile 250 - BAHIA BLANCA

TEL. 081-28191-44688-24733

10 EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



ESCAPESSILENS
BARTOLOME MITRE 2033-RUTA 7 - KM. 36.600 - MORENO
TEL. 0228-21543 20356

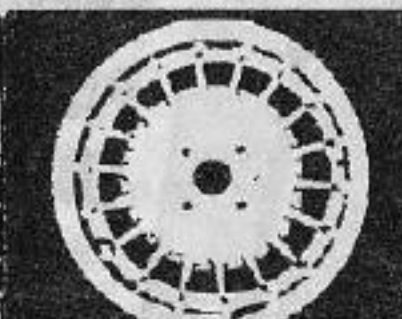


• Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault
Informes por carta: Rastreador Fournier 2522,
Olivos (1636). Bs. As. ó personalmente en el
Autódromo de Bs. As.
Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.
JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

SUDAM Ruedas

ALSIM S.R.L. 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA

- Las llantas más livianas y más resistentes.
 - Para todas las categorías Nacionales y Sudamericanas
- También Cricques, rápidos, combinetros balanceadoras, balanzas y discos de alineado.
Línea completa para autos nacionales e importados.



CALLÉ 105 N° 5077 (1653). VILLA BALLESTER. TEL. 768-2846/5301

CUBIERTAS WALTRAC
BF Goodrich
PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP
LLANTAS BRONCO
TEL: 541-2694
70-6387

HORACIO
PARA AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN -
TC. 2000 - RALLY -
F2 GIBASUR
PISTA FRA
Envío al interior

Fabrica Administración.

VENTAS:
UNICA DIRECCION:
MILLER 3464.
542-1533 CAP. (1431)
TEL. 543-9489

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 19209
Tel. 747-2987 - (1640) Acassuso

BIELAS para Chevrolet
Std. Especiales
ENGRANAJES distri-
bución variable
para Chevrolet
CABLES siliconados para
todas
las marcas
TREN de poleas dentadas

- Inyección para Motor Dodge GDV V8
Completa, Bielas Carrillo, Cajas Hewland
MK9, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Pernos
y Arcs Alfa Romeo, Parrilla Faros
completos y Tetas de rueda para Mercedes
Benz 220 y Pick-Up

TEL. 701-7948

F.A.D.E.S
BUTACAS
CINTURONES ARNES
TC - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1813 esq. H. Irigoyen.
FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

FIAT
"SAN PEDRITO"
JORGE ETCHART
• ACCESORIOS •
• REPUESTOS
TARJETAS DE CREDITO
SAN PEDRITO 483.
BUENOS AIRES. TEL. 611-8383

SERVICE DIESEL BARRACAS
• BANCO DE PRUEBA BOSCH •
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES
JORGE 2371 (cp. 1275) TEL. 28-9032

ALARMA PARA COCHES
IMPORTADAS DE ITALIA

ELSER
RANGER
ELSER

COMPUTER **ALARM**

• Sirena incorporada, batería propia y blindada a prueba de agua, llave de seguridad. • Control remoto, ultrasonido interior, • Protege todo el interior del abtacuulo, rotura de cristales, baúl y motor anulando el encendido.

Importa, garantiza y vende PEVIDAN S.R.L. Av. Fondo de la Legua, 2026 • Centro de colocación AUTO RADIO PANAMERICANA Av. Fondo de la Legua 2038 Tel: 766-6179/8399 O (1607) O Villa Adolna (Alt. PANAMERICANA y YRIGOYEN)

JOSE MASCOTRA
José P. Varela 6015. Cap. 642-5584

- AUTOPARTES DE COMPETICION
- BALANCINES • VARILLAS
- PERNOS • EJES DE BALANCIN
- BOTADORES PLANOS
- ENGRANAJES CORRECTORES

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/24
1/28 1/12

automundo

SCALEXTRIC • MABUCHI
• SEBRING • LEONE

POR MAYOR. UNICAMENTE
MARTES A VIERNES:
10,30 o 17,30 hs.

CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

EQUIPAMIENTOS SOUZA
TODO PARA JEEP • TODO PARA JEEP CJ5 y CJ7

Carrocería Modelo original americano • Fine terminación y solidez • Colores combinados con la tapicería. • Buñacas Tipo ZC • Capota Renegade.

Chassis 0Km tubular en acero 1020; estructural con elásticos Pullman modelo Rangler • 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda. • Patas de motor (4-6-8 cilindros) • Puente caja, soporte de dirección y radiador

Reductoras alta y baja acopladas a caja 4ta.

Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición
Tensores y patines para barro ó arena.

Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas

JOSE IGNACIO RUCCI 1282 (ex-Humaltá) VALENTIN ALSINA
T.E. 208-6604

JEEP SOUZA PRESENTA SU NUEVO CHASIS PARA JEEP

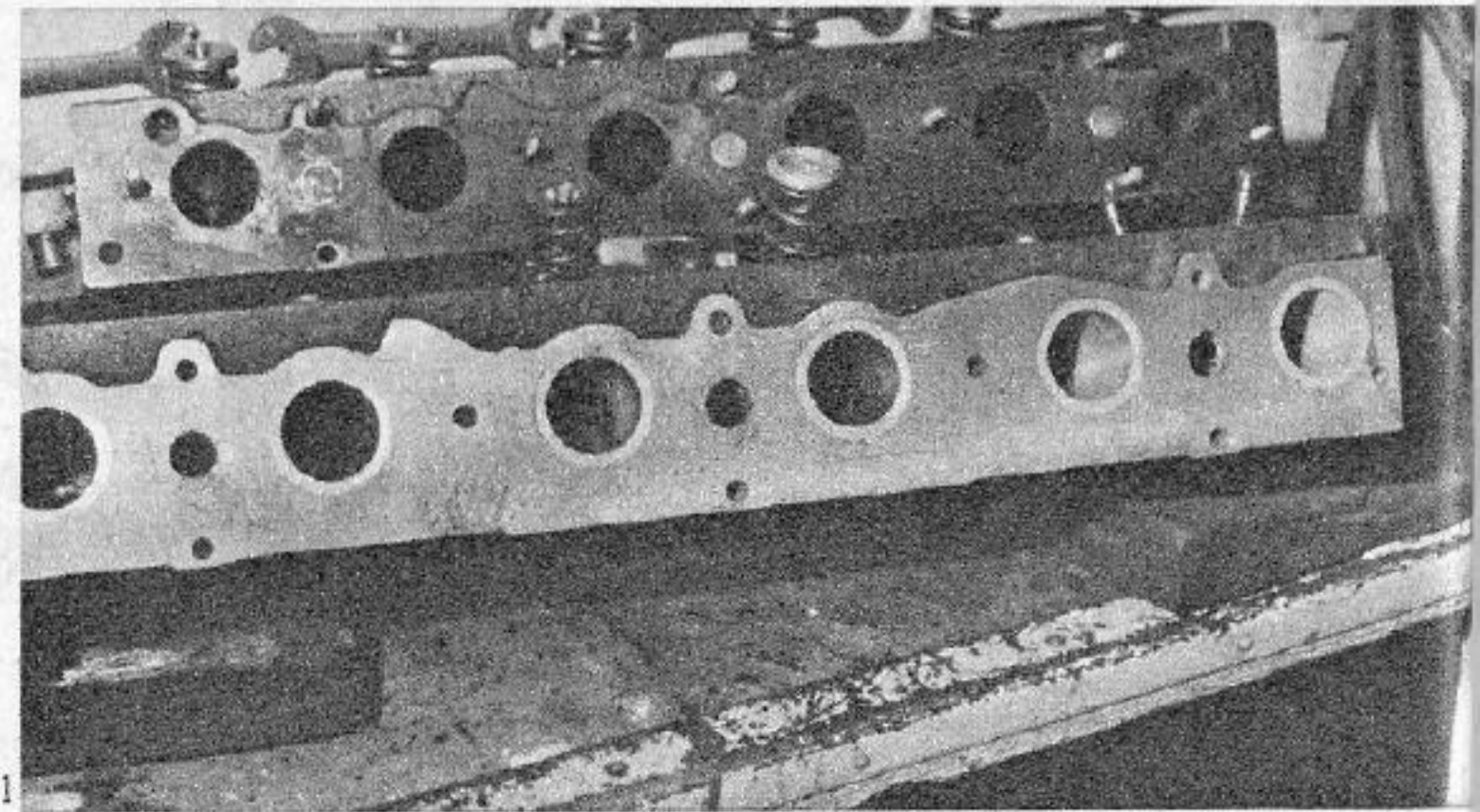
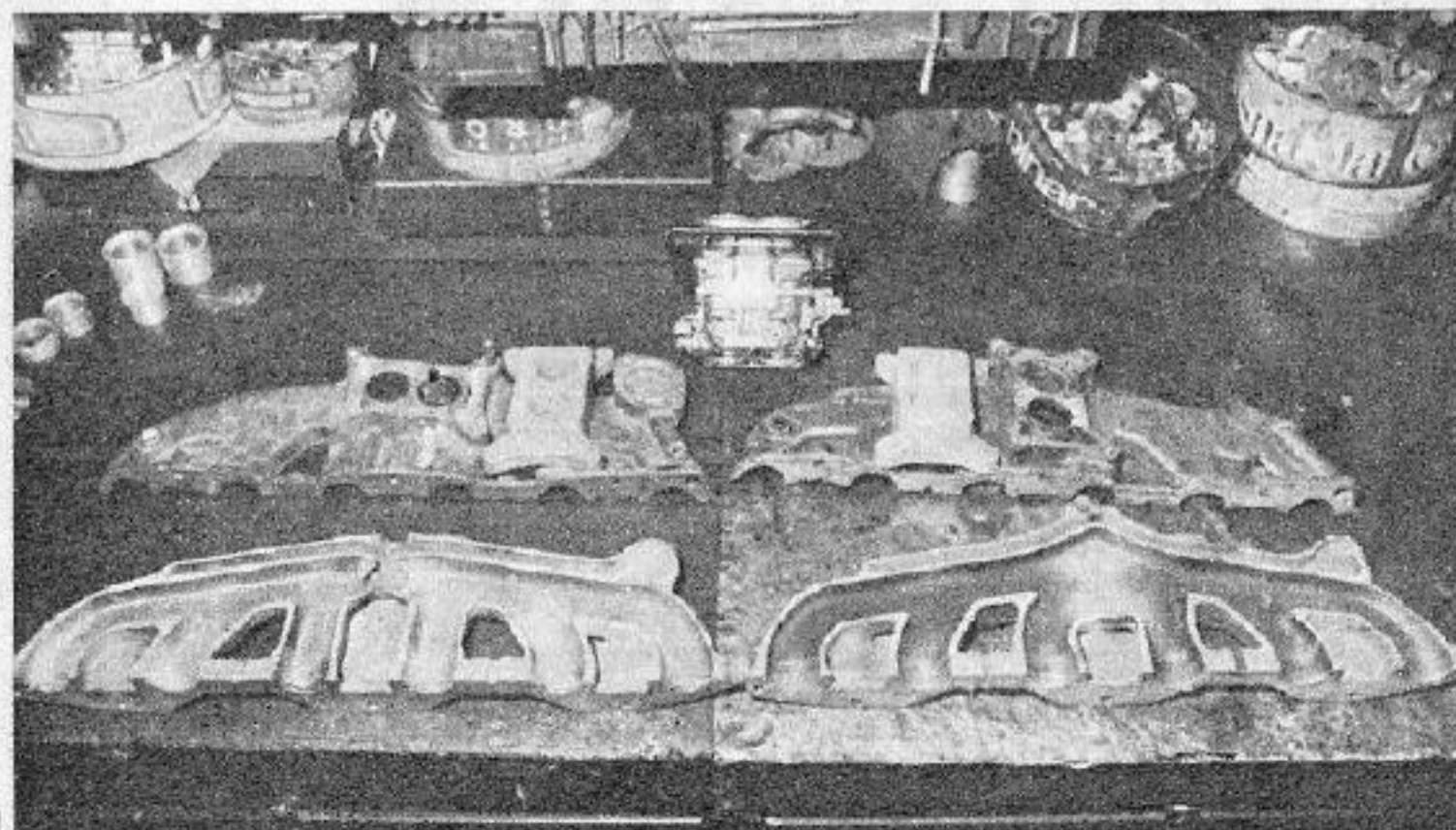
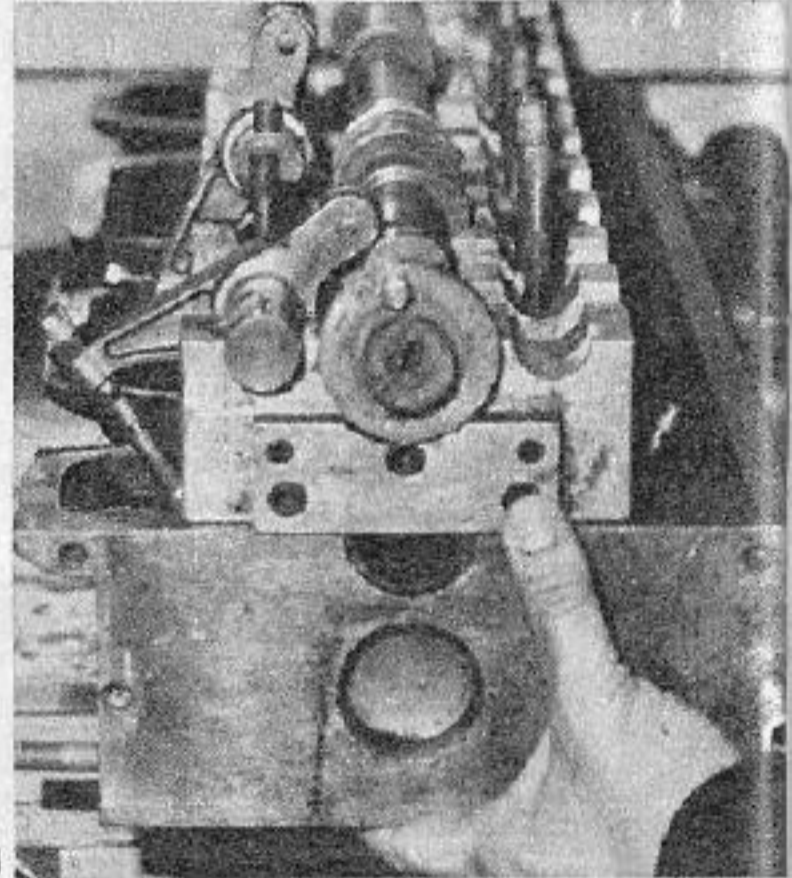
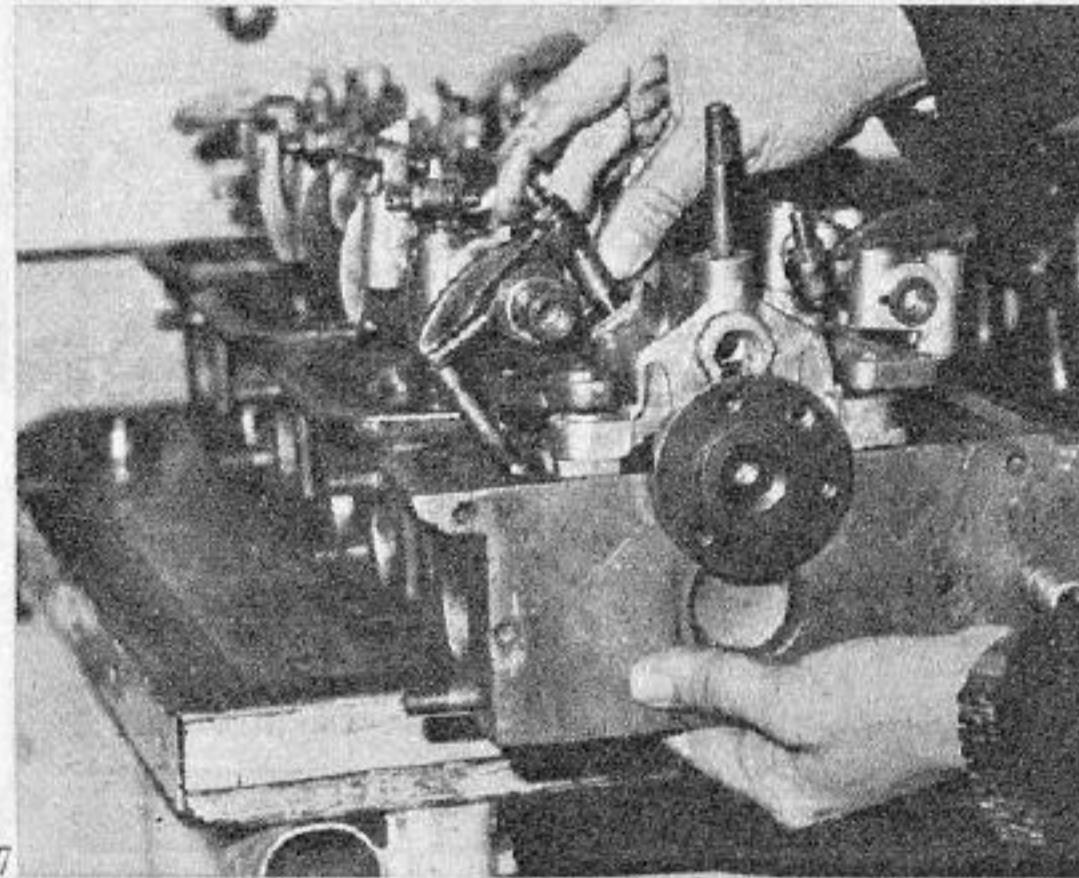
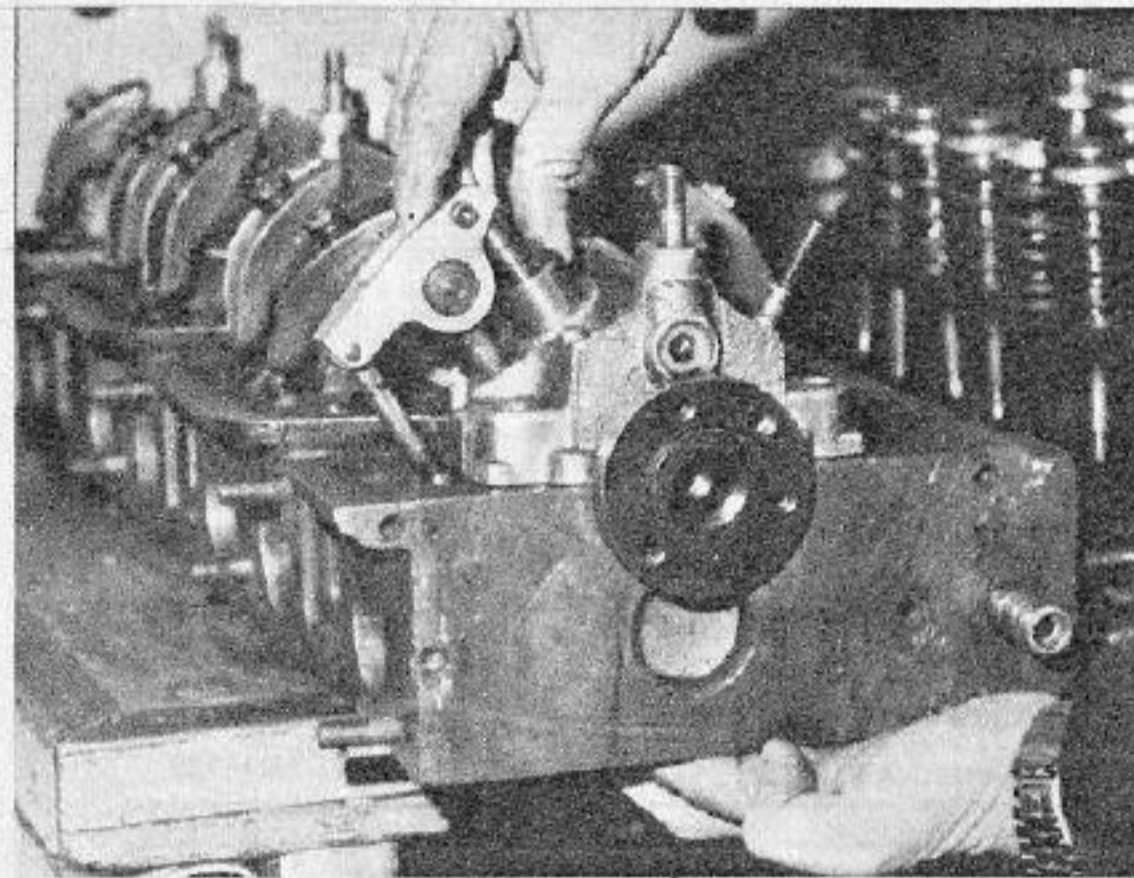
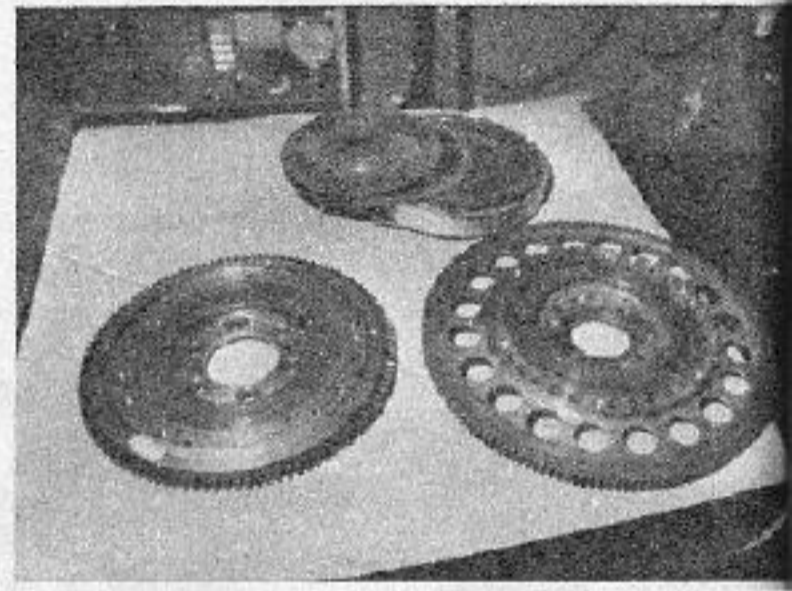
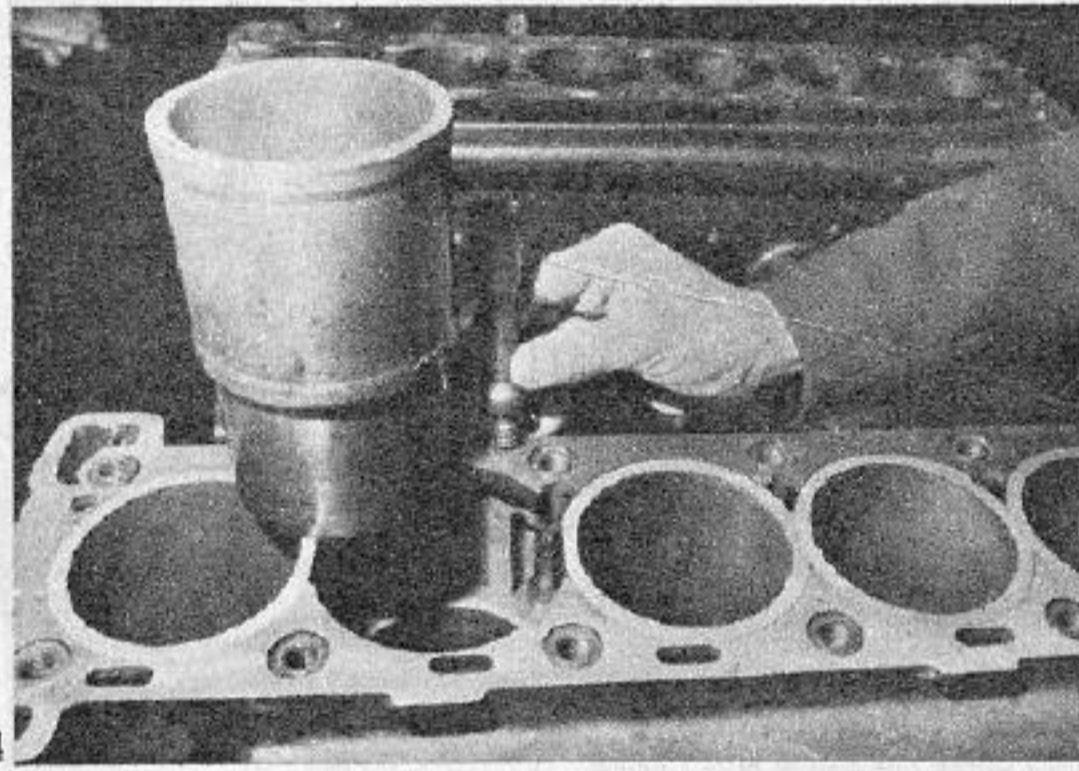
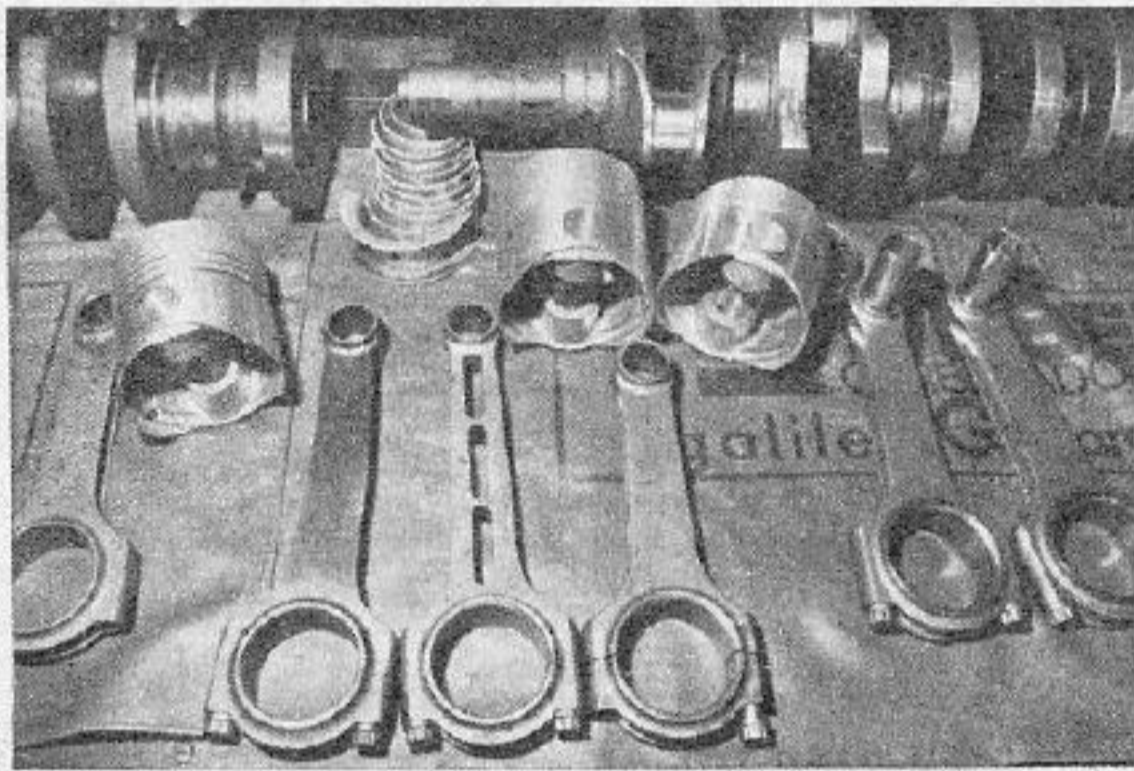
INFORMESE EN: José Ignacio RUCCI 1282 (ex-Humaltá) V. ALSINA. TEL.: 208-6604
CONCESIONARIO OFICIAL en CORDOBA:
"Pelanda y Cia." Avda. VELEZ SANSFIELD 4251. TEL.: 56997

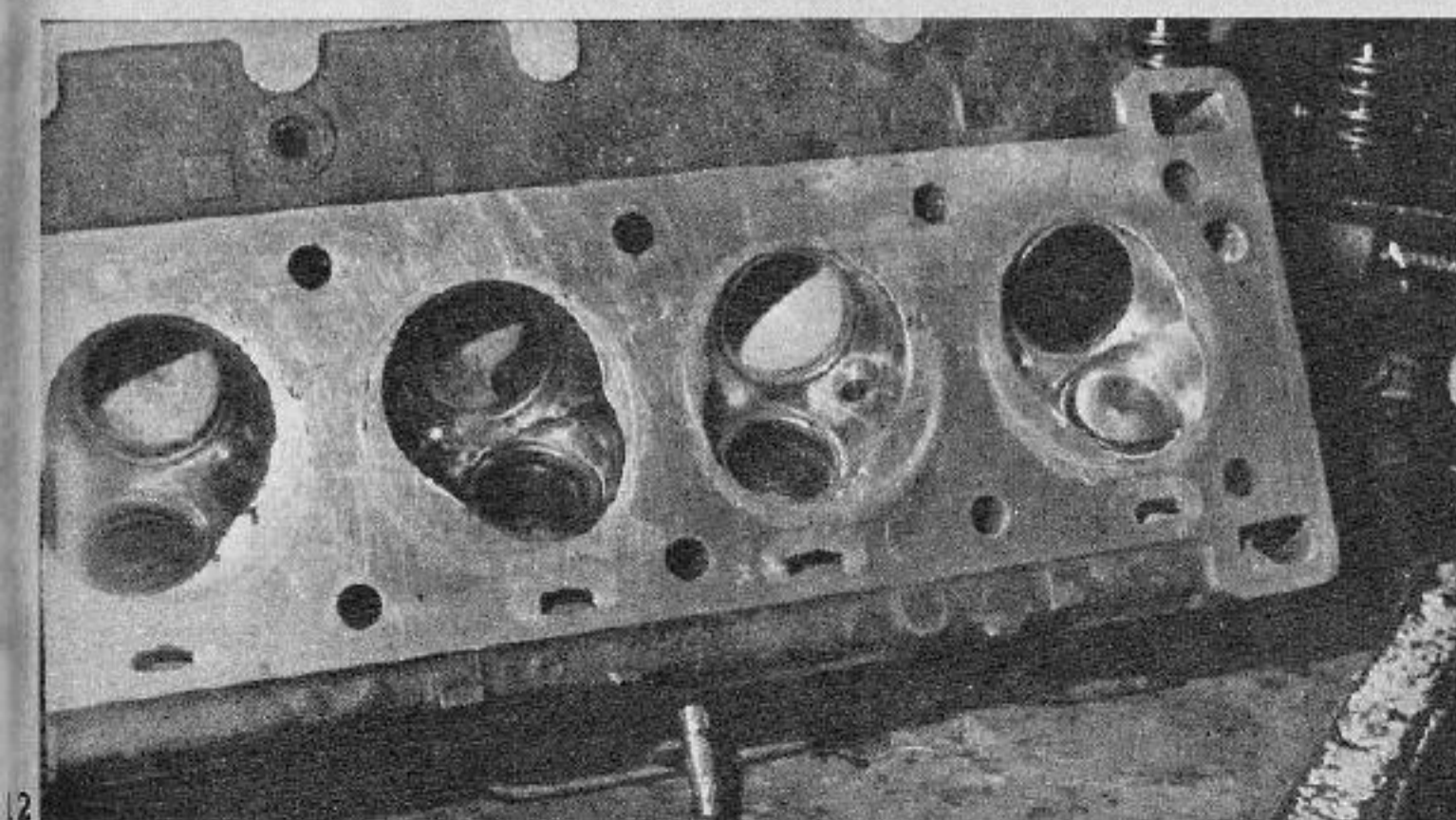
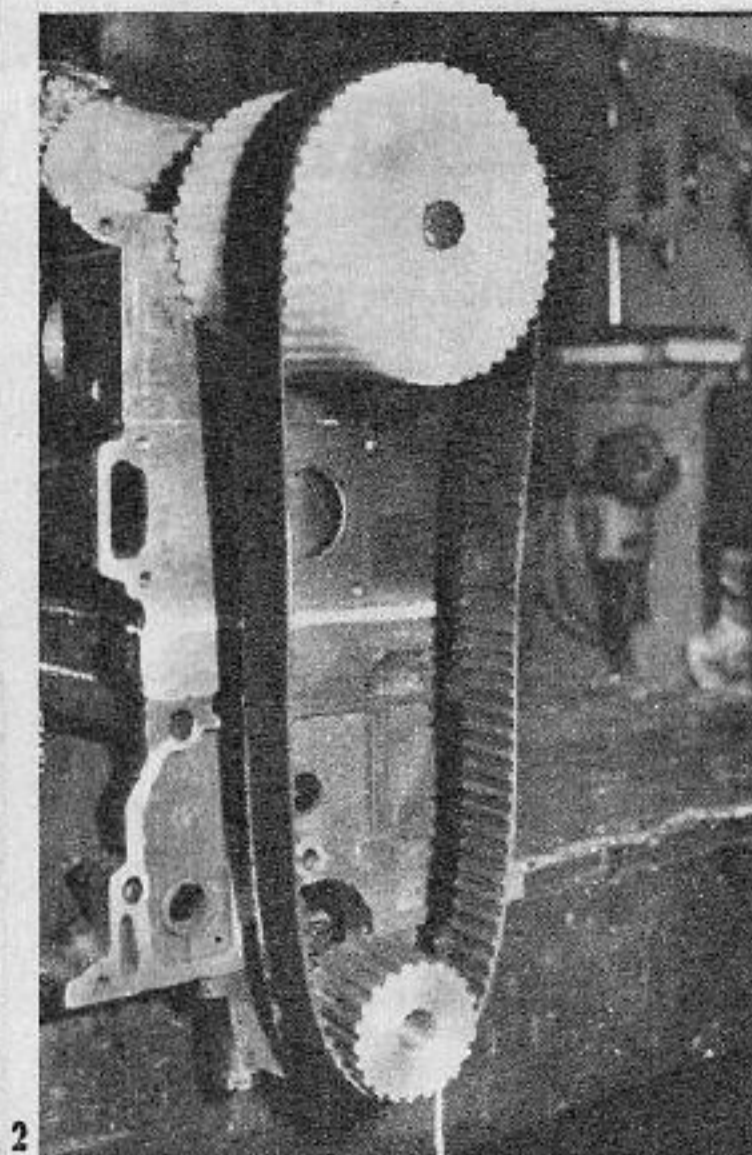
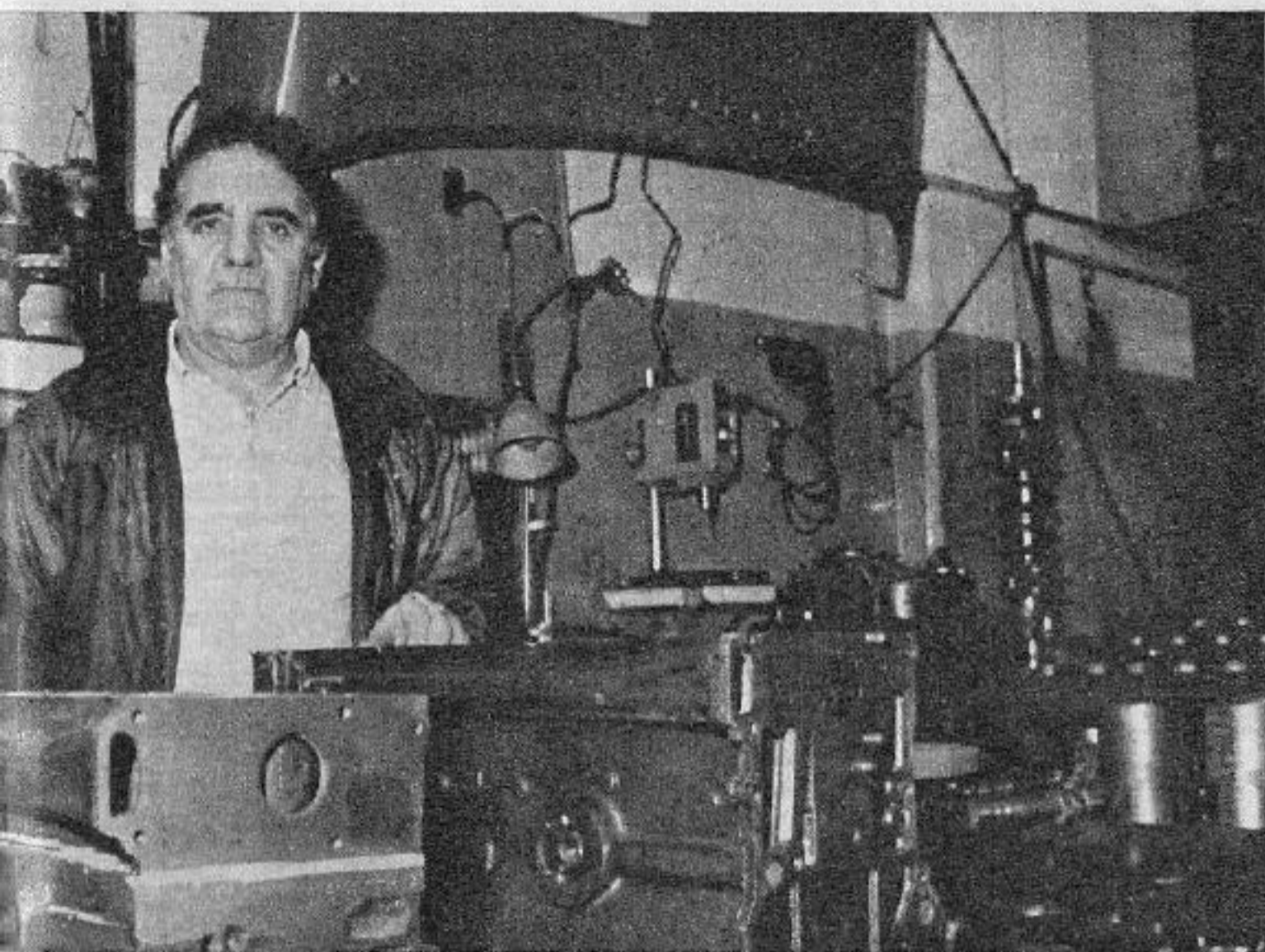
H.B. Producciones S.R.L. • Avda. Corrientes 3782 4° B (1190) CAPITAL - Tel.: 86-7734 *

técnica

ENTRE POURCIEL Y ADAMOLI PREPARAN UN MOTOR DE "TORO" PARA TURISMO CARRETERA, BUSCANDO REVERDECER VIEJOS LAURELES

¿RESUCITARÁ EL TORINO?





1 - Enrique Pourciel (h) junto al block cortado, y Soratin Adamoli apoyado en el block original, responsables del proyecto.

2 - Los cilindros son del tipo camisa húmeda. El esparrago, además de unir las partes cortadas del block, tiene una rosca central para los bulones de la tapa de cilindros.

3 - Parte de los dos cigüeñales de fundición nodular con contrapesos individuales, de distinto volteo para genera dos carreras distintas de pistón. Los pistones tienen el exceso de material que permite darle forma a la cabeza. De las tres bielas centrales, las dos de la izquierda son 35 mm. más largas y 280 g. más pesadas que la de la derecha que se usarán en el nuevo motor.

4 - Las dos opciones de múltiple de admisión cortados, el de la derecha es de Torino, el de la izquierda del Tomado. Se utilizará éste, porque la posición de las dos bocas del carburador permite una carburación mejor distribuida, aunque la posición de la cuba del Torino es mejor.

5 - De izquierda a derecha Enrique Pourciel (h), Soratin Adamoli y Enrique Pourciel (p). Sobre el banco de trabajo el cubre volante fundido en aleación liviana, con el que se reemplazará el original de fundición.

6 - Balancín de aleación liviana con bancada individual, es impulsado por la varilla y el botador guiado en el caballete, para leva plana.

7 - Balancín de acero empujado por varilla y botador, pero armado sobre un eje común a los demás balancines, para leva plana.

8 - Balancín con apoyo directo sobre la leva por medio de un rodillo.

9 - En la parte superior la tapa con los conductos originales; en la interior, los conductos están entubados mejorando la orientación y la velocidad de gases.

10 - Elementos base que se usarán para el comando de distribución exterior con correa dentada.

11 - Sobre la mesa de trabajo los dos volantes de distinto diseño que se ensayarán y el embrague tridisco que llevará el movimiento a la transmisión.

12 - Tapa de cilindro con aporte de material en la cámara. Su forma inferior tiene un parecido con la del motor del FIAT Regatta 100.

Por qué Torino?

Enrique "Beto" Pourciel contestó: "Es el auto que pertenece a mi generación; que en mi época de escuela industrial representaba la mecánica de avanzada. Era como la bandera del cambio, que a esa edad nos gusta enarbolar en todo orden, aun en la mecánica. Si fuera por influencia familiar, tendría que haber elegido el Ford, con que mi padre comía en T.C. manteniendo una estrecha colaboración con los hermanos Gálvez. Mi predilección por el Torino también tiene que ver con que el automovilismo para mí es un hobby, que encaro con dedicación y cariño y que adquiere un sabor especial cuando muchos opinan que hacer competitivo ese auto es difícil".

Hace casi dos años que Pourciel, junto con otros defensores del Torino, dialogan con la A.C.T.C., y con su cuerpo técnico, buscando soluciones para acortar las diferencias de performance con otras marcas. En esas gestiones (aunaron ideas con Serafín Adamoli, quien trabajó en el Dodge campeón de Antonio Aventín) también atraído por el desafío del Torino. Del dicho al hecho, con el O.K. de la A.C.T.C., transcurrió poco tiempo. Pourciel y Adamoli se abocaron a preparar un motor de carrera.

El principio fue trasladar las medidas internas del Dodge al Torino, aprovechando los siete apoyos del cigüeñal, mejorar la tapa de cilindros en la cámara de compresión y la entrada y salida de gases. El motor fabricado años atrás en Santa Isabel, en las afueras de Córdoba, presenta el inconveniente que fue diseñado con una cilindrada de cuatro litros y hay que llevarlo a tres de acuerdo al reglamento.

El block fue acortado en 37 mm., los cilindros son ahora del tipo camisa húmeda, como los Peugeot y Renault. Se pasó de una biela de 205 mm. a otra de 170 mm. que es 280 g. más liviana. En principio se probarán dos desarrollos de carrera-diámetro, uno con las medidas del Dodge (79,5 mm. x 89,4 mm.) y otro de 82 x 88 mm.

Las tapas de cilindros han sido entubadas, y también se rellenarán los conductos del múltiple de admisión en la búsqueda de la correcta velocidad de gases. Hay un desarrollo con la cámara de compresión modificada con aporte de material, en la que se ensayará con pistones de cabeza convexa, y también de cabeza plana. Se hará también con la cámara semiestérica y pistones con cabeza irregular de dos planos inclinados. El tren de válvulas tiene tres opciones para probar, una con balancines de aleación liviana con bancada individual, impulsados por botador y varilla. También se ha hecho un sistema con eje de balancines, y el tercero es con balancines que apoyan directamente en la leva por medio de un rodillo. Se espera además una tapa que está desarrollando Horacio Ferrea en Estados Unidos, quien se ha sumado al proyecto últimamente. El comando de la distribución será exterior por correa dentada.

El plan está en marcha, y es una esperanza para la A.C.T.C., que sueña con tener a cuatro marcas como protagonistas.

Por Alberto Juárez.
Fotos: Carlos Tabachnik

fórmula tres

FINAL DEL CAMPEONATO ALEMAN EN ZOLDER ROSSO TERMINO SIN SUERTE

Continuó la mala racha para Victor Rosso en la F3 alemana. Esta vez, en la última del Campeonato, disputada en Zolder, todo terminó en un prematuro abandono. Rosso había partido desde la cuarta fila de lanzamiento y estaba en el pelotón que pugnaba por el quinto puesto, cuando, en la octava ronda, el noruego Harald Huysman, que venía a sus espaldas, se pasó en el frenaje de la última chicana. Consecuencia: el Dallara-Alfa Impactó de lleno en la cola del

Ralt-VW, quedando ambos coches fuera de carrera.

"Es increíble -nos decía Rosso con el casco en una mano, tras el abandono- esta racha, y espero que ya la hayamos agotado... El auto no iba mal luego del cambio de motor. Podía haber terminado tercero, como estaban las cosas. Ahora en cambio los mecánicos deberán trabajar duro y parejo a fin de tener los autos OK para Silverstone. De la ma-

niobra de Haysman no queda mucho para decir. Me pidió disculpas por su error, pero no hay nada que hacer..."

Las novedades en Zolder comenzaron el jueves, cuando en entrenamientos libres se despistaron, con pocos minutos de diferencia, los dos pilotos del team campeón de Horst Schübel. Los dos Dallara quedaron destruidos y por lo tanto ni Schneider -el Campeón- ni el húngaro Kesjar Csaba podrían correr el domingo.

El viernes, en la primera sesión de clasificación, Rosso había hecho el sexto tiempo pero a sólo 31/100 del segundo (Bensing con el Martini '86) y a 76/100 de Joachim Winkelhock, el más rápido. El sábado, en la segunda sesión, con gomas del viernes había "limado" otras tres décimas el tiempo, pero en el momento de poner un "set" nuevo, el motor del Ralt se plantó y no se pudo hacer nada más. Winkelhock confirmó la "pole" haciendo 1m38s20/100 y

sport prototipos

EN FUJI, 1-2 DE JAGUAR Y SATISFACCION PARA BRUN:

LARRAURI-MASS LOGRARON EL SUBCAMPEONATO

Jaguar sumó una nueva victoria en el Campeonato Mundial de Sport Prototipos en Japón, en ocasión de la disputa de los Mil Kilómetros de Fuji, décima y antepenúltima fecha del certamen, que a la hora de la bandera a cuadros consagró vencedores a Jan Lammers y John Watson. También estuvo allí Oscar Larrauri, que compartió un Porsche 962 con Jochen Mass, y otra vez estuvo "Poppy" en los puntos de importancia, arribando cuarto y brindándole de tal manera al Brun Motorsport el subcampeonato en el certamen de marcas.

Estos Mil Kilómetros de Fuji entregaron en las pruebas de clasificación una sorpresa para muchos, como lo fue ver en la "pole position" al March 86 G-Nissan a cargo del japonés Takao Wada y el sueco Anders Olofsson, seguido del Toyota 87C de Alan Jones-Geoff Lees, y del Dome 87C conducido por Eje Elgh-Ross Cheever. Este terceto de binomios, habituales participantes del certamen japonés de Resistencia, relegó a las figuras de la especialidad, que recién en el cuarto puesto, con Mauro Baldi-Mike Thackwell (Porsche) tuvieron su mejor representante, escoltados por Lammers-Watson con el primer Jaguar, y Larrauri-Mass con otro 962.

En carrera las cosas se insinuaron como para reiterar lo visto en pruebas clasificatorias, con el March en punta. Sin embargo, el ritmo impuesto se empezó a sentir, y así, uno a uno fueron quedando al margen. Primero el March y luego el Dome y el Toyota. Esto abrió la posibilidad para el acceso de los Jaguar de Lammers-Watson y Boesel-Dumfries a las posiciones de privilegio, en un orden que se mantuvo hasta el final.

Detrás quedó solitario el Porsche de Baldi-Thackwell, en tanto el cuarto puesto fue motivo de una interesante disputa entre los autos alemanes de Larrauri-Mass, Bell-Brabham, Wollek-Dickens-Jelinski y Weidler-Nissen, prevaleciendo finalmente el del argentino.

Sobre un Jaguar KJR8, Lammers-Watson completaron las 224 vueltas en 5h40m56s, relegando por veinte segundos a la unidad similar de Boesel-Dumfries. A tres vueltas quedó el Porsche 962 de Baldi-Thackwell, y a seis Larrauri-Mass y Wollek-Dickens-Jelinski.

Con sólo una fecha por completar (el próximo domingo, en el circuito japonés de Nishi Sandai), el certamen de pilotos quedó en poder del brasileño Raúl Boesel, que hasta el momento suma 127 puntos y ya es inalcanzable para Lammers y Watson que tienen 103, Eddie Cheever, que ostenta 100, y Bell y Stuck, que han reunido 99. Entre los equipos, Jaguar que ya se había consagrado en la carrera anterior, aumentó sus ventajas sobre Brun, que como decíamos, se aseguró el subcampeonato.

GUERRERO SE RECUPERA

Sigue la mejoría en el estado de salud de Roberto Guerrero. Y tal alternativa tuvo, el pasado fin de semana, un importante avance, al recuperar el piloto colombiano el conocimiento. Así lo confirmó Jim White, vocero del Hospital Metodista donde Guerrero se encuentra internado tras su grave accidente sufrido en Indianapolis, quien señaló que "Guerrero recobró su conocimiento, aunque se encuentra algo desorientado. Hay momentos en que no sabe quién es. No podemos hacer conjeturas sobre el tiempo que deberá seguir internado".

El optimismo sobre la continuidad en la evolución de Guerrero es general entre los médicos que lo atienden, ya que en sus primeros instantes de cierta lucidez, el piloto colombiano reconoció a su esposa Kathie, a su hijo Marco y a su jefe de equipo Morris Nunn.

De todas maneras, según lo señalado por el grupo de facultativos que lo atienden, la recuperación de Guerrero será lenta. En cuanto a un posible retorno a la actividad, en caso de que el colombiano decidiera hacerlo, el tiempo será mucho mayor aún, habiendo incluso adelantado Michael Turner, jefe de neurocirugía del Hospital, que para que ello ocurra deberán pasar entre dos y tres años, ya que según su opinión, "luego de una herida en la cabeza, recién después de un año la persona está en un ochenta por ciento de su capacidad. En el segundo año mejora en otro quince por ciento, y recién en el tercero completa el cinco restante. Una persona que hace una vida más tranquila como por ejemplo un oficinista, puede reintegrarse a sus actividades en el primer tiempo, pero alguien como Guerrero, que maneja autos de carrera a más de 300 km/h, debe cumplir en su totalidad el proceso de preparación, por lo que estimo que recién dentro de dos o tres años podrá volver a correr".

LA MUERTE DE SERGIO SANTANDER

El pasado sábado, mientras disputaba una competencia del torneo de la Fórmula Tres Chilena (del que era líder), el piloto trasandino Sergio Santander enganchó su máquina con la del piloto González Alcalde, con quien estaba peleando el tercer puesto. La maniobra se produjo cuando ambas máquinas transitaban a 180 kilómetros/hora, pegando luego contra un muro de contención del circuito de Las Viscachas.

Trasladado inmediatamente a la Clínica de las Condes, en las afueras de Santiago de Chile, Santan-

der falleció, mientras que Alcalde resultó con fracturas en ambas piernas.

Sergio Santander (32 años) era una figura conocida en nuestro medio, por haber intervenido en la F-2 Codasur, con un Berta-Renault del equipo de Osvaldo Antelo.

La muerte de este piloto trajo aparejada la lógica consternación en su país, debido a lo cual surgió la posibilidad de que la Federación Chilena de Automovilismo, de la que el padre del extinto piloto es distinguido integrante, cancelara la competencia de F-3 Sudamericana prevista pa-



ra el domingo próximo en Las Viscachas, aunque al cierre de esta edición no había novedades ciertas en ese sentido.

¿PARA QUIEN SERA ESTE CHEVROLET...?



Sobre la izquierda, José Pivoz, colaborador en el equipo de "Pirulin" Delgado, trabajando sobre el Chevy, junto a otros colaboradores. Con sweater a rayas en diagonal, "Tonchi" Francescich, el propietario de la máquina.

En los últimos días cobró fuerza un rumor que daba como un hecho la formación de un equipo de Turismo Carretera cuyos pilotos serán Roberto Mouras y Juan de Benedictis, mientras que la preparación correrá por cuenta de Jorge Federsoll. Consultado este último, manifestó en principio que "Todo lo que se está diciendo es absolutamente inexacto", aunque admitió que en el '86 Mouras tendría "compañero de equipo" con auto similar.

Paralelamente, en los Talleres Universal, propiedad de "Tonchi" Francescich, se iniciaron -bajo la supervisión de este último- los trabajos en un caso Chevrolet cuyo propietario (Francescich) comentó a CORSA: "Todos los días a partir de las seis de la tarde, un grupo compuesto por Mario

Gerva, José Dos Santos, Héctor Ricci, Mario Yáñez, José Pivoz, 'Conejo' Rossato, Charlo Leno y José Levi, está trabajando en el acondicionamiento del auto. Es un Chevrolet y no voy a decir para quién será, sólo que se trata de un piloto que en la actualidad figura en los siete primeros puestos del ranking de T.C."

CORSA, por su parte, comenzó a investigar el tema, reconociendo que también Juan María Traverso es uno de los candidatos más firmes a conducir ese auto (incluso ya habrían conversado con él y manifestó su complacencia). Con el "Flaco" no pudimos hablar; al cierre de esta edición se encontraba en Córdoba probando su Coupé Renault Fuego de T.C. 2000.

Los otros candidatos podrían ser el ya citado De Be-

nedictis ("Seguiré con el Dodge de la Peña que me patrocina...") y Osvaldo Morresi ("No tengo ninguna noticia sobre eso").

A último momento apareció también el nombre de Jorge "Pirulin" Delgado, quien en la actualidad corre en la Clase Tres del Turismo Pista con un Renault 18. Este ya habría sido aplastado para efectuar las primeras pruebas con el auto a fines de noviembre o comienzos de diciembre.

Si bien se sabe quién ocupará la butaca del acompañante: José Levi; el panorama en cuanto al piloto sigue en la nebulosa. Continuaremos en el tema, tratando de encontrar la punta del hilo.

OLTRA TAMBIEN QUIERE T.C.

No hace mucho tiempo, Silvio Oltra tuvo la oportunidad de probar el Dodge T.C. de Carlos Aranzana, y quedó muy entusiasmado, comentando que le gustaría alternar en esa categoría. Ahora parece que Silvio está a punto de poder concretar su aspiración en la próxima competencia que el Turismo Carretera disputará en Balcarré. En esta semana el piloto de Olivos decidirá con qué máquina debutará.

superando a Biela, Rensing y Kaufmann. Rosso quedaba 8vo a ls 10/100 de la punta...

El domingo, poco pudo hacer Rosso a causa del incidente que lo obligó a abandonar. La carrera fue cómodamente ganada por Winkelhock, logrando así el alemán su primera afirmación en la F3. Lo escoltó Frank Biela con otro Reynard, y fue tercero el local Eric Van de Poele con el mejor Ralt. En el Campeonato quedó como vencedor Schneider con 140 puntos, seguido de Winkelhock con 98, Kaufmann con 77 y Rosso con 60. Victor estará el próximo domingo en Silverstone para la disputa del Europeo de F3 según FISA. Y allí estaremos también.

MAS SOBRE EL "MUNDIALITO" DE F3

Aprovechamos nuestra presencia en Zolder, para averiguar algo más respecto de los posibles participantes en el "mundialito" que se piensa hacer en Sudamérica para diciembre. Por lo recogido en Bélgica, hay posibilidades de que vaya un auto del team de Bertram Schäfer para Victor Rosso, pues el otro iría a Macao con Johnny Dumfries. También podría estar en el Reynard de Helmut Bross para Dave Coyne, como asimismo otro chasis similar de Richard Dutton para el mejicano Gilberto Giménez, quien participa en el Inglés de F3. En cuanto a pilotos, hay conversaciones con Alain Ferté, Paul Belmondo y Alfonso de Vinuesa, pero sin conocerse con qué autos podrían competir. A esto se agregarían dos coches de Italia, que podrían ser los de Guido Forti. Seguramente para Silverstone, el próximo fin de semana, podrán conocerse más confirmaciones.

**Y AHORA...
¡HASTA EL
LUNES!**

CORSA PRIMERA EN TODO

RECALDE SIN CONFIRMACIONES

Estuvo en Zolder Jorge Recalde, y aprovechamos la oportunidad para saber algo acerca de su futuro en Europa. "En lo inmediato -nos dijo el cordobés- espero la respuesta de Lancia esta semana para ver si puedo 'hacer' con ellos el Rally de San Remo, aunque la cosa no resulta muy fácil teniendo en cuenta la cantidad de Lancia Grupo A que ya están inscriptos. Mejores perspectivas tengo para el RAC, que también lo haría con Lancia y con asistencia del Jolly Club. Luego tengo una invitación para hacer el Rally Monza que se corre en los primeros días de diciembre, y posiblemente el Memorial Bettega en Bolonia. Con respecto al '88, tengo varias conversaciones adelantadas y pienso que en unas semanas más podré tener el panorama más claro."

N.P.

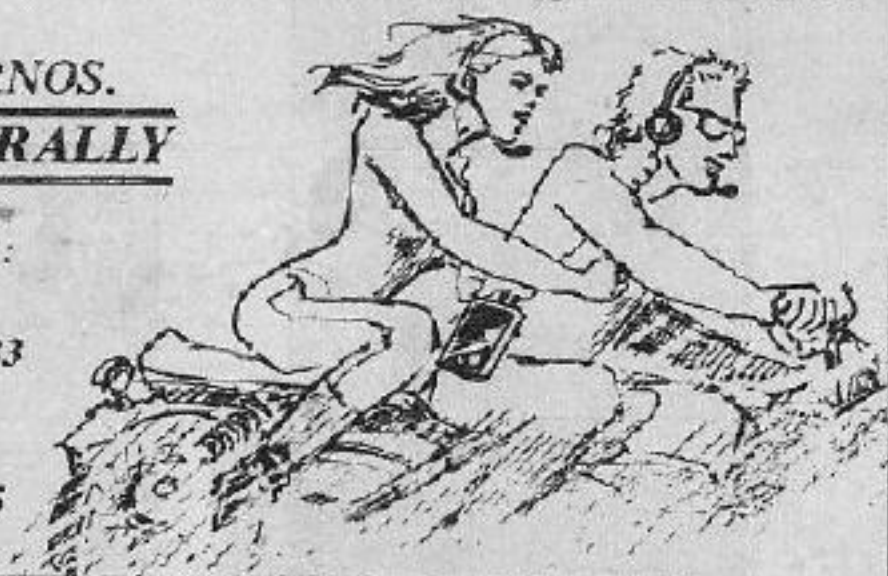
**ENTRE USTED
Y SU ACOMPAÑANTE,
SOLAMENTE:**

MINI KARAOKE



NOVEDOSO SISTEMA DE COMUNICACION QUE ELIMINA TOTALMENTE LOS RUIDOS EXTERNOS. ESPECIAL PARA RALLY

UNICO DISTRIBUIDOR:
SOLINTER S.A.
Avda. PUEYRREDON 583
(1032). BUENOS AIRES
(Pleno ONCE).
TEL. 961-2191; 962-7915



La onda nueva de los motociclistas

motos-velocidad

EN BRASIL, GARDNER AL TOPE

En el trazado brasileño de Goiania, de 3.859 metros, se llevó a cabo la decimocuarta y anteuúltima fecha del Campeonato Mundial de Motociclismo.

En la división de 500 cm³ la victoria fue para Wayne Gardner (Honda), quien hizo el mejor tiempo en pruebas de clasificación y dominó a lo largo de 32 vueltas, conquistando de esa manera su séptima victoria en lo que va de la temporada, y el título de Campeón 1987. Donde sí hubo lucha, fue en torno al segundo puesto, entre Eddie Lawson y Randy Mamola, los otros dos aspirantes a la corona. La clasificación final fue: Wayne Gardner (Honda), 47m39s57 (155.495 km/h); Eddie Lawson (Yamaha), 47m44s76; Randy Mamola (Yamaha), 47m52s18; Didier de Radigues (Cajiva), 48m03s99; Christian Barrón (Yamaha), 48m05s16. El campeonato muestra así como líder a Gardner con 168 puntos, seguido de Mamola 146; Lawson, 143 y Haslam, 71 puntos.

En la clase de 250 cm³ de cilindrada, la victoria correspondió a Dominique Sarron (Honda), que también dominó de punta a punta, mientras que Anton Mang (Honda), el Campeón arribó séptimo. Los cinco primeros puestos fueron Dominique Sarron, Alfonso Pons (Honda), Carlos Cardus (Honda), Reinhold Roth (Honda), Carlos Lavado (Yamaha). El campeonato lo encabezan Mang, 135 puntos; Roth, 103; Pons, 93 y Sarron, 85 puntos. La instancia final de ambos torneos tendrá lugar el próximo domingo en Buenos Aires.

rally mundial

ERIKSSON, GANADOR EN COSTA DE MARFIL

El Rally de Costa de Marfil, finalizado el pasado sábado, significó la primera victoria de Kenneth Eriksson en el Campeonato Mundial, en una competencia en la que sólo 11 de las 43 tripulaciones que iniciaron la prueba, pudieron finalizarla. La razón de tantas deserciones fueron las torrenciales lluvias que dejaron el camino por donde transitó la prueba, en pésimo estado. Eriksson dominó desde el comienzo, aumentando paulatinamente su ventaja sobre Shekhar Mehta (segundo tras la deserción del Toyota de Waldegaard), quien vivió momentos de zozobra, casi sobre el final, cuando apareció un inconveniente en la caja de velocidad de su Nissan que finalmente fue solucionado. La nota trágica estuvo presente al precipitarse una avioneta con personal de Toyota, muriendo Henry Liddon, uno de sus Directores Deportivos, y otrora famoso navegante.

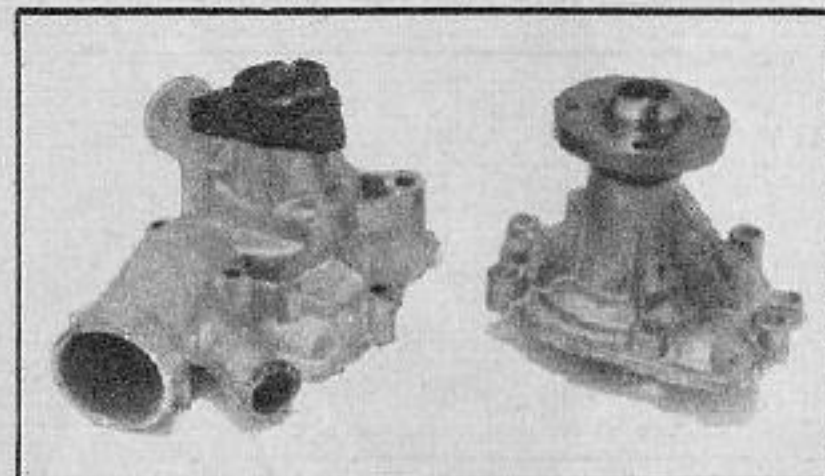
La clasificación quedó integrada con Eriksson (Volkswagen Golf GTI); Mehta (Nissan) y Erwin Weber (Volkswagen Golf GTI) en los primeros puestos, y el Campeonato quedó con Alen y Kankkunen al frente con 80 puntos; Biasion, 74; y Eriksson, 68.

NUEVA

**BOMBAS DE AGUA
PARA AUTOMOTOR**



CARBALUNA



**NUEVAS Y REPARADAS
NACIONALES E IMPORTADAS**

**Repuestos legítimos
HELIODINO**

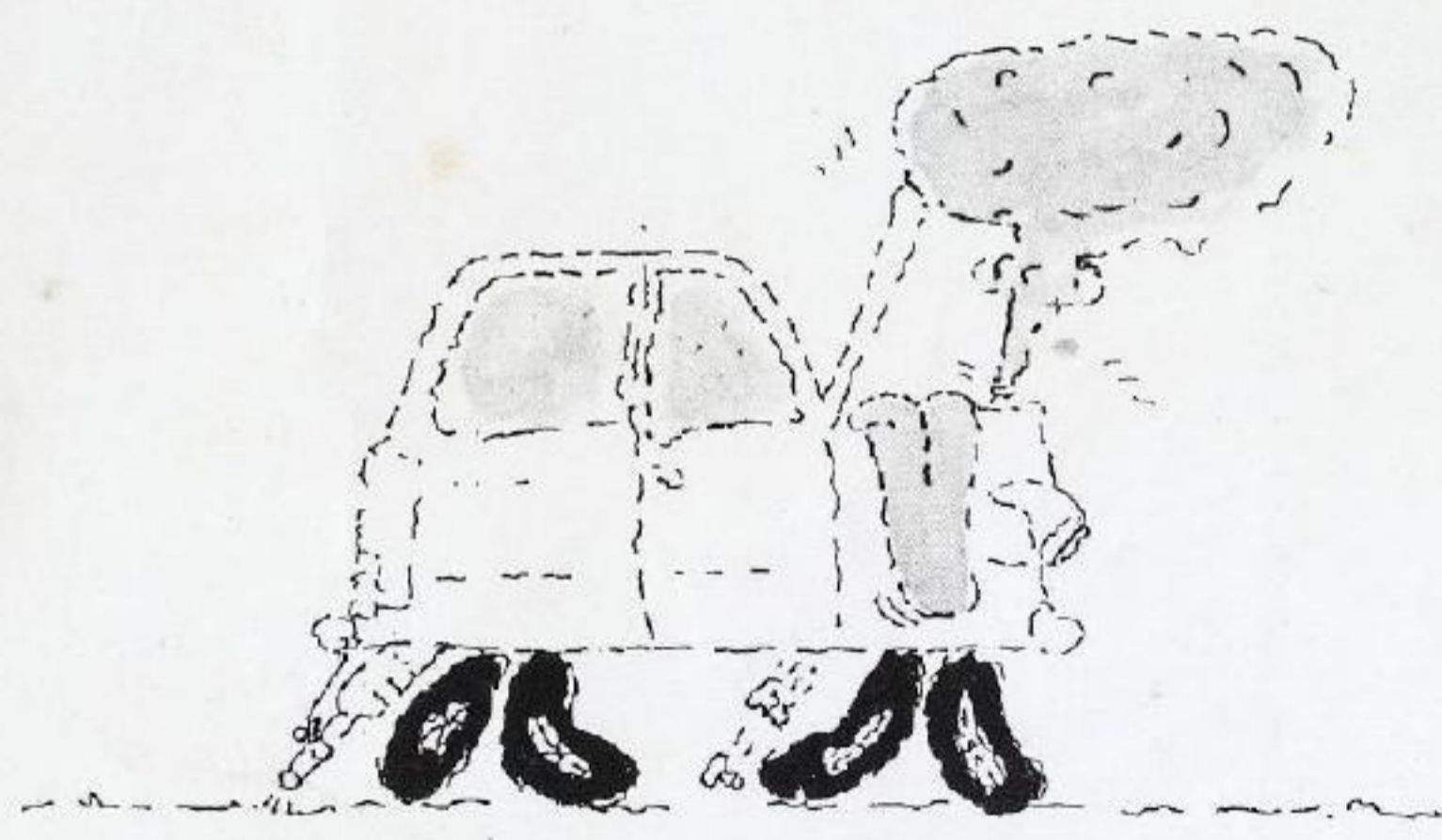
**ENVIOS A
TODO EL PAIS**

COMPETICION



CARBALUNA S.R.L.

Av. Alvarez Thomas 2658 Capital Tel. 51-7534



A LA HORA DE RECTIFICAR, SIGA CON FEDERAL-MOGUL

SU RECTIFICADOR AMIGO SABE...

sabe y conoce la calidad de los productos **FEDERAL-MOGUL** principal fabricante de **cojinetes** y único proveedor nacional de **cojinetes para motor de equipo original**. Su Rectificador Amigo sabe también que en **pistones, conjuntos armados, válvulas y aros de pistón "HASTING"** debe utilizar **FEDERAL-MOGUL** a la hora de rectificar.

SU RECTIFICADOR AMIGO PUEDE

Confíe en él; cuenta con la tecnología adecuada y la calidad **FEDERAL-MOGUL**. Rectifica con herramientas de precisión, auxiliado por personal capacitado y con asistencia de **FEDERAL-MOGUL** y su Departamento Técnico. Por ello aseguramos: **SU RECTIFICADOR AMIGO SABE Y PUEDE.**



**PARA SENTIR NUEVAMENTE
UN CERO KM RECTIFIQUE
Y EXIJA REPUESTOS FEDERAL-MOGUL**



**COJINETES - PISTONES - CONJUNTOS
VALVULAS - AROS**