ESPECIAL

CORSA

Nº 1102 del 19 al 25 de agosto de 1987 - Argentina: ₳ 4,20 - Paraguay: 1.350

LO MEJOR DEL RALLY

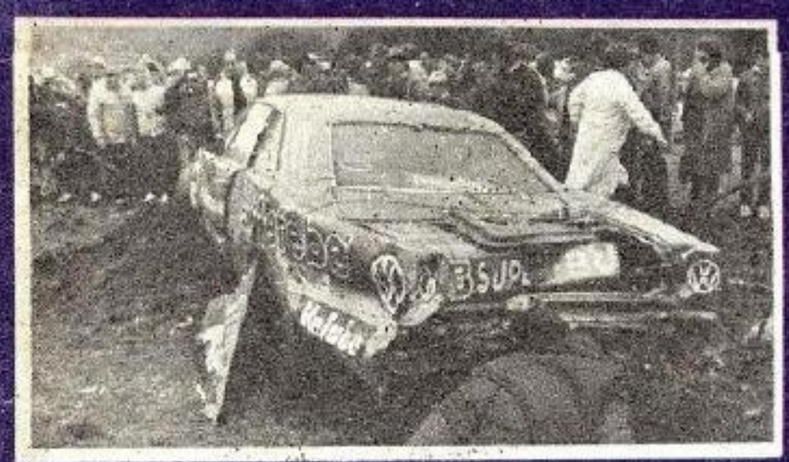
LAS FOTOS • LOS PERSONAJES • LAS NOTAS • EL COLOR

LA OPINION • ESCRIBE RECALDE •

INFORME EXCLUSIVO

LARRAURI Y ROSSO A LA F.1

EL INCREIBLE G.P. DE AUSTRIA



T.C. en San Luis

POR QUE EL DESASTRE

Las revistas de Mauro

EN POTRERO DE LOS FUNES prevaleció la insensatez

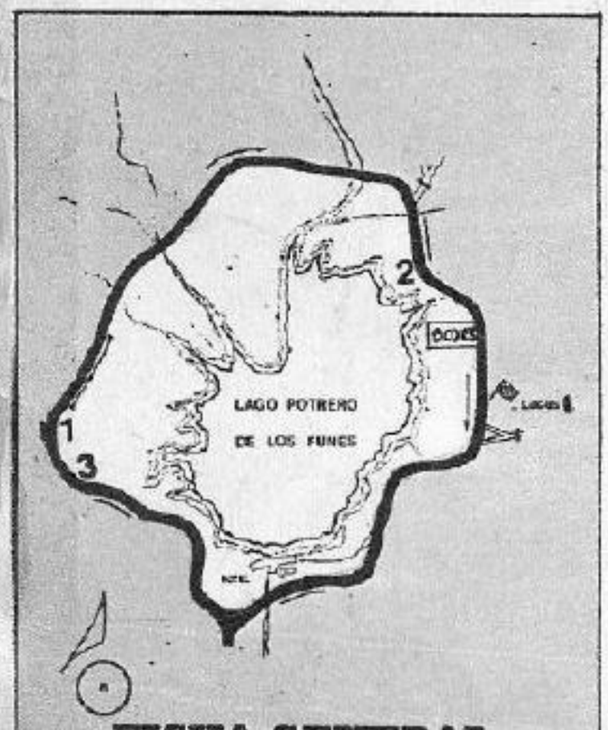
ALTA PRESION, MUCH Y UNA TRAGEDIA

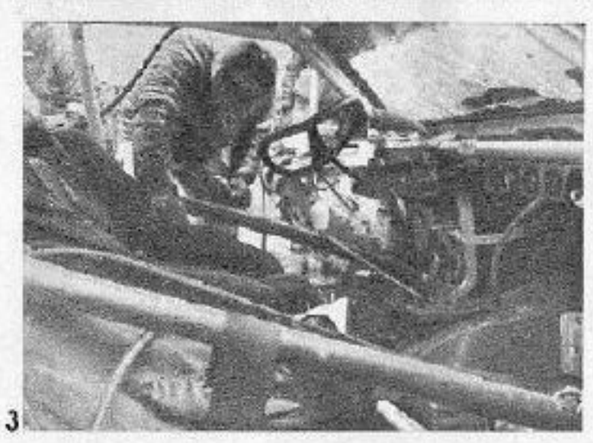
1) Así quedó el auto de Rubén Roux sobre el que se arroja, precautoriamente, agua. Por fortuna no hubo fuego en ninguno de los autos siniestrados. 2) La gota que colmó el vaso: el vuelco de Colabello, quien fue el más afectado físicamente. 3) Volante torcido y considerables daños en ese auto, que muestra la butaca del piloto retorcida. 4) Mientras el Ford de Oyhanart es remolcado rumbo a boxes, el Comisario Deportivo, Carlos Hidalgo, aparece en primer plano. 5) La víctima fatal es trasladada en una camilla y a la derecha se ve parte del auto de De Benedictis. En el plano del circuito, las zonas donde ocurrieron los accidentes. 1) J. Roux y A. Martínez; 2) De Benedictis-Oyhanart; 3) Colabello.

2

Fatalidad?... No. Rotundamente no. La verdadera razón de todo lo sucedido en el trazado puntano de Potrero de los Funes, adonde el Turismo Carretera concurrió para concretar la décima competencia de la temporada 1987 tiene otras raíces, que iremos desarrollando en forma cronológica.

En primer lugar, el punto más discordante es si este circuito resulta apto para que hoy evolucionen los T C. En





3

4

5

FICHA GENERAL

Fecha: 16 de agosto de 1987
Denominación de la Prueba: Premio "Rosendo Hernández".
Lugar: Potrero de los Funes.
Ubicación: a 12 kilómetros de la ciudad de San Luis.
Autoridades: Director de la Prueba, Luis Alberto Adorno; Comisario Deportivo, Ingeniero Carlos Hidalgo; Comisario Técnico, Carlos Marchese.
Condiciones climáticas: Muy frío.
Participantes: 52. 24 en la primera serie y 28 en la segunda.
Público: Alrededor de 15.000 personas.
Infraestructura del escenario: Regular.
Organización: Regular.
Espectáculo: Regular.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

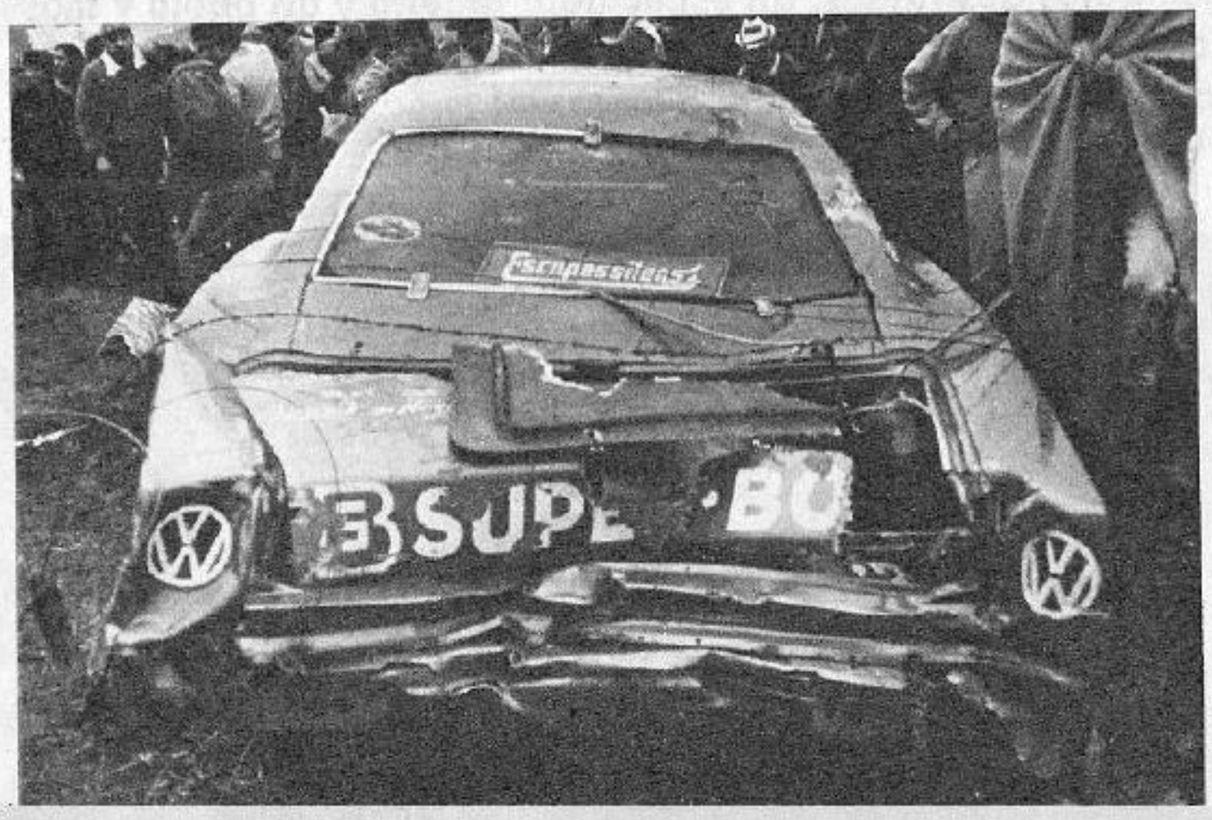
Por Oscar Izzo Fotos: Enrique Blanco y Enrique Perrupato

OS ERRORES

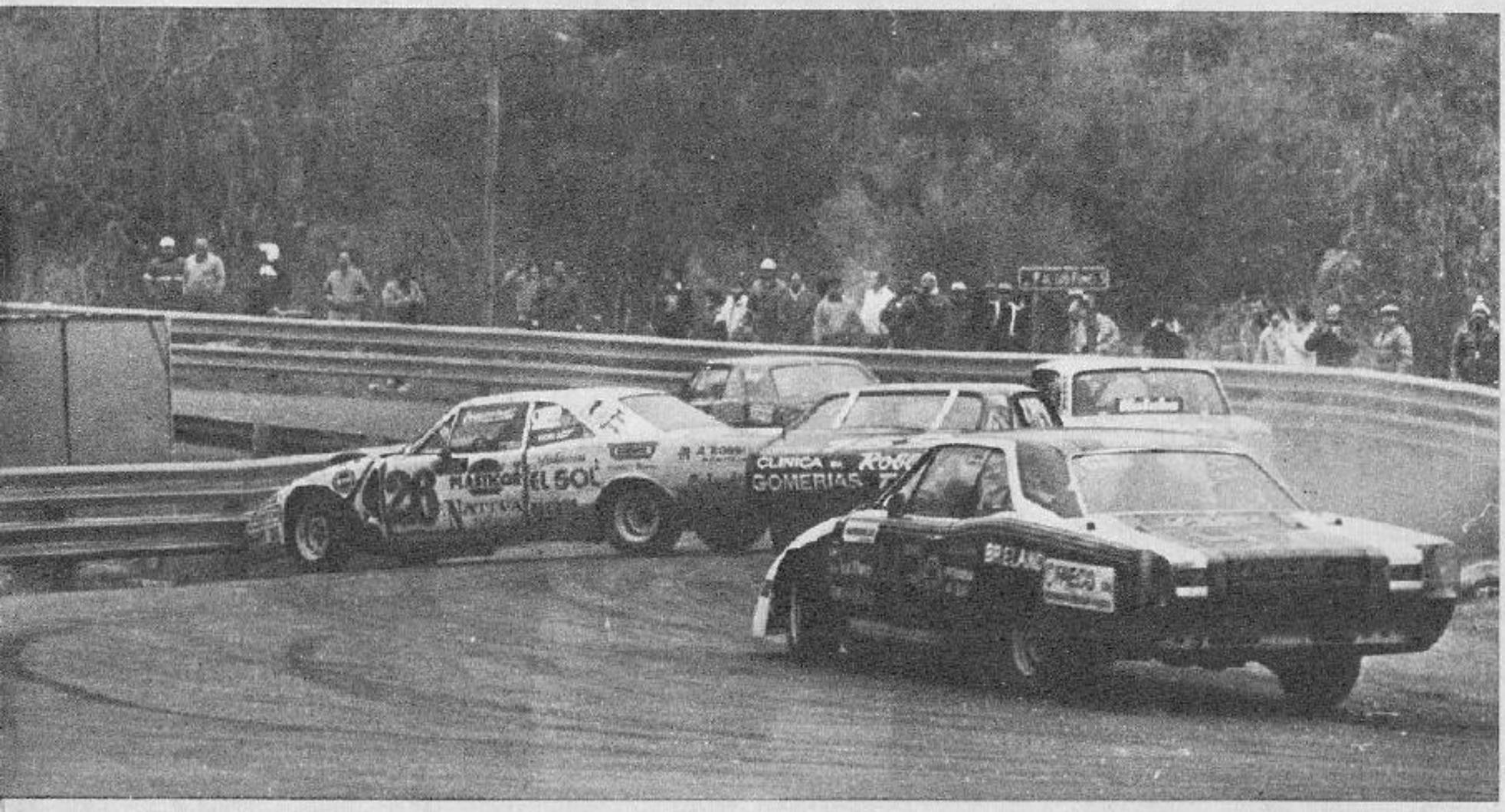
Falta de respeto de los pilotos hacia el circuito, decisiones que en la provincia de Buenos Aires se hubieran tomado más rápido –producto de una presión existente pero negada–, y el agregado del público mal ubicado en algunos sectores, determinaron que lo que se programó como fiesta terminara en drama. Cinco autos destruidos, un espectador muerto y un piloto y más espectadores heridos son un saldo más que lamentable. Los conformistas sostendrán que en este circuito el T.C. no se puede correr; el tema no pasa por allí...

6

7



9



11

12

ese sentido, las opiniones aparecen divididas acerca de estos voluminosos autos, aunque por nuestra parte, pensamos que **no hay inconvenientes básicos para ello.** La categoría puede encajar perfectamente en Potrero de los Funes, pero **sujeta a una serie de condiciones** que —lamentablemente— no se dieron en esta ocasión, aunque queremos dejar en claro que no nos guía el mero afán de buscar culpables porque sí, sino que pretendemos llegar al fondo con la finalidad de que no vuelvan a cometerse los mismos errores.

CONSIDERACIONES

Que Potrero de los Funes es un circuito difícil no significa ninguna novedad. Es uno de esos trazados a los que el T.C. volvió, saliendo del denominador común de los de la provincia de Buenos Aires. Exigente al máximo, tanto para los pilotos como para máquinas, se debe accionar en él con extrema prudencia, diríase que con sumo respeto. Y aquí aparece una de las causas: **muchos pilotos subestimaron al circuito** y sus características —acaso sobrestimándose a sí mismos—, con **una falta de respeto total** que, si bien no fue la causa absoluta de los sucesos desgraciados que se vivieron, lleva una porción importante de culpabilidad. Casi nadie respetó a nadie, en una muestra absurda de querer prevalecer en el momento menos indicado y de una manera que roza con lo demencial. Y aquí cabe la pregunta: ¿por qué se quiere ganar un puesto cuando la posibilidad de salir airoso es mínima?...

Pero no se crea que solamente los pilotos se llevan la responsabilidad por lo acaecido, ya que **la actitud asumida por los dirigentes no fue acertada,** y debe ser incluida dentro de estas consideraciones. En primer lugar, no hubo un **criterio definido** en cuanto a la **diagramación** para esta competencia, tomando en cuenta que era en un trazado complicado, pleno en dificultades y además **desconocido** para la gran mayoría de los pilotos, exceptuando a **Jorge Martínez Boero, Carlos Garro** y **"Cocho" López.** Lo ideal sería haber destinado **un lapso mucho más amplio** no solo **para la adaptación** del piloto, sino también

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA CARRERA EN SINTESIS

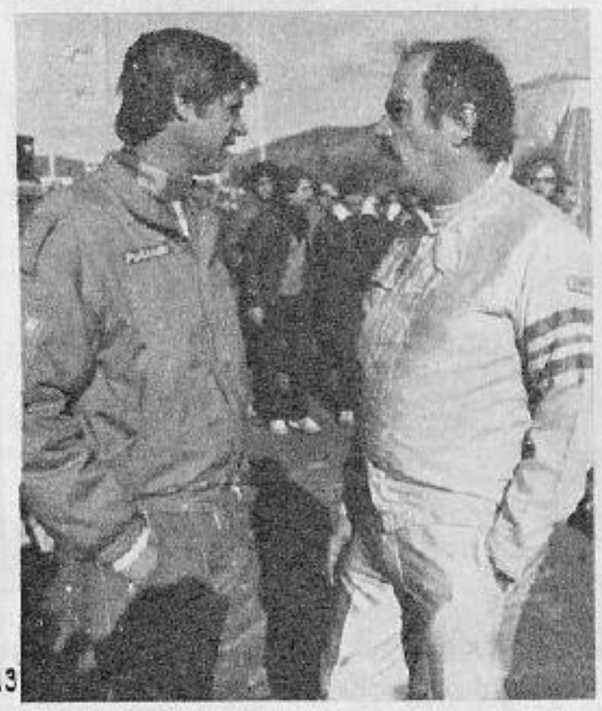
Primera serie: A lo largo de las seis vueltas, los tres primeros puestos fueron ocupados por Castellano, Morresi y Satriano. En la primera ronda los seguían Fernandino, Marcos, A. Aventín, Polinori, Malisia y Giustozzi. En la segunda pasada, Fernandino desplazó a Marcos del cuarto lugar, y Polinori ascendió al quinto puesto. Paralelamente, "Cocho" López se ponía décimo tras largar en la última fila. A mitad de la serie, "Cocho" (que había hecho el mejor tiempo en los entrenamientos) superaba a Polinori y se colocaba séptimo. En la cuarta vuelta subía un lugar más y se situaba detrás del Ford de Marcos, y tras ellos, A. Aventín, Polinori, Malisia y Giustozzi. En el giro final "Cocho" volvió a ascender un puesto, con lo que la serie culminó con la victoria de Castellano, seguido por Morresi, Satriano, Fernandino, López, Marcos, A. Aventín, Malisia, Ducret y Giustozzi.

Segunda serie: La primera vuelta mostró puntero a Oyhanart y posteriormente se ubicaron Angeletti, Mouras, De benedictis, O. Aventín, Nesprías, Brescia, Caparrós, Hernández y Romero, pero vino el accidente de Rubén Roux, que impactó –volcando luego– con el auto de Aurelio Martínez, detenido en un costado, y la serie se interrumpió, reanudándose al día siguiente (domingo), en que se dieron las cinco vueltas restantes, surgiendo la clasificación de la misma, de la suma de tiempos. En esta segunda sección, la punta fue para Mouras, seguido por Oyhanart, De Benedictis, Angeletti, O. Aventín, Nesprías, Brescia, Caparrós, Hernández, Romero y Luaces. Mouras siguió en la vanguardia en el tercer giro, pero ahora el segundo era De Benedictis, tercero Oyhanart y, tras ellos, Angeletti, O. Aventín, Caparrós, Nesprías, Brescia, Romero y Hernández, mientras que la cuarta vuelta mostró a Garro en el décimo lugar, y delante de él estaba Hernández. La quinta ronda trajo el trance del toque entre De Benedictis y Oyhanart, con saldo trágico para un espectador. A consecuencia de esas dos deserciones, el escolta de Mouras pasó a ser Angeletti, luego O. Aventín, Nesprías, Caparrós, Colabello, Garro y Giustozzi. Al final se impuso Mouras seguido de Angeletti, O. Aventín, Nesprías, Caparrós, Brescia, Hernández, Colabello y Luaces.

Final: En las dos vueltas computadas, Mouras fue líder, seguido por Castellano, Morresi, Satriano, Angeletti, Fernandino, O. Aventín, Nesprías, "Cocho" López y A. Aventín. A excepción del décimo lugar, que en la segunda pasada fue para Marcos, el resto, dentro de los diez primeros, no ofreció variantes. Luego la carrera fue detenida ante el vuelco del auto de Julio Colabello, aparentemente tocado por el Ford de René Ducret.

UN HECHO PREOCUPANTE

En el transcurso del programa "Carburando" se suscitó un episodio insólito mientras **Eduardo González Rouco** emitía su opinión con respecto a lo sucedido en Potrero de los Funes y se le colocaron auriculares a **Juan Carlos Deambrosi**, presidente de la ACTC. González Rouco comentó luego al respecto: **"Yo estaba opinando sobre la actitud a adoptar, diciendo que creía que había que reunirse para asumir los errores y mejorar para el futuro, y, sin que yo lo supiera aún, Hugo Daniel le colocó auriculares a Deambrosi. Sin llegar a intercambiar palabras, él se los sacó por estar en desacuerdo** con lo que yo estaba **diciendo... Después de terminar la transmisión**, me fui rápidamente del circuito, **pero por intermedio de los equipos internos que tenemos, hablé con Gil Bicella** (secretario de la ACTC) **porque me andaba buscando para cambiar algunas palabras, pero no quedamos en nada..."** Estando aún "en el aire", González Rouco había respondido a la expeditiva actitud de Deambrosi, comentando: **"Es evidente que hay dirigentes muy mal acostumbrados"**...



6) De Benedictis delante de Oyhanart y Angeletti. Así estaban cuando sobrevino el accidente entre los dos primeros, que costó una vida. 7) Otro ángulo para el Ford de Oyhanart mientras es remolcado. 8) Parte trasera del Dodge de Juan de Benedictis. El puente trasero de ese auto fue sellado, debiendo "Johnny" enviarlo a Buenos Aires para que la Comisión Técnica de la ACTC lo examine. 9) Eduardo Marcos se llegó hasta donde Oyhanart descansaba luego de ser asistido. Algunos golpes fueron lo sufrido por el "vasco". 10) Satriano, Angeletti, Fernandino, O. Aventín, Nesprías, "Cocho" López, de buen desempeño, y A. Aventín asomando su Dodge. 11) Romero pega contra el guard-rail, mientras pasan Banfi y Eduardo Finocchio. 12) "Cocho" adelante de Marcos, Caparrós y el "debutante" Garro. 13) Oscar Castellan dialogando con Jorge Martínez Boero cuando los problemas en el circuito se habían producido por segunda vez.

En el aceite,
en la nafta,
en el gasoil y
en el radiador...

BARDAHL

...y no hay
más que
agregar!

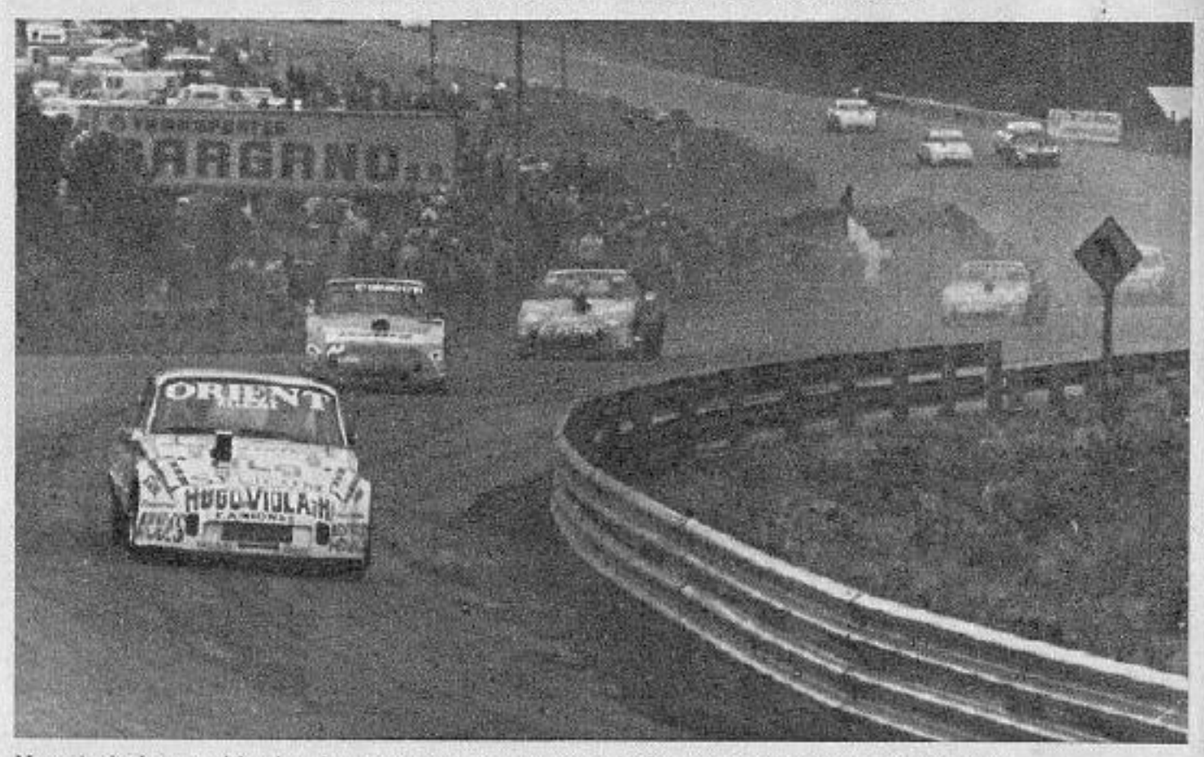
Su auto lo necesita como Ud. necesita su auto.

14

15

15) Contra la montaña y con las ruedas hacia arriba. Así quedó el Chevrolet de Rubén Roux. 14) Otra vista del mismo auto, del que sus ocupantes salieron ilesos. 16) Más que agua sobre el coche de Roux, tras el lopelazo contra el de A. Martínez que había parado por rotura del radiador. 17) Otra vista del auto de Colabello, mudo testigo que sirvió para clausurar una jornada que debió tener epílogo mucho antes. 18) Así terminó la actividad del sábado. Se reanudó el domingo con un saldo que debe servir como alerta. Vemos al Dodge de A. Martínez inutilizado; luego seguirían ese camino cuatro unidades más.

RETRASOS Y ABANDONOS



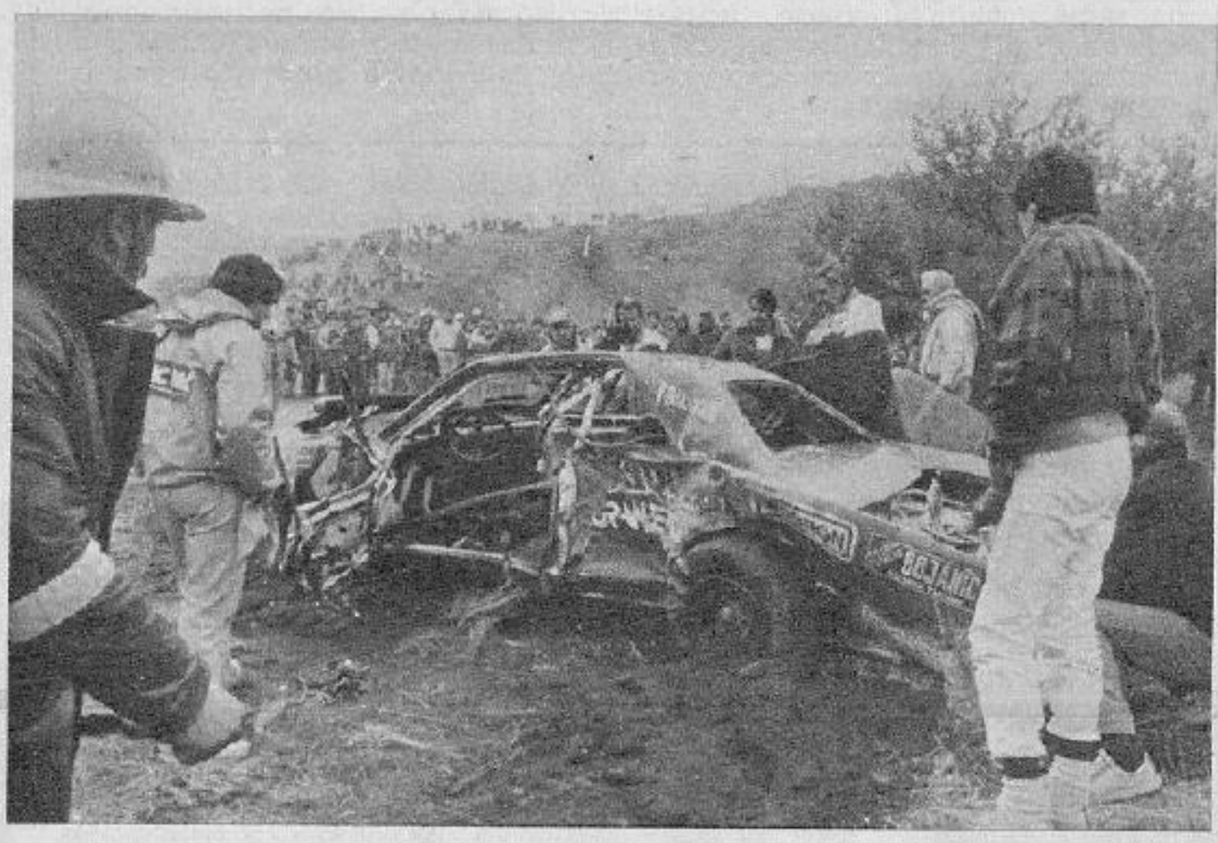
No solo hubo accidentes. Lo poco de carrera que hubo fue deportivamente bueno.

Doumic: siguió de largo; **Polinori**: siguió de largo y pegó en un talud de tierra; **Becco**: motor; **Costa**: se fue afuera; **Degiovanini**: se fue afuera; **Morresi**: se quedó en la largada de la serie; **A. Martínez**: radiador roto; **R. Roux**: pegó contra el auto estacionado de Martínez y volcó; **G. Rodríguez**: vuelco en la vuelta previa; **Ciccia**: distribución; **Appella**: rompió platillo de válvulas; **Vanrell**: motor; **Marincovich**: rompió motor probando; **Colabello**: vuelco; **Oyhanart**: vuelco; **De Benedictis**: toque con Oyhanart.

EN POCAS PALABRAS

Ing. Rafael Sierra: "¿Qué hago aquí?... Todos me preguntan lo mismo, pero se olvidan de que mi comienzo fue junto al T.C.". **"Cocho" López**: "En la serie, Marcos me llevó a la rastra". **Miguel Gramaglia**: "Vine a ver la carrera y también a hacer la hoja de ruta para el Rally de San Luis". **Oscar Castellano**: "La diferencia está en los retomes...". **Carlos Garro**: "Pienso seguir en la categoría". **Relator puntano**: "Los autos pasan tan rápido que no se les puede distinguir el número...". **Oscar Angeletti**: "Me pegaron de todos lados". **Juan de Benedictis**: "En la serie me quedé expectante porque vi que Mouras y Angeletti no se daban tregua". **Jorge Oyhanart**: "Poniendo más guard rails, acá se puede correr perfectamente". **Eduardo Pereyra**: "Esto pudo haber ocurrido en cualquier circuito.

Además, se debe resaltar la colaboración recibida del Automóvil Club San Luis".



17

18

para la puesta a punto correcta del auto. Además, si se decidió largar como en autódromos, **¿por qué no se empleó para todo el mismo criterio, efectuando una prueba de clasificación?**... ya que de esa manera las posiciones para el orden de largada se acercarían a la realidad en cuanto a potencial y bagaje conductivo, pues al largar por ranking se cayó en el error de que pilotos sin antecedentes en la categoría, como "Cocho" López y Carlos Garro, tuvieran que largar de atrás, con los consiguientes riesgos para sus auténticas chances y con la posibilidad latente de un toque ante la notoria diferencia de velocidad, en contra de unos cuantos mejor "rankeados".

¿POR QUE NO SE PARO ANTES?

El alerta de toda esta cadena de sucesos para nada felices fue dado el sábado, durante la disputa de la primera vuelta de la segunda serie, cuando el Dodge de **Aurelio Martínez** debió detenerse a un costado del camino, ante inconvenientes mecánicos, siendo embestido por el Chevrolet de **Rubén Roux** (otro "damnificado" por el sistema de largar por ranking), que posteriormente sufrió una serie de tumbos que prácticamente desintegraron la máquina. Por lo avanzado de la hora, se decidió que el domingo se completara la serie con la disputa de las cinco vueltas restantes, cuyo tiempo se sumaría al de la vuelta dada el día anterior. De ese accidente, el más perjudicado fue **Angel Borrelli** (acompañante de Roux) aunque con lesiones de poca importancia.

Pero el verdadero drama sobrevino el domingo durante la disputa de lo que faltaba de la segunda serie, cuando en el transcurso de la quinta ronda **Juan de Benedictis y Jorge Oyhanart** —que venían trenzándose en maniobras "non sanctas"— se embistieron al perder velocidad el primero. El "Vasco" pretendió superarlo justo en el momento en que "Johnny" se tiraba al mismo costado... La colisión fue inevitable, saliendo el verde Dodge disparado hacia la izquierda, arrollando a quienes —**pésimamente ubicados**— se encontraban allí. El saldo fue de un muerto (**Osvaldo Italo Gallerino**), oriundo de Tunuyán, Mendoza) mientras que sus hijos **Jaime y María Soledad** recibie-

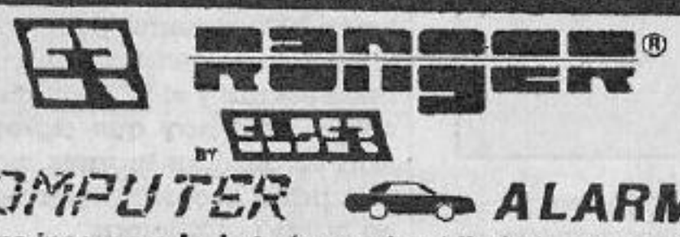
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

ALARMA PARA COCHES
IMPORTADAS DE ITALIA

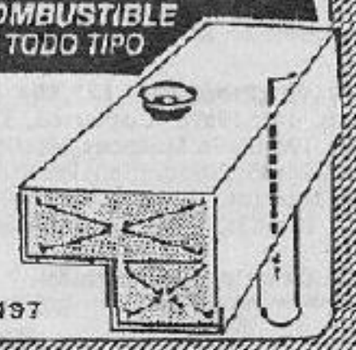


COMPUTER ALARM

☆ Sirena incorporada, batería propia y blindada a prueba de agua, llave de seguridad. ☆ Contrôl 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.: 766-8179/8399 O (1607) O Villa Adelina (Alt. 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

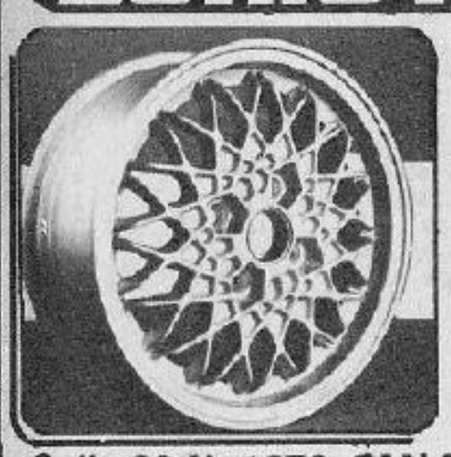
ALBERTO J. DAPORTA
* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- PARA AUTOMOVILES STANDART Y DE COMPETICION •

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally
* TC Bonaerense * Stock Car
* NACIONALES e IMPORTADOS *

Avda. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939

Estilo Ruedas



- LA LINEA LIDER EN RUEDAS DEPORTIVAS PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION Y STANDARD
- Conjunto Completo de Accesorios para alinear autos de carrera.

FABRICACION Y VENTAS:
Estilo Ruedas SRL

Calle 39 Nº 1673. SAN MARTIN. TEL. 755-3859

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos
- Balancines a Rodillo. CHEVY y DODGE. ISKY.
- Varillas levanta válvulas. ISKY.
- Platillos para válvulas Titanio Hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- 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 biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VIET. Varios colores.

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 · 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 TUERCA.

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR

BRANDSEN 1123.
TEL. 744-2583
Frente a Estación
SAN FERNANDO (1646)

TAPAS DE CILINDRO
H.P.

- Especialidad en T.C. • Tapa de cilindro para competición
- Múltiples y Potenciación •
- Tapas tlujeadas
- Se colocan guías de bronce
- Envíos al interior

SIMBRON 1833
(Alt. Kennedy al 600)
SAN JUSTO. TEL. 650-8486

Ruedas Deportivas

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

Adquiéralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

H.R. Producciones S.R.L. ☆ Avda. Corrientes 3782 4º B (1194) CAPITAL - Tel.: 86-7734 ☆

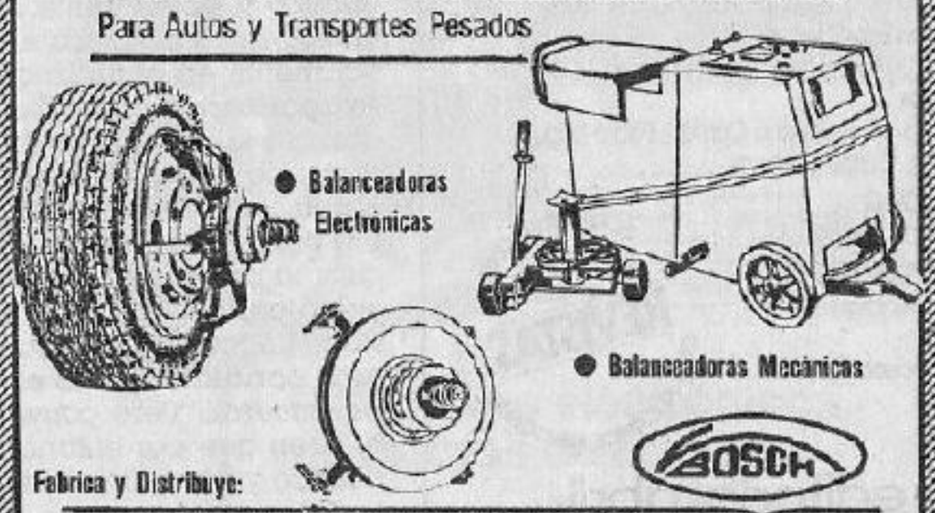
DATSUN·NISSAN
INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

RECIEN LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.
CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

BALANCEADORAS PARA RUEDAS "V. BOSCH"

Para Autos y Transportes Pesados



- Balanceadoras Electrónicas
- Balanceadoras Mecánicas

Fabrica y Distribuye:

ESTABLECIMIENTO INDUSTRIAL de PRECISION V. BOSCH S.A.
SAN JUAN 1750. ROSARIO. Tel. 65178

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

FIAT
«SAN PEDRITO»

JORGE ETCHART
☆ ACCESORIOS ☆
☆ REPUESTOS
TARJETAS DE CREDITO
SAN PEDRITO 483.
BUENOS AIRES. TEL. 611-8363

Kunz

INDUSTRIA ARGENTINA

PERNOS DE PISTON PARA COMPETICION

NUEVA ESCOCIA 2724 LUIS GUILLON. TEL. 290-0518

CORSA

Año XXI Nº 1102
Del 19 al 25 de agosto de 1987
Suipacha 564, 5º piso - (1008) Capital Federal
Télex: 9229 ABRIL-AR.
Tel. 331-0112/ 0253/ 0894/ 1164/ 1204/ 1353/ 1459/ 1627/ 1860/ 2114/ 8557/ 9280/ 9291/ 3807/ 3868/ 4149/ 4227/ 9367/ 2771/ 4402/ 5936/ 9609/ 9675/ 9890/ 9970/ 0193/ 1187/ 9140

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovanetti, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen, Miguel Calazo, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos, Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Cademartori (EE.UU.), Nestor Palmetti (Europa)
SERVICIOS EDITORIALES
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Firo
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calasciane, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Blanco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.
Fotógrafos
Cristian Frölich, Guillermo Cantón, Pablo Miguel Alganaraz, Carlos Campos
LABORATORIO
Jefe: Omar García
SERVICIOS EXTERIORES
Jefa: Martú Olguín
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

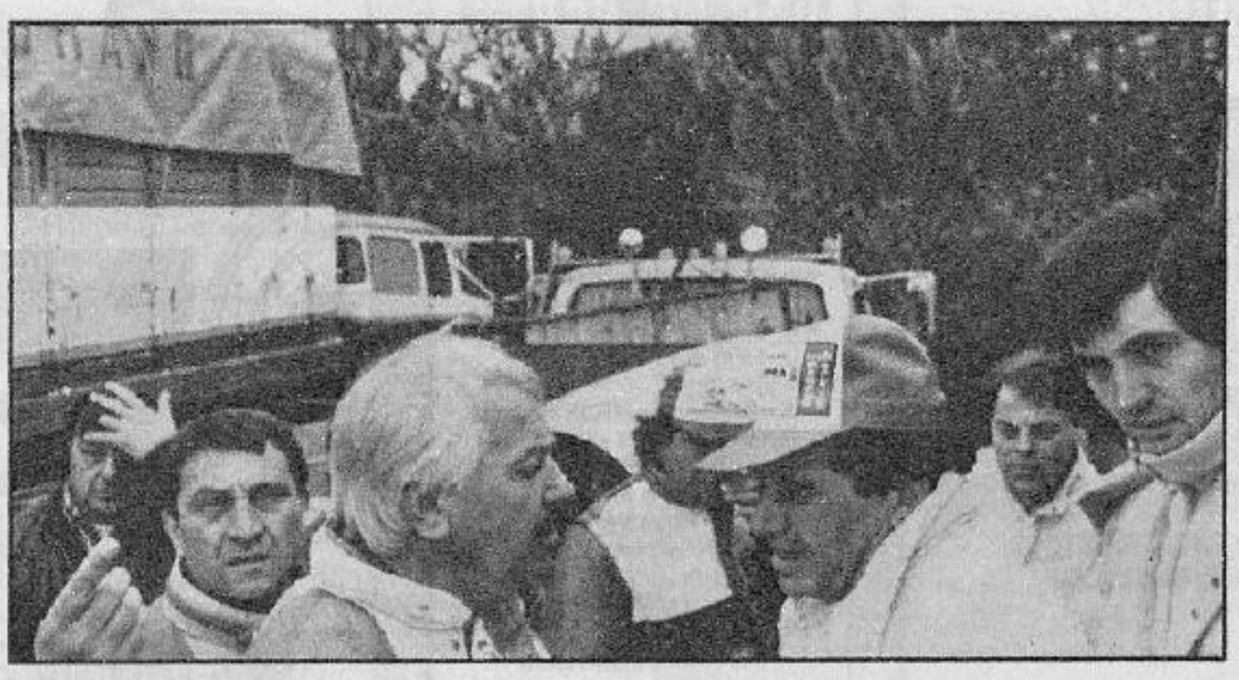
editorial abril S.A.

GERENTE GENERAL
Julio César Blanco
AREA EDITORIAL
Director Periodístico
Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte:
Carlos Muleiro
Directora de Coordinación:
Estela Herszberg
Jefe Promoción:
Héctor S. Bustos

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Danilo Philpotts
Promotoras: Laura Benvenuto, Hermes Bosso
Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio
Medios: Rubén Concetti

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



Juan Carlos Deambrosi dialogando con Oscar Spinello. A la izquierda aparecen Hugo Mazzacane y Pedro Suárez, y en el otro extremo, Néstor Apella y Angel Banfi. Hubo momentos de tensión en una jornada plena de desaciertos.

ron heridas que al cierre de esta edición se diagnosticaron como muy delicadas. En cuanto a Jorge Oyhanart, recibió algunas heridas en la nariz, y responsabilizó del accidente a De Benedictis, mientras que éste acusó –en principio– rotura de pulier, aunque posteriormente, de común acuerdo entre el piloto y la Comisión Técnica, se selló el puente trasero y, una vez que sea desarmado en Necochea, se enviará a Buenos Aires para que puedan establecer las causas fehacientes.

Pensamos que aquí **la carrera debió pararse definitivamente...** Pero entonces, en el momento de tomar la decisión que la lógica y el sentido común aparentes indicaban, afloraron otros intereses. Por un lado, la gobernación había hecho un importante aporte económico y obviamente quería sacarle un mayor redito posible, pensando básicamente en el turismo; y por el otro, estaban la televisión y sus exigencias, y aunque allegados a ATC hayan comentado que con la programación no había problemas, ya que incluso se había previsto la proyección de una película, la presencia de las cámaras tuvo cierto peso en el momento de la decisión. Reconocemos que **decidir en esas condiciones no es cosa simple**. De acuerdo. Pero convengamos también en que por entonces alguien del público ya había muerto...

Y se siguió –equivocadamente– adelante con la programación que debió cortarse ahí mismo. Y como bien dice el refrán: "no hay dos sin tres...". Mientras los autos transitaban apenas tres giros de la final, llegó la gota de agua que desbordó el vaso, con el vuelco del Dodge de Julio **Colabello**, aparentemente tras un toque –al decir de muchos– de René Ducret, y del que el piloto de Monte Grande llevó la peor parte, con diez costillas rotas y una lesión en el brazo, mientras que su acompañante **Domingo Didio** acusaba problemas cervicales.

Era poco menos de la una de la tarde cuando, tardíamente, **Carlos Hidalgo**, debutante como Comisario Deportivo, determinó la clausura definitiva. Recordamos entonces que en la provincia de Buenos Aires, "hábitat" natural del Turismo Carretera y donde CECA (presidida por el mismo Hidalgo) manda, muchas veces –atinadamente– se demoró una largada o se llegó a la suspensión. Lamentablemente, esa coherencia no tuvo cabida en San Luis.

Es para reflexionar... y ampliarlo en nuestra próxima edición...

¿EL TC 2000 EN EL POTRERO?

Con motivo de la prueba de TC, también se hicieron presentes por parte del ACA los señores **Rafael Sierra, Eduardo Scao y Raúl Escolar**, quienes estuvieron observando el estado del escenario para una posible presentación del **Turismo Competición 2000** en tierras puntanas. Al respecto, Escolar comentó: **"El circuito está en buen estado y el TC 2000 puede venir a correr; sólo hay que agregar guardrails en algunos lugares, para tener la seguridad necesaria, pero en principio no habría problemas".**

CLASIFICACION

"Premio Rosendo Hernández" - Circuito Potrero de los Funes de 6.206 metros de extensión - Dos series a seis vueltas c/u y final a 25 vueltas - Recorrido total: 12,412 km - 16/8/87.

PRIMERA SERIE

Castellano, 17m01s210/1000 (Promedio: 131,265 km/h) 6 v.; Morresi, 17m01s289; Satriano, 17m06s430; Fernandino, 17m30s394; López, 17m30s605; Marcos, 17m35s210; A. Aventín, 17m35s667; Malisia, 17m40s930; Ducret, 17m44s674; Giustozzi, 17m49s894; Polinori, 17m54s289; Giardinalli, 17m55s325; Salgado, 18m02s075; Risatti, 18m10s203; O. Lynn, 18m17s417; Doumic, 18m17s773; Appella, 18m22s726; Spinello, 18m25s318; Carelli, 18m38s325; Luppi, 18m41s796; Becco, 18m42s332; Messineo, 18m49s697; Ciccia, 13m16s095 (4 v); S. Gómez, 20m21s121 (3 v).
Record de vuelta: Morresi en la 3ª vuelta con 2m39s22/100 a un promedio de 140.296 km/h.

SEGUNDA SERIE

Mouras, 18m22s94/100 (Promedio: 137,858 km/h) 6 v.; Angeletti, 18m25s30; O. Aventín, 18m38s98; Nesprias, 18m39s75; Caparrós, 18m43s26; Brescia, 18m52s00; L. Hernández, 18m52s71; Colabello, 19m00s96; Luances, 19m05s12; Banfi, 19m09s24; Garro, 19m20s83; Romero, 19m24s56; Sasso, 19m26s45; Pinocchio, 19m28s95; Costa, 19m55s28; Salerno, 19m57s86; A. Fernández, 20m00s44; Martínez Boero, 20m03s02; Pesenti, 20m08s89; Muñiz, 20m13s39; Saiz, 22m05s28; Oyhanart, 12m53s39 (4 v); De Benedictis, 12m56s56; Vanrell, 11m38s31 (3 v); Carullo, 4m27s14 (1 v).
No registraron paso: Ciccale y Degicanini.
Record de vuelta: Oyhanart en la 3ª vuelta en 2m38s62/100 a un promedio de 140,242 km/h.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	11	Roberto Mouras	Chevrolet	6m24s544/100	2
2º	3	Oscar Castellano	Dodge	6m25s350	2
3º	4	Osvaldo Morresi	Chevrolet	6m26s072	2
4º	6	Emilio Satriano	Chevrolet	6m27s105	2
5º	1	Oscar Angeletti	Dodge	6m27s822	2
6º	16	Esteban Fernandino	Ford	6m28s488	2
7º	8	Oscar Aventín	Ford	6m30s738	2
8º	14	Juan Carlos Nesprías	Dodge	6m31s111	2
9º	161	Osvaldo López	Dodge	6m31s605	2
10º	10	Antonio Marcos	Ford	6m32s649	2
11º	15	Edgardo Caparrós	Dodge	6m33s649	2
12º	170	Carlos Garro	Chevrolet	6m39s416	2
13º	24	Gustavo Brescia	Dodge	6m40s233	2
14º	169	Angel Banfi	Chevrolet	6m41s055	2
15º	45	Néstor Gardinalli	Ford	6m45s833	2
16º	36	Luis Hernández	Chevrolet	6m51s761	2
17º	98	René Ducret	Ford	6m62s544	2
18º	18	Julio Salgado	Dodge	6m63s144	2
19º	22	Marcelo Polinori	Chevrolet	6m63s855	2
20º	29	Osvaldo Sasso	Ford	6m53s888	2
21º	145	Gerard Risatti	Ford	7m01s049	2
22º	35	Carlos Giustozzi	Dodge	7m01s483	2
23º	43	Eduardo Pinocchio	Dodge	7m02s427	2
24º	38	Osvaldo Lynn	Chevrolet	7m03s144	2
25º	7	Pedro Doumic	Dodge	7m06s600	2
26º	86	Rubén Salerno	Dodge	7m07s149	2
27º	42	Néstor Appella	Ford	7m09s516	2
28º	46	José Malisia	Chevrolet	7m15s722	2
29º	32	Arturo Costa	Chevrolet	7m18s194	2
30º	72	Antonio Fernández	Dodge	7m20s172	2
31º	21	Oscar Spinello	Dodge	7m33s816	2
32º	17	Antonio Aventín	Dodge	3m50s638	1

Promedio del ganador: 116,167 km/h.
Record de vuelta: no fue suministrado.
Las series dieron puntaje normal, la final entregó el 50% del mismo.

CAMPEONATO
(disputadas diez competencias)

Oyhanart, 174 puntos; Castellano, 164,50; Satriano, 137; Mouras 110,50; De Benedictis, 88,50; Morresi, 86; Angeletti, 85,50; O. Aventín, 76; Brescia, 66,75; Fernandino, 62,50; Marcos, 60,50; Nesprías, 50,50; Urretavizcaya, 49; M. Calamante, 46; Caparrós, 45,25; Paolucci y A. Aventín, 41,50; J. Roux, 41; L. Hernández, 40; Doumic, 34; Marincovich y Romero, 26; Gandinalli, 24,25; Saiz, 23,50; Salgado, 23; Colabello, 22; R. Roux, 21,50; Giustozzi, 20,50; Malisia, 19; Pacchialat, 18; A. Martínez, 16,50; Pinocchio, 14,50; Sasso, 14; Alcuaz y C. Calamante, 13; Bustos, 11; Luppi y Polanco, 10,50; Spinello, 8; Altuna y Polinori, 7,50; Martínez Boero 6,50; López y Reymonte, 6; Salerno, 5,50; De Azave, C. Lynn, Occhionero y Appella, 5; Duarte, 4,50; Daray, Loloco y Ramos, 4; Alaux, Caparello, Mazzacane, Palma, Costa y A. Fernández, 3,50; Gardio y Ferlo 3; Fangio 2,50; Banfi, 2,25; Ducret, Aversi, M. González, Nani, Piccinini y Solmi, 2; Garro, 1,75; G. Risatti, Dopico y Porchetto, 1,50; Luaces, G. Rodríguez, Urquiza, Balda, Becco, Benito, Ciccia, Delconte, Firpo, Miraldi, C. García, Nathan y Pesenti, 1; O. Lynn, 0,50.
Próxima competencia: el 13 de setiembre, en Junín (Pcia. de Buenos Aires).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Adquiéralo en las mejores casas del ramo

En Cables para bujías... ¡Los Mejores!

LIDER EN COMPETENCIAS

FLEXI · CAMP

Team Competición

PIDALOS CON EL NUEVO CAPUCHON REFRIGERADO

DISTRIBUIDORA FRANCIA
AV. FRANCIA 1249
ROSARIO

REPUESTOS CRUZ
AVENIDA RIESTRA 1105
CAPITAL

ENCENDIDO BALIR
JOSE INDART 19
L. DEL MIRADOR

DISTRIBUIDORA GUSMAR
CUENCA 1756
CAPITAL

DISTRIBUIDORA
ENCENDIDO BARILOCHE S.A.
V. ALTE. O'CONNOR 780
S. CARLOS DE BARILOCHE

TODOENCENDIDO
AV. CENTENERA 2999
CAPITAL

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 Contado efect. con cheque ó giro 29.90

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

BENINI ESCAP

Fabricación y colocación de escapes especiales y deportivos

COMPETICION

Envíos al interior

Melo 4130 - Florida (1602) Tel.: 760-1173

MOTOR SUPER AFINADO CON...

ECOM

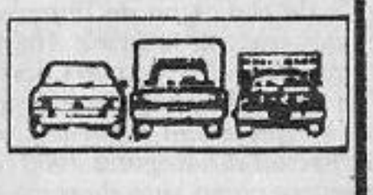
- Mayor Aceleración
- Arranque Inmediato
- Antirrobo Incorporado

PASO 946-48 R. MEJIA
TEL.: 653-3524 - C.P. 1704

1 AÑO DE GARANTIA

ALARMAS

Por Radar



- Detectores electrónicos de roturas de cristales
- Corte de combustibles automáticos

8 MODELOS DE SISTEMAS DIFERENTES

FEDERAL'S

SISTEMAS ELECTRONICOS DE PROTECCION Y CONTROL

FCA. EXP. Y VENTAS: H. IRIGOYEN 2068/72
(1646) S. FERNANDO - TEL. 745-2681

Distribuidor Zona Oeste

NEUMATICOS OESTE Rivadavia 14976 - Ramos Mejía - 654-6799

---

taller MARINO

Amortiguadores.- Suspensiones
Alineación de direcciones
Balanceador de ruedas
Frenos

Murillo 1267 Tel.: 855-5935

FABIAN

- Fábrica
- Reparación
- Nacionales
- Importados
- Escapes para competición

CASEROS 231
VTE. LOPEZ
795-3499/3599

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

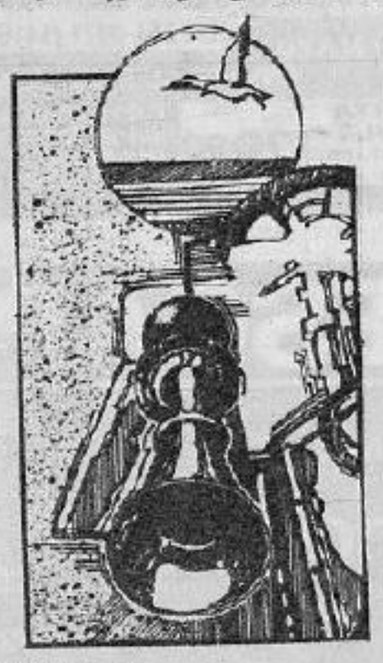
TEODORO BARTT S.R.L.

Fabricación de repuestos de Goma metal para suspensión y tren delantero

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

Blasco & Asociados Tel: 761-1589

Toquecitos de bocina



SIN NOVEDADES

Finalmente quedaron sin innovaciones dos temas importantes que estaban pendientes de definición en la CDA del ACA. La apelación del "Pata" Sánchez por la desclasificación de José Scioli de la carrera de San Jorge de Turismo, no prosperó y la clasificación final de la misma quedó confirmada. Lo mismo sucedió con la de los Nissan 300 ZX luego de la prueba corrida en Avellaneda, donde finalmente todo queda tal como terminaron en la pista y no se tomó ninguna medida con Hugo Olmi.

¿TURISMO EN EL POTRERO?

APAT está intentando ordenar todo lo necesario para que el Turismo se presente el 12 de octubre o el 22 de noviembre en el escenario de Potrero de Los Funes en San Luis. También se trabaja sobre un trazado callejero que estaría ubicado en Oberá (Misiones), mientras que quedó definitivamente postergado el proyecto de una nueva edición de las 24 horas de APAT, las que se podrían hacer el año próximo.

AKEL TRABAJA EN UN TRES LITROS

Carlos Akel está armando un Ford Falcon para Turismo Carretera. La unidad estará lista en los próximos meses. En ruta sería conducida por Francisco Navarro Ocampo, y en autódromos por Ernesto "Tito" Bessone.

SI A LAS PAREJAS, NO A OTRAS

En una reunión realizada el pasado miércoles entre Eduardo Bouvier, presidente de la APFA, y Alcides Raies, promotor del T.C.2000, se confirmó la participación de la FRA en la prueba de Las Parejas, en tanto que no irán a Pigüé, Resistencia y San Juan, si el T.C.2000 se presenta en esos autódromos.

LUGON SEGUIRA EN LA F-2

Con motor preparado por Oreste Berta y un chasis del modelo III, Héctor Rubén Lugón seguirá hasta fin de año en Fórmula Dos Nacional, en equipo con Raimundo Patat. Lugón corre en la Fórmula Entrecor desde 1981, y había hecho un paréntesis en su actividad, para retornar ahora con mayores posibilidades.

BUSCAN SIERRA

Son varios los que andan en esos trámites para competir en la nueva clase del Turismo en pista. Uno de ellos es José Migliore, y el otro es Eduardo Solmi, de Urquiza, cuya unidad podría ser para Sinelli o para Geretto. En Allen retornará el local Daniel Agostino y también lo hará Daniel Stambul.

SE VENDERIA UN FLASH

El Renault 18 con el cual "Flash" está corriendo en Turismo Clase 3 podría ser adquirido por Francisco Antonino, quien fuera Campeón en la categoría zonal Sport APAS. Las tratativas estaban bien encaminadas, aunque aún faltan cosas por arreglar.

BREARD Y APAT

La sanción que la Asociación Pilotos Automóviles de Turismo (APAT) le había aplicado a Eugenio Breard, expulsándolo de la misma, fue levantada en una asamblea realizada el martes 4 de agosto en la sede de la misma, con lo que las actuaciones judiciales que iba a iniciar el piloto del Alfa Romeo Nº 2, quedarán sin efecto.

EL VUELCO DE MARIO RIVA

El sábado 8 de agosto, Mario Riva fue a probar su Crespi al autódromo de San

REGATA 2000 AL TC: LA OPINION DE ABARTH

Estuvo en la Argentina asistiendo al equipo Lancia durante el Rally Mundial, y relativamente poca gente reparó en él; por lo menos, periodísticamente. Es el máximo responsable de los motores de los autos italianos para los rallies pero también del desarrollo de todo tipo de impulsores sobre los cuales trabaja la firma Abarth, una de las empresas del "Reparto Corse" del Grupo Fiat en Italia. CORSA dialogó entonces con él respecto del meneado tema de la participación del Regatta 2000 (a punto de presentarse como auto de serie en nuestro país) en Turismo Competición 2000. Como quienes han seguido el tema de cerca habrán podido observar, las versiones han sido de lo más variadas. Hasta llegó a decirse que la empresa peninsular había realizado ya una evaluación del motor y enviado un informe a Sevel Argentina, indicando la alternativa de obtener 240 HP-plus de potencia en ese motor.

Esta fue la base del enfoque de la nota con el ingeniero Claudio Lombardi.

–¿Conoce nuestro TC 2000, Ingeniero?

Sí. Vi la carrera de Rafaela por TV –la que ganó la coupé Fuego de Renault–, y me pareció una categoría competitiva e interesante.

–¿Cree que el nuevo Regatta 2000 que habrá de presentar Sevel en nuestro país podría adecuarse a la misma, dadas las características de ese motor?

–Sería un desafío interesante. Nosotros estamos dispuestos a elaborar un proyecto sobre las posibilidades del mismo, siempre y cuando Sevel nos lo solicite y tengamos precisiones sobre las características del reglamento técnico que rige a la categoría. No me atrevo a hablar de posibilidades sin conocer eso. Además, lo que nosotros haríamos no sería un desarrollo sino un estudio de factibilidad.

–¿Y han tenido algún contacto con Sevel respecto de ese proyecto?

–Han habido sí, un par de conversaciones al respecto y consultas personales por parte de algunos funcionarios de Fiat en la Argentina, pero no hay nada concretado aún.

–¿Y cuánto tiempo demoraría Abarth en hacer ese estudio de posibilidades del motor?

–Para llegar a saber si el motor es competitivo o no, por lo menos necesitaríamos un plazo de tres meses.

–¿Usted, particularmente, piensa que es factible arribar a la potencia con que se manejan los autos ganadores en la categoría, sobre todo los de tracción anterior, como será el Regatta, que están en el orden de los 230 HP?

–No puedo responderle a ciencia cierta. Habría que probar para saberlo. La lógica indicaría que con la cilindrada base de ese motor y sus características, sería muy difícil arribar a esa potencia.

De cualquier manera, se debe tener en cuenta que el motor que lleva el Regatta 2000 es un impulsor que ha dado grandes satisfacciones en materia de competición...

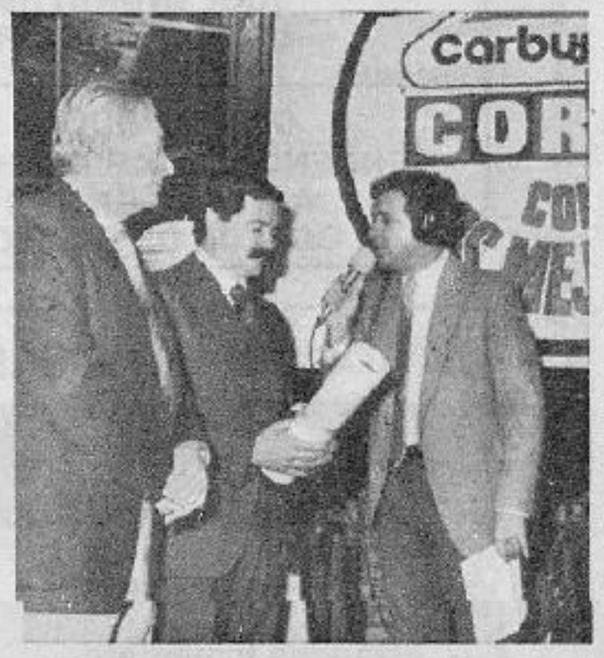
No debemos olvidar que este motor es la base del Lancia Delta de Rally, que se ha impuesto este año en el Campeonato Mundial de esa especialidad. Yo, particularmente, pienso que es un motor óptimo que puede llegar a prestaciones adecuadas a las exigencias de vuestra categoría; pero para ello requerirá no sólo un buen desarrollo específico y una potencia adecuada, sino también un auto integral que, a través del diagrama de sus suspensiones, transmita muy bien la potencia al piso.

Creemos que mejor fuente de información no podríamos haber requerido para clarificar el tema. La posibilidad sigue abierta. Es factible que haya equipo oficial de Sevel en T.C.2000 para el año próximo. Pero el proyecto requerirá tiempo y, por lo menos en lo que hace a un desarrollo de motor italiano, no hay nada encaminado aún, sólo conversaciones. No obstante, el auto saldrá al mercado recién el mes próximo, y el Campeonato de la especialidad 1988 comenzaría en marzo, es decir que habrá más de seis meses para avanzar sobre el proyecto.

Néstor Carbia

CARBURANDO Y CORSA DISTINGUIERON A LOS NOTABLES DE JULIO

El pasado lunes 10 de agosto, CORSA y "Carburando" realizaron una nueva reunión, esta vez para distinguir a quienes se destacaron durante el mes de julio. En el restaurante "Las Tejas" y con su esmerada atención, se tendieron largas mesas en las que tuvieron cabida quienes fueron nominados para las distintas ternas. Finalmente, Esteban Fernandino fue consagrado como "La Figura"; José Luis Bessone, "La Revelación", y el Club Atlético San Jorge, "El Organizador". Hubo menciones especiales para Omar Bonomo y Gerardo Del Campo, un Premio Especial para Alberto Scarazzini, y el Premio Embajador para Víctor Rosso. Además estuvieron presentes, entre otros, Guillermo Kissling, Rubén Roux, Enrique Urrutia, Jorge Recalde, Jorge del Buono y Félix Gaviña, de Autolatina. ¿Nos acompaña a revivir aquel momento?...



El Club Atlético San Jorge fue "El Organizador". Héctor Zevallos recibe el premio, y a su lado el señor Adel Zallocco, Vicepresidente 1º de la institución.

Esteban Fernandino recibe de manos de Roberto del Campo el trofeo a "La Figura". Completan Guillermo Kissling, Jorge Recalde y Eduardo González Rouco.

"Cacho" González Rouco le entrega a Omar Darío Bonomo la "Mención Especial" a la que se hizo acreedor el piloto, por su trabajo con el Gacel de Turismo.

Oscar Fittipaldi entrega el premio "La Revelación" a José Luis Bessone. Junto a ellos Rubén Roux (h) y Enrique Urrutia, los otros ternados.

Mario Visiconti ("Carburando") intenta convencer a Félix Gaviña (Autolatina) para que le ceda algún Sierra en préstamo... Finalmente no sabemos si tuvo éxito.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jorge. En esa oportunidad, luego de varios giros, al llegar al final del curvón, donde comienzan los mixtos, se rompió el portamazas delantero izquierdo, justamente el que más carga recibe en esa curva. Al romperse esa pieza, se trabó la rueda, y al salir a la tierra arada luego de un trompo, se trabó el auto y se "acostó" suavemente sobre uno de los laterales". Todo sin consecuencias para el piloto, que ya está trabajando para la prueba de este fin de semana en San Jorge.

PAREJAS INHABILITADAS

¡A no pensar mal! Se trata del Autódromo **Don Eduardo de Las Parejas**, que permanecerá cerrado hasta fin de mes, pues se están realizando trabajos en la pista y también fue demolida la torre de control para hacer una complemente nueva.

TRAVERSO VS. PAUL Y CON SEVEL

*Fueron varios los temas que tuvieron a **Juan María Traverso** como centro en los últimos días. En primer lugar, los inconvenientes del Campeón de Turismo Competición 2000 con las gomas Paul en Rafaela. Dialogamos con **José Manuel Faraoni (h)**, representante de esa marca de neumáticos entrerriana en las competencias, y al respecto, éste comentó: "Yo no sé por qué a Traverso no le aguantaron las gomas, si Silvio Oltra dijo que él podría haber dado veinte vueltas más con los neumáticos con los que había corrido... Evidentemente, el problema no es de gomas, porque ambos usaron las 12-81, y el comportamiento fue totalmente distinto en autos de la misma marca".*

Traverso, por su parte, brindó más detalles del inconveniente que tuvo y que le imposibilitó ganar la competencia cuando estaba en la punta: "Lo que pasó fue que la goma estaba soplada, es decir despegada la banda de rodamiento, de la tela. Se salió ese pedazo y por suerte entré a boxes con la goma inflada y se reventó cuando ya estaba parado, por lo tanto no giré con la llanta y me salvé de romper todo... Luego dialogamos con Faraoni, y efectivamente me confirmó que había alguna falla en esa goma. Para colmo, en clasificación me había pasado lo mismo: se había formado un globo en la cubierta y luego, cuando la analizaron, se encontró que había algunas telas cortadas dentro de la misma. Ese fue otro problema, totalmente distinto del que ocurrió en carrera."

*El lunes siguiente a la competencia de Las Parejas, el equipo oficial **Renault** realizará algunas pruebas con neumáticos Faneco.*

"Ese será un test fundamental –acotó Traverso– porque tendremos el circuito engomado del día anterior, y las referencias de la carrera. Acomodaremos los autos y haremos muchas vueltas para sacar conclusiones; además, creo que también Akel hará pruebas ese mismo día con Faneco."

Luego de haber tocado el tema de Rafaela, se imponía hablar acerca del meneado contrato con Sevel, información que cobró mayor fuerza hace algunas semanas. CORSA también dialogó sobre el asunto con Traverso, y éste dijo: "Lo único que sé, es lo que leí en las revistas. Te digo más...: ni siquiera conozco a la gente de Sevel. Sólo estuve con ellos en el Desafío de los Valientes, y en broma hablamos del proyecto que tienen, de incorporar el Fiat Regatta al Turismo Competición. Yo les dije que era una muy buena categoría y que sería muy interesante que ellos estuviesen pero nada más. Lo único que espero es que me cuenten qué pasa con el contrato del que todos hablan, por lo menos para enterarme de qué se trata...".

ALGO PARA CORREGIR

*Sin que ello haya llegado a empañar la muy buena organización que tuvo el **Rally de Argentina**, lo sucedido con **Pablo Vignau**, navegante del **Fiat Regatta '85** con el número 25 en sus puertas y conducido por **Julio Pardo**, merece ser corregido. ¿Qué pasó?... Pues que, alertado por los parlantes de que se requería su presencia en el Parque Cerrado, Vignau intentó llegar, por lo que consultó la manera de hacerlo a un directivo-autoridad que, tras atenderlo de muy mala manera, lo hizo recorrer medio estadio buscando la puerta de acceso al Parque Cerrado, para conversar con los Comisarios Técnicos que reclamaban su presencia. Además, fue testigo de que un funcionario del A.C.A. daba –al final de la Segunda Etapa– instrucciones a un control del estadio, para que impidiera el paso de pilotos y navegantes al primer piso, donde además de funcionar la Sala de Prensa estaban ubicados los únicos teléfonos públicos de larga distancia...*

Por nuestra parte, hemos visto a una buena cantidad de pilotos y navegantes que se paseaban ufanos por la Sala de Prensa y que incluso se comunicaban mediante los teléfonos aludidos, y por ello sostenemos que la ley debe ser pareja para todos.

RALLY DE GRAMADO

*Con la organización del Taquara Automóvil Club y la fiscalización de la Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana (CODASUR), la Federación Gaúcha y la Confederación Brasileña de Automovilismo, se correrá entre el **11** y el **13 de setiembre** próximo el **Rally de Gramado**. El mismo constará de tres etapas a través de **652,245 kilómetros**, de acuerdo con este programa: **8/9**; Cierre del libro de inscripciones a las 18 horas; **9/9**. Lista oficial del orden de largada; **11/9**; Verificación técnica entre las 9 y 12 horas, y entre 14 y 16, verificación de los autos observados; a las 18 horas, apertura del Parque Cerrado, reunión con la Comisión Directiva y cóctel. Ese mismo día, a las 19 horas se largará la **Primera Etapa**, que constará de un clasificatorio en el Autódromo de Taquara, y a las 20 horas se hará el Parque Cerrado en las instalaciones del Hotel Serrano, en Gramado. El **12/9** se cumplirá la Segunda Etapa a partir de las 18 horas, mientras que el **13/9** se largará la Tercera Etapa a partir de las 13 horas.*

Quienes estén interesados en inscribirse, podrán hacerlo en Rua Comendador Azevedo 440, Conj. 1, Porto Alegre, o al teléfono (0512) 244808 (señor Lourdes). También pueden optar por el télex, cuyo número es 515556 Porto Alegre - RS - Brasil.

CONFIRMACION DE MASSEI

El menor de los **Massei**, **Gabriel**, correrá la prueba de **F-3 Sudamericana** en **San Jorge** con el auto que perteneciera a Alberto Scarazzini y con el cual el entrerriano volcó en Interlagos. El marcosjuarense probará este jueves antes de ir a San Jorge, el **Berta-VW**, y existirían posibilidades para que siga en el equipo en las pruebas de Mendoza y Las Vizcachas.

TECNOLOGIA DE COMPETICION

El próximo viernes 21, a las 20 horas, en la sede del **San Isidro Automóvil Club**, Santa Fe 1773 (Martínez), se realizará la segunda reunión sobre tecnología de competición. Estarán presentes **Jorge Omar Del Río**, **Felipe Salgado**, **Gustavo Donadío** y otros, siendo coordinadores los colegas **Orlando Ríos** y **Alberto Juárez**. Todos los interesados están invitados a concurrir.

PRUEBAS EN EL AUTODROMO

UNA SEMANA POCO ACTIVA

*A causa de las lluvias del miércoles y viernes pasados, la actividad en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires no tuvo la intensida de costumbre, ya que se redujo a solo tres días. Y esto es lo que sucedió en esas jornadas: **LUNES 10**: Por la mañana estuvo **Gustavo Sommi** probando el **Dallara-Alfa Romeo**. Giró en 45 oportunidades al **circuito 9**, trabajando con distintos valores de espirales y amortiguadores. Su mejor vuelta fue hecha en **1m15s61**, tiempo registrado con cubiertas de mucho uso. Por la tarde, la actividad se centró en el circuito **5**, en el que giraron vehículos de categorías **zonales** (Fórmula 5, Fiat 600 y Brío 1100) pero sin buscar tiempos. **MARTES 11**: **Jorge Omar del Río** giró con el **F.R.A.** con que debutará Oscar Ormelio, siendo su mejor tiempo en el circuito **9**, **1m25s20**, mientras que **Gustavo Stefanini** empleó **1m25s72** aunque con algunos problemas. En el mismo escenario giró **Juan Magré** con su S.P., marcando **1m31s04**. Por la tarde estuvieron **Angel Banfi** y **Francisco Alcuaz**. El primero, con el **Chevrolet T.C.** de **Luis Delconte**, marcó **1m58s34** en la variante **12**, mientras que Alcuaz registró con su **Dodge**, **2m01s66**. **JUEVES 13**: Fue el día más activo de la semana. En **F.R.A.**, **Hugo Mazzini** giró con el auto de **Juan C. Arlandis** en **1m23s11**, mientras que éste registró **1m25s03**. **Gustavo Stefanini** empleó **1m24s15** y **Claudio Ruggieri 1m25s53**. El **F-3 Sudamericana** de **Guillermo Kissling** giró en doce oportunidades, siendo su mejor tiempo **1m16s59**, mientras que **Miguel Angel Guerra** recorrió el circuito 9 en **1m16s47** trabajando especialmente en la incidencia de alerones y spollers. Finalmente, en el trazado N° 12 **Julio Colabello** y **Carlos Luaces** registraron con sus **Dodge T.C.**, **1m58s09** y **1m58s21**, respectivamente. También estuvo, aunque no pudo girar por inconvenientes mecánicos, **Armando Ciccale**, mientras que en el mismo escenario también anduvo el **Datsun 280 ZX** de **Ricardo Di Giusti**, que giró en **2m01s68** parando posteriormente por la rotura de una manguera.*

ANTICIPO DEL LANCIA-MARTINI

*El lunes previo a la largada del Rally de Argentina, el Equipo **Lancia-Martini** realizó una demostración con sus autos, a cargo de **Massimo Biasion** y **Jorge Recalde**, quienes llevaron a dar una vuelta a bordo de los mismos, a casi todos los periodistas asistentes. La reunión estuvo muy bien organizada y permitió que muchos colegas se sintiesen, aunque sea por un momento, navegantes de los famosos. ¡Que se repita!...*

FORMULA TRES: REUNIONES DE ALTO NIVEL

En otra parte de esta edición hablamos de las razones que motivaron la reciente presencia en Córdoba del cuádruple Campeón Sudamericano de la actual Fórmula 3, **Guillermo Maldonado**, quien junto a **Néstor Gabriel Furlán**, **Guillermo Kissling** y **Alcides Raies** mantuvieron una reunión de importancia con **Klaus Peter Rossorius**, el Director Deportivo del equipo **Volkswagen Motorsport**, con motivo del Rally de la República Argentina.

El objeto de la misma fue conversar acerca de la posibilidad de que el equipo oficial de la marca en la Fórmula Tres Alemana, participe en el triangular a disputarse como final del torneo Sudamericano de la especialidad, en Argentina, Uruguay y Brasil. Si bien no definieron nada en ese momento, quedaron en volver a reunirse en Alemania luego de la carrera de San Jorge, cuando Maldonado, Berta y Raies viajen para presenciar una prueba del certamen teutón. En principio Rosarius se comprometió a plantear el tema ante sus pares de fábrica, y entendió factible que por lo menos un auto del equipo –el de Rosso– esté en esas competencias. Aparentemente el mayor impedimento para que concurra también Peter Zakovski sería que, luego de finalizado el Europeo, todos los "top-teams" de la categoría van a participar de la carrera de Macao –el 22 de noviembre– y es muy factible que alguno de los autos quede en mal estado, dadas las características particulares del trazado de la isla asiática-callejero con cordones muy altos, etc.

El periplo europeo de los viajeros argentinos continuará por Inglaterra, donde plantearán la misma inquietud a **Adrián Reynard** para que concurra con su equipo por el "minitorneo" Sudamericano.

Paralelamente tomarán contacto con el responsable de la organización del torneo "mundial"-no oficial de FISA– de la Fórmula Europea –Daniel Partell–, para conversar la alternativa Sudamericana en ese evento para 1988. Incluso, si es factible, se entrevistarán con *Bernie Eclestone* para imponerlo de los detalles de la evolución de la categoría en estas latitudes, e interesarlo en seguir observando de cerca a la misma.

Por último irán a Italia para tratar con el ingeniero **Giampaolo Dallara** y los dirigentes italianos de la Fórmula 3, la posible venida de pilotos, autos y equipos peninsulares –como también franceses, si fuera posible– en las tres competencias mencionadas.

Toquecitos de bocina

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS CAMPEONES-CORSA-ORIENT
ACIERTE Y GANE CON SUS IDOLOS

Luego de la competencia de Turismo Carretera disputada en Potrero de los Funes (San Luis), el Concurso de Pronósticos Automovilísticos promovido por "Campeones", CORSA y Orient tendrá sus siguientes pasos el domingo 13 de setiembre, con la competencia de T.C. a llevarse a cabo en Junín, y con la de T.C.2000 que se correrá en el Autódromo "Don Eduardo", en Las Parejas. En nuestra próxima edición brindaremos las boletas con la integración de las seis parejas de cada una de las competencias, pero desde esta semana usted podrá ir conociéndolas si escucha "Campeones", que se emite diariamente entre las 20 y las 21 horas por Radio El Mundo.

NUEVOS REGLAJES

Fue lo que probaron la semana pasada **Juan María Traverso** y **Ernesto Mario Soto** sobre las coupé **Renault Fuego** oficiales de **T.C.2000**. No hubo mayores novedades acerca de esas pruebas realizadas en Córdoba, pero esos reglajes serían utilizados en el Autódromo de Las Parejas.

EXPO SUPER AUTO

Todos los integrantes de esta entidad que nuclea a los propietarios de autos con características "fuera de serie", se presentarán los días 22 y 23 de agosto en las instalaciones de "Shopping Sur" en Avellaneda, exponiendo sus "joyas mecánicas". La cita es a partir de las 10 hs.

¿SOMMI AL EUROPEO DE FORMULA TRES?

*La noticia se conoció la semana pasada. **Giampaolo Pavanello**, el Director Deportivo del equipo italiano Euroracing de Fórmula Tres, mantuvo un contacto telefónico con **Francisco Zanón** y le ofreció el segundo auto de su team para que **Gustavo Sommi** lo utilice en la carrera que por el campeonato europeo (FISA), se correrá el 4 de octubre en el circuito británico de **Silverstone**. Las razones por las cuales el "team-manager" peninsular pensó en Gustavo, son las referencias de piloto seguro y rápido, que tiene de él. En tanto el segundo del italiano **Andrea Chiesa** en Euroracing es un joven muy rápido –Morbidelli– pero proclive a los errores por excesos de vehemencia, y Pavanello quiere ir muy seguro a esa carrera para apuntalar la chance en el Europeo, del actual puntero del Campeonato Italiano de la especialidad –obviamente, Chiesa–. Zanón habría conseguido ya los "sponsors" italianos para esa carrera, y Sommi sólo deberá afrontar los gastos de traslados de él y de **Raúl Aparicio**, que lo acompañaría en la "aventura". Este ofrecimiento es una pauta más del acercamiento que ya se está generando entre las Fórmulas Tres de Sudamérica y de Europa.*

MAS FUEGO AL TC 2000

*Esta es la Coupé Renault Fuego que el "Flaco" **Raúl Porta** hizo para la familia **Machado**. Decimos "para la familia" ya que el encargado de hacerla construir fue papá **Juan Roberto**, mientras que los que se encargarán de llevarla a la pista son los hermanos **Juan Ramón** y **José Rubén**. La misma está absolutamente lista en San Antonio de Areco en cuanto a la carrocería, las suspensiones y el motor –"by" Berta–. Ahora sólo resta esperar la definición del aspecto trasmisión, para lo cual los Machado le encargaron una caja similar a la que utiliza Gustavo Der Ohanessian, a la gente de **Meriggi-Graf**. Cuando esto esté resuelto, el coquetísimo auto estará en carrera con la conducción, en el debut, del mayor de los hijos, Juan Ramón.*

PRESENTACION EN SOCIEDAD

*El sábado 8 de agosto pasado se presentó en Balcarce el **Crespi** de **Fórmula Tres Sudamericana** que correrá **Rafael Verna**. El auto tiene rueda central en las ruedas, el motor es un **VW** preparado por **Mario Biaggini** y lo atenderá el propio **Tulio Crespi**, en cuyo taller se realizó la presentación. El viernes pasado, Verna estuvo probando en Mar del Plata la nueva unidad, y estará en el circuito de San Jorge con éste nuevo producto de Tulio.*

LA FORMULA TRES MIRA AL FUTURO

Luego de la carrera de San Pablo, la mayoría de los equipos de la categoría trabajó intensamente en función de la carrera de San Jorge del próximo domingo, y éste es el panorama general de lo realizado hasta el viernes de la semana pasada.

***Sommi:** Probó en Buenos Aires –circuito 9– dos días en las dos semanas anteriores, ensayando un nuevo múltiple de inyectores, alturas, durezas de amortiguadores y barras. Quedó conforme con su mejor registro: **1m 15s 61/100** el lunes anterior.*

***Scarazzini:** Aprontó los dos autos de su equipo como para llevarlos a San Jorge. Los candidatos a subirse a ellos son tres: **Gabriel Masei, Hugo Radolfi** y **J.C.Giacchino**. Para las carreras de Chile y Mendoza podría estar en su equipo el chileno **"Lito" Ridolfi**, y quizás algún otro trasandino, ya que han pedido dos coches.*

***Dana:** Tiene totalmente listo su auto –con motor INI– pero tuvo problemas con la "caja negra". La mandaron a reparar a Alemania y, mientras tanto, buscan otra en nuestro país. De ello depende que estén o no en San Jorge.*

***Equipo INI:** Cambiaron las cajas T.C.M. por las **Meriggi-Graf**, y los pontones de los autos de **Benamo** y **Friedrich**, por los nuevos de Berta. Prueban esta semana, antes de partir para San Jorge, con los dos Berta y el **Reynard de Jochamowitz** que ya cuenta con el motor **VW Spiess**.*

***Romagnoli:** Sorpresivamente volvió a cambiar de idea en cuanto a la marca de impulsor. En Córdoba nos había dicho él mismo que estaba armando un VW. Ahora Berta le está haciendo el **Renault**, y si terminan a tiempo, estarían en Santa Fe.*

***Guerra:** Probó en Buenos Aires el jueves de la semana pasada, y vuelve a hacerlo esta semana en el "9" o en Estancia Chica. Modificaron el anclaje delantero del motor al chasis y alivianaron unos 5 kilos el conjunto. Hizo **1m16s30/100**.*

***Uruguayos:** Llegaron los **Reynard-Alfa Romeo**, de Londres a Montevideo. Los autos salieron de la Aduana y fueron presentados este martes en conferencia de prensa en la capital uruguaya. La presencia de **Egon Einöder** no estaba confirmada para San Jorge, como así tampoco quién podría ser su compañero de equipo (se descarta que sea Passadore). ¿Fernando Mainentti, Flavio Bonavena, Fernando Cammarotta?...*

***Chile:** La carrera quedó confirmada en la reunión que mantuvieron en Buenos Aires **Alcides Rales** y ex piloto **Santiago Bengolea**, que sería el promotor de la misma. Tal como estaba previsto, va a enlazarse con la de Mendoza pero intercambiando las fechas de setiembre: el 20, Mendoza, y el 27, Santiago.*

***Boesel y Guerrero:** Es idea de la categoría buscar las presencias del brasileño y del colombiano para el triangular de fin de año. Quizás a **Roberto** se le podría ofrecer un auto también para la carrera del 18 de octubre en **Bogotá**, ya que ese día no existe ninguna fecha por el torneo de Indy Cars, americano.*

***Souza Martínez:** Recibió un motor **Ford Sierra 1600** que le solicitó a la C.C.F. para realizar un desarrollo particular de ese motor con miras a la **Fórmula Tres**. No existe ningún compromiso ni del preparador ni de la marca, en relación con el futuro del proyecto.*

el próximo fin de semana
CUATRO CARRERAS CUATRO

El fin de semana venidero habrá automovilismo por partida doble. En la provincia de Santa Fe, y más precisamente en la ciudad de San Jorge, se realizarán sendas competencias de Fórmula Tres Sudamericana y Renault Argentina, mientras que casi en la otra punta del país, en Trelew (Chubut), el Club Argentino de Pilotos realizará su séptima prueba de la temporada.

DATSUN 280 ZX Y NISSAN 300 ZX

El viernes habrá entrenamientos para las dos especialidades y también para las motos 250 cm³ Fórmula Internacional, que complementarán el espectáculo. El sábado de 9 a 12 se realizará la verificación técnica. Los Datsun 280 ZX entrenarán en dos tandas entre las 13.30 y las 14.00 horas, y de 14.40 a 15.10, en tanto que la clasificación oficial será entre las 15.50 y 16.20. Los Nissan 300 ZX tendrán entrenamientos de 14.05 a 14.35 y de 15.15 a 15.45. La "clasifica" será entre las 16.30 y 17.00. El motociclismo tendrá diversas tandas de entrenamiento.

El domingo, de 9.45 a 10.00 habrá "tanques llenos" de Datsun 280 ZX, y para los Nissan 300 ZX este requisito se cumplirá entre las 10.05 y 10.20 hs. A las 11.05 se cumplirá la final de las motos, sobre 20 vueltas al circuito de 2.000 metros de extensión; a las 11.30 se hará la final de Datsun y a partir de las 12.10 la de Nissan 300 ZX, culminando el espectáculo a las 12.50 con el podio de los ganadores. La organización está a cargo de la Asociación de Volantes Mar y Valles, con sede en la ciudad de Trelew.

F-3 SUDAMERICANA Y F.R.A.

El viernes comenzará la actividad para ambas especialidades en el Autódromo de 2.889,60 m. Ese día, de 9.00 a 10.00 habrá entrenamientos oficiales de Fórmula Tres, los que continuarán entre las 11.30 y 12.30. La primera tanda clasificatoria se cumplirá entre las 14.30 y 15.15. La Fórmula Renault Argentina tendrá dos tandas de treinta minutos cada una, subdivididas en dos grupos. Las dos primeras se harán a las 12.40 y 13.20; mientras que continuarán a las 15.25 y 16.00. El sábado de 9.00 a 10.00, habrá entrenamientos de F-3, de 12.00 a 12.45 se hará la segunda tanda clasificatoria, y nuevamente entrenarán de 14.15 a 15.15. La Fórmula Renault clasificará a las 13.00, 13.25, 15.30 y 16.00, en cuatro tandas de veinticinco minutos cada una.

El domingo a las 9.30 habrá "Tanques llenos" de Fórmula Renault, y de 10.00 a 10.45, de Fórmula Tres. Los horarios de ambas finales podrían ser modificados, pero en un principio fueron programados para las 13.10 la final de F-3 sobre 42 vueltas, mientras que a las 14.10 correrá la Fórmula Renault Argentina, sobre un total 20 vueltas con 26 pilotos habilitados para largar. En ambos casos, ATC televisará en directo.

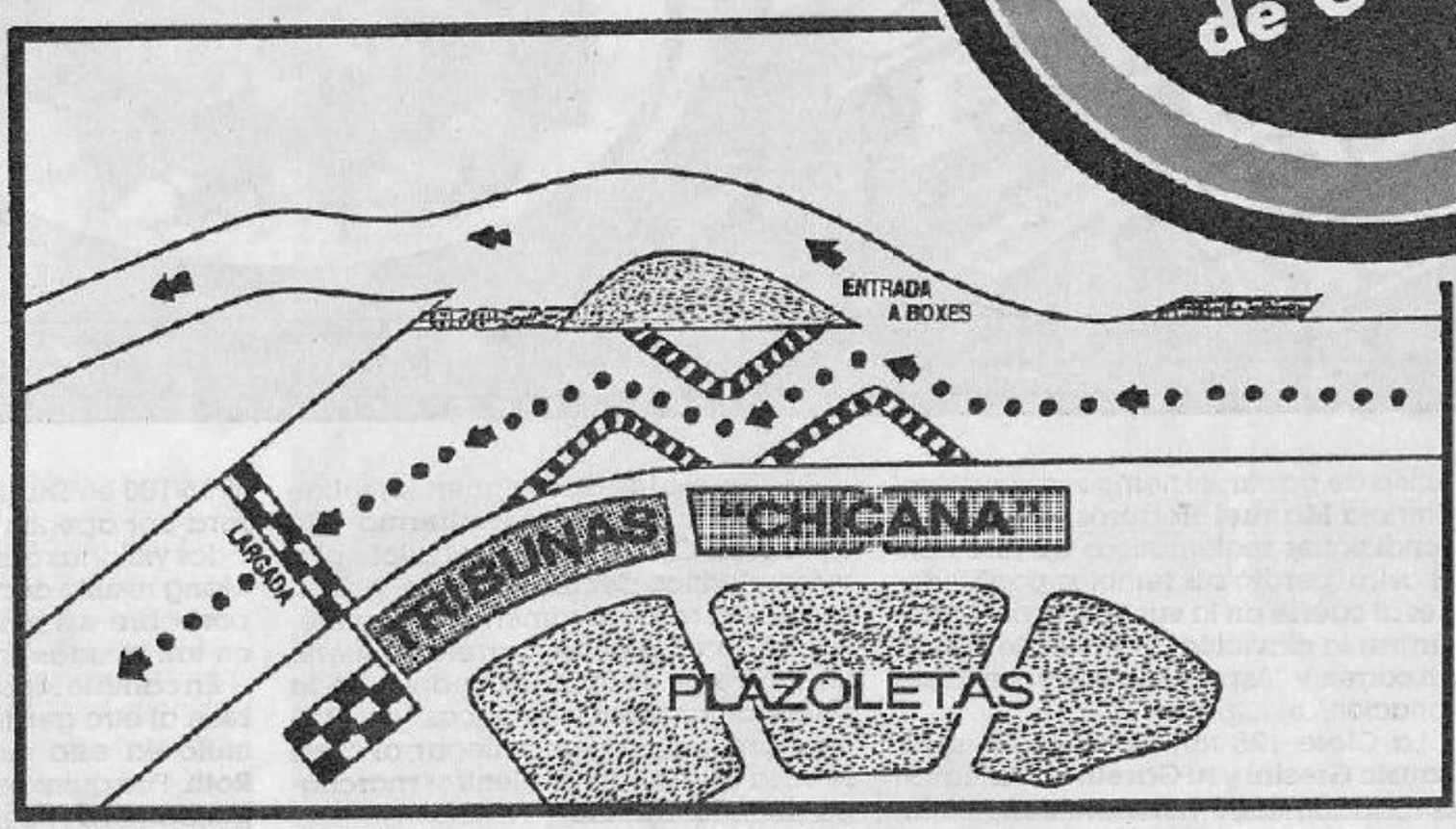
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAMPEONATO MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

250 - 500 cc

ESPECIAL CHICANA
Abono días: 1 - 2 - 3 y 4 de OCTUBRE

"El lugar" para exigentes . . .



Zanella - JUKI

ABONO: VENTA EN LOS CONCESIONARIOS

CAPITAL: **WELTON s.a.** Valentin Virasoro 1775; **MOTOTECNICA PUEYRREDON s.a.** Pueyrredon 940 - GRAN BS. AS.: **TOVIMA s.a.** Av. Libertador 14502, Martinez; **OSCAR ROBERTO FARIAS** Martinez de Hoz 1279, San Miguel; **PIO GIOVANNINI** Hipolito Yrigoyen 96, Quilmes; **AUTOMOTO SUR** Hipolito Irigoyen 7156, Banfield; **TODANCO s.a.** Plaza Italia 30, La Plata; **JORGE DARAYA** Calle 13 Nº 276, La Plata; **ALEJANDRO PUGLIESE s.a.** Rivadavia 12040, Ciudadela INTERIOR: **RAUL A. FIORENTINI** Sarmiento y 9 de Julio, Rosario; **SANTA FE MOTOS s.r.l.** San Luis 3133, Santa Fé; **AGROMOTOR SANTA FE s.r.l.** Facundo Suvirla 6599, Esperanza Sta. Fé; **REGIANI MOTOS** San Luis 2811, Santa Fé; **JOSE FRANCO** Humberto I y Sucre, Córdoba.

INFORMES AL: 803-6803

YA PASARON TAMBIEN INGLATERRA Y SUECIA, DEJANDO...

UN CAMPEON, UN RECOR

Agosto vino bastante cargadito para el **Campeonato Mundial de Motociclismo**-Velocidad. Así, cuatro de sus cinco fines de semana están ocupados por distintas fechas del Continental Circus, que de esta manera en este mes da un paso grande en busca de su tramo final. Nos encontramos en el punto medio de tan prolífica actividad. Con dos carreras cumplidas, **Inglaterra** y **Suecia**, y otro tanto por llegar, **Checoslovaquia** y San Marino. Y es bueno detenerse a esta altura en un breve análisis, porque han pasado cosas interesantes.

Vamos a empezar por las clases chicas, que esta vez se lo merecen pues han sido las productoras de hechos concretos. Como por ejemplo la consagración del primer Campeón Mundial de la temporada, hecho ocurrido en la "benjamina" **80**, donde, como todos presentían, el español **Jorge Martínez**, con **Derbi**, logró su segundo título consecutivo. Escenario de su consagración fue el Gran Premio de Inglaterra, el único que disputó en este tramo la categoría, y donde Martínez cumplió con la rutina de ganar, al tiempo que su compatriota **Manuel Herreros**, el único en condiciones matemáticas de discutirle el cetro, perdió sus remotas posibilidades al caerse en la vuelta previa y fracturarse la clavícula derecha. Se quedó sin correr, y "Aspar" Martínez con la coronación anticipada.

La Clase 125 también tuvo lo suyo. **Fausto Gresini** y su **Garelli** continuaron con su monólogo victorioso tanto en Inglaterra como en Suecia, y así nos encontramos que con ocho carreras realizadas, Gresini ganó las ocho... Una marca que constituye un primado mundial en la materia dentro del Campeonato Mundial, y que supera al que ostentaba **Angel Nieto**. Pero el italiano no se conforma y, según dijo, quiere seguir ganando para terminar invicto el Campeonato. Ver si lo logra constituye la única incógnita, ya que el cetro no puede caer en otras manos que las suyas. Sólo le resta cosechar un punto, y pensar que no lo obtenga, suena a ridículo en alguien que logra todos los posibles hasta ahora.

En cambio las cosas siguen sin salirle a nuestro compatriota **Guillermo "Willy" Pérez**. Con la Zanella, el piloto platense clasificó décimosegundo y décimoquinto, respectivamente, en Inglaterra y Suecia, pero en carrera la suerte no estuvo de su lado. Abandonó en la primera por fallas mecánicas, y en **Anderstorp** tampoco pudo llegar, al caerse en la última vuelta mientras marchaba décimosegundo.

Llega ahora el momento de hablar de las categorías **250** y **500**. Aquí las cosas no tienen por el momento miras de definición, si bien el transcurrir de las competencias ha ido pautando los candidatos con posibilidades reales de aspirar a las coronas respectivas.

El punto inicial se lo damos a la clase del cuarto de litro, y entonces tenemos que decir que en la misma **Anton Mang** ha sido la figura de esta primera quincena de agosto. El alemán, tras el traspié en Francia, volvió a la carga, venciendo tanto en Inglaterra como en Suecia. Dos victorias tan espectaculares como ajustadas sobre **Reggiani** por sólo **16/100** en **Dunington**, y sobre **Cadalora** por apenas **29/100** en Anderstorp. Y dos victorias donde la experiencia de Mang resultó decisiva para prevalecer por sobre sus más jóvenes adversarios en tan reñidas finales.

En cambio las cosas no le salieron tan bien al otro germano que lucha por el título en esta clase, o sea **Reinhold Roth**. Fue quinto en Inglaterra y quedó, por primera vez en la temporada, fuera de los puntos en Suecia, perdiendo allí el liderazgo en manos de Mang. De todos modos su compatriota no logró alejarse demasiado, y de no mediar un contundente repunte de **Jacques Cornú**, **Alfonso Pons** o **Loris Reggiani**, sabor alemán tendrá la definición en esta clase.

Finalmente arribamos a la decisión mayor. Y aquí tampoco las cosas muestran un panorama totalmente definido en favor de algún candidato. Si bien las chances de **Wayne Gardner** se afirmaron, especialmente tras su victoria en Anderstorp, el australiano no puede estar demasiado tranquilo ya que tanto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

D Y DOS INCOGNITAS

3

4

1

Foto 1. Anton Mang al frente, como sucedió en Inglaterra y Suecia, donde el alemán logró dos valiosas victorias. 2. Wayne Gardner sobre su Honda. El australiano sigue firme al tope en 500. 3. El reaparecido Freddie Spencer. Se dio el gusto de puntear en Donington. 4. Un sonriente Eddie Lawson, tras su triunfo en Inglaterra. 5. Jorge Martínez en lo alto del podio. Como corresponde al primer campeón de la temporada... 6. Luca Cadalora, segundo en Suecia tras gran duelo con Mang.

Randy Mamola como **Eddie Lawson** son implacables en su persecución. El Campeón Mundial venció de punta a punta en Inglaterra, relegando a Gardner, que de la misma manera se tomó revancha a la semana siguiente en Anderstorp. En ambas ocasiones Mamola llegó tercero, por lo que los tres aspirantes al cetro se encontraron en el podio.

Hubo un cuarto hombre en estas dos jornadas. Fue nada menos que **Freddie Spencer**, que finalmente hizo su reaparición concreta en carreras. Y demostró que en cualquier momento puede volver a poner su nombre al tope. En Inglaterra le dio un buen susto al trío mayor, andando en punta hasta que un problema en los frenos traseros lo hizo abandonar. En Suecia llegó séptimo, tras hacer el mejor tiempo en la primera tanda clasificatoria. Ojo con Freddie...

Pasaron Suecia e Inglaterra. Dejaron un campeón, un récord y dos incógnitas. Llegan ahora Checoslovaquia y San Marino. ¿Qué nos ofrecerán?

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

Con diez fechas cumplidas, las siguientes son las principales posiciones en las distintas clases que integran el Campeonato Mundial de Velocidad. Es importante destacar que para el cómputo final tienen valor todas las competencias disputadas por cada uno de los pilotos.

CLASE 500

1°) Wayne Gardner (Australia) - Honda		**120 puntos**
2°) Randy Mamola (EE.UU.) - Yamaha		101 puntos
3°) Eddie Lawson (EE.UU.) - Yamaha		91 puntos
4°) Ron Haslam (Inglaterra) - Honda		69 puntos
5°) Neil McKenzie (Inglaterra) - Honda		39 puntos
6°) Pier Francesco Chili (Italia) - Honda		37 puntos
7°) Rob McElnea (Inglaterra) - Yamaha		36 puntos
8°) Christian Sarron (Francia) - Honda		33 puntos
9°) Tadahiko Taira (Japón) - Yamaha		31 puntos
0°) Robin Burnett (Inglaterra) - Honda		19 puntos

CLASE 125

1°) Fausto Gresini (Italia) - Garelli	**120 puntos**
2°) Bruno Casanova (Italia) - Garelli	76 puntos
3°) Domenico Brigaglia (Italia) - AGV	46 puntos
4°) Pier Paolo Bianchi (Italia) - MBA	43 puntos
5°) August Auinger (Austria) - MBA	42 puntos
6°) Paolo Casoli (Italia) - MBA	36 puntos
7°) Andrés Sánchez (España) - MBA	26 puntos
8°) Ezio Gianola (Italia) - MBA	23 puntos

CLASE 250

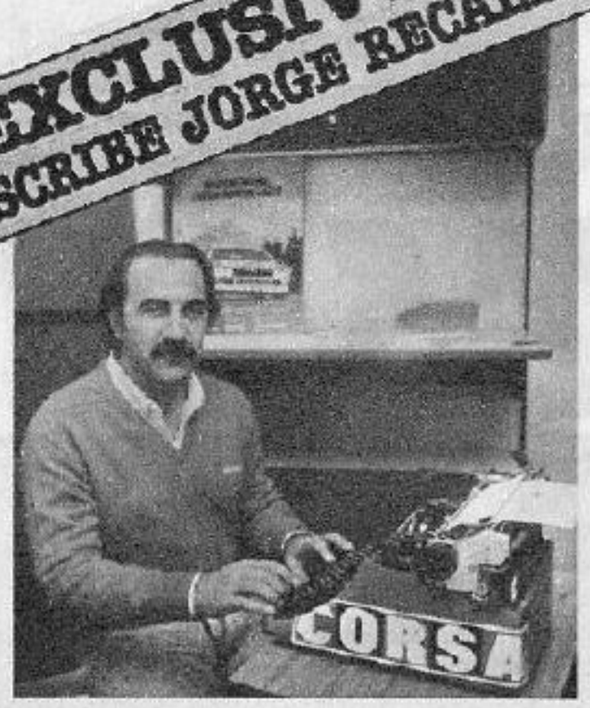
1°) Anton Mang (Alemania) - Honda	**97 puntos**
2°) Reinhols Roth (Alemania) - Honda	88 puntos
3°) Alfonso Pons (España) - Honda	57 puntos
4°) Jacques Cornú (Suiza) - Honda	50 puntos
5°) Loris Reggiani (Italia) - Aprilia	50 puntos
6°) Dominique Sarron (Francia) - Honda	47 puntos
7°) Martin Wimmer (Alemania) - Yamaha	45 puntos
8°) Carlos Cardus (España) - Honda	40 puntos
9°) Carlos Lavado (Venezuela) - Yamaha	38 puntos
10°) Luca Cadalora (Italia) - Yamaha	30 puntos

CLASE 80

1°) Jorge Martínez (España) - Derbi	**102 puntos**
2°) Gerhard Waibel (Alemania) - Krauser	54 puntos
3°) Manuel Herreros (España) - Derbi	51 puntos
4°) Ian McConnachie (Irlanda) - Krauser	43 puntos
5°) Stegam Doerflinger (Suiza) - Krauser	42 puntos
6°) Luis Reyes (España) - Autisa	26 puntos

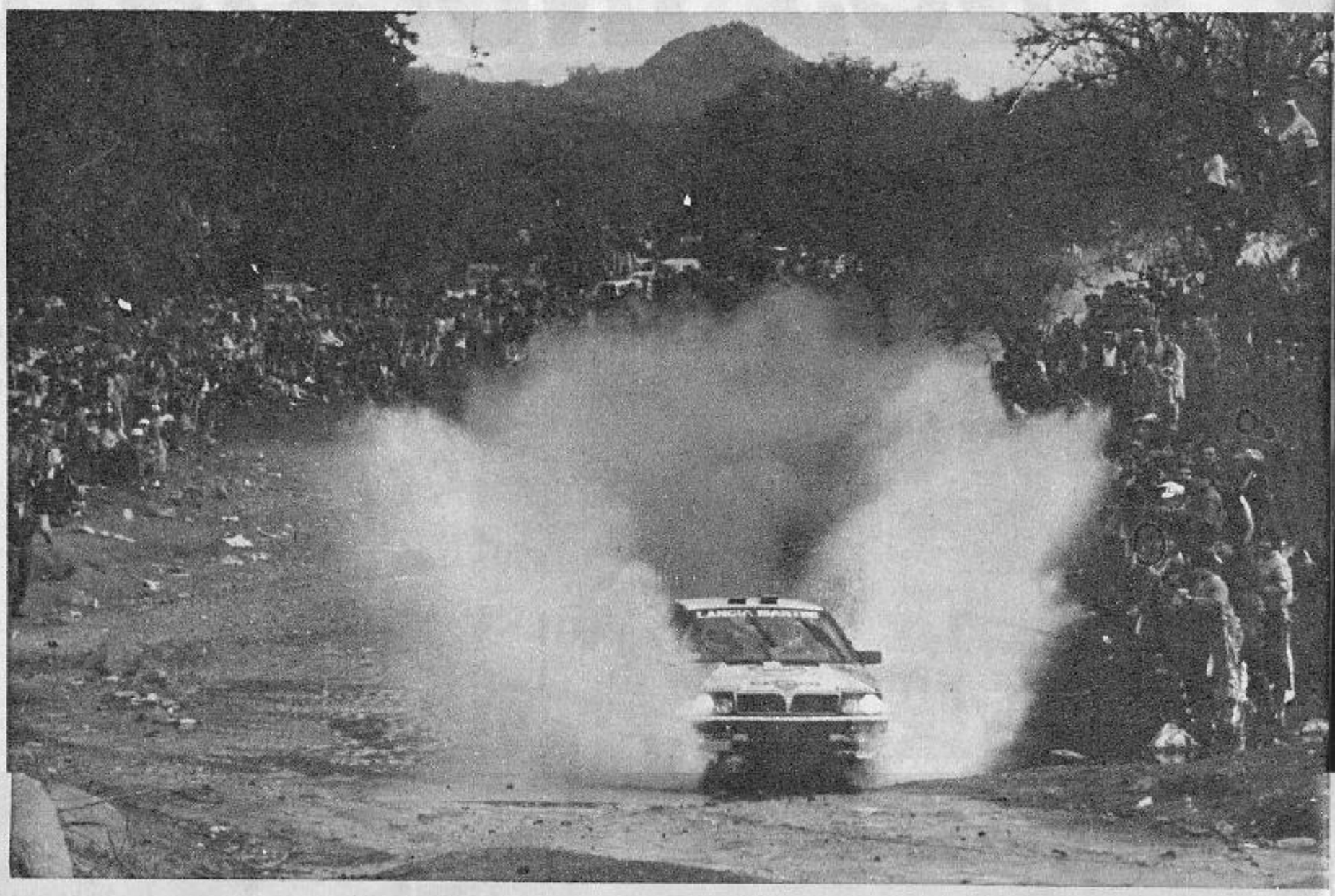
6

EXCLUSIVO
ESCRIBE JORGE RECALDE



desde el habitáculo

"ESTAMOS AL MI



Debo decir que ésta fue una carrera muy positiva para nosotros. Ese es el principal balance que hago después del 7° Rally de Argentina. Intentamos ganar, pero por razones fortuitas no lo logramos, ya que con dos gomas pinchadas fueron fatales para nuestras aspiraciones. Pese a ello, es mi obligación comentar que el trato que nos dispensó el equipo Lancia fue excelente, y en un total pie de igualdad con "Micky" Biasion. Esto significa similares posibilidades de utilización de gomas e idéntica prioridad en la asistencia técnica, dos de los ítem fundamentales a lo largo de cualquier rally.

Luego de la carrera el domingo 9, me fui a Mina Clavero a festejar mi cumpleaños con mi familia y mis amigos, y el lunes volé a Buenos Aires, donde junto con el "Bicho" Del Buono concurrimos a la cena de CORSA y "Carburando", para retornar al día siguiente a Córdoba. Es inútil, por ahora, apurarse a volver a Europa, ya que todos los equipos están de vacaciones de verano, o se encuentran muy ocupados en los preparativos para el Rally de los Mil Lagos. Así que volveré recién dentro de unas semanas para decidir mi futuro.

Pero creo que ustedes prefieren que les cuente todo lo que sucedió en el Rally de Argentina... Vayamos por partes, entonces. El lunes 3 al mediodía tuvimos una conferencia de prensa organizada por Martini, donde dimos algunas vueltas al circuito de Merlo con los autos "muletos". Creo que para el periodismo fue algo interesante, ya que "sintieron" a los coches en acción. Previamente ya había arreglado un asunto importante para mí: la posición de manejo. Luego de acomodarme bien en el muletto, se había transmitido a Turín una orden para modificar el soporte del asiento de mi auto, lo que realizaron y quedó muy bien.

El martes a la noche, había mucha gente en la largada, pero nosotros no sufrimos ningún problema por ello, como dijeron otros. Todo el mundo nos trató muy bien y salimos de Buenos Aires rápidamente, seguidos por un auto que "nos barría" por cualquier problema que tuviésemos. De todas maneras, cada 150 kilómetros había un furgón de auxilio, listo para cualquier reparación mayor que se necesitara. Gracias a Dios no hicieron falta. De todas maneras estábamos conectados constantemente con un enlace de radio.

Todo fue OK y llegamos a Córdoba a las cinco de la mañana del miércoles. El equipo realizó una revisión general sobre la avenida Colón y dejamos los autos en el Chateau Carrera. Nos fuimos a dormir a Villa Carlos Paz. Descansamos perfectamente y volvimos al estadio "mundialista" media hora antes de la largada de la segunda sección de la Primera Etapa.

La elección de neumáticos para todos los primes se hizo antes de largar, considerando que debían ser cargados en los camiones y camionetas de auxilio, y generalmente los dos pilotos elegíamos los mismos compuestos. Estos son tres: los G1 son los más duros; G2, intermedios, y G3, más blandos.

EL PRIMER GRAN DIA

Entre **Icho Cruz** y **Cabalengo**, en el PC1, fuimos con cierta cautela, por el medio del camino ya que había huellas muy profundas pese a que el tramo se había arreglado previamente en el rally. Salió un tiempo bueno y le ganamos por seis segundos a Micky.

El PC2, entre **Tanti** y **Cosquín**, es uno de mis preferidos. Fuimos muy fuerte y salió un tiempo excelente. Me llamó la atención la cantidad de público que había. También ganamos el parcial por doce segundos, lo que nos ubicó primeros en la General por 18s.

El prime del cruce del **Pan de Azúcar**, sobre un piso en buen estado, comenzó muy bien hasta que en una curva a la izquierda, a tres km de la largada, hicimos un semitrompo. Puse marcha atrás y seguí. Perdimos el parcial por 16 segundos. Fue el primer error en la carrera, aunque manteníamos la punta por 2s. Hacia el final de ese tramo, había mucha gente. Creo que el nuevo recorrido de ese PC es más seguro, ya que en la bajada hacia **Villa Allende**, entre puentes –y sobre todo en el último–, se venía muy "colgado".

En el PC 4 fuimos bastante rápidos para conservar la diferencia y largar primeros la segunda etapa, que era donde cifrábamos buenas expectativas. Pero hicimos otro semitrompo y perdimos algunos segundos más...

RUMBO A LA TRASLASIERRA

Entre ambos errores había perdido 41 segundos, pero en Traslasierra probablemente pudiésemos descontar bastante de la desventaja resultante.

En el PC5, entre **Mataderos** y **Cuchilla Nevada**, el sol de frente nos afectó en algunos retomes, lo que, sumado al polvo en suspensión que dejaba el Lancia de Micky, complicaba algo nuestro accionar. Ahí ganó él por cuatro segundos.

En la siguiente Prueba de Clasificación, la sexta, entre **Cuchilla Nevada** y **Taninga**, también hubo algo de tierra y perdimos por un segundo. Hasta entonces, Biasion nos ganaba la carrera por 28 segundos, lo que no era mucho, por cierto. Carlsson se encontraba casi dos minutos más atrás y no preocupaba demasiado por entonces al equipo.

Chamico-Ambul es uno de los primes que más me gustan. Ya en 1986 anduvimos bien allí y ahora volvimos a ganar. Hacia el final el piso tiene muchas piedras sueltas y filosas; sin embargo, y aunque anduvimos rápido, no hubo problemas. Allí recuperamos 20 segundos y quedamos a 8 de Biasion en la general.

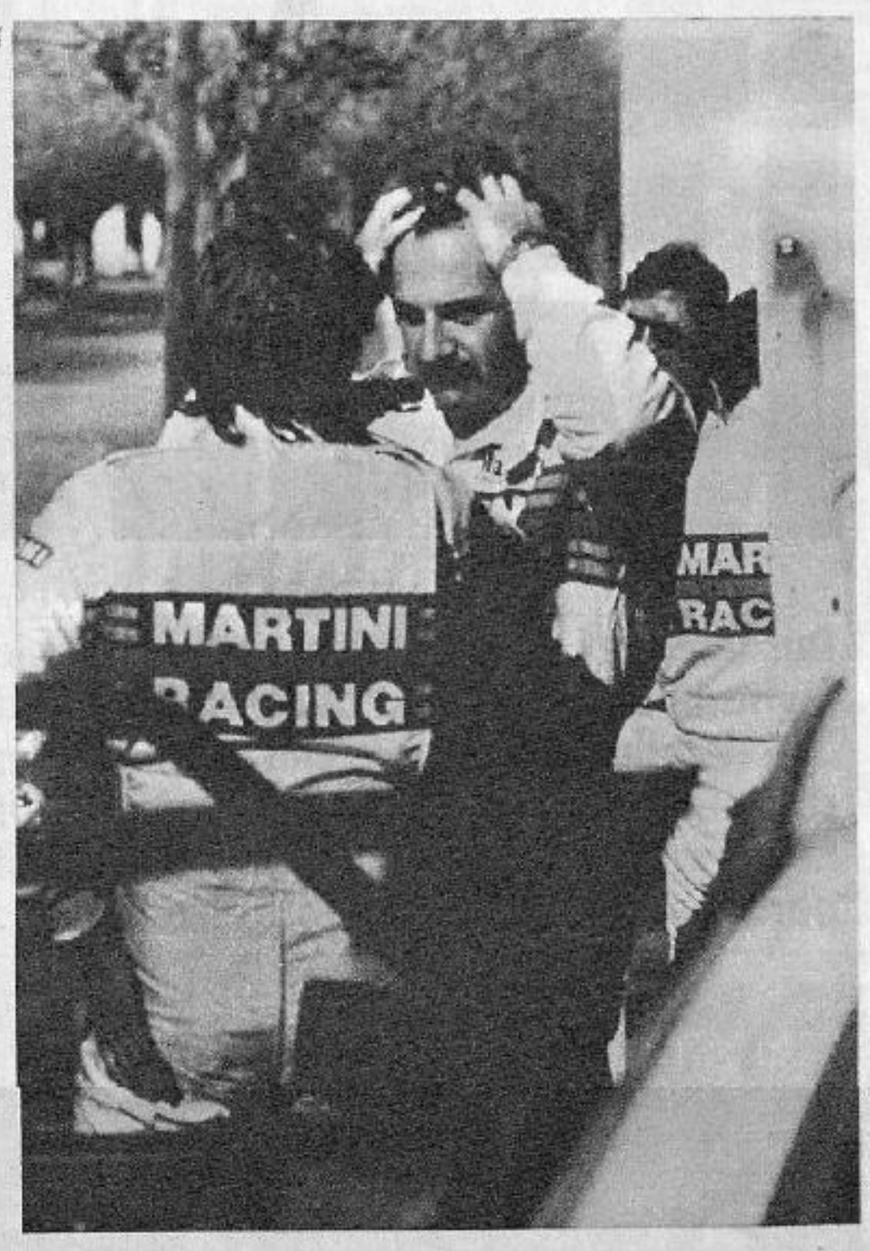
En **Ambul-Las Maravillas**, las cosas no salieron bien ya que erré dos veces la primera marcha. En dos ocasiones coloqué 5ta. Luego salimos muy rápido en la primera parte veloz, hasta que en la bifurcación y curva a la izquierda de Los Morteritos, realicé el tercer semitrompo, aunque no tuve que colocar la marcha atrás y salimos del aprietito más rápido que en las otras ocasiones. Tal como en otros fines de prime, había un furgón del equipo al final del tramo, pero no nos detuvimos a su lado, sino que fuimos hasta **Villa Las Rosas**, al lado de cuya plaza hicimos el reabastecimiento. El PC9, entre esa localidad y **El Pueblito**, lo recorrimos sin arriesgar mucho y ganamos por cinco segundos, con "Micky" adelante por cuatro segundos en la general hasta entonces.

Luego de pasar por Villa Dolores en enlace, en el tramo **Cuarta de la Gruta-Ciénaga de Allende** se trabó el cable del acelerador a un régimen de 6000 RPM, sin que pudiese hacerlo regresar a su posición normal. En algunas curvas se complicó un poco la cosa, pero perdimos dos segundos. El problemita lo solucionamos en el auxilio "grande" que teníamos en Mina Clavero, en la estación de servicio frente a mi casa.

La subida hasta **Giulio Cesare** –desde Mina, cumpliendo el PC 11– fue sobre un camino en perfecto estado. En una curva se me fue un poquito el auto, y perdí el prime por tres segundos. Ahora, la punta estaba a nueve... A todo esto, un amigo, Ricardo Panero, nos seguía con una casa rodante montada sobre un camión Mitsubishi. El sabe correr con un R-12 en rally y se ofreció a

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MO NIVEL QUE ELLOS"



1. En el Chateau Carrera, firmando autógrafos. 2. Pasando por el vado de Unquillo, cerca del final del PC3/20. Había mucho público allí. 3. Notar la rueda trasera izquierda "desaparecida". Fue en la bajada de Copina. 4. Un auxilio en Villa Las Rosas. En ese momento la distancia a Biasion era de 9 segundos...

ayudarnos, brindándonos su rodante hospitalidad...

Al largar desde **El Cóndor**, el último prime de la etapa, que terminaba en la **Bifurcación de la Ruta Provincial N° 14**, quería recuperar tiempo para, otra vez, intentar quedar primero. Lamentablemente, la goma trasera izquierda se pinchó a los 3.000 metros de la partida y debí extremar el cuidado, sobre todo en las curvas a la derecha, cuando aquélla apoyaba más. Fue mala suerte, pero no valía la pena parar a cambiarla. Era más negocio seguir andando, ya que los desperfectos pueden se reparados en los auxilios. Ahí comenzaron a disiparse las posibilidades de ganar. Habíamos quedado a 49 segundos de Micky, pero todavía no había órdenes de equipo ni nada similar.

SE OSCURECE EL PANORAMA

A partir del primer momento de la Tercera Etapa –que comenzó siete minutos más tarde, debido a la niebla que había en los primeros tramos cerca de **El Manzano**– ataqué constantemente. Pude sacar 18 segundos, acercándome a 31s.

Entre **Cuchi Corral** y **San Marcos Sierra** había varios vados, todos ellos con mucha agua. Según la radio, en un momento estábamos a diez segundos en la General, de Biasion, pero antes de un vado pinchamos la goma delantera izquierda, perdiendo a partir de entonces, la posibilidad de seguir luchando por la carrera. Como no paramos a cambiarla, perdimos casi dos minutos. Sabíamos que era una diferencia que no podíamos descontar si todo se mantenía normal. Habíamos hecho lo posible y no podíamos hacer nada más que seguir hasta el final. El PC15 (**San Marcos Sierra-Capilla del Monte**) y el PC16 (**El Rosario-Ascochinga**) los hicimos muy bien y sin problemas, notando que había mucho público.

Ya Micky regulaba la carrera pero nosotros no dejábamos de acercarnos puesto que siempre es mejor estar cerca del puntero, que lejos. Antes de largar en **El Alamo**, hicimos un auxilio en la estancia Belén, donde está Carlos Ilari.

Las pruebas de Clasificación 18 y 19 las hicimos bien, aunque resignados a mantenernos como escoltas. Estábamos a 1m43s del puntero.

Durante el PC20 (**Pan de Azúcar-Unquillo**) había más gente que en la etapa del miércoles, sobre todo a partir de una curva a la izquierda con vado. Ahí seguimos descontando. Ganamos por tres segundos, terminando el día a 1m40s.

CUMPLIR CON EL EQUIPO

La última etapa no debía presentar complicaciones. El auto de otro equipo, más cercano, estaba a casi 20 minutos, y debíamos cumplir con nuestro papel: asegurar el uno-dos. En general había mucho público en toda la ruta, y ganamos cinco de los seis primes que disputamos.

La llegada al Chateau Carrera fue increíble. Creo que este año había más gente que en las pasadas ediciones. La victoria de Biasion posibilitó que Lancia ganara el Campeonato Mundial en nuestro país, y todo el team regresó a Italia festejando.

La conclusión es que la carrera fue muy positiva a pesar de que no hubo una gran lucha de marcas y tampoco de pilotos. Lo importante es saber que uno está al mismo nivel que ellos, y que contando con los mismos medios se pueden hacer carreras con resultados similares.

Esto no me saca motivación, por el contrario. Las pinchaduras no son problema para Lancia; si bien andábamos fuerte, no se recurrió a decir: **"Vos adelante y vos atrás"**. Se nos permitió hacer una carrera bastante leal. Y eso es muy importante.

En cuanto al futuro, por ahora no tengo elementos para planearlo.

Puede ser Costa de Marfil, pero es difícil que se dé. Quizá San remo o el RAC... Ya les contaré.

VISION DESDE LA DERECHA

Yo estoy muy conforme –decía Jorge "Bicho" Del Buono–. Sinceramente, pensaba que podíamos ganar. No te digo que fuera una certeza, pero era la primera vez que se nos daba una oportunidad tan buena. En otras ocasiones, la de Argentina era la única carrera del año y no teníamos mayores presiones. En ésta, la cosa fue diferente y llegamos a nuestro rally luego de una campaña de tres competencias donde anduvimos bastante bien.

"Comenzamos el rally perfectamente, pero en un par de ocasiones, durante la Primera Etapa, sendos semitrompos nos llamaron a la realidad y, en cierta medida, aflojamos un poquito, lo suficiente para que no volviese a ocurrir, salvo por imponderables; pero se debe tener algo en cuenta: todos los pilotos o navegantes se equivocan. Incluyendo a Mikkola, Alén u otros de ese nivel.

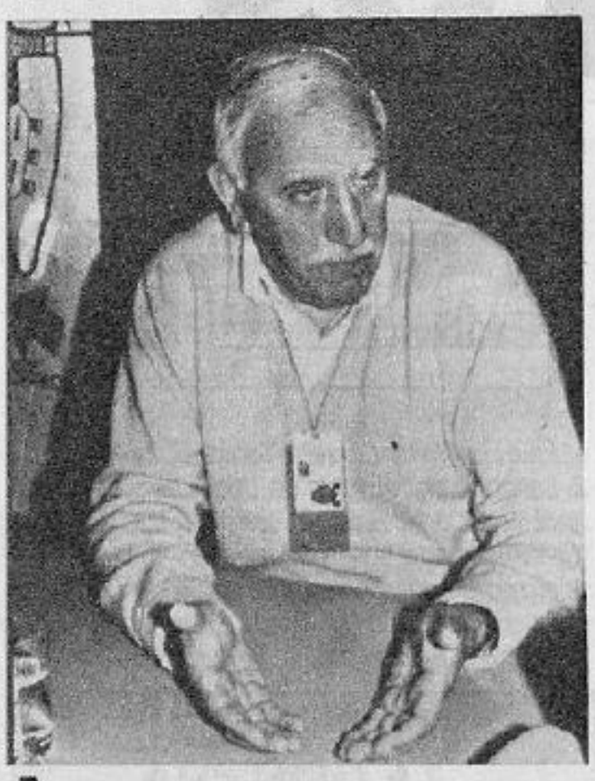
"En cuanto a la organización, estuvo bien y algo mejor que en otras oportunidades. Sólo creo que caben ciertas modificaciones, tales como acercar el PC5 hacia Córdoba y aprovechar un lindo trabado más, para que la gente pueda verlo, y tratar de cambiar el recorrido de la Segunda Etapa.

"Lo que habría que seguir cuidando es el público. En algún lugar, como el final del prime cerca de Unquillo, era terrible cómo se ubicaba. Allí debe reforzarse la cantidad de policías, ya que parecía el Rally de Portugal, por la imprudencia de algunos. Weber y su navegante no querían seguir corriendo: 'We are not killers', decían: 'No somos asesinos...'."

GUY GOUTARD
Presidente de la Comisión de Rally de la FISA

¡TRÈS BON RALLY!

Durante casi una semana estuvo en nuestro país como invitado del ACA para observar el 7° Rally de Argentina "en detalle". Como máxima autoridad mundial del rally, su opinión sobre nuestra carrera es fundamental para asegurar el futuro de ésta. La frase del título es suficiente para resumir, en dos palabras francesas, su pensamiento.



Aunque vive en Nimes desde hace muchos años, Guy Goutard es uno de los famosos "pied noir" nacidos en Argelia en los lejanos tiempos de la dominación francesa. Es en aquella ciudad del sureste francés, cercana a Marsella y a pocos kilómetros del Mediterráneo, donde Guy Goutard ejerce su profesión de Técnico Optico en su propio establecimiento. Desde allí y en sus frecuentes viajes a París conduce la Federación Francesa de Automovilismo y la Comisión Internacional de Rally de la FISA. Muchos dicen que es el "Richelieu" de Jean-Marie Balestre, pero él se encarga de negarlo y de sonreír cuando tan siquiera se lo sugieren.

Goutard vivió intensos días en nuestra tierra. Estuvo en Buenos Aires viendo todos los detalles previos de organización y luego viajó a Córdoba, en donde no descansó ni un minuto. Trepado a aviones, helicópteros, autos y camionetas, trajinó cuanto recoveco se había planteado en la carrera y verificó por interés propio todos los meandros organizativos. Junto al escribano Hernán López Fontana y al ingeniero Rafael Sierra formaron un grupo que integraba, a veces, el italiano Erasmo Saltiti y el brasileño Golberg. Durante esos días, Goutard se llevó una impresión general de la carrera y de allí que sus opiniones, vertidas fragmentariamente a lo largo de todo ese tiempo, adquieran, al armarse como rompecabezas, una importancia fundamental para el futuro de la carrera argentina.

"Yo estoy seguro de haber visto un buen rally... Deben saber que ustedes son jóvenes aún... no se olviden que en el Campeonato Mundial hay carreras que llevan cincuenta ediciones otras, treinta... ustedes están recién en la séptima, pero descuento que llegarán a cumplir tantas como otros". Goutard nos entusiasma cuando habla, pues lleva el rally en la sangre. Lo trata con pasión y el tema es casi una constante en su boca. Y el Rally de Argentina parece haber entrado definitivamente en sus afectos.

"He visto un espíritu amateur muy importante, muchos recursos humanos y sobre todo un apoyo logístico que ningún rally del mundo tiene. Helicópteros, sanidad, policía, bomberos, móviles... es realmente impresionante. Lo que noto es a la inversa de la mayoría de los rallies, ya que en el vuestro la superabundancia de medios hace que muchas veces se compliquen las cosas... El tema de las comunicaciones es una de ellas, pues tienen tal profusión de elementos que a veces hay problemas..." Sus opiniones sobre lo visto son dignas de relatarse y sobre todo deben ser dignas de tener en cuenta para el próximo año: **"El recorrido me parece bien... Me pareció muy razonable la decisión de anular el PC25 porque era muy rápido y la de demorar la largada de la tercera etapa por falta de visibilidad. Esas decisiones demuestran la ejecutividad de staff de organización y la preocupación –compartida por nosotros– por la seguridad en cualquier rally. Sin embargo, yo aconsejaría algunos cambios para que este rally sea diez puntos".**

Cuando las opiniones de Goutard llegan a este punto es necesario abrir bien los ojos y prestar debidamente los oídos pues lo que de esa boca surja informalmente puede ser una demanda concreta en la próxima reunión de la FISA. Escuchar. Tomar nota. Pero, ¡atención!, que eso no querrá decir aceptar la imposición de un señor que desconoce nuestro sistema de vida como algunos piensan, sino aceptar y aprovechar el conocimiento profundo del hombre que más conoce la materia en el mundo.

"La largada en Buenos Aires me pareció perfecta, me gusta... Sin embargo me parece poco espectáculo para una ciudad de diez millones de habitantes. Les sugiero que larguen desde el ACA pero que organicen un **súper-especial** o un 'show-prime' en algún punto cercano, un parque, un autódromo, un hipódromo... y que después, sí, la carrera parta hacia Córdoba. **Y en Córdoba yo haría dos etapas muy intensas, muy fuertes... Además habría que pensar en un 'súper-especial' en Córdoba también, con lo que las recaudaciones de ambos contribuirían a las arcas de la carrera. Eso se está haciendo con buen éxito en otros rallies y se está extendiendo cada vez más por el mundo."**

Pero si hubo algo que sorprendió a Goutard (... hombre acostumbrado a las grandes manifestaciones deportivas, a las multitudes...) fue el Chateau Carreras en el momento de la llegada: **"Aquello me pareció impresionante, nunca visto... Esa imagen valió por un rally completo... Le pregunté a un policía cuánta gente había y me dijo que cuarenta mil personas... ¡No es posible! ¡Eso es mucha gente!".**

Fue esa misma impresión la que se llevó cuando el helicóptero sobrevoló el último prime de la carrera: **"¡¡¡Ah... Allí sí que había mucha gente!!! Un poco demasiado, pero vi también que habían reforzado notablemente la policía y eso me dejó tranquilo".** La pregunta es siempre la misma... ¿El futuro? Y la respuesta de Goutard es por cierto original: **"Creo que ustedes tienen un gran futuro rallístico. Yo tengo la teoría de las carreras 'locomotora', que empujan a las demás a ser mejores. Ustedes deben ser la 'locomotora' de Sudamérica y este rally es el ideal para eso. Para mí, los rallies 'locomotora' son Montecarlo, el RAC e Italia. Ese es vuestro nivel".**

Sobre la falta de grandes equipos salvo Lancia, Mazda y Volkswagen, Goutard nos dijo que era entendible porque es un rally muy lejano. Pero a la vez le restó importancia a eso, inclinándose positivamente hacia la presencia de equipos de la región... **"Es mucho más importante de lo que ustedes creen que hubiese un equipo Renault argentino, un equipo –o dos– Volkswagen de Brasil, un team Subarú de Chile y tantos competidores latinoamericanos. Eso es muy, muy bueno... eso es casi único en el mundo y forma parte de la filosofía de la FISA en la materia."**

Finalmente nos habló del Grupo A, de estas modificaciones de gran importancia que han traído los últimos meses: **"Yo soy partidario del GRUPO A, es lógico, es seguro, es manejable".**

Guy Goutard se fue de la Argentina, pero antes de partir emitió un documento en el cual nos ubica nuevamente –por octava vez– entre las carreras "elegidas" en el Campeonato Mundial de Rally. Aunque la defensa de esa fecha será bastante más difícil, pues la reglamentación de otorgamiento de fechas reconoce solamente tres carreras extra-europeas. Y los pedidos son bastantes como para que, a partir de ahora, hagamos toda la buena letra necesaria para mantenerla "a capa y espada".

J.A.A.B.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BACHI
PRESENTA
NUEVO MOTOR MIRMI
CON TODOS SUS REPUESTOS.
NUEVOS PULSADORES A GATILLO.
NUEVAS GOMAS Y CHASIS
TODO LO NUEVO
en
automodelismo
ENCUENTRELO EN:
CIRCUITO
Maxi Martín
ITALIA 1892 MARTINEZ
JUGUETERIA
Esteban
TODO HOBBY
CASEROS 24 HAEDO
AUTOMODELISMO
sprint
AV. RIVADAVIA 15351
HAEDO
MARTIN HOBBIES
COSME BECCAR 215
SAN ISIDRO
ALVEAR 42 - 798-7490
MARTINEZ
AERO SUR
La casa del hobby
TALCAHUANO 166
TEL. 37-6030 BS. AS.
PISTA GIGANTE DE
70 METROS DE RECORRIDO
CIRCUITO
SUPERMONZA
AGUSTIN ALVAREZ 1538
VICENTE LOPEZ

Sugerencias...
Por avisos en esta sección llamar a:
EDDIE PUBLICITARIA SRL.
Córdoba 443, 1º P. "A", Tel. 311-2184
IMPORTADAS
de FRANCIA
PEUGEOT toda la línea,
RENAULT 11/12/18 y MOTOS.
BUJIAS ESPECIALES de
Gran PERFORMANCE
Que Eliminan el "Rateo"
EYQUEM
CONCORDE
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3383/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3952/3957/6634/8059
Seguridad
y garantía!...
RESORTES DE
SUSPENSION
AG
CONSULTE
SOBRE
AGENTE
MAS CERCANO
641-2907/8429
641-5736

LA
COSMETICA
PARA EL
AUTOMOTOR
lo más moderno
y novedoso
en decoración
de vehículos
Amplia gama de
diseños y colores
en cintas
decorativas
FORD
TRAFIC
PEUGEOT 504
TRIMBRITE
PRODUCTS
Lápices
especiales
para el pintado
de neumáticos.
NUEVO FILM
PARA POLARIZAR
QUE NO SE RAYA
FIAT REGATTA
SIERRA
RENAULT 11
ENVIOS AL INTERIOR
DUKE
WARNES 1180
CAPITAL (1414)
VENTAS POR MAYOR
Y A DISTRIBUIDORES

Ferrea
RACING PARTS - U.S.A.
Competition Parts - Asesoramiento
"Tato" Ferrea atenderá personalmente su
consulta sobre Autos de Carrera.
En EE. UU. dirigirse a:
5095 NE 12 Ave. - Ft. Lauderdale, FL 33334
Teléfono: (305) 491-4445
En Bs. As. dirigirse a Emilio Tetelbaun
Olavarria 2950 - Caseros - Bs. As.
Teléfono: 750-8627
NEW YORK RUEDAS
DISTRIBUYE
LO MEJOR
S.A. PROTTO Hnos.
SIERRA, TAUNUS y FALCON
GHIA - RENAULT 18 FUEGO - PEUGEOT - GACEL - REGATTA
BRONCO - PICK-UPS - FORMULA • LEGITIMAS
TODAS LAS MARCAS, NACIONALES E IMPORTADAS
LLANTAS PARA CAMIONES
Y ACOPLADOS
• TARJETAS DE CREDITO
• PRECIOS
SENSACIONALES !!!
• UTILICE EL PLAN CANJE
NO CERRAMOS AL MEDIODIA
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
WARNES 1401 ESQUINA DORREGO
854-7322/0902 ENVIOS AL INTERIOR

CAJAS
AUTOMATICAS
DIRECCIONES
HIDRAULICAS
COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO
DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA
TOYOTA - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA
INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y
GHIA.
ENVIOS AL
INTERIOR
SERVICIO
AUTORIZADO
MITSUBISHI
IMPORTADORES
EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL

JOSE V. BIANCHI
ESCUELA DE PILOTOS
CURSO AVANZADO DE CONDUCCION
DEPORTIVA
Aprendizaje y Entrenamientos
a bordo de Monoplazas de
Competición de 1er. nivel.
DURANTE 5 AÑOS TRABAJAMOS,
CON RESPONSABILIDAD Y DEDICACION
FORMANDO NUEVOS PILOTOS; SOLO ASI
LOGRAMOS HOY LA MEJOR ESCUELA.
SI ESTA INTERESADO, COMPRUEBELO UD. MISMO
Personalmente Autódromo de Buenos Aires: Miércoles y Viernes
de 11 a 14 Hs. o por carta:
PERU 1065, 1º Piso,
Cap. Fed. (C.P. 1068)

TARJETAS DE CREDITO
¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!
Polarizamos su auto, lancha, casa, etc.
con el NUEVO FILM PARA POLARIZAR
QUE NO SE RAYA.
...y conseguirá de 5 a 7
grados más frío de su equipo
de aire acondicionado.
DECORACION
de VEHICULOS
Su casa, oficina o
negocio POLARIZADO
con MATERIAL
ESPEJADO
AUTODECOR
Av. J.B. JUSTO 3324,
CAPITAL, TEL. 58-9551.
VENTAS POR MAYOR

carburando

SE ENCIENDE EN TODO EL PAIS LOS DOMINGOS A LA MAÑANA

carburando

BATE TODOS LOS RECORDS DE AUDIENCIA

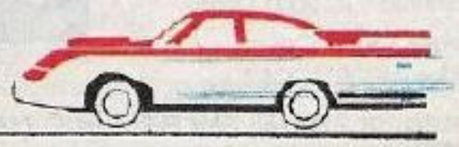
CONDUCCION Y RELATOS:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL:
ISIDRO GONZALEZ LONGHI

CON EL MEJOR EQUIPO DE PERIODISTAS Y TECNICOS ESPECIALIZADOS

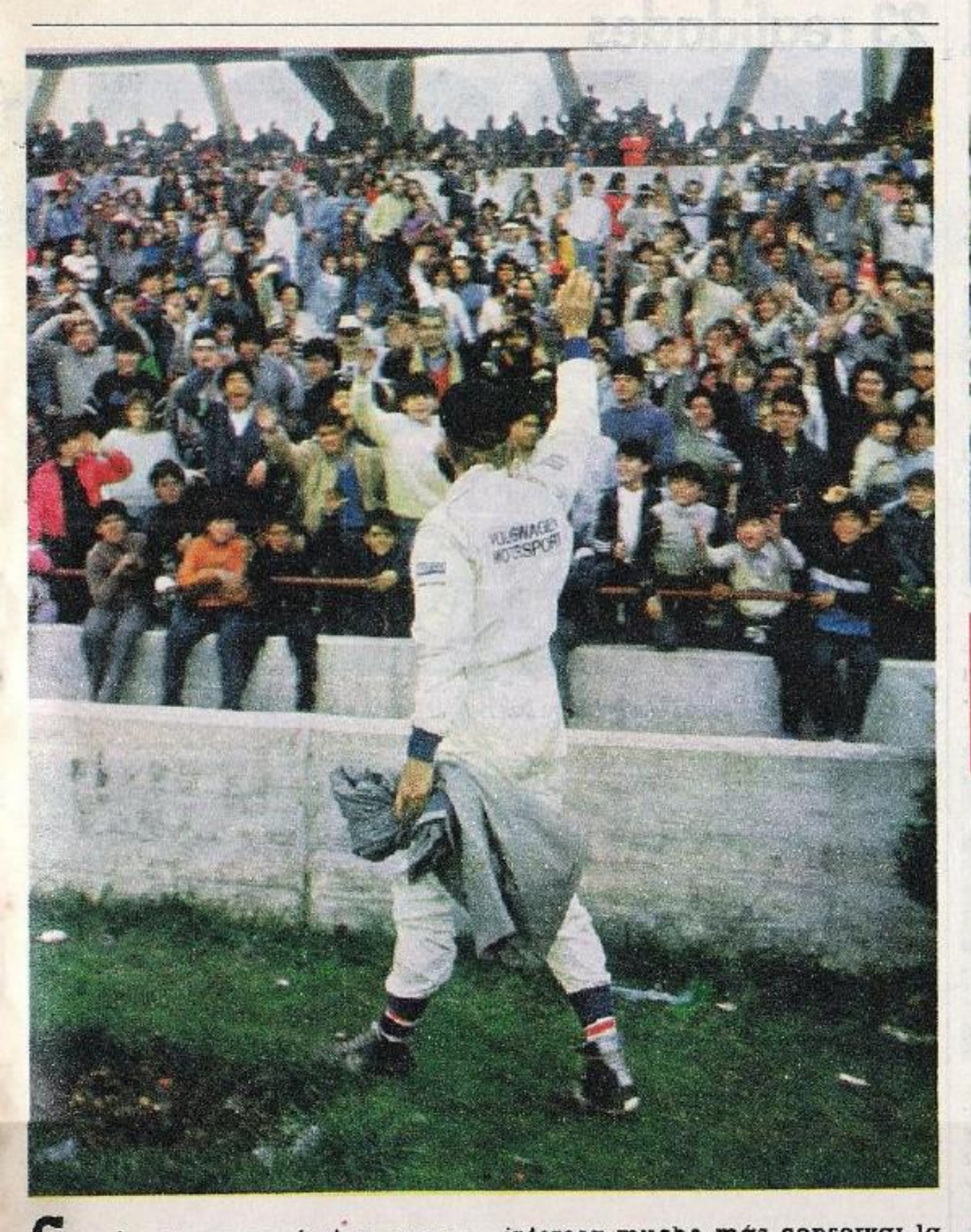
CARBURANDO S.A.P.I.C.A.F.I.
Juan D. Perón 1515 8° Piso.
(1037) Bs. As. Tel. 45-1042/2708/5345

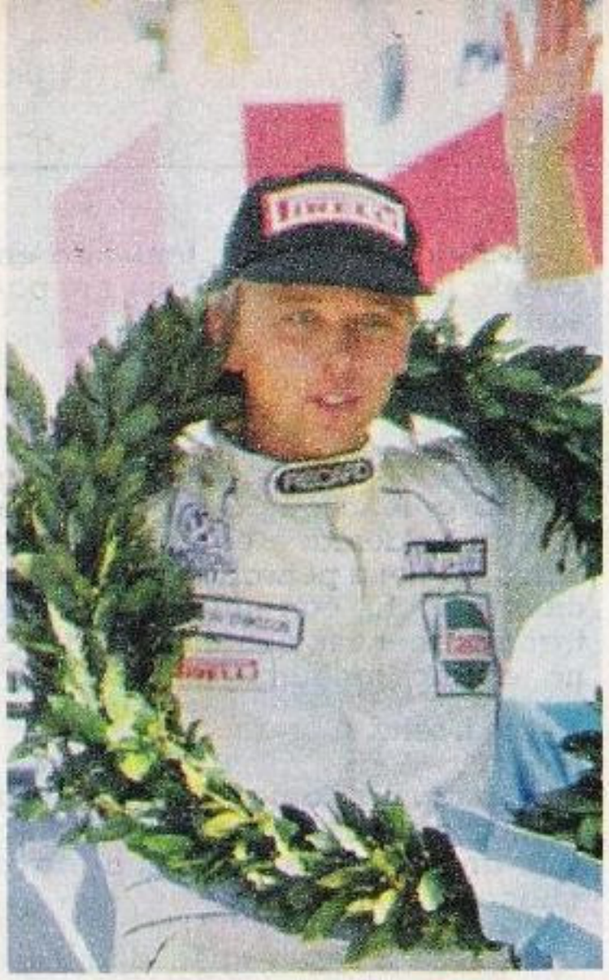
LUNES A SABADO 21,30 A 22 HS
DOMINGO 8 A 14 HS

carburando
ESTA CON UD. PORQUE UD. ESTA CON CARBURANDO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





KENNETH ERIKSSON, o cómo remontar 52 puestos en un solo rally...

EL FENOMENO DEL DOBLE ABISMO

Arriba, coronado al final tras agotadora jaena. Izquierda, saludando a "su" público en el Chateau, que reconoce un trabajo extraordinario. Abajo, por Villa del Dique, en dos ruedas...

Cuando por causas psíquicas, que no viene al caso tratar ahora, un individuo se siente proyectado a la peor de las profundidades y luego a la mayor de las alturas, se suele hablar de "fenómeno del doble abismo". Y sin psicoanalizar el Rally de Argentina, la expresión nos pareció ideal para expresar en pocas palabras el carrerón que hizo Kenneth Eriksson, sin duda el hombre-espectáculo en las serranías cordobesas. Ya el año pasado lo habíamos visto pasar con un VW Golf Grupo "A" y nos pareció un buen piloto. El final de esa temporada lo consagró Campeón Mundial en su grupo, y este año, con la nueva versión de 16 válvulas del Golf GTI –presentada en Finlandia '86– ha cumplido excelentes actuaciones frente a los autos de tracción integral. A Córdoba vino con moderadas expectativas, en función de las diferencias técnicas.

–¿Cómo es posible que un equipo de fábrica haga la ruta y toda la preparación previa, con un auto de serie y no traiga siquiera un muletto? (Fue lo que le preguntamos cuando lo vimos en los días anteriores a la carrera, "trabajando" el terreno arriba de un Gacel de calle).

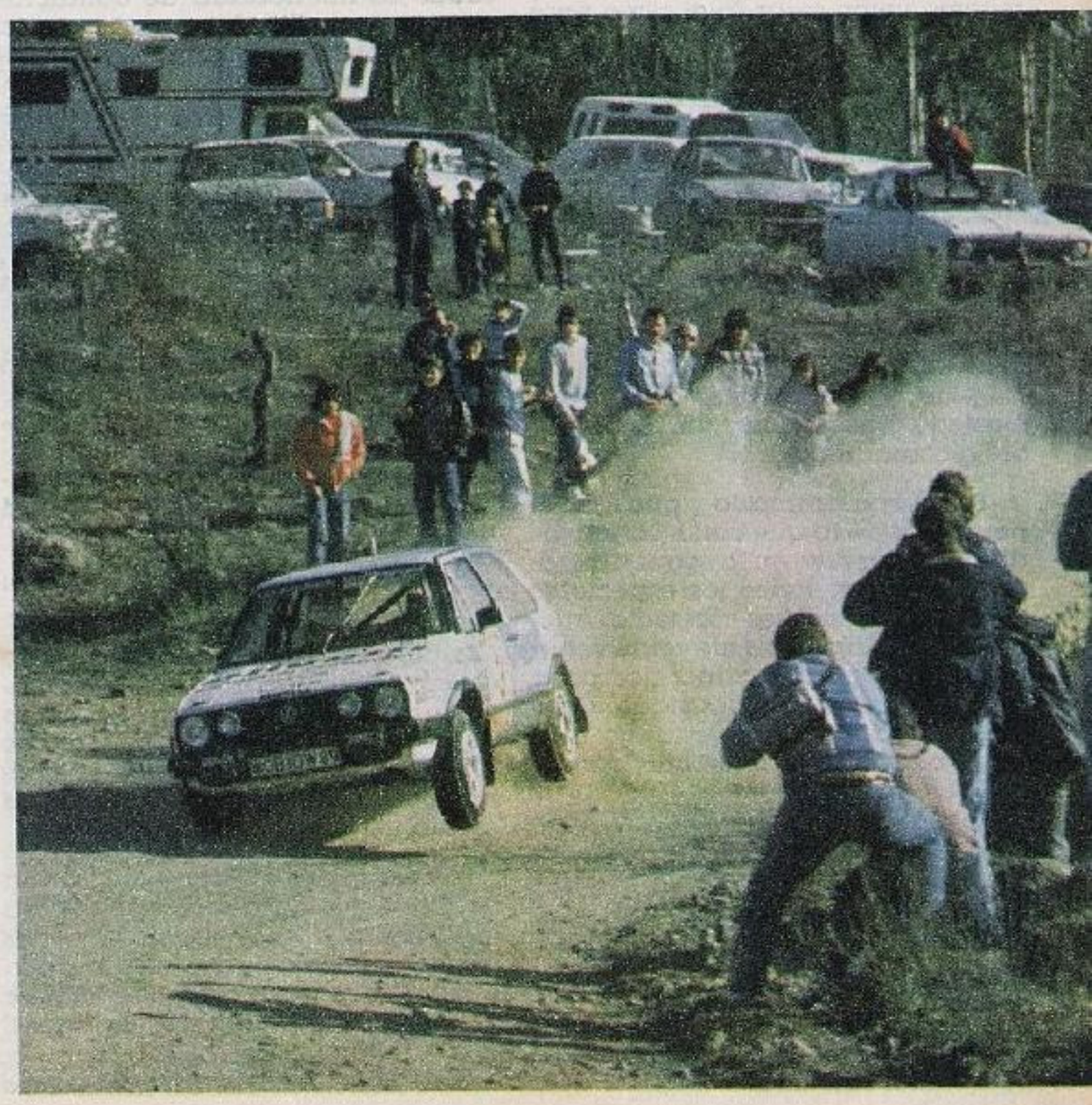
–En primer lugar, esas decisiones las toma la fábrica. Hay que tener en cuenta que Volkswagen tiene una filosofía de las carreras muy distinta a Lancia, por ejemplo. A nosotros nos interesa mucho más conservar la mayor parte de elementos de serie, semejantes al modelo que se vende al público, que luchar por la homologación de elementos especiales.

En eso los pilotos somos respetuosos de la ideología de la marca que defendemos. Por otra parte, dado que el nuestro no es un coche especial ni mucho menos, es válido el reconocimiento y la práctica previa con un vehículo como el Gacel. No creemos que eso perjudique nuestro trabajo.

Con respecto a sus expectativas previas al Rally, Kenneth fue absolutamente claro:

"No venimos a correr contra los Lancia ni el Mazda, porque en estos caminos la ventaja de la tracción integral es enorme, sobre todo en las subidas. Vamos a hacer nuestro plan en función de lo que el auto puede dar. La ruta me gusta, es un lindo trazado, algo veloz. Hay bastantes piedras en el camino, pero están para todos."

La historia de lo que aconteció en carrera es conocida. A 4 Km. de la largada en Icho Cruz, en el primer prime, ese que le quitaba el sueño a la mayoría de los participantes, el VW Golf GTI 16 V. sufrió la rotura de un palier y problemas en barra de dirección. Entre el tiempo perdido y la penalización por el



tiempo empleado en la reparación, Kenneth Eriksson se vio de repente ubicado 56° entre los 61 autos que finalizaron ese tramo, y los aficionados, muy tristes lamentando que un valor de esos quilates quedara practicamente marginado de la competencia en sus primeros escarceos. Nos tocó esperar su paso en el segundo especial, que unia Tanti y Cosquin. En un lugar donde la inmensa mayoria de los participantes pasó cautelosamente y más de un piloto de primera línea fue silbado desde la ladera de los cerros, el paso de Eriksson calentó la gélida siesta cordobesa, con el motor muy arriba en vueltas, las ruedas de adelante tirando con toda su fuerza y la cola barriendo cada curva.

Entendimos que era un poco el honor del profesional, puesto a prueba desde el comienzo. Después, cuando lo encontramos en el estadio del Chateau Carreras, su gesto no era para nada feliz.

"Este rally está 'down' para mí. He perdido más de veinte minutos por la rotura del palier, y si bien después anduve normalmente, mañana largaré en los últimos lugares, con una cantidad de autos lentos adelante.

Voy a seguir lo más fuerte que pueda. Ahora lo único que me interesa es poder entrar en alguno de los puestos puntables para el Campeonato de Pilotos. No tengo ninguna otra expectativa. Ya me despedí de la punta de la carrera."

En la segunda etapa, en el lugar trigésimoctavo de la ruta, en la subida a Cuchilla Nevada pasó increiblemente rápido por un camino que daba muestras de deterioro por los derrapes y aceleradas. Las radios y los aviones transmisores fueron creando el clima para que en cada prime nadie se moviera de su sitio hasta que pasara el "sueco volador". Kenneth se ganó a la "tribuna" argentina más exigente en materia de manejo en rally, como es la de los fanáticos cordobeses. La tercera y la cuarta etapas no hicieron sino ratificarlo. Eriksson se jugó tanto que hasta le "robó" algún prime al equipo Lancia, algo que él mismo consideraba imposible antes de la largada.

–¿Qué podés decirnos de esta remontada espectacular, que será siempre recordada aquí?

–Fui muy afortunado y pude recuperar más de lo que creía. La mayor dificultad la tuve en la segunda etapa porque en todos los especiales tuve que pasar autos más lentos que, en algunos casos, no me veían venir, y me vi precisado a tocarlos para que se hicieran a un costado. Creo que en esa etapa fue cuando más trabajo tuve. La terminé muy cansado, pero más contento.

–¿Sentiste para algo el aliento del público?

–Creo que el público se portó muy bien conmigo. Se ve que sabían la carrera que yo hacía, porque me alentaban en todas partes.

–¿Te vas conforme con el cuarto puesto final obtenido?

–Indudablemente sí, teniendo en cuenta todas las cosas que me pasaron.

–¿Vas a correr en los Mil Lagos, en Finlandia?

–Creo que no, en parte porque no es una prueba que a mí me guste mucho. Y además el equipo, en principio, no tiene pensado correrla. Yo creo que ahí, con nuestro auto de tracción convencional (delantera) no tenemos ninguna posibilidad.

–¿Y cuál sería tu próxima actuación?

–En Bandama. Tanto a Erwin como a mí nos gusta más esa prueba y creo que ahí podemos tener una mejor chance.

–¿Te interesa seguir sumando puntos para el Mundial de Pilotos?

–Es uno de los objetivos que me propuse para este año, pero el principal es ganar el trofeo FISA para los concurrentes con autos de tracción simple. Aunque algunos lo discutan, es mucha la diferencia con los de tracción integral.

–¿Cuáles son tus planes para el resto de la temporada?

–Salvo Los Mil Lagos, creo que el equipo irá a todas las pruebas que faltan del Campeonato, o sea Bandama, San Remo y el RAC.

–¿Para el año próximo hay algo definido?

–Yo quiero tener desde la primera fecha un auto de tracción integral y que esté en condiciones de disputar el primer puesto. Ya llevo dos temporadas en inferioridad de condiciones técnicas. El año pasado corría Grupo A cuando los principales pilotos estaban en el Grupo B; ahora con tracción simple contra tracción integral. Creo que me he ganado el derecho de disponer de los mejores elementos mecánicos para tratar de ganar la clasificación general.

–¿Creés que Volkswagen te dará esa posibilidad?

–Como le decía, el Golf GTI es un buen coche, pero no para ganar. Entiendo que Volkswagen tiene un programa alternativo de un auto tracción integral, pero no sé si estará listo para la primera carrera o a mitad del año.

–¿Han hablado sobre renovación del contrato?

–Es un tema sobre el que aún no quiero hablar. No hay absolutamente nada definido y pienso que recién después de San Remo empezaremos a conversar. De todos modos, mi interés apunta a tener el año próximo un medio mecánico de primera línea.

Entendemos que Kenneth Eriksson ha hecho méritos más que suficientes para eso, y es hoy por hoy uno de los pilotos jóvenes y talentosos que bien pueden estar en la mira de cualquier director deportivo con las mismas aspiraciones.

Miguel Colazo

23 realidades TODOS L

1°) Massimo Biasion/Tiziano Siviero - Lancia Delta - I - 1° GA C8

6°) Paulo Lemos/Artur Cezar - VW Golf 1.6 - 1° GA C6

7°) Jorge Fleck/Silvio Klein - VW Golf 1.6 - BR - 2° GA C6

12°) Enrique Oribe/Ignacio Oribe - VW Golf 1.6 - RA - 5° GA C6

13°) Claudio Israel/Manuel Jaurenna - Toyota Corolla - RA - 6° GA C6

18°) Juan Maineri/Jose Garcia - VW Gacel - RA - 7° GA C6

19°) Alberto Adriani/Paolo Mazzani - Fiat Ritmo 105 - VEZ - 8° GA C6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OS QUE LLEGARON

2°) Jorge Recalde/Jorge del Buono - Lancia Delta - RA - 2° GA C8

3°) Erwin Weber/Matthias Feltz - VW Golf GTI - D - 1° GA C7

4°) Kenneth Eriksson/Peter Dieumann - VW Golf GTI - S - 2° GA C7

5°) Gabriel Raies/Raúl Campaña - Renault 18 GTX - RA - 3° GA C7

8°) Jorge Bescham/Jose Garcia - Fiat Regatta 85 - RA - 3° GA C6

9°) Ernesto Solo/Martin Christie - Renault 18 GTX - RA - 4° GA C7

10°) Alejandro Schmauk/Felipe Horia - Alfa Romeo 33 Q - RCH - 4° GA C6

11°) Néstor Veglia/Oscar Ocampo - Renault 18 GTX - RA - 5° GA C7

14°) Norberto Gianre/Ruben Giaccone - Fiat 147 S - RA - GB C10

15°) Fernando Urrutia/Cristian Troncoso - Suzuki SA 310 - RCH-1° GA C5

16°) Enrique Levalle/Jaime Silva - Subaru 4WD 1.2 - RCH - 2° GA C5

17°) Eduardo Aguirre/Alejandro Celsi - Subaru J12 4WD - RCH - 3° GA C5

20°) Alejandro Sala/Carlos Minardi - Renault 18 GTX - RA - 6° GA C7

21°) Alejandro Smith/Hilda Mercadier - Subaru 1.3 - RA - 5° GA C5

22°) Jesus Quino Alanoca/Victor Quino Alanoca - Toyota Corolla-SOL-9° GA C6

23°) Ernesto Vacarezza/Miguel Garcia - Subaru 1.3 - RA - 5° GA C5

RALLY MUNDIAL EN CORDOBA (4-8/8/87)

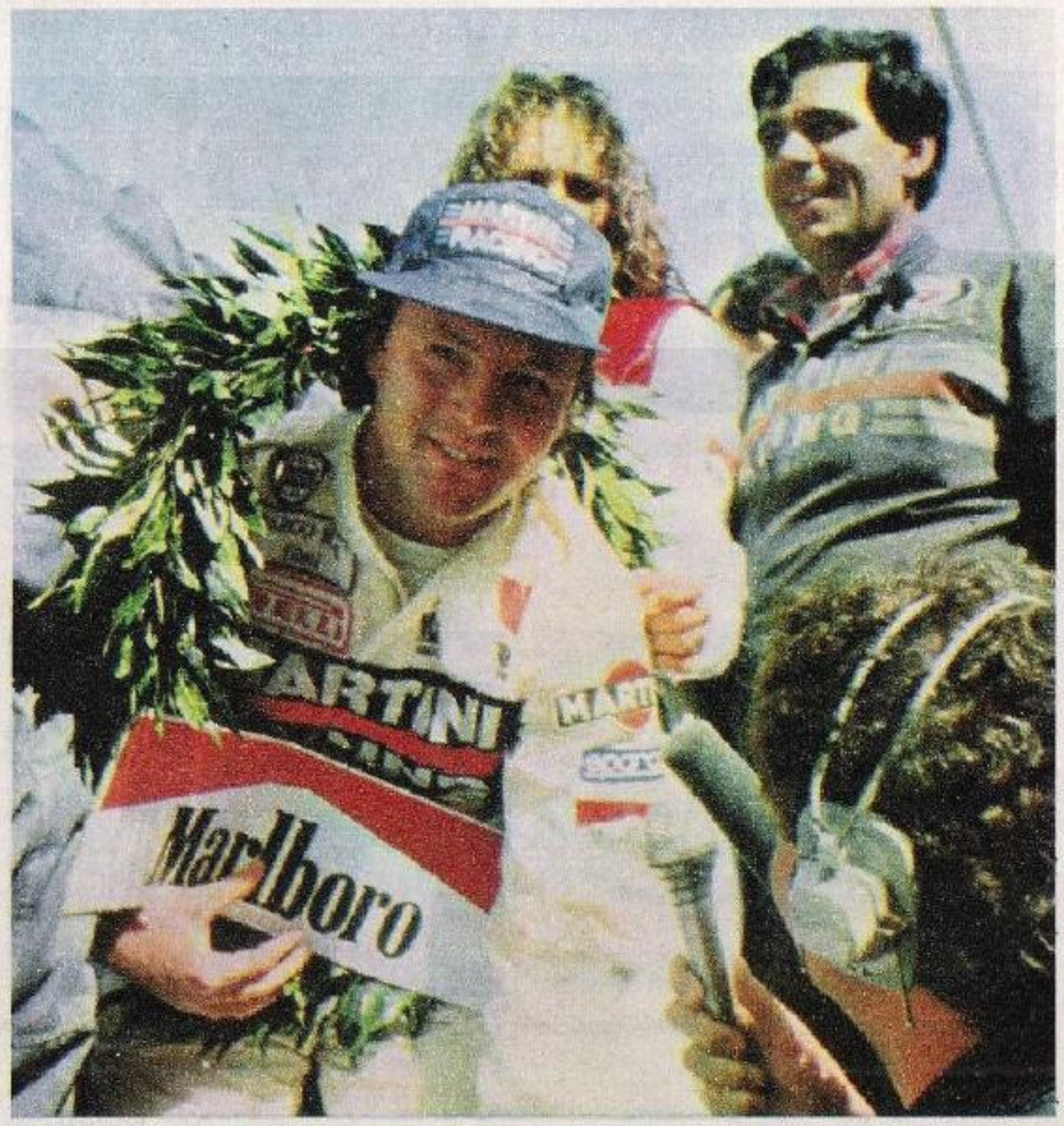
LA OCASION MAXIMA

Por Eduardo E. Neira, Oscar Izzo y Jorge A. Augé Bacqué. Fotos: Enrique Bianco, Carlos Campos, Miguel Tillous, E.E.N., O.A.I., Silvia Arias, Alfredo Calascione, Juan P. Cabral y José M. Urteaga.

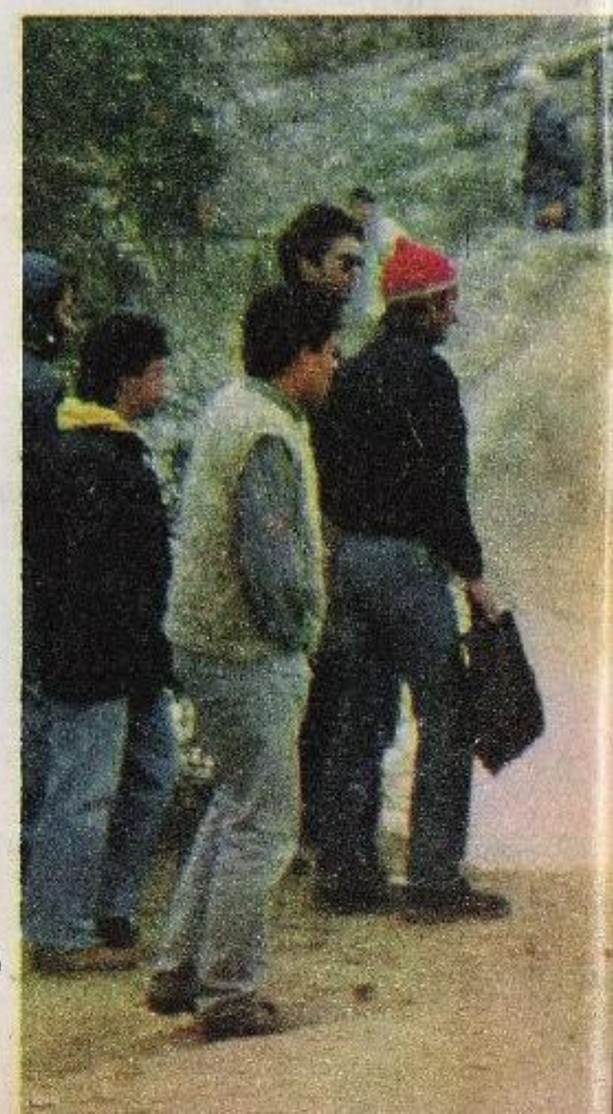
• Las mejores fotos • El comentario agudo • Las apostillas más frescas • Las notas reveladoras • El análisis profundo • Toda la emoción • Todo el color • Las conclusiones • Todo

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club Argentino.
Accesos: Excelentes. Muchos y en perfecto estado. 5 puntos.
Controles: Muy buenos. 4 puntos.
Estado del trayecto: Bueno. 3 puntos.
Parque Cerrado: Excelente. 5 puntos.
Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.
Seguridad: Muy buena. 4 puntos.
Servicio de prensa: Muy bueno. 4 puntos.
Puntualidad: Muy buena. 4 puntos.
Total: 33 puntos (Ideal, 40).



1) Apoteosis en el Chateau Carreras... La multitud (alrededor de 60.000 personas) acaba de servir de marco para el paseo triunfal de los Lancia de Biasion y Recalde. 2) Massimo Biasion, en plena coronación tuvo tiempo para hacer declaraciones... 3) Carlos Menem (h), el participante más joven del rally (18 años), no pudo terminar. Se pegó de frente contra la montaña en el último PC de la segunda etapa. 4) Ingvar Carlsson a punto de partir con su Mazda 323 4WD, al que en ese PC 10 se le rompió el cigueñal y debió desertar... 2



Durante años, hubo cierta lasitud en todo el mundo respecto a la seguridad de los automóviles de atrás. Digamos que las cosas se exigían, pero no mucho. Las tragedias recientes acabaron con esa actitud, y los fiscalizadores se transformaron en exigentes controladores. La ubicación de los tanques de combustible, la resistencia teórica de las armazones antivuelco y los sistemas antiincendio son ítem fundamentales. Y justamente los observados en detalle por las máximas autoridades mundiales de la especialidad. Bien por ellos. Pero mal también. ¿Cómo? Sí, mal porque el imprescindible asesoramiento al Automóvil Club Argentino no se produjo en el momento oportuno. Claro, el ACA posee la experiencia necesaria para salir de un mal momento como ése, pero no posee el contacto profundo con el ambiente a través de toda la temporada. Algo que deberá solucionarse.

Por más que la partida de Buenos Aires sea resistida por algunos, creemos que la exigencia del ACA en ese sentido sigue siendo válida. Si para el organizador es importante que la competencia automovilística más importante del año comience en la puerta de su sede central, ¿por qué no? Aunque la carrera es de los argentinos, no todos ellos pueden ir a las serranías, y algunos pueden acceder así al largo enlace entre Buenos Aires y Córdoba. Inadaptados hay en todas partes, lo que sucede es que en la gran urbe hay más. Cuestión de porcentaje. Largos enlaces de ese tipo hay en otras competencias, e iniciemos la lista con el Rally de Montecarlo, que no solo tiene un enlace (Parcours de Concentration, le llaman) que une a varias ciudades europeas con Mónaco, sino que además es por lo menos 300 kilómetros más extenso que el enlace criollo. Y ésa, justamente, es una característica clásica del rally más conocido del mundo. Hubo alguno que comentó, considerando la posibilidad de acercar la competencia a los bonaerenses, en cuyo territorio el rally se asemeja cada vez más al viejo TC. "¿Por qué no correr un prime 'superespecial' en un hipódromo porteño y luego mantener la carrera en la provincia de Buenos Aires, con epicentro en Mar 3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

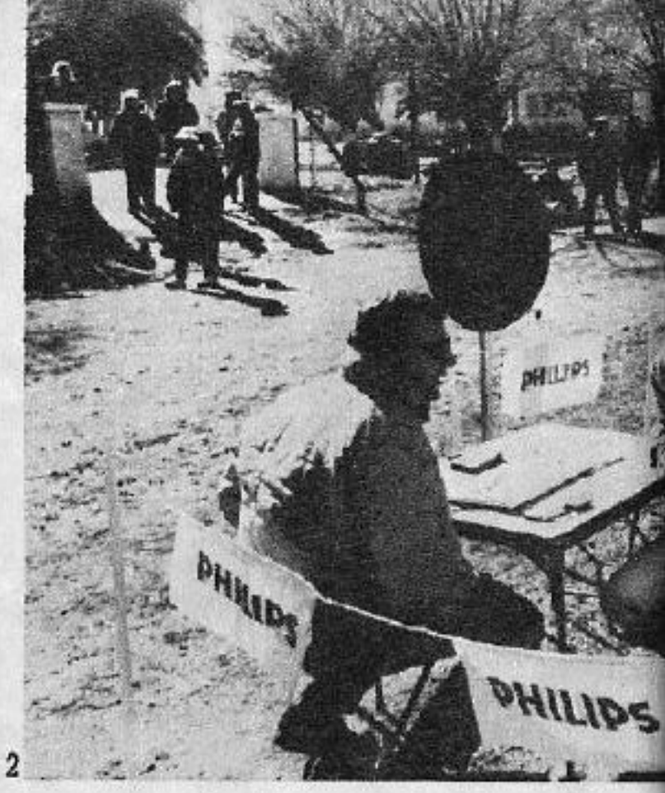
4

CARTA DE PRESENTACION

NORBERTO GIANRE

Nació en Córdoba el 5-8-59, es mecánico y debutó en 1979 con un Renault Gordini, compitiendo en zonales cordobeses. Al año siguiente comenzó una extensa campaña con Fiat 600 en la Clase A zonal, en la que logró dos títulos (1985 y 1986) y otras posiciones excelentes. En sus comienzos era su propio padre Atilio quien preparaba la mecánica de "la bolita". "Debuté en el campeonato nacional en ocasión de un Rally 24 Horas de 1986, con un 147, pero abandoné en el cuarto prime. Este año trato de seguir todo el campeonato argentino, pero a la Vuelta de la Manzana no fui, ya que implicaba muchos días y un gran gasto. Comencé entonces la temporada en Villa Dolores, donde no anduve muy bien. En el Rally de La Rioja volqué poco después de pasar por San Pedro y en el Día de la Bandera tuve algunos inconvenientes mecánicos. Quise correr el Rally de Argentina pese a que no daba puntos para el nacional, porque es la gran carrera... En la primera etapa tuve un problemita con el soporte del motor, que luego se agravó en las sucesivas jornadas. A eso se agregó una doble rotura del fuelle de la caja de velocidades, la quemadura de la junta del múltiple de escape y los problemas de frenos que aquejaron a casi todos los autos. Pero pese a esta intervención, quiero mantener continuidad en el campeonato nacional." De porte desgarbado, flaco, semicalvo y barbudo, Gianre fue uno de los más espectaculares pilotos de la carrera, considerado independientemente de su auto. Con el motor preparado por Cosma siempre "en vueltas", y de costado, resultó una de las alegrías del público cordobés.

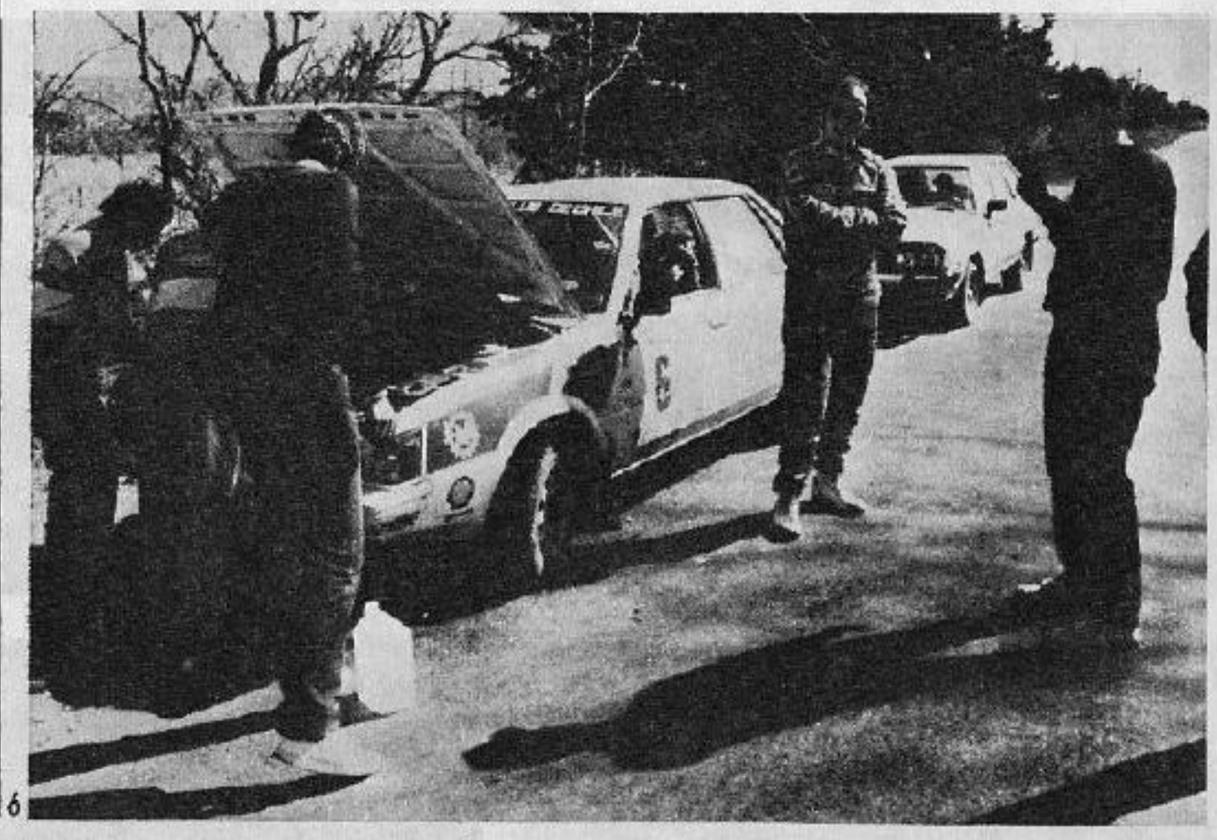
1



2

4

5



6

7

1. Uno de los abandonos de la última etapa fue el de Foche-Madero. Lamentado. 2. Un típico puesto de control horario. Notar la pancarta y la mesa. 3. CORSA en la "cocina" de la carrera. De izquierda a derecha: Antonio Meriello, Hector Zampini, Dr. Horacio Rivarola, Tomás Albo, Félix Barral y nuestro director Augé Bacque. 4. Carielito expuesto por amigos de Biasion y Siviero. El texto del mismo es lo suficientemente explícito... 5. Furlan, Raies y Maldonado curioseando por Córdoba. 6. Momento del abandono del chileno Jose Celsi. Era previsible que anduviese bien... hasta la rotura de la refrigeración de su turbocompresor. 7. Los hermanos Del Buono en el primer piso del Chateau Carreras, mientras se toman una cerveza festejando el reencuentro: de izquierda a derecha, Pedro (hombre de cómputos), Jorge (navegante de Recalde) y Hector (colaborador en un control).

del Plata?". Audaz, la idea. Pero impracticable.

En cuanto al desarrollo, todo fue bastante normal, y otra vez argentinos estuvieron adelante, peleando de igual a igual con los mejores. En cuanto a los demás, otra vez fueron los Renault 18 GTX los mejores autos locales, aunque sin poder luchar con productos mejorados como los VW Golf de 16 válvulas.

Pero todos nos quedamos con las ganas de ver cómo el solitario y flamante Mazda hacía frente a los Lancia. Su epopeya duró una etapa y media. Luego, nada y vuelta a Bélgica, donde los japoneses encargaron a Achim Warmhold la conquista del título mundial, lo que por este año deberá archivarse como ilusión.

El 7º Rallv de Argentina terminó. Pero

PARDO-VIGNAU
VUELCO Y ALGO MAS..

Otra vez en el mundial, por tercer año consecutivo, esta vez navegando a Julio Pardo, con quien formamos una "sociedad" de último momento. De los preparativos previos, sólo puedo decir lo de siempre, nunca pero nunca el tiempo es suficiente para poner todo en orden. Esta vez, agravado por la desinformación producida por el ACA, lo que provocó que varias tripulaciones quedaran fuera de carrera antes de comenzar. Por nuestro lado, tuvimos que modificar el tanque de combustible (a pesar de la consulta previa a los comisarios técnicos) y cambiar las luces posteriores, cosa que hicieron Daniel Achinelli y Enrique Martinez, del taller Palermo Viejo, "mis benefactores". A la hora de largar, los inadaptados de siempre, cometiendo todo tipo de tropelías contra los participantes.

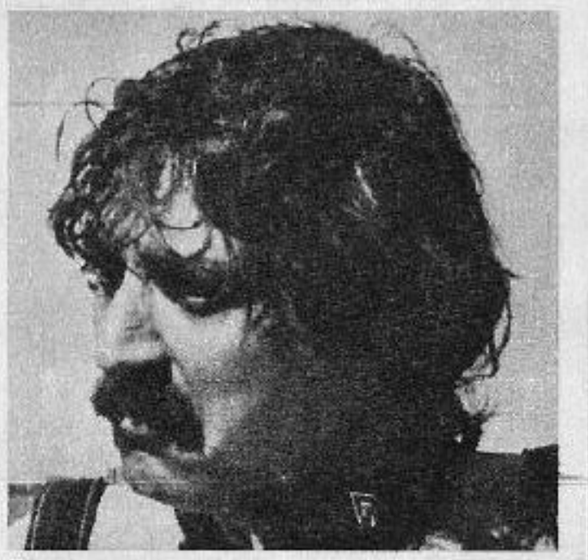
Salvando estos "pequeños" inconvenientes, vayamos a lo más sabroso, es decir la carrera en sí, en la que me divertí lo suficiente, mientras duramos. Desde el principio, mantuvimos un buen ritmo a pesar del poco conocimiento del terreno y de la hoja de ruta cedida por Cecchetto-Carreras.

A pesar del vuelco sufrido en Copina, en la segunda etapa, seguimos en camino con el parabrisas y la caja de dirección rotos, razón por la que penalizamos para largar la tercera etapa, quedando en los últimos lugares y debiendo "viajar" en la tierra de los más lentos. Llegando al final del PC 15 (Capilla del Monte), "desaparecio" el tapón de drenaje del block y perdimos toda el agua, lo que provocó que se quemara la junta de tapa de cilindros y por consiguiente nuestros abandono.

Juan Pablo Vignau

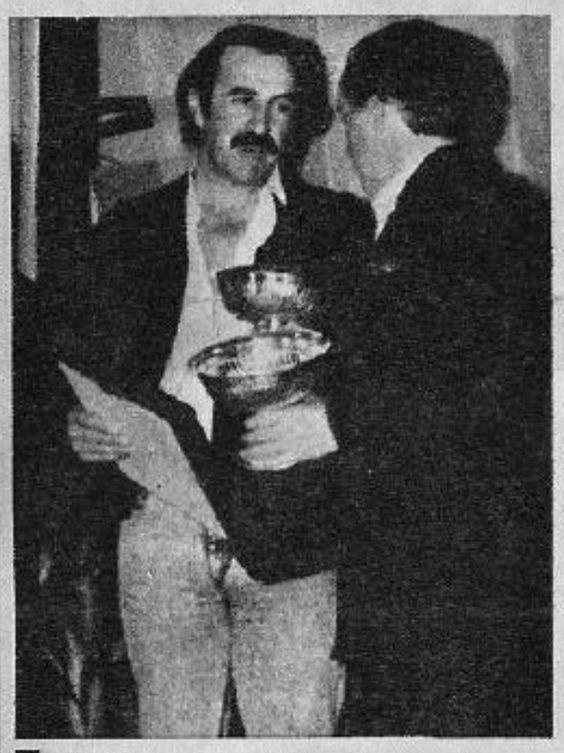
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

a GABRIEL RAIES



Porque se encargó de construir un auto liviano, pensando fundamentalmente en el Rally de Argentina, por lo que tuvo algunos problemas en la verificación técnica previa–, mientras que en el trabajo de preparación para la carrera sufrió un vuelco. En las cuatro etapas pasó por todo tipo de alternativas: pinchó dos gomas, tuvo problemas con los sistemas de frenos y combustible, padeció con el autoblocante, trabado en un ciento por ciento, su R.18 GTX sufrió un principio de incendio y además se mojó una bujía al atravesar un vado... Sin embargo todo eso no impidió que al cabo de los 26 PC a través de las cuatro etapas, llegara quinto en la Clasificación General y tercero en el Grupo A Clase 7, siendo además el mejor piloto con auto de fabricación nacional.

COPAS CORSA Y PARABRISAS



En la fiesta de entrega de premios, llevada a cabo en los salones del Jockey Club de la ciudad de Córdoba el sábado 8 por la noche, CORSA entregó los trofeos correspondientes al **piloto argentino mejor clasificado** (Jorge Recalde), y al **extranjero sudamericano mejor clasificado** (Paulo Lemos), mientras que **Parabrisas** hizo lo propio premiando a Renault Argentina por ser el R.18 GTX de Gabriel Raies el **auto de fabricación nacional mejor clasificado.** Las fotos muestran a nuestro director, Jorge A. Auge Bacqué, entregándole el trofeo a Recalde, y junto a Raúl Campaña (navegante de Raies) y dos bellísimas promotoras, una de las cuales (la de la derecha) pareciera querer capturarlo, pero damos fe de que finalmente no lo logró.

EL AUTO DE CORSA
"AL MENOS SALVE EL BIGOTE..."

En momentos previos a la largada de Las Rosas-El Pueblito, y a quinientos metros de la largada de Icho Cruz-Cabalango, antes de pegarle al piedrón.

Pocas horas antes de la largada, con Jürgen pensamos que no íbamos a llegar a la rampa frente al ACA. El martes –día de la largada– nos tocaba verificar el auto entre las 9 y las 15 horas (luego el plazo se extendió hasta las 16), y a las 13,50, en el taller de Nathan se declaró la emergencia: el especialista en cajas de velocidades –que no forma parte del personal del taller– manifestó lacónicamente que "había un problema", cuando cambiaba la "cola de la caja" pistera por otra con la triceta para conectar el Twin Master. Una bolilla –creo que el seguro de la quinta– se había caído dentro de la caja, y hubo que retirar el elemento para extraerla.

A las 15 horas en punto llegó nuestro R.18 a verificar, merced a un remolque. Curiosamente, el nuestro fue uno de los poquísimos autos que no mereció ninguna objeción (el tema de la jaula lo sorteamos espléndidamente con una PADES flamante). Hasta la hora de la largada, en el taller palermitano continuaron los trajines para desarmar, rearmar e instalar la caja, así como para terminar con algunos detalles que la falta de tiempo habían hecho dejar de lado.

Finalmente llegó el momento de la largada. Contra mi opinión en el sentido de tomar por cualquier otro lado que la Panamericana, seguimos puntillosamente el trayecto marcado en el libro de ruta y tuvimos que sufrir los nervios de vernos rodeados por los inadaptados de siempre, que golpean el auto, tratan de llevarse algún recuerdo (en nuestro caso, calcomanías y un espejo...) y frenan a los participantes, provocándoles recalentamientos a los motores, cuando no daños de chapa y sustracción de elementos.

Desde ahí todo fue normal hasta Córdoba. Llegamos de madrugada y fuimos derecho al taller de Carlos Mastromarino, donde dejamos listo el auto para emprender horas más tarde la primera etapa.

Los auxilios los compartimos con Carmelo Cordovana. Fueron tres móviles: una pick-up Peugeot (Don Funes y Cañete), una frontal Mitsubishi (Lito Tévez) y un Renault 18 (Cacho Brugnoli y el puntano Nilo) fueron los "ángeles" que nos recibieron tras cada prime. Una vez más, gracias.

En la primera PC, apenas salidos de Icho Cruz le pegamos a una piedra enorme y la alineación se fue al diablo. En los tres siguientes nos pasó Carlitos Menem (hijo) ya que veníamos muy despacio tratando de mantenernos en el camino. Terminada la etapa, en el ACA de La Falda nuestros mecánicos pusieron las cosas en orden.

En la segunda etapa partimos adelante de Eriksson, ya que se había retrasado considerablemente en la primera. Adrede, en el control horario de Río Guasta marqué mi tarjeta después del Campeón Mundial, para librarnos de siete sorpassos en otros tantos prime, los que seguramente nos habrían hecho perder mucho más que el minuto. Hicimos toda la segunda etapa con bastante tranquilidad –nuestra única meta era dar la vuelta– y llegamos al Chateau en el 20º puesto de la General, con el auto enterito.

Veníamos cumpliendo con el libreto, cuando en la PC 18 (La Pampa-San Pelegrino) a poco de largar se terminó todo. Un retorno a la izquierda y, tras una trepada de cien metros, otro a la derecha. Antes de llegar a él, el Renault viboreó un poco y nos fuimos contra el borde externo de la curva. Intentamos seguir, pero se había roto una rótula y, por el impacto, también el disco de freno correspondiente y una parrilla.

Ahí terminó nuestra carrera. Mientras Jürgen observaba con impotencia el auto, yo me crucé y en la parte interna de la curva me colé en el asado de los Massoni y Cabrera. Tinto y ginebra para olvidar el sinsabor, como en el tango. Al rato reparé en algo positivo: por esta vez, había salvado el bigote.

Carlos Neira

DE R.12 TS A DACIA 1310

Fueron pocos los **Renault 12 TS** que se modificaron para cumplir con la ficha de homologación del Dacia 1310 yugoeslavo, auto que fue fabricado con matrices importadas desde la Argentina. Pues bien, el motor fue llevado de 1.397 cm³ a 1.289 cm³ gracias al torneado de camisas de cilindro especiales. El carburador era un Weber de medida 27/32 (bastante difícil de conseguir). El múltiple de admisión y el de escape del Dacia son idénticos a los que equipaban al R.12 entre 1971 y 1973, mientras que los frenos son similares a los del R.18 GTL. Asimismo, la caja de velocidades tiene las mismas relaciones que las usadas por los primeros R-12 de la década del '70 así como los palieres. En cuanto a la carrocería, Ruggiero fue el único que colocó manijas de puerta rectangulares, complementándolas con la colocación de "baberos" originales Dacia. ¿De dónde salieron tantas piezas originales del auto yugoslavo? No lo sabemos, pero sí podemos decir que la Administración General de Aduanas posee cerca de ochenta Dacia 1310 para su uso, aunque los mismos pasan desapercibidos en el tránsito, debido a su extrema similitud con el R.12.

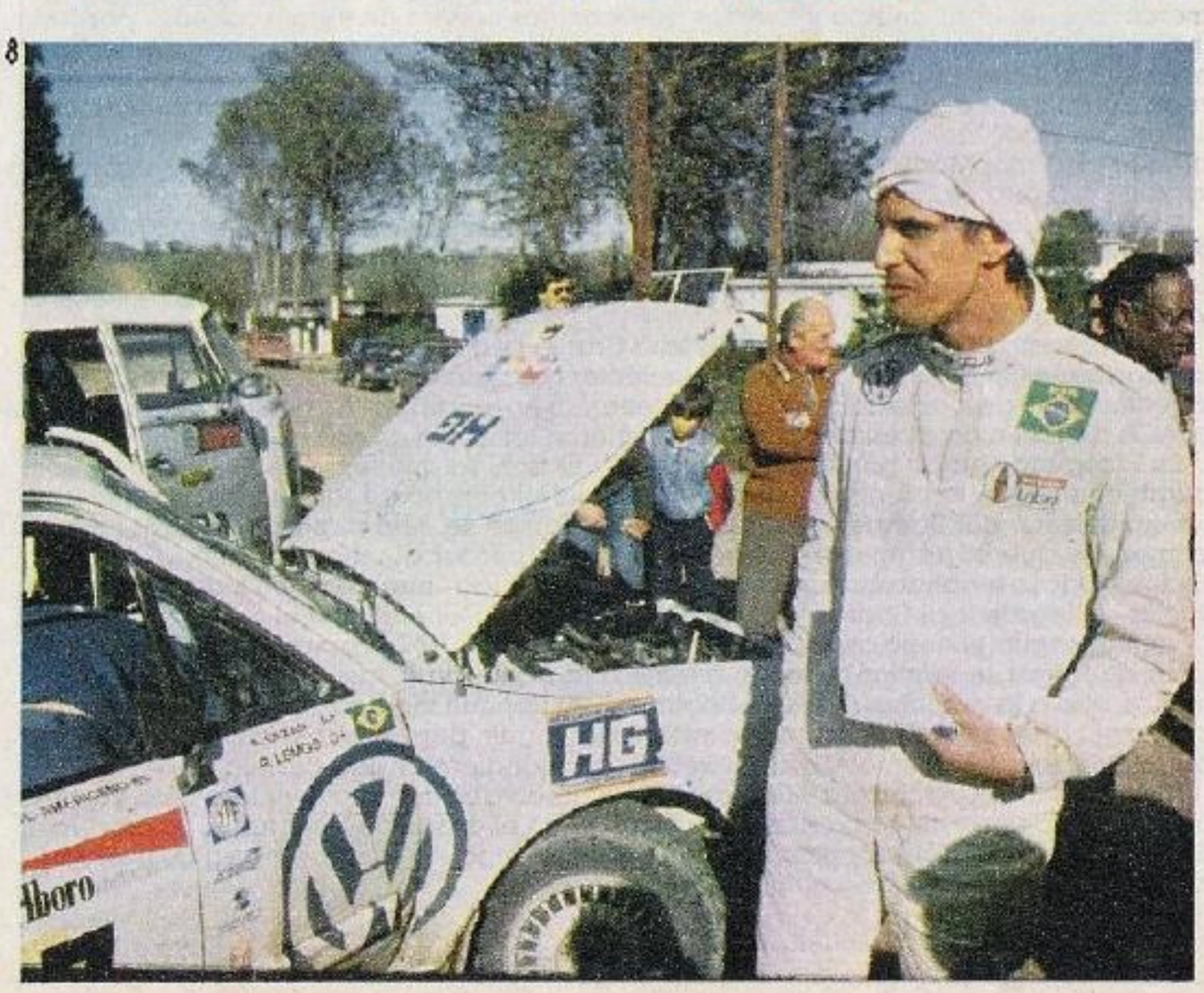
5

6

5) Jorge Recalde con el Lancia detenido, transmitiendo impresiones a uno de los mecánicos durante un auxilio. Biasion y su HF al lado. 6) Jorge Bescham saltando con el Regalia, que por primera vez utilizó en este Rally de Argentina. Fue tercero en su clase y noveno en la General. 7) De izquierda a derecha, arriba: Fernando Urrutia, su navegante Cristian Tronsoso, Víctor Alanoca Quino, Alejandro Schmauk, Claudio Israel y su navegante Manuel Jaurenna. Abajo: Eduardo Aguirre, su navegante Alejandro Celst, Enrique Levalle y Jesús Alanoca Quino. 8) Mientras se trabaja en su VW Golf, el navegante Ariur Cezar "descansa". 9) Ruggiero-Ascelli a bordo de uno de los tantos "Dacia 1310" que largaron. Nadie dice cómo fueron armados, pero en la Aduana hay ochenta de esa marca...

7

8



9

ya comenzó el octavo.

Fueron muchas las circunstancias que giraron en torno a la prueba, las más de ellas, altamente positivas para su desarrollo. Veamos cómo.

Las homologaciones de autos tienen un plazo de cinco años, luego del cual, si las fábricas no las renuevan, vencen sin apelación, impidiendo a los modelos en cuestión participar. Las hay de nivel nacional e internacional. Pues bien, en el caso de Renault y Sevel, estas últimas correspondientes a sus modelos R-12, Peugeot 504 y Fiat 128 CLI caducaron, restando muchos participantes potenciales de la competencia.

De esta manera, el Rally de Argentina, que supo tener el record extraeuropeo de participantes cayó a una cifra normal: 64 autos. La cifra, magra en las comparación con otras ediciones, no hizo que la carrera fuese menos interesante. Para ello hubo tres equipos de allende los mares además de varios otros sudamericanos, y los mejores de esta tierra. No es poco, por cierto, considerando el gasto que estos traslados

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

implican para organizaciones que juegan su prestigio en cada carrera.

PIRQUITAS

GUIAS - En ocasión del Rally de Argentina hubo profusión de material informativo. La **Secretaría de Turismo** cordobesa, patrocinantes varios, y **ACRYR**, distribuyen gratuitamente folletos y materiales informativos. Otros, en cambio, como una denominada guía "Rally Club", se vendían al público. Hete aquí que en esta última, nos sorprendimos al ver publicadas fotografías exclusivas de **CORSA**. Una muestra evidente de la falta de respeto por lo ajeno que tuvieron los editores.

AFICHE - El impreso por el **Automóvil Club Argentino**, cuyo dibujo fue realizado por nuestro colaborador **Pedro Chiappe**, tuvo una distribución interesante. Su arte mostraba tres automóviles de rally: un Fiat Regatta 85 en primer plano, un Lancia Delta HF 4WD y un Fiat SE 1.5.

¡ABAJO! - En momentos en que estaba "tomándole" la mano al auto, el barbudo **Santos Manzanares** y la bonita **Alma Pollini** tomaron muy exigidos una curva hacia el final del PC entre San Marcos Sierra-Capilla del Monte, y se cayeron del puente, quedando techo abajo en el Fiat Regatta 85 que estrenaban. El motor había sido preparado por Julio Pardo (sólo trabajó en la tapa de cilindros), mientras que Achinelli y Martínez se habían ocupado del armado del auto.

POCOS PASOS - Son los que dieron **Edio Füchter** y **Ricardo Costa**, entre el Parque Cerrado y su alojamiento. En efecto, los tripulantes del flamante Volkswagen Gol 1,6 plateado colocaron en la inmensa playa de estacionamiento del estadio Chateau Carrera, un enorme e impecable motorhome, que funcionó como su hotel durante la competencia.

COMPRA RAZONADA - Fue la que realizaron dos pilotos paraguayos, quienes, sorprendidos gratamente con la performance del Alfa Romeo 33 Quadrifoglio Verde, piloteado por el chileno **Alejandro Schmauk**, compraron dos autos idénticos, para estrenarlos en el próximo Rally Transchaco, carrera que re-

8

7

AL ESTILO CORSA
Quienes les mostramos son sólo una parte de la dotación, ya que también hubo otros tantos que trabajaron... De paso, queremos agradecer a Renault Argentina, Autolatina y Motor News de Uruguay por habernos confiado un R.12, una Rural Sierra 2.3 automática y un Fiat Uno Diesel.

MINUTOS ANTES...

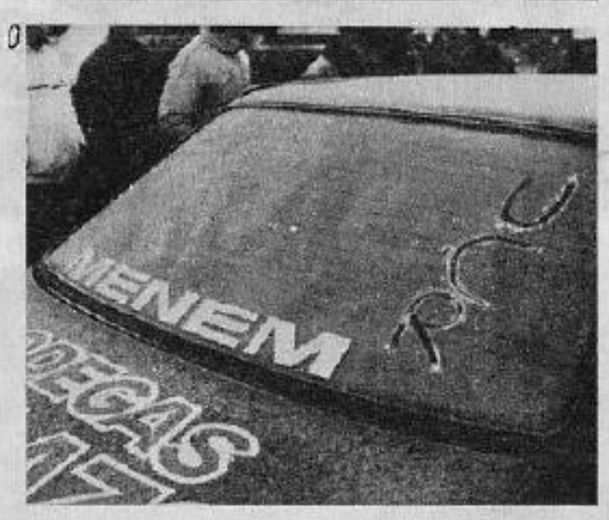
Raúl Marielli y Ricardo Mesa en el Regalía "00"

Carlos Pascualini y Rubén Quiroz anduvieron a ritmo de carrera

Tal como en la mayoría de los rallies internacionales, en esta ocasión hubo dos coches que circulaban por los primes, 30 y 15 minutos antes de que largase el primer auto en carrera. Ambos fueron **Fiat Regata 85** bordó que supieron servir como mulettes del pasado Desafío de los Valientes, equipados con jaula antivuelco, butacas, cinturones de arnés y radioenlace. El N° 00 era conducido por **Raúl Marielli** y **Ricardo Mesa**, y su función era "chequear" la ubicación del público y de los controles. Quince minutos después, lo seguía el auto N° 07, que circulaba mucho más velozmente, conducido por **Carlos Pascualini** y navegado por **Rubén Quiroz**, ambos con casco de seguridad y hoja de ruta. De esa forma el público, consciente de la trayectoria de los autos elegía su lugar para apreciar la carrera, evitando ubicaciones peligrosas. Asimismo, el N° 0 también irradiaba a la secretaría de la carrera la noticia de cualquier inconveniente que pudiera surgir. Ambos autos –totalmente standard, salvo por los elementos de seguridad– terminaron impecables la carrera, salvo algunos detalles menores, producto de la "paliza" sufrida. La idea era que ambas tripulaciones fueran tranquilas. Pero a "Picho" Pascualini le surgió el piloto desde adentro, y contó entusiasmado: **"En un momento estábamos 22,05 en la general"**. Quiroz agregó: **"Y en el Pan de Azúcar hicimos un segundo más que Beschan...."** Por lo demás, Jorge **del Buono** acotó: **"¿Por qué no se les toma tiempo oficial a estos autos que recorren previamente...? En Europa se hace para que los controles se pongan 'en clima'."** Valga la sugerencia.

9

0



11

tomará próximamente al calendario paraguayo.

SAN LUIS - En el Rally de Argentina se distribuyó información sobre la próxima competencia del campeonato argentino de la especialidad, **la 8va. Vuelta de San Luis**, que será organizado por el **Automóvil Club San Luis**, entidad pionera del rally, y una de las pocas que funcionan sin ayuda mediterránea. La edición '87 se desarrollará entre el 11 y el 13 de septiembre próximo, e incluirá quince Pruebas de Clasificación, que sumarán 422,59 km, esto es el 58% de los 730,9 Km que tendrá la competencia en total.

POCAS CAJAS - El motivo por el cual sólo se presentó un Mazda 323 FWD, es que el equipo no disponía más que de cuatro cajas de velocidades de seis marchas.

LA EFICIENCIA

En este cuadro se pueden apreciar las presencias, los arribos y su porcentaje a través de todas las competencias de la presente temporada.

Rally	Largaron	Llegaron	Porc.
Montecarlo	160	102	63
Suecia	148	82	55
Portugal	94	36	38
Safari	53	23	36
Córcega	95	35	37
Acrópolis	95	35	37
Olympus	47	23	49
Nueva Zel.	51	16	31
Argentina	64	23	36

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

7 Torras no se pudo dar el gusto. Vuelco en la segunda etapa y... chau Rally. ***8)*** *Cruzando uno de los tantos vados, el R.18 de Raies.* ***9)*** *La imagen de la impotencia en Piazza, luego de romper un semieje en el PC2.* ***10)*** *La luneta del auto de Menem y una "aviesa" sigla trazada sobre el vidrio escarchado.* ***11)*** *Pigliacampo estaba 13° en la tercera etapa y luego debio desertar...* ***12)*** *Hugo Vázquez responsable de la Sala de Prensa, que cumplio su cometido a la perfeccion.* ***13)*** *León Gieco deleitando a la por entonces ya numerosa concurrencia en el Chateau Carreras, bastante antes de que llegaran los autos.*

las que servian como repuestos para un auto, y no alcanzarian, eventualmente, para el habitual par que presenta el equipo oficial.

MICHELIN - La empresa francesa equipo fundamentalmente al **Mazda Rally Team Europe** con neumáticos 16/62.15 que poseian estos diferentes compuestos: M4; blandos, para primes cortos con temperaturas promedio; M5 para primes largos o para usar en tramos cortos donde no haya tiempo para cambio de gomas; L3: muy blandos para caminos muy frios o helados que se recorran muy temprano por la mañana (este neumatico es una derivación del M4, con otro perfil). No hubo gomas especialmente reforzadas previstas para Argentina.

TORNEO PARALELO - Las cinco primeras

VOLKSWAGEN GOLF Vs. RENAULT 18

PC	DISTAN	MEJOR AUTO	DIFER	DIFER. x Km.
1	14,83	Weber (VW)		
		Soto (R.18)	44 s	2s96/100
2	21,04	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	4s	19/100
3	18,14	Eriksson (VW)		1s81/100
		Soto (R.18)	33s	
4	28,09	Eriksson (VW)		1s99/100
		Soto (R.18)	56s	
5	21,37	Eriksson (VW)		1s49/100
		Soto (R.18)	32s	
6	31,09	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	1m14s	2s38/100
7	23,33	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	1m23s	3s70/100
8	25,46	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	30s	1s17/100
9	13,32	Soto (R.18)		
		Eriksson (VW)	7s	52/100
10	23,77	Weber (VW)		
		Soto (R.18)	0s	-
11	22,26	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	33s	1s46/100
12	29,57	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	34s	1s14/100
13	30,11	Eriksson (VW)		
		Raies (R.18)	1m12s	2s39/100
14	28,94	Weber (VW)		
		Soto (R.18)	24s	82/100
15	20,60	Weber (VW)		
		Soto (R.18)	26s	1s26/100
16	28,41	Weber (VW)		
		Soto (R.18)	57s	2s00
17	18,17	Eriksson (VW)		1s98/100
		Soto (R.18)	36s	
18	28,83	Eriksson (VW)		
		Raies (R.18)	31s	1s07/100
19	28,60	Eriksson (VW)		
		Raies (R.18)	m35s	3s32/100
20	15,14	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	62s	2s86/100
21	11,23	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	43 s	3s82/100
22	25,53	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	1m52s	4s38/100
23	19,71	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	44s	2s25/100
24	23,84	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	1m02s	2s60/100
26	23,03	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	51s	1s81/100
27	13,75	Eriksson (VW)		
		Soto (R.18)	24s	1s74/100

Estadisticas: Hector Castro Rey

RALLY: LA QUINTA ACEPCION

La palabra rally, de origen ingles, tiene varias acepciones. Según la última edicion del Longman Dictionary of Contemporary English, una suerte de biblia de la lengua de Shakespeare que, dicho sea de paso, los cordobeses hacemos trapo, el solo vocablo rally sin el agregado de preposiciones comprende al menos cuatro significados: 1°) reunirse con un proposito, 2°) recobrar (el ánimo, la salud, etc.), 3°) adherirse (tomar partido por alguien o algo) y 4°) carrera de autos en camino publico. Por supuesto que es este ultimo aspecto el que nos interesa especificamente y el responsable, entre otras cosas, de que el mismisimo "Pancita" Augé Bacque se haya pasado cuatro dias en Córdoba trabajando como cuando recibia órdenes. Como también en el ruido "Corsa" estuvieron metidos (¡y cómo!) Eduardo **Neira** y "Tito" Izzo, sin olvidar al "abuelo" desde su puesto de navegante, yo voy a tratar de cubrir otros aspectos no tan calientes de la cosa.

Para Córdoba el Rally Mundial significa la coronación de un proceso. Justamente este año se cumplen veinte aniversarios de la realización del Primer Rally de Invierno que organizó la Asociación Cordobesa de Volantes en 1967, con mas de regularidad que de velocidad, como se estilaba en aquellos años. ¿Y saben quién ganó esa vez? Un señor Romero de Buenos Aires, acompañado por un promisorio muchachito de Mar del Plata, **Jorgito del Buono**, compartiendo un Torino 380 blanco (después te enojas, "Bicho", si te decimos veterano). Quiero decir con esto que "La Docta" tiene toda una historia de rally que ya forma parte de la herencia ancestral de sus habitantes, y ni que hablar de sus corredores. Aqui las pruebas zonales y nacionales que tenemos de esa especialidad convocan a muchisima gente, pero la prueba por el Mundial es una cita para todos. En esos dias se cierran negocios, se falta al trabajo, se dan certificados médicos para justificar ausencias, los chicos no van a la escuela y se vive un clima que sólo en Córdoba se puede dar. Y aqui no juega mi fanatismo local (¡qué lo vuá sé!) sino que me remito a las primeras ediciones en Tucumán y a la novedad de Bariloche, para que los memoriosos hagan comparaciones que no quieren ser odiosas sino transmitir de alguna manera la fiebre de rally que ya es una caracteristica permanente en Córdoba, tan autóctona como los alfajores o "La Voz del Interior".

Este año, a diferencia de los tres anteriores, el invierno se hizo sentir como corresponde al mes de agosto, sin contemplaciones de ningun tipo. Y la serrania se pobló como si las heladas de las madrugadas fueran un calido rocio de primavera. Habia que ver lo que era el tramo Tanti-Cosquín en la primera etapa o el trayecto desde El Matadero a Cuchilla Nevada a más de 1.500 metros de altura. A las 6 de la mañana, con cinco grados bajo cero y una escarcha que enfriaba el alma, no habia un lugar donde dejar el auto (¡Con este pueblo cómo no vamos a levantar a la Argentina!). Y se repitió en El Manzano y a lo largo de toda la última etapa aunque la carrera ya estuviera definida.

Ese público, que respondia a la primera acepción de la palabra rally, se comportó en forma ejemplar, alentando a todos los participantes, cuidando la naturaleza e indignándose ante los comentarios en el sentido de que en Buenos Aires, los patoteros de siempre, molestaron a algunos competidores. Que nos perdonen los de la metrópoli, pero aqui en Córdoba tenemos una idea distinta sobre el tramo de enlace entre la sede del ACA y nuestro estadio. Para nosotros seria mucho mas lindo que todo se hiciera acá, pero también podria hacerse como en Montecarlo, largando los participantes desde distintas cabeceras. De paso, Carman y su gente harian otro aporte al federalismo poniendo como punto de origen a filiales del Interior, sin excluir por supuesto a la "capi".

Hablando de filiales, la de Córdoba, con **René Ferrero** a la cabeza, hizo un notable trabajo en las instancias previas. **Arrieta**, **Mendoza** y toda la gente se preocuparon permanentemente porque hubiera información para la prensa, guias turisticas para visitantes, todo lo que los socios pidieran, inaugurando incluso nuevos servicios. Es que la "mistica" del rally se vive con un sentido de la propiedad comun y, pese a diferencia de criterios, a la hora de la verdad todos tiran para el mismo lado. El aporte inestimable de la gente de ACRYR, de la Federación Regional, la coordinación a cargo de **Manuel Uravich**, todo lo hecho por la gente de la municipalidad, la policia y un etcétera que no alcanza para cubrir el trabajo en todas las localidades que son tocadas por "primes" y enlaces, constituyen tambien su parte fundamental en el "fenómeno".

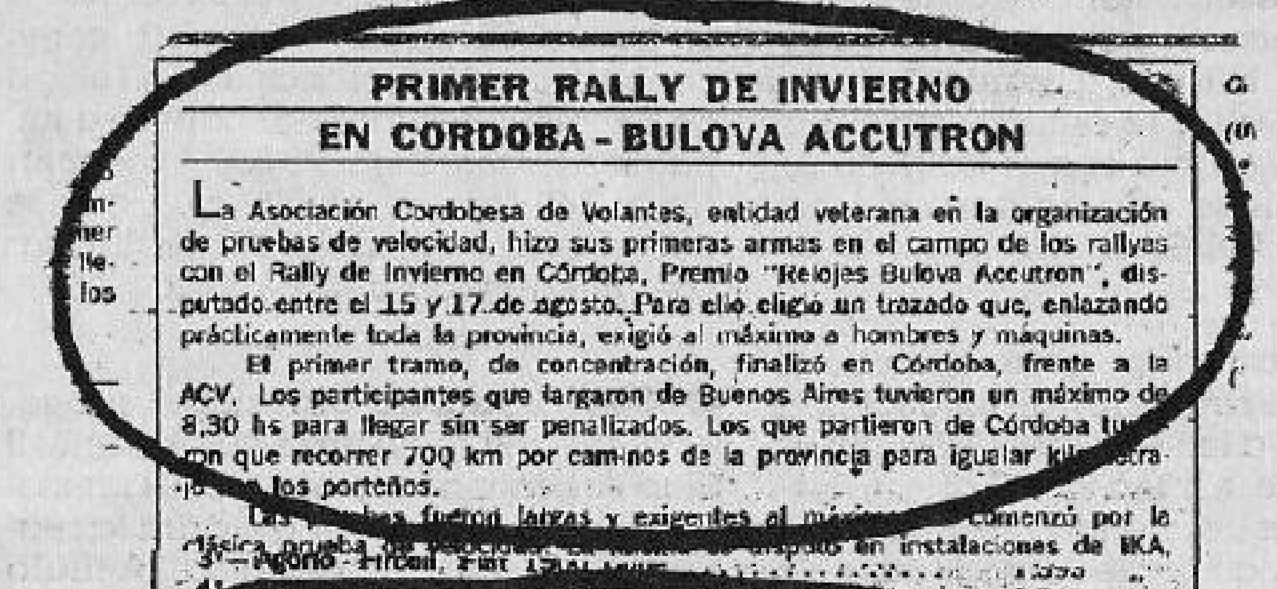
Ni que hablar del despliegue periodistico, iniciado mucho tiempo antes, porque en Córdoba, ya se empieza a hablar del Rally Mundial a partir del de Montecarlo y se vive toda la temporada con una intensidad increible. El solo hecho de que haya habido dos transmisiones radiales completas, con un despliegue técnico y humano muy grande, con aportes publicitarios enormes en un momento de durisima crisis económica, hablan de un espiritu participativo que va mucho más allá de lo que puede reflejar el simple paso de la competencia.

La television tuvo también su propio rally, saliendo en definitiva beneficiado el espectador, que nunca vio tantas imágenes de autos derrapando: en la nieve, el ripio, cruzando badenes o esquivando animales salvajes en Africa.

Tambien los diarios hicieron su propio operativo con cronistas y fotógrafos, tratando de reflejar en la perspectiva de sus medios el clima que se vivia en la ruta y el estadio, como así también en los talleres durante las instancias previas.

Córdoba fue sinónimo de rally durante cinco dias, en una acepcion que no figura en ninguna enciclopedia. Pero que se vive y se siente, en los hogares y en todas partes. Ahora viene el paréntesis, la espera para el año proximo, el balance de lo que se hizo bien y lo que se puede mejorar. Porque los cordobeses no somos confoormistas.

Miguel Colazo



PRIMER RALLY DE INVIERNO
EN CORDOBA - BULOVA ACCUTRON

La Asociación Cordobesa de Volantes, entidad veterana en la organización de pruebas de velocidad, hizo sus primeras armas en el campo de los rallyes con el Rally de Invierno en Córdoba, Premio "Relojes Bulova Accutron", disputado entre el 15 y 17 de agosto. Para ello eligió un trazado que, enlazando prácticamente toda la provincia, exigió al máximo a hombres y máquinas.

El primer tramo, de concentración, finalizó en Córdoba, frente a la ACV. Los participantes que largaron de Buenos Aires tuvieron un máximo de 8,30 hs para llegar sin ser penalizados. Los que partieron de Córdoba tu... ron que recorrer 700 km por caminos de la provincia para igualar kil...etra... ...los porteños.

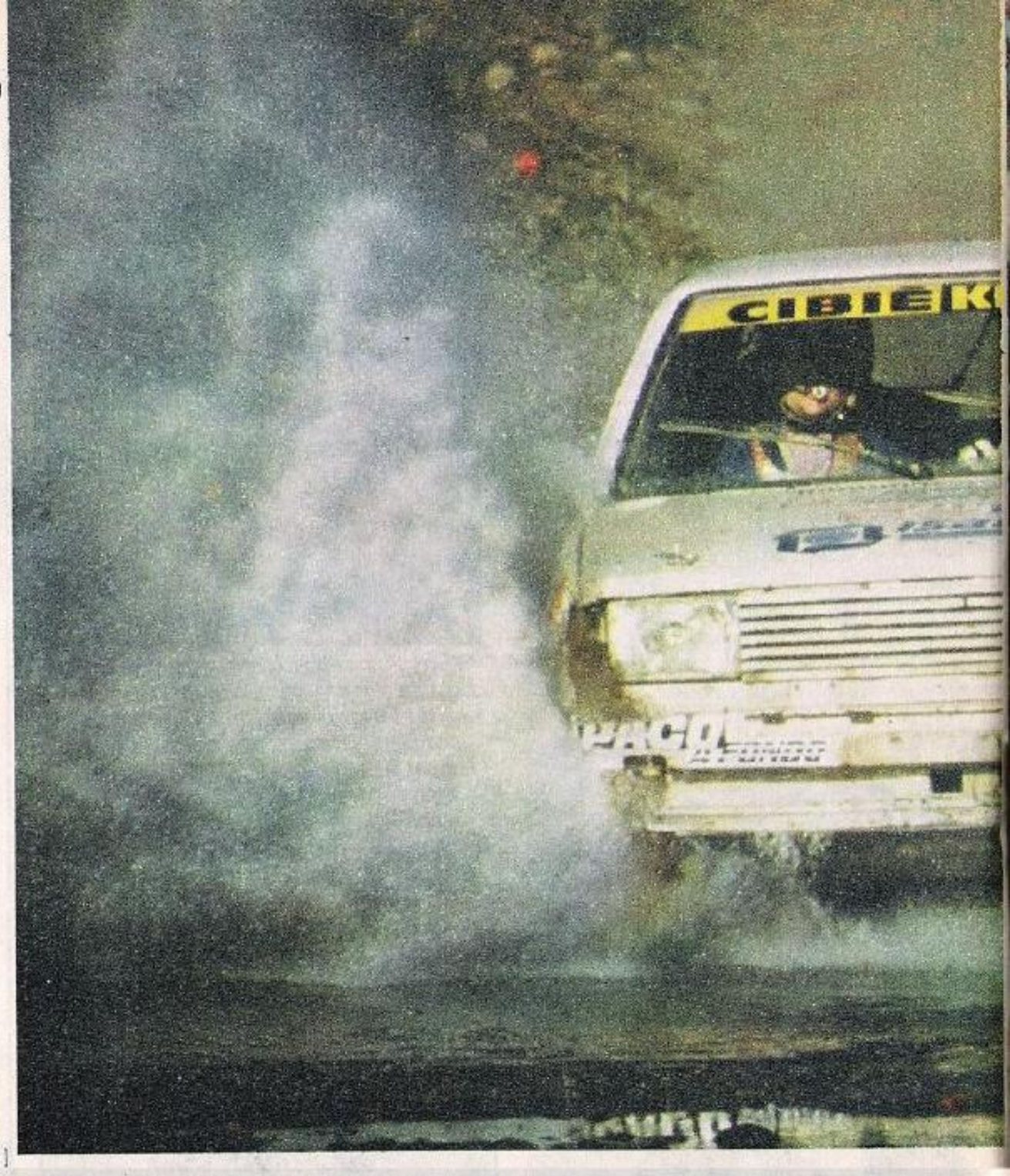
Las ... fueron largas y exigentes al máx... comenzó por la clásica prueba ... en instalaciones de IKA,

Categoría "C", más de 1.600 cc.

1° — Romero - Del Buono, Torino .... 647 p.e.c.
2° — Ruesch - Vaschetti, Falcon 699
4° — Rubiales - Sra. de Rubiales, Peugeot 404 ....

Testimonio: Hace 20 años Del Buono ganaba el primer rally corrido en Córdoba...

10



11

RECALDE VS. BIASION

PC	DISTANCIA/Km	GANADOR	DIFER.	DIF.X Km (seg.)	DIF. en metros
1	14,83	Recalde	6s.	40/100	114,8
2	21,04	Recalde	12s.	57/100	357,1
3	18,14	Biasion	16s.	88/100	339,8
4	28,09	Biasion	25s.	88/100	514,9
5	21,37	Biasion	4s.	18/100	110,3
6	31,09	Biasion	1s.	3/100	24,8
7	23,73	Recalde	20s.	84/100	392,3
8	25,46	Biasion	1s.	3/100	29,7
9	13,32	Recalde	5s.	37/100	115,3
10	23,77	Biasion	2s.	8/100	59,8
11	22,26	Biasion	3s.	13/100	57,1
12	29,57	Biasion	40s.	1s34/100	853,3
13	30,11	Recalde	18s.	59/100	209,5
14	28,94	Biasion	1m40s.	3s45/100	**2.044,5**
15	20,60	Biasion	5s.	24/100	101,4
16	28,41	Recalde	23s.	80/100	**505,0**
17	18,17	Recalde	5s.	27/100	143,9
18	28,63	Recalde	15s.	52/100	325,1
19	28,60	Biasion	10s.	34/100	266,5
20	18,14	Recalde	3s.	16/100	63,0
21	11,23	Recalde	5s.	44/100	104,9
22	25,53	Recalde	4s.	15/100	96,6
23	19,71	Recalde	11s.	55/100	228,8
24	23,84	Recalde	4s.	16/100	100,9
26	28,03	Recalde	18s.	64/100	490,3
27	13,75	Biasion	3s.	21/100	72,7
Diferencia final a favor de Biasion			1m1s.	11/100	1.364,2

Estadística: Héctor Castro Rey

13

posiciones de la Copa FIA (Grupo N) para pilotos muestran este orden: **Alessandro Fiorio**, 57 puntos, **Bertrand Balas, Soren Nilsson, Claude Balesi** y **Vangelis Gallo**, 13 puntos. Esta clasificación no cambió con el Rally de Argentina, puesto que no participó ningún auto en el Grupo N.

PRENSA - Para esta competencia hubo 45 periodistas extranjeros, de los cuales 15 pertenecen a la Rally Press Association, entidad que nuclea a los principales especialistas del mundo. Además, hubo 92 medios nacionales acreditados. En total se utilizaron 6.520 minutos de llamadas nacionales, 800 minutos de Discado Directo Internacional y 600 minutos de télex, mientras que hubo un uso intensivo del teletax, sobre todo para transmitir información al exterior. El trabajo de Hubo Vázquez (jefe de prensa del ACA) fue apoyado por 22 asistentes en Buenos Aires y Córdoba, así como también por 35 personas de ENTel, y 4 de Encotel. En cuanto al papel, se imprimieron cerca de 70.000 fotocopias (unas 140 resmas de 500 c/u), que se deben sumar a las 12.000 realizadas con anterioridad a la largada.

OPINION - Eduardo Cartamil – subgerente de automovilismo del Automóvil Club Argentino– fue uno de los funcionarios que más ha trabajo para la realización de esta competencia: **"A título personal, estoy satisfecho ya que todo anduvo bien. Los problemas que enfrentamos –siempre los hay– fueron resueltos oportunamente, y si hay algo que se debe agradecer es que no hubo ningún accidente serio, que involucrara público o participantes. Ahora debemos comenzar a trabajar para la edición '88"**. Una actitud ejemplar.

PROLIJIDAD - Cada puesto de asistencia del equipo **Fiat Lancia** demarcaba con cinta blanca y roja su lugar de trabajo. Luego de finalizado el auxilio a los autos, se recogía la basura del piso. Una pinturita de prolijos, los italianos.

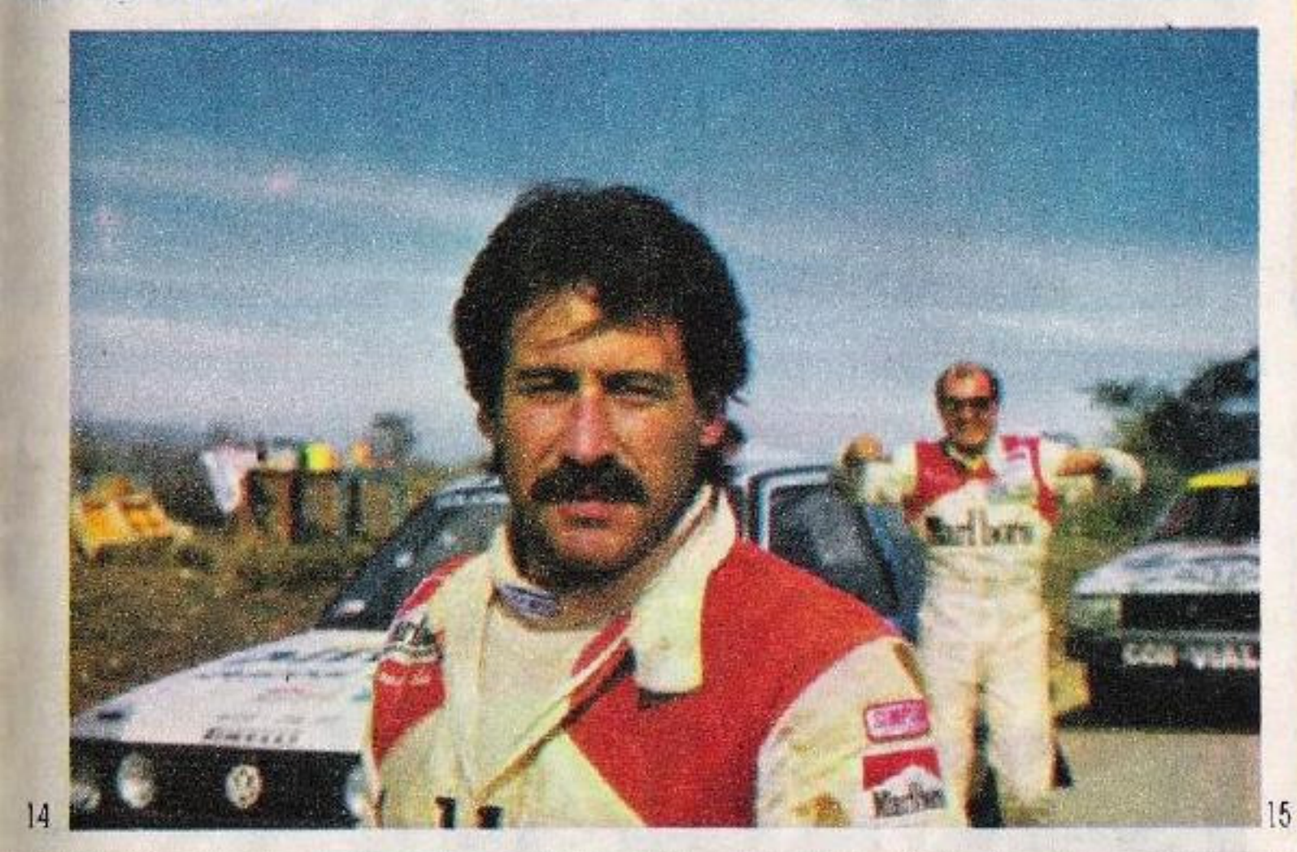
LUCES Y SOMBRAS

El más aplaudido: Juan María Traverso en la largada.
El más admirado: Kenneth Eriksson a lo largo de toda la carrera.
El más polémico: Gabriel Raies.
El más ovacionado: Jorge Recalde cuando el sábado arribó al Chateau Carrera.
Lo más deseado: Las promotoras de la marca de cigarrillos patrocinante, que estuvieron en la rampa de largada en Buenos Aires y en la llegada en el Chateau Carrera.
La decepción: De **Foche y Madero**, al romperse la palita del ruptor de su R.18 GTX faltando dos primes.
La ironía: De **Matthias Feltz**, cuando fue consultado sobre la queja de Raies: **"¿Cómo se llama ese piloto?... Ah..."**.
El agradecimiento: De **Ernesto Soto** a

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

12

10) Jorge Del Buono estudiando tiempos con preocupado técnico de Pirelli. 11) El VW Gol 1.6 que corrió Enrique Oribe y que en el Rally "Día de la Bandera" ganó en manos del brasileño Fichfer. 12) Los mecánicos de Lancia festejando junto al ingeniero Claudio Lombardi. Al fondo, en el cartel, la otra cara de la moneda: niños extraviados en medio del maremágnum. 13) Ernesto Solo con la mirada perdida, entre su R.18 y el VW de Eriksson, y, más tarde, Martin Christie ensayando no sabemos que gesto. 15) Ricardo Pasi navegado por Ernesto Gait y su R.18 "herido" en medio de la agreste belleza serrana.



14

15

quien le prestó elementos de su auto particular para que pudiera seguir en carrera luego del vuelco.

Lo teatral: La actuación que protagonizó **Peter Diekmann** (navegante de Eriksson) queriendo convencer a los controles de que tenía que largar a los dos minutos en la Segunda Etapa...

Lo bárbaro: Que contra el **Gacel** de **Scalise-Loiácono** arrojaron líquido de frenos cuando transitaba por la ruta Panamericana.

Lo reconfortante: El gesto de la gente de Villa María, que al paso de los autos para cumplir con el control, ofrecían un sabroso chocolate a cada uno de los participantes.

El drama: De quienes estaban inscriptos y no pudieron largar al tener inconvenientes en la verificación técnica.

La inflación: Generada por quien atendía un kiosco cuyas bebidas gaseosas y sus sandwiches aumentaron un 50% en dos horas y media. ¿Dónde?... En las adyacencias de la largada del PC 2, cerca de Tanti.

La frase: De **Ernesto Solo**, refiriéndose al vuelco de Juan María Traverso: **"Se quiso hacer el corredor"...**

La efectividad: De quienes se desempeñan en la **Sala de Prensa**, de las operadoras de ENTel y Telefax, y de los encargados del servicio de **telex**. Diez puntos.

La presencia: De **Guillermo Maldonado** y **Néstor Gabriel Furlán**, que estuvieron viendo el Rally pero cuyo objetivo fundamental era conversar con dirigentes de Volkswagen para interiorizarlos sobre la "petit temporada" de fin de año de F-3 Sudamericana.

El agradecimiento: Lo hacemos extensivo a los hoteles "Mont Pelé", "La Toscana" y "Santa Cecilia", de Villa Carlos Paz, como asimismo a la concesionaria Renault de esa ciudad.

Las divinas: Dos en particular. Una acompañante del periodista alemán **Klaus Peter Anderka**, y una señorita que algo tenía que ver con la carrera Transamazónica ES-PEC-TA-CU-LA-RES.

Lo faltante: Aunque la oficina de prensa funcionó muy bien, hacía falta para perfeccionarla **información** proveniente **de la ruta**, más allá de los cómputos.

El doble vuelco: Fue el que sufrió el **R.18** de **Torrás**. No sólo se dio vuelta cerca de Taninga provocando su abandono, sino que pocos días antes su hermano, el arquitecto "Tuta", también quedó imprevistamente mirando el mundo al revés cuando probaba el auto.

La bebida más tomada: ginebra. De cualquier marca. El frío arreciaba...

Lo increíble: Que un alto **dirigente** del Automóvil Club Argentino quisiera impedir la transmisión televisiva del programa "Motores en Marcha" (Canal 10 de Córdoba) el día de la llegada.

La insistencia: Del "mamado" que en el PC entre Salsipuedes y La Falda, donde se quedó el Renault 18 GTX de **Carlos Díaz Mayer**, insistió ante **Héctor** "Puchi" **Valles** para que le vendiera la hoja de ruta: **"Te doy diez o veinte palos por todos esos papelitos verdes que tienen dibujadas cruces. ¡Bilte!"**

MUNDIAL DE MOTOCROSS EN SALTA (9/8/87)

SALTO CON RUMBO INCI

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Club Salta y MX.
Accesos: Asfaltados y en buen estado. 4 puntos.
Controles: Poco eficaces. Por momentos daban paso a cualquiera, y en otros a nadie, ni siquiera con credencial habilitante. 1 punto.
Comodidades: Buenas. 3 puntos.
Estado del circuito: Muy bueno. 4 puntos.
Boxes (condiciones de trabajo): Regulares. En algunos momentos hubo mucha gente sin nada que hacer. 2 puntos.
Boxes (instalaciones): Muy buenas. 4 puntos.
Promoción del espectáculo: Buena en radio y televisión. Discreta en el rubro afiches. 3 puntos.
Servicio de prensa: Bueno. No tuvo demasiadas exigencias y cumplió correctamente. 3 puntos.
Puntualidad: Muy buena, tanto el sábado como el domingo. 4 puntos.
TOTAL: 38 puntos (ideal, 45).

Foto mayor: Pekka Venkonen en pleno salto. El finlandés vio cerrada definitivamente su posibilidad de luchar por el título. 1. Grupo italiano, con Rinaldi y Ferrarini, y en el medio el encapuchado Giuseppe Andreani, que corrió afectado de anginas y con una alta temperatura. 2. Como siempre, Reinaldo Cozzani estuvo en todos los detalles. Aquí lo vemos en plena tarea de riego al circuito. 3. Este es Marcelo Regunaschi, el otro compatriota que corrió en Salta. 4. Y éste es Hernán Baña, el argentino que llegó en ambas mangas. 5. Esta pequeña señorita quiso correr con la pequeña moto. Por temor a una caída, no la dejaron, aunque ella aseguró que estaba protegida. Damos fe.

1

2

El Gran Premio de la República Argentina de Motocross pasó nuevamente por Salta. Por quinta vez consecutiva desde aquel ahora lejano 1983, cuando la idea de **Reinaldo Cozzani** encontró eco en la gente del **Auto Club Salta** y así nació la relación que unió a la provincia norteña con el máximo nivel de este espectacular deporte. Salta se convirtió desde entonces en "la Capital del motocross internacional en la Argentina".

Pasaron cinco años y tres ediciones, con la del último domingo 9 de agosto, desde que se ganó la fecha mundial, a base del sólido y eficiente trabajo mostrado en las instancias "premundialistas". El halago de tener el primer escenario americano donde se disputara una carrera por el Campeonato Mundial de Motocross, lo tuvo así la Argentina, y específicamente la provincia de Salta.

Llegó ahora esta tercera edición "mundialista". Una edición que en los meses previos no contó con la difusión de ocasiones anteriores. Un poco porque en este 1987 quedó acaso a la sombra de ese otro gran acontecimiento que este año tendrá el motociclismo en la Argentina, con la recuperación del Gran Premio de Velocidad. Y bastante, por la incertidumbre que en más de un momento rondó en torno a su realización, ante la indolente actitud de los organizadores salteños para cumplir con la debida y necesaria anticipación, puntos vitales para la concreción de la carrera.

Así fue que este Gran Premio 1987 llegó un poco envuelto en tinieblas, pese a que, como en sus antecesores, estaba asegurada la presencia de los mejores pilotos del mundo y también, como finalmente se concretó, atesoraba la posibilidad de coronar a un nuevo campeón. La coincidencia de fecha con la culminación del Rally de la Argentina se encargó, por otro lado, de quitarle aún más difusión a nivel nacional.

Sin embargo, el público salteño volvió a darle su apoyo. Y si bien no tan multitudinaria como en oportunidades anteriores, la concurrencia fue importante, considerando que las actuales circunstancias económicas no son las ideales en el país, y que Salta no es la excepción. Esta respuesta de los aficionados fue, más allá de lo estrictamente deportivo, el saldo más importante que dejó este nuevo paso del Motocross Mundial.

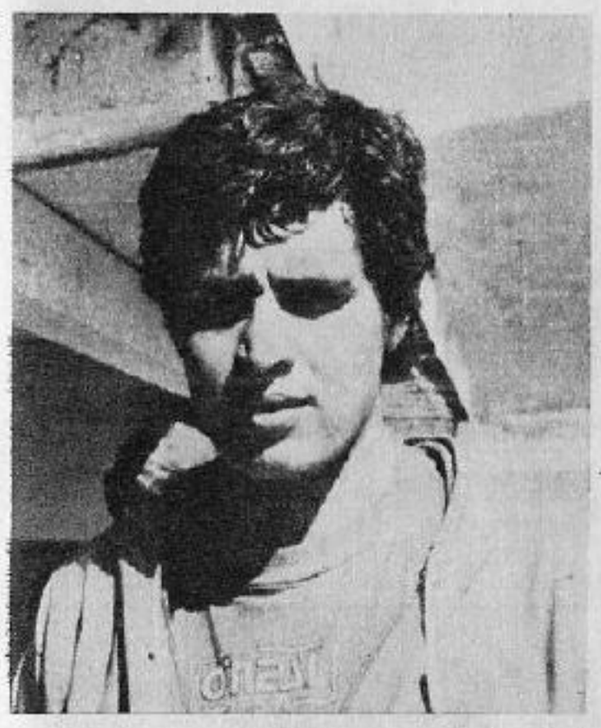
Organizativamente, este Gran Premio sacó en el balance general un "aprobado". Si bien hubo puntos sumamente flojos, en especial en los contro-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Mario Armas. Fotos: Enrique Blanco

ERTO

3



4

5

les, que resultaron o muy débiles, permitiendo la entrada a cualquiera, o extremadamente severos, impidiendo incluso el paso de mecánicos y periodistas debidamente acreditados, existieron otros aspectos que se llevaron adelante con remarcable eficiencia, como ser la puntualidad, que fue impecable, y el estado del circuito, que mereció elogios por parte de la mayoría de los pilotos.

Pese a todo esto, notamos que algo faltó en esta ocasión. Fue el verdadero "clima" de carrera mundial. Un clima que no sólo se crea con la concurrencia y la expectativa del público, que en Salta está siempre asegurada, sino con otros factores que hacen a los detalles, grandes y pequeños, que conforman la organización de una fecha por el Campeonato Mundial. Allí percibimos que estos cinco años, lapso de tiempo más que suficiente para ir puliendo defectos y adquiriendo una sólida experiencia, parecen haber pasado en vano para los responsables salteños, que continúan adoptando actitudes y repitiendo errores no concordantes con el nivel del acontecimiento que tienen entre sus manos. Es como si sintonizasen otra frecuencia, sensiblemente más baja de la que realmente requiere un hecho de la envergadura de una competencia mundial.

Un encumbrado personaje local tuvo esta sincera y espontánea confesión, horas después de realizada esta última edición: "**Tal vez los salteños no nos hemos dado verdadera cuenta de la importancia que tiene esta carrera**". Un reconocimiento válido para algunos, aunque tardío. Ojalá sirva para replantear cosas que aseguren la continuidad de la carrera y no para lamentar su desaparición. Sería una pena ver derrumbarse, por la negligencia de algunos, lo que se construyó con tanto esfuerzo y trabajo de otros.

SALPICON DE TIERRA

LOS PLANES DE CAGIVA. Cordial como siempre, **Carlos Pernat**, Director Deportivo, nos adelantó los planes de Cagiva para **1988: "En motocross seguiremos participando en las clases 125 y 250. Habrá dos pilotos en cada una, aunque por ahora no están definidos sus nombres. También incentivaremos el programa en el Mundial de Velocidad, en vista de los buenos resultados logrados en 500 cm³"**. Dicho esto, mostró con cierto orgullo el télex enviado desde Italia, donde le informaban del sexto puesto, lo-

CARTA DE PRESENTACION

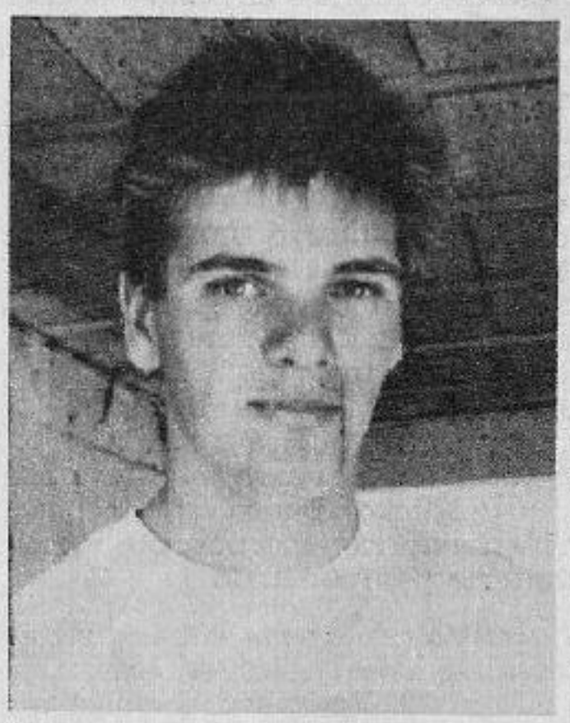
TOMMY RIOS

Fue el mejor de los pilotos latinoamericanos. Pese a la falta de entrenamientos sobre su flamante **Yamaha ("La compré para esta carrera")**, sus buenas aptitudes le permitieron arribar en las dos mangas, por encima de algún europeo y sobreponiéndose a un tremendo esfuerzo físico no habitual en alguien que, como Tommy, está acostumbrado a las exigencias de la 125 cm³.

Nacido en Lima el 26 de mayo de 1969, "Tommy" Ríos ostenta importantes pergaminos en una especialidad que desde muy chico lo contó entre sus adeptos. Tanto es así que su primer contacto con una moto, se produjo cuando apenas tenía 5 años... Desde entonces no faltaron satisfacciones en la trayectoria deportiva de Tommy, que gana nada menos que siete Campeonatos Latinoamericanos de Motocross, logrando 4 de ellos en la Clase 125 y los 3 restantes en la 250.

En busca de nuevos y mejores horizontes marchó hace un par de años, rumbo a los Estados Unidos, fijando su residencia en

Carolina del Norte, intervino el año anterior, y fue primero, en el Campeonato Amateur de la Triple Corona, y esto lo animó a dar el paso rumbo al Campeonato Nacional de Profesionales de 125, donde actualmente ocupa una de las primeras 15 posiciones.



ROBERT HERRING

Quienes siguen todas las carreras del Campeonato Mundial, tienen catalogado a este inglesito de 19 años, como una de las próximas grandes figuras de la especialidad. En Salta, Robert se encargó de demostrar que esas expectativas no son vanas. Su manejo, si bien agresivo y espectacular, tuvo también buena dosis de criterio. Así, en la manga inicial, tras escalar del octavo puesto al segundo, no se "cebó" con la lejana posibilidad de alcanzar al "inalcanzable" Smith; y en la segunda tampoco entró en la lucha que le planteó Geboers, que venía embalado buscando el título. Prefirió asegurar el cuarto lugar en ella y el tercer escalón en el podio de la General.

las figuras RODNEY SMITH Y ERIC GEBOERS

EL GANADOR Y EL CAMPEON

Quién fue la figura de este Gran Premio? ¿Rodney Smith, que lo ganó de punta a punta, o Eric Geboers, que se llevó el título mundial? No es sencilla la pregunta y la respuesta, no sólo diplomática sino también justa, es hacerle compartir a ambos ese privilegio. Es que cada uno logró lo máximo que podía esperar. Y lo mejor. Aunque quizás el domingo por la mañana, sus objetivos parecían algo lejanos. Especialmente en el caso de Geboers.

"**Sinceramente no esperaba ganar el título en esta carrera. Desde ya que lo deseaba, pero haciendo un análisis realista de la situación, a tal posibilidad la veía bastante distante. No es fácil sacar una diferencia de 19 puntos, como la que tenía que lograr para ser Campeón, sobre todo cuando el rival es alguien como Vehkonen, que anda muy rápido y bien, y que además en este caso tenía un gran conocimiento del circuito, donde incluso había ganado. Pero a veces las cosas se dan mejor de lo esperado, y así fue esta vez para mí. Pekka tuvo la mala suerte de caerse y quedar retrasado en la primera manga, y después, en la segunda, abandonar al romper el escape. Le faltó la suerte que tuve yo.**"

Pero no solo con suerte se gana un campeonato. Porque esto no es simplemente por el trabajo de una carrera, sino el de toda una temporada: "**Y eso creo que fue la clave para este título. Nuestro equipo anduvo muy parejo durante todo el año. Tuvimos buenas actuaciones en casi todas las carreras, y quizá la excepción fue Brasil, donde la moto no andaba lo fuerte que queríamos. Pero por suerte las cosas volvieron a la normalidad en Argentina, y de qué forma...**".

Tres títulos mundiales podrán acabar con la motivación de algún piloto, pero no con la de Geboers que, ya con la mente en el futuro, piensa en el cuarto: "**¿Mis planes? Espero poder volver a correr en la Clase 500. Por el momento no hay nada definido, pero la intención está. Quiero retornar a la categoría mayor para salir campeón. Y así ser el primer piloto que gane los tres títulos mundiales del motocross...**"

Geboers y Smith, coronado y vencedor, respectivamente.

Ahora es el turno de **Rodney Smith**. Este norteamericano con residencia deportiva en Brasil, que sin ser un habitué del Campeonato, sorprendió a muchos con este triunfo. "**Fue una revancha por lo sucedido una semana atrás en Brasil, cuando gané la primera manga, y en la segunda tuve problemas que me retrasaron. Esto me demuestra que con un buen equipo como el Hollywood, puedo competir con posibilidades con los mejores. Si no lo hago es porque correr una temporada en Europa es muy costoso. Y una prueba es que pese a que gané esta carrera, no voy a ir a Suecia**", dice.

También hay un objetivo en el futuro de Smith: ¿El equipo Honda? "**No sé, ésa es una versión que escuché, pero conmigo no habló nadie. Claro que me gustaría hacer todo el Mundial de 1988, pero siempre con un buen equipo. De lo contrario prefiero seguir corriendo en Brasil, y de vez en cuando darles alguna sorpresa como ésta de Salta**".

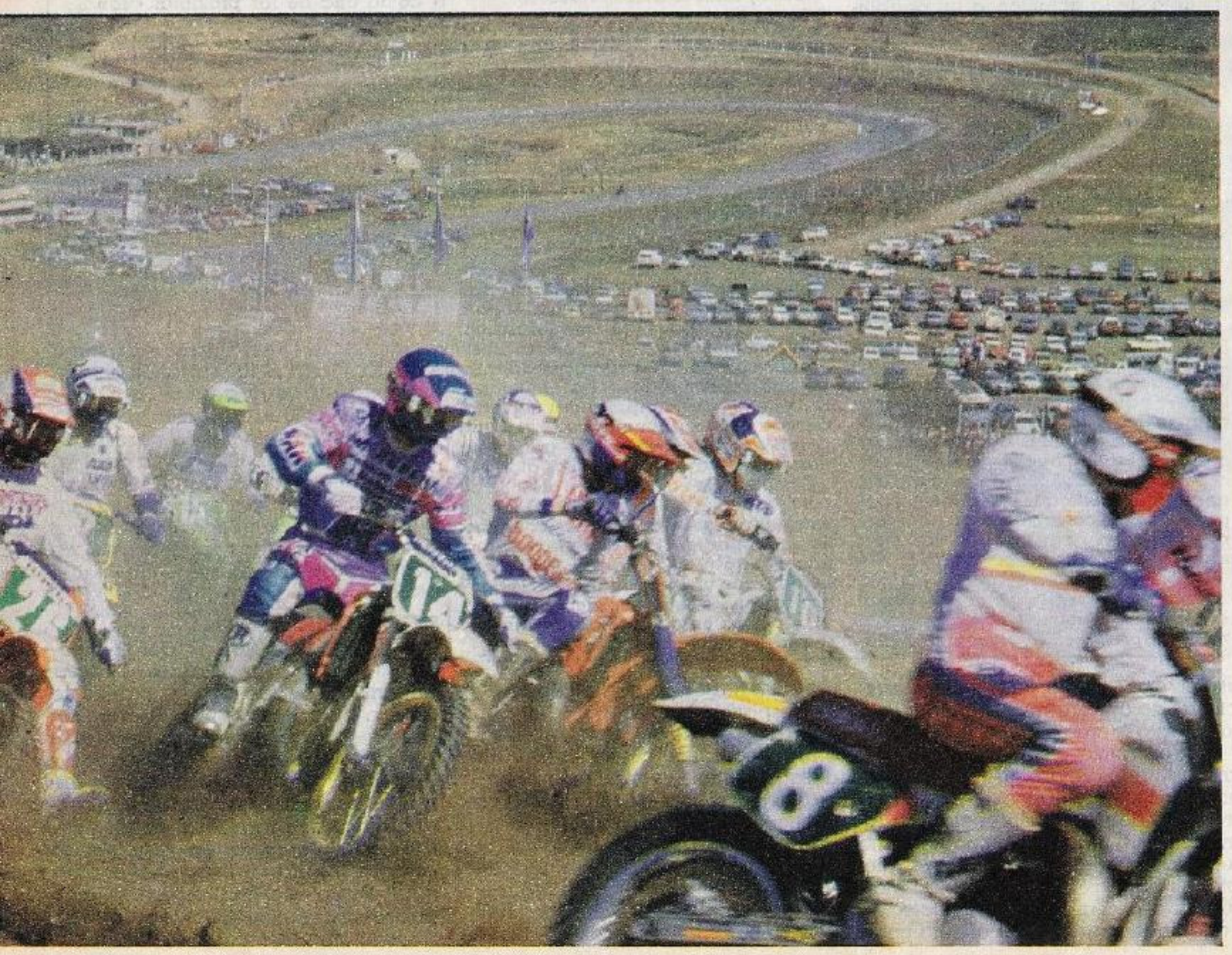
grado por **Didier De Radigues**, en la categoría mayor del **Gran Premio de Suecia** de Velocidad.

UN PERIODISTA DISGUSTADO. Pat Boulland fue uno de los pocos periodistas extranjeros que vimos en Salta. Cubrió la carrera para los semanarios **Moto Revue** y **Moto Verte**, y no pareció hallarse muy a gusto. **"Esta es la primera y la última vez que vengo a la Argentina"**, nos dijo con gesto adusto. Cuando quisimos saber el porqué, alejándose, alcanzó a comentar: **"Todo está mal y complicado"**. Creemos que si bien hubo errores, no fue para tomarlo de esta manera, salvo que Boulland haya tenido algún otro problema.

RECORDANDO A PICCO. El italiano **Franco Picco**, ganador de las ediciones premundiales de esta carrera, ha dejado gratos recuerdos en Salta. Por eso, ante su ausencia, muchos fueron los que preguntaron los motivos. Picco los tenía, y valederos, ya que debió resignar el volver a Salta, pues para esos días debía estar indefectiblemente en Japón, probando la nueva moto **Yamaha** que utilizará en **París-Dakar**.

UNA APELACION GUARANI. La Verificación Técnica del sábado también había objetado la **KTM** número 51 del paraguayo **Herminio Arietti**. Este, sin embargo, no se dio por vencido y apeló, argumentando que se trataba de un modelo K 250 de versión limitada. Logró su propósito y pudo correr, aunque sin demasiada fortuna, pues pasó prácticamente desapercibido.

A la derecha, toda la fuerza de la imagen para mostrar en acción al sueco Peter Hamsson con su KTM. El piloto escandinavo tuvo una actuación irregular en Salta. Abajo, el "malón" se junta a poco de largar, en una de las curvas. En primer plano vemos yéndose a la Yamaha número 8 del italiano Michele Fanton, y al colorido "14", que es el sueco Soren Mortensen.



LUCES Y SOMBRAS

Lo positivo: La realización de una **carrera mundial** en una especialidad que, como el Motocross, no tiene, lamentablemente, mucha trascendencia a nivel nacional.

Lo negativo: La escasa cantidad de **participantes**. Apenas **27** sobre 51 inscripciones.

Lo valedero: La confirmación del apoyo del **público salteño** a la carrera. Si bien no hubo tanta gente como en 1986, no es fácil juntar **20.000** personas...

Lo censurable: El **robo** de una caja de herramientas en la jornada del sábado. También el domingo, alguien se quedó con un guante de corredor, ajeno.

Lo inevitable: Que los pilotos **argentinos** sigan compitiendo sin la mínima posibilidad de una figuración importante.

Lo triste: Ver tan **pocos** pilotos argentinos en la carrera.

Lo insólito: Que el sábado, alguien se **olvidara** de abrir los baños...

El chisme: "Velkeneers le tiró la moto a propósito a Vehkonen, para ayudar a Geboers. Ya en Brasil intentó lo mismo".

La amargura: De **Claudio Pesce**, por haber sido únicamente espectador, tras su lesión del sábado. Por si fuera poco, el **viernes** a la noche le habían robado herramientas, elementos mecánicos y las botas. Mal fin de semana para Claudio.

La alegría: De **Hernán Baña**, por haber llegado en ambas mangas. **"Otra cosa no podía pedir"**, comentó sonriente.

La inocencia: La de un "changuito" de apenas cinco años, **pidiéndoles calcomanías** a los pilotos extranjeros en el más puro idioma... salteño.

La preocupación: De **Reinaldo Cozzani**, a fin de que todas las cosas salieran como debían salir. No lo fue fácil.

El gran interrogante: ¿Habrá Gran Premio en 1988?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS NOTABLES DE JULIO

...y algo más. Héctor Zeballos (Presidente de la Subcomisión de Automovilismo del Club San Jorge, EL ORGANIZADOR), Gerardo Del Campo (Mención Especial), Rubén Roux (h) (ternado para La Revelación), Esteban Fernandino (LA FIGURA), Jorge Del Buono (Premio Especial por sus actuaciones en el Mundial de Rally'87), Adel Zallocco (Vicepresidente 1° de la Comisión Directiva del Club San Jorge, EL ORGANIZADOR), Guillermo Kissling (ternado para la Figura), Alberto Scarazzini (Premio Trayectoria Deportiva), Jorge Recalde (Premio EMBAJADOR de junio y Especial por sus actuaciones en el Mundial de Rally '87, José Luis Bessone (LA REVELACION), Enrique Urrutia (ternado para La Revelación), Omar Bonomo (Mención Especial).

CORSA A FONDO

Texto y fotos: Marcelo Padin

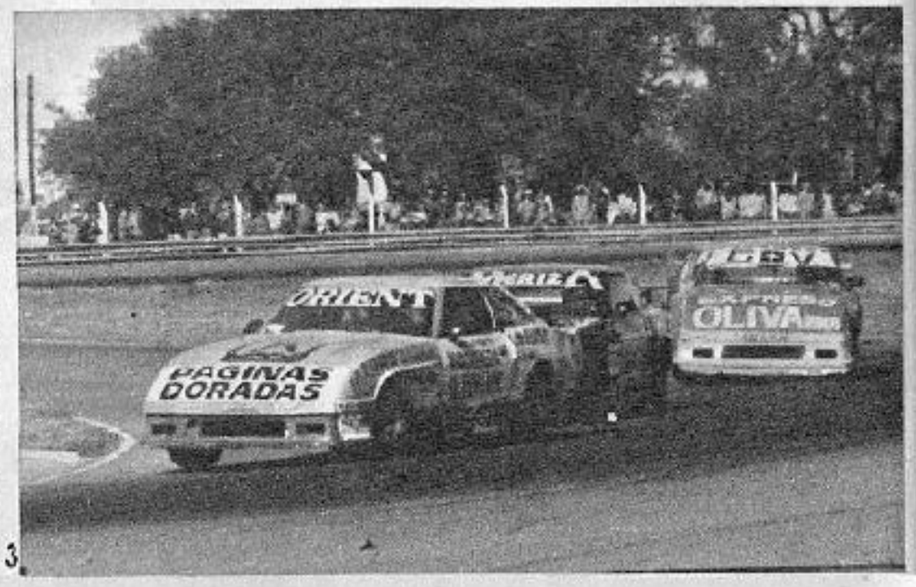
DATSUN 280 ZX Y NISAN 300 ZX EN AVELLANEDA, SANTA FE (9/8/87)

COTIZACION EN ALZA

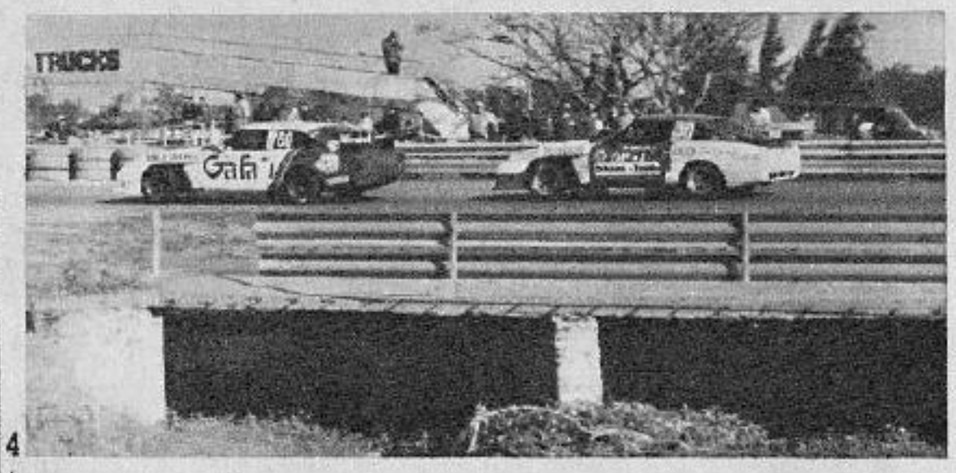
1

Indudablemente se levantó la cotización del C.A.P. en la "bolsa" del automovilismo nacional. Buen parque automotor en ambas divisiones, buenas carreras y mucho público, fueron factores importantes en esta evaluación. Veamos.

2



3



4

5

6

1- Tras la largada de los Nissan, primera curva sin novedades y en la siguiente Heritier le pegaba a Bessone, despistandolo. 2 - Fue muy dura la carrera entre Hugo Olmi, Rene Zanatta y Alfredo Pisandelli. Solo el primero pudo terminar la prueba. 3- Otro peloton "dificil": Comito, Zabala sin trompa, Harpe y Boni. 4- Bakst y Bulla pasando sobre el puente de la recta principal 5- "Tun" Pairelli finalizo segundo, sin poder alcanzar a Redolfi que estaba en cinco cilindros. 6- Monguzzi y Vido circulando juntos en el norte de Santa Fe. El "Negro" se quejo por el bajo rendimiento de su motor

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Comisión Mixta de los Clubes Unión de Avellaneda y Reconquista Auto Club, Habegger y Lucas Funes, TE. (0776) 20259, Reconquista (Sta. Fe).

Promotor: Alberto Heritier.

Accesos: Cuatro de tierra en muy buen estado. 4 puntos.

Controles: Buenos; muy correctos en general, se vieron desbordados por el público sobre el final de la prueba de Datsun 280 ZX. 3 puntos.

Comodidades: Muy buenas. 4 puntos.

Estado del circuito: Muy bueno. 4 puntos.

Boxes (condiciones de trabajo): Buenas en general. 3 puntos.

Boxes (Instalaciones): Excelentes, con baños limpios, cantina con precios accesibles, terraza bien instalada y con una pasarela sobre el arroyo. 5 puntos.

Seguridad: Muy buena. 4 puntos.

Promoción del espectáculo: Muy buena en toda la zona. 4 puntos.

Servicio de prensa: Excelente con información al instante, líneas telefónicas locales y de larga distancia, y servicio de información para todos, incluidos los pilotos. 5 puntos.

Puntualidad: Muy buena, tanto el sábado como el domingo. 4 puntos.

Total: 40 puntos (ideal; 50).

La visita que el CAP hizo a Avellaneda fue por demás productiva. Los **Datsun 280 ZX** siguieron con el nivel y la cantidad de autos acostumbrados, sumando algunos debuts en la especialidad; mientras que los **Nissan 300 ZX** se reunieron en cantidad necesaria como para realizar una excelente carrera, la que finalmente fue realizada por la lucha por la punta que mantuvieron dos "zorros viejos" como son **Mayorga** y **López**.

Sólo dos cosas negativas quedaron en Avellaneda, pero que nada tuvieron que ver con la organización de la competencia ni con la propia gente del CAP. Una de ellas es el episodio posterior entre **Olmi** y **Olira**, y la otra es el incendio del auto de **Daniel Musso**, que indiscutiblemente dejó triste al público local y a los que gustan de un buen automovilismo, porque los merecimientos de Musso deberían haber sido premiados.

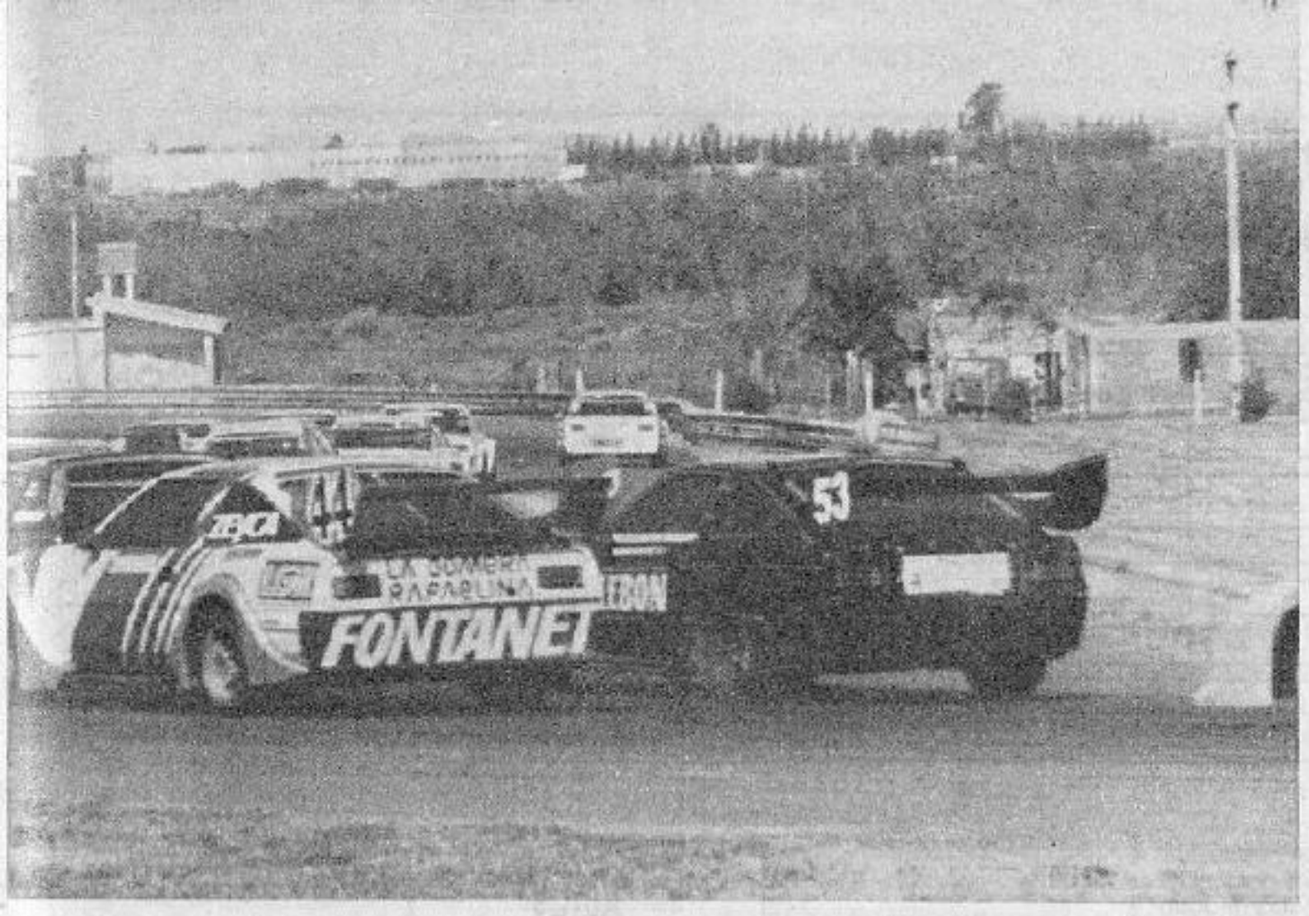
La cotización del CAP subió en Avellaneda, con dos carreras de primera y enmarcadas por un público entusiasta y muy buena organización. El CAP lo necesitaba.

PASEO DE BOXES

CANSADOS –Fueron unos cuantos los que terminaron "fundidos" luego de las 29 vueltas de la final. **Carlos Zabala** fue retirado por algunos allegados, de su auto, cuando estacionó en Parque Cerrado, y a varios se les oyó decir que lo mejor sería hacer gimnasia y mantener bien el físico.

AMPLIA DIFUSION –En Reconquista se edita el semanario "Prensa Libre", y dentro de la programación de Canal 4 de Reconquista, el mismo equipo realiza un programa de una hora por día, con la conducción de **"Cacho" Vázquez**. Ellos, brindaron especial atención a todos los aspectos relacionados con la competencia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



la figura

FRANCISCO MAYORGA, luego de su triunfo en Avellaneda, confiesa: "ESTABA DESILUSIONADO"

Francisco "Paco" Mayorga logró el primer triunfo en el Club Argentino de Pilotos, especialidad en la que corre desde 1982, año en el que los Datsun 280 ZX comenzaron a visitar los circuitos argentinos. "Paco" no había podido ganar... hasta que llegó ésta de Avellaneda.

"Todas las fuerzas que había puesto para correr el Rally de Argentina, que para mí es una fiesta y que finalmente no pude concretar, las puse acá en Avellaneda. Juan Pozniek me dio un auto muy bueno, y era cuestión de no cometer errores para estar en la punta. Las cosas se dieron mejor de lo que yo creía."

Su larga trayectoria automovilística y varios años sin ganar (la última vez fue el 21 de noviembre de 1982, en pareja con Carlos Garro en una carrera de Turismo en Buenos Aires), habían "desmotivado" algo a Paco, y él no tuvo ningún empacho en decirlo.

"Estaba desilusionado con todo el automovilismo, a pesar de que lo quiero, lo amo y lo adoro. Personalmente no tengo todo el tiempo necesario para dedicarle a fin de pelear puestos de punta, y siempre que llegaba a las carreras veía que éste doblaba mejor y aquél aceleraba más, entonces eso me descompensaba como piloto. En Avellaneda, ellos doblaban peor, yo era más rápido, y finalmente se dio el triunfo..."

La carrera no se planteó en forma demasiado sencilla para Mayorga, pues aunque sacó algo de ventaja al comienzo, luego debió soportar el asedio de Osvaldo "Cacho" López durante varias vueltas.

"Tenerlo a 'Cacho' atrás es como tener una sombra que te pasa en cualquier momento; no te permite nada. Mi auto tenía mayor aceleración, y si yo hacía todo bien, no había motivos para que él me pasara porque no llegaba a superarme al final de la recta. Era cuestión de que yo no cometiera ningún error; me propuse firmemente no hacerlo y salió todo bien."

Triunfo indiscutible, en competencia muy buena en lo que respecta a la lucha por la punta.

"Mi hijo Fabián, que es un futuro piloto, debe estar 'envenenado' porque no vino a esta carrera y justamente ganamos..."

Paradójicamente, la imposibilidad de correr el Rally de Argentina con un Lancia Delta HF 4WD, le dio la oportunidad para triunfar con el Nissan 300 ZX del CAP... y de volver a sentir la mayor corona de laureles sobre sus espaldas, luego de mucho tiempo.

CARTA DE PRESENTACION
OSVALDO CAO

Nació en Lomas de Zamora el 29 de setiembre de 1949, es casado y tiene cuatro hijas: Jimena de 14 años, Julieta de 13, María Jesús de 11 y María Soledad de 10 años.

Debutó en los Datsun 280 ZX el 28 de marzo de 1986 en una prueba realizada en el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires, instigado por Silvio Oltra, que fue quien le vendió el auto.

"No había corrido nunca en mi vida... La primera vez que me subí, Silvio me dijo que diera unas vueltas al circuito número nueve, y yo no sabía ni por dónde había que ir..."

Desde aquel momento, ambos sellaron una sólida amistad, traducida en una gran admiración de "Cacho" –tal como se lo conoce desde que nació– hacia Oltra. En Avellaneda consiguió lo mejor de su carrera deportiva: un cuarto puesto. Anteriormente, en esta temporada había culminado quinto en Río IV y octavo en Paraná. Su corta experiencia dentro del automovilismo lo ha ubicado en una muy buena posición en los Datsun 280 ZX, pues se adaptó rápidamente a la categoría.

"Si no hubiera cometido dos errores, quizás habría llegado al podio. Me equivoqué al errar un cambio... Es una lástima, porque le quería regalar un podio a mi señora, que al otro día cumplía años, pero no pudo ser", acotó con sinceridad luego de finalizada la competencia.

Las mejores posiciones de Osvaldo Juan "Cacho" Cao en la temporada pasada, fueron 8º en Balcarce, 9 en Las Parejas y 10º en Bahía Blanca.

DATSUN 280 ZX
a DANIEL MUSSO

Hizo todo lo necesario para ganar. Se entrenó durante mucho tiempo, trabajó junto a su equipo para no dejar ningún detalle librado al azar. Realizó una largada muy buena y se fue en la punta, sin cometer errores ni aún cuando Hugo Redolfi estaba cerca. Sólo la mala suerte lo podía parar...

NISSAN 300 ZX
a SILVIO OLTRA

Nuevamente debió remontar desde puestos de retaguardia por problemas en la clasificación, y se quedó con el tercer escalón del podio. Superó a Olmi en una maniobra impecable, y luego tuvo la corrección necesaria como para agachar la cabeza y no responder a ningún tipo de agresión, señal de que aprendió ciertas lecciones de la justicia deportiva.

ENTUSIASMO SIN LIMITES –El mismo domingo por la noche, en el taller de **Daniel Musso**, se reunieron amigos y colaboradores e inmediatamente se pusieron a trabajar sobre el **Datsun** semidestruido.

ACCIDENTE INSOLITO–... pero sin consecuencias personales. El auto de **Ivan Marianovic** estaba siendo subido al camión que lo transporta, y sobre el mismo se desplazó "embocando" la parte delantera izquierda en el hueco que queda entre las "pasarelas" para subirlo al mosquito. Fueron varios los que lucharon para ponerlo en su lugar.

GENTILEZA –La de **Carlos Manzano**, que le prestó la caja de cambios a **Abelardo Zenklusen** para que éste pudiera largar, pues el mendocino no tenía posibilidades de hacerlo al tener problemas con la tapa de cilindros.

AGASAJO –El que brindó la Municipalidad de Avellaneda el sábado por la noche en la Intendencia, donde había varios periodistas y pilotos presentes, además del intendente, Sr. Delqui **Scarpin**. Esa fue una parte de todas las atenciones, ya que el propio **"Bahi" Yapur** invitó personalmente a los pilotos el viernes por la noche para comer un asado, y a utilizar el taller a todo aquel que lo necesitara.

LUCES Y SOMBRAS

La tristeza: La de **Daniel Musso** por perder una carrera que tenía "en el bolsillo".

La lucha: La que mantuvieron por la punta **Mayorga** y **López**, poniendo ambos en juego la experiencia de varios años en la pista.

La frase: De **Thomas Harpe** a **Osvaldo Cao**: **"Ya no estás más con nosotros en el segundo pelotón..."**

El problema repetido: La **junta de tapa** de cilindros.

Lo ideal: La **atención** que brindaron los habitantes de **Reconquista** y **Avellaneda** a los allegados a la carrera.

Lo que se extrañaba: El público haciendo **cola** para comprar entradas el domingo por la mañana muy temprano.

El repunte: De toda la **categoría** con respecto a la carrera de Las Flores.

Lo negativo: El episodio ocurrido entre **Olmi** y **Oltra** luego de la competencia.

Lo bueno: Que apenas finalizada la competencia y luego de la Revisación Técnica, **Juan Manuel Esnal** haya dicho: **"Los felicito, señores; han sido confirmados en la clasificación de la carrera".**

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por **correo a Revista Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central**, o deposítelo personalmente en **Av. Belgrano 624, Capital Federal**.

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante. Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

IMPORTANTE Con el objeto de agilizar el proceso técnico y de asegurar su publicación, será imprescindible que los avisos nos sean enviados redactados claramente dentro de los cupones que aquí publicamos a tal efecto. De lo contrario, bajo ningún concepto podremos garantizar su aparición en nuestras páginas. Gracias.

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo Nº 4494 Correo Central
1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados. **CUPON**

- Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0

AUTOMOVILES DE COMPETICION

-COMPRA-

FORMULA IES CITRÖEN actualmente corriendo. Fierros Alltamirano 3 juegos gomas trailer 2 cajas y muchos repuestos. Escucho ofertas. Tel. 622-7509. Por la tarde Donovan 1805 tapiales Frente mareado central.

CHEVROLET 400 ex TC o Stock Motor O.K. para largar buen auto varios repuestos y gomas para probar. Regalo. ₳ 1600.- Perú 1308. Florida. F.C.E.B. TE. 760-4560.

Vendo o permuto por auto calle **FIAT 600 CATEGORIA STANDARD MEJORADO**. Motor chapa pintura, nuevo, sin rodar. Fierros Tecnomotor, coche de punta. Australes 4.000. Gomas nuevas. Cisneros 201. Ramos Mejía.

DATSUN 160 J 2000 CM³, GRUPO 4 alquilo para Rally de Argentina o Raly provincial. Con asistencia y repuestos. Tratar en Berutti 4621. Capital Federal. TE. 773-9076.

Vendo **TULIA XXIII** de Fórmula Renault con rotulado y Frenos especiales. Entrega inmediata. ₳ 1.700. TE. 652-9763.

SPORT PROTOTIPO MODELO 85, completo, relaciones y 12 llantas Weber 40/40. Trailler. Precio accesible. TE. 802-0604 o 204-6368.

RENAULT 12/87 RALLY. Lonati competición vende autoblocante, caja armada, motor Berta a estrenar. TE. 243-8771. Buenos Aires.

Vendo **RENAULT 12 T.S. RALLY.** Tapa leva Berta. Caja corta autoblocante nuevo. Jaula Fades Twin. Repuestos, etc. TE. 298-2303.

RENAULT 12/87 RALLY LONATI COMPETICION vende autoblocante, caja armada, motor Berta, a estrenar. TE. 243-8771.

NISSAN 300 ZX. Repuestos recién recibidos. Motorama S.A. Concesionario Datsun. Berutti 4621. Capital Federal. TE. 773-9076.

FORMULA RENAULT NACIONAL, chasis Berta, dos motores BedBet, doce ruedas completas, ruedas alinear, rebibo auto de calle. Jorge, TE. 610-0961. Monte Maiz (Cba.) 0468-70176/70183.

Vendo **PEUGEOT 504 TN RALLY 2º CLASE 3**, 3ro, General Gran Premio Provincial Lincoln 1.986. Listo para largar, motor nuevo, excelente. Casco sin golpes. Alem 555. Bragado Bs.As. TE. 0342-24521. Llamar de 12 a 14hs. ó 20 a 22 hs.

Alquilo **128 CLASE 1** Rally de Villa Gesell 24 y 25 julio con mención en carrera. Tratar Sr. Rabow. TE. 791-3521. De 18 a 22.

COCHE CARRERA TC DEI 40. CHEVROLET. Frenos, discos, ventiladores, ppreparación Pedersoli, caja 303 F100. Listo. Joya. Una carrera. Pedro Guerrero. Espora 815. TE. 2-9799. Tandil.

RALLY FIAT 128 motor 1300, excelente estado. Vendo o permuto. Repuestos auto blocante, caja de 5ta. Llantas, cubiertas, jaula Fades. Liquido modelo 81. TE. 792-0812. Adrián. Moni.

Vendo **F-I NACIONAL**, mecánica Torino 7 bancadas, 1 juego de gomas, repuestos. Pje. San Carlos 3771. TE. (041) 38-6186. Rosario.

KARTING motor GAE, categoría Intern. prep. por Acuña. Ideal para categoría 100 CC. y listo para largar. Beláustegui 3422. TE. 67-9251.

KARTING COMPETICION FOX TRAK motor Gae, preparado por Acuña. Listo para largar. El precio es accesible. Permuto por cualquier cosa. Beláustegui 3422. TE. 67-9251.

NISSAN 300 ZX, repuestos recién recibidos. Motorama S.A. Concesionaria. Datsun. Berutti 4621. Capital Federal. TE. 773-9076.

DATSUN 160 J 2000 cm³. Grupo A alquilo para rally de Argentina o rally provincial. Con asistencia y repuestos. Tratar en Berutti 4621. Capital Federal. TE. 773-9076.

FORMULA 5 nuevo, a estrenar. Auto completo, sin motor, gomas Fleiter, con trailer vendo permuto. Avda. Villegas 124. Ramos Mejía. TE. 651-2474.

FIAT TURISMO Nacional La Plata, última leva Bamse, mecánica Dielia. Suspensión Franco. Contados, dos veces, también otro casco, 2 motores, trailer, repuestos varios. De día TE 021-249170. De noche 021-246992. Compro Spazio Standard Mejorado.

Vendo o pto., **TC BNSE CLASE B** motor Torino c/sin mecánica. ZF 1,90 F/ discos. Bobina Accel. Autobloc. Spicer, etc. Pte. Illia 2019. San Martín. TE 755-5888. 8,30 a 12 y 14 a 19 hs.

Vendo **COUPE DODGE POLARA** motor 6 cilindros. nuevo, chapa y pintura. Impec. gomas y estado gral. muy bueno. ₳ 4.000. TE. 760a-9303. Aristóbulo del Valle 2670. Florida.

CARLOS BLASCO vende Berlina Fiat 125 lista para largar rally. Motor RG, autoblocante, caja de 5°, gomas, repuestos. Segundo y tercer puesto en Clase 3 rally provincial. ₳ 7.500. TE. (01) 783-4091.

RENAULT 18 GTX DE RALLY preparación Oreste Berta, listo para largar el mundial, con repuestos. Lucio Bonaldi. Hablar al TE. (051) 71-3399. Juan B. Justo 2851. Alta Córdoba.

Vendo **FIAT 07** Nº 6. Listo para largar preparación Nicotera, también para 850 suspensiones y gomas para tierra y pista. Todas las relaciones de caja. Trailer. Total ₳ 5.900. Tratar Carlos Diforti TE. 755-3030. 0283-2267.

Mundial de Rally: alquilo DOS GACEL equipo Maineri. Llamar al 657-4516/0314/7586/8937.

JORGE GIORGI vende Berta FRA. 2 motores Roybet, 12 llantas, ruedas de alinear, repuestos varios. TE. (0468) 70176 ó 70183. Monte Maiz, Córdoba.

PARA GESELL El 24 y 25 de julio corré el rally de Gesell alquilando el mejor 128/1100 disponible. Con atención en carrera. Llamame: Juan Carlos Loustó. TE. (0462) 91164.

FORMULA UNO PAMPEANA auto ideal para la misma Bravi 1978. Motor R18 2000. Berta caja TCM su auto de punta. Trenque Lauquen 0392- 22441-22616.

FORMULA UNO PAMPEANA auto ideal para esa categoría. Domina Berta, motor R18 2000. Berta. Caja TCM su auto. 10 puntos. Trenque Láuquen 0392-22441- 22616.

FORMULA DOS chasis. Domina Berta. motor R18 2000, caja TCM Sv. Preparación Berta. Listo para correr, ideal Formula Uno Pampeana. Tomo autos particulares. Trenque Láuquen 0392-22441 y 22616.

AUTO FORMULA DOS BRAVI MOD. 78(motor R18 2000. Prepar. Berta caja TCM 5V. Listo para correr. Ideal Fórmula 1 Pampeana. Trenque Láuquen 0392, 22441-22616.

Compro **KARTING MOTOR 125** con caja o sin caja. Contado, urgente. Llamar TE. 765-9269. Ricardo.

Vendo **PEUGEOT 504 TN 1978.** Rally destacada actuación provincial 86-87. Excelente casco, motor nuevo. Listo para largar. Algunos fierros. Acepto coche particular menor valor. TE. 0342-24521. ₳ 8.000. Bragado. Después de las 20 hs.

MONOPOSTO 850 TULIA XVI RENAULT 850 CC. ideal F-4 tucumana o zonales. Completo. Urgente vendo o permuto. Repuestos. Aceptable motor 1.400 c.c. Precio oportunidad. TE. 0474-22234. Salto (8) 10 a 17 horas. Sr. Héctor.

Vendo **R18 COMPETICION T.C 2000** ex Serafini. Listo para correr. TE. (0783) 66092. Necochea 572. Corrientes.

Vendo **RENAULT 18 TC 2000** motor Berta. Auto listo en un 80%. TE. (0586) 95-202.

Vendo **TURISMO CLASE DOS FIAT 128 1,5** dos motores, 16 ruedas, dos cajas de velocidad. Llamar a Biondi. TE. 651-5698. ₳ 11.000.

2.0

AUTOMOVILES

-COMPRA-

Vendo **RENULT 4 GTL 1985** impecable. ₳ 7.000. Mitre 1305. Chasari. Entre Rios 2105. TE. 0456-21184. Color verde alga.

Vendo **CHEVROLET** ₳ 6.000 ó permuto por embarcación. Diferencia a convenir. TE. 0328-2081.

1.0 Automóviles de Competición. Permuto **COUPE CHEVY** por Sport Prototipo 1050 (muy buena) llamar TE. 58-8022. Camarones 2340. Dto. 2. Capital Federal. Depués de las 21 hs. Preguntar por Gabriel.

2.3

AUTOS FUERA DE SERIE

-COMPRA-

Compro **CONVERTIBLE VIEJO CADILLAC** o similar grande, y cupé Mercedes 300 1950 a 1956. No importa estado. También Sport Convertible 1550/65. TE. 021-218670.

CHATITA INTERNACIONAL MODELO 36, primer y único dueño papeles al día. ₳ 3.000. TE. 97-5454. Gracias. Chau.

Compro **COUPE DE CARLO** para restaurar con/sin mecánica. Voy a domicilio. Pago contado. Urgente Dirigirse por carta o personalmente a Calle 35 (ex Alvear) Nº 1335. Villa Maipú. San Marón C/P 1650.

5.0

MOTOCICLETAS

-COMPRA-

Vendo **YAMAHA YZ 125** seminuevo, año 1984. Cubiertas de fábrica. César. Rivadavia 1290. TE. 0462-24930.

MOTO GUZZI 235 C.C. todo original, motor 0K. llantas aluminio vendo o permuto por Citroen 2 CV o 3CV cualquier estado. Sucre 4041. Quilmes TE. 254-4304.

6.0

REPUESTOS Y AQCESORIOS

-COMPRA-

SPAZIO o BRIO, vendo. Motor RG. impecable, dos carreras. Completo, 8 ruedas, jaula y butacas FADES. Sin golpes. Tomo auto de calle en permuta. Carlos Blasco, TE (01) 783-4091. Precio: ₳ 14.000.-

Vendo cinco **llantas I.A.V.A.** orginales impecables a verificar. Mu buen precio. TE. 566-9174. Sr. Jorge.

Vendo **DOS CARBURADORES WEBER** 48-48 verticales. Poco uso. TE. 629-6929.

COROMA Y PINON 9,40 (CORTO) para Volkswagen Gacel, rally o pista. Berutl 4621. Capital Federal. TE. 773-9076.

CHIVILCO vende motor RF 125 Cm³, preparación por Pedro Vidal y buzo de cuero talle 50. Llamar a los TE. 50-3536, 568-9267, 568-9167.

Vendo **TAPA CILINDRO 12 BOCAS** para Chevrolet 4lts. múltiples, carburador, leva Romero, botadores a rodilos y demás fierros. 1 Triler para auto de carrera muy bueno. Tratar Salguero 1880, Baradero, Pcia. Bs.As.

Vendo **CIGUEÑAL TORINO** 4 bancadas rectif. y balanceo Padovani, nuevo con volante. ₳ 1.000. Listo para usar. TE. 0227 22060.

CARROCERIA AMI 8 buen estado, con asiento ₳ 200. Lugano 19. Lomas de Zamora Este (alt. Cerrito 1600).

Para colección vendo **REPUESTOS FORD LEGITIMOS USA.** Bielas 100 HP, cristales, faros, 39 lavaparab., 46 faros traseros pick up 58, manija baúl 40, etc. TE. 324-1044.

CORONA Y PIÑON 9,40 (CORTO) para Volkswagen Gacel. Rally o pista. Beruti 4621. Capital Federal. TE. 773-9076.

CUBIERTAS TRES RADIALES para 128, 147 o similar. Casco perfecto. ₳ 45. TE. 37-5454. Gracias.

Vendo **CHASIS NUEVO FORMULA RENAULT** sin motor y caja. Nunca corrió. Todo nuevo. Horario comercl. TE. 750-0282.

Revista CORSA Nº 1102. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1987 por Editorial Abril S.A., Suipacha 664, 5º Piso, Capital Federal. Tel. 331-0112/0253. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachery, Dyn, Efe, ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, Sygma. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Rios 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693. Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Agosto de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

EJEMPLARES ATRASADOS: Su precio de venta al público será igual al de la última edición que esté en circulación. Si el proveedor habitual no pudiera conseguir ejemplares atrasados, dirigirse personalmente o por correo a Benito Pérez Galdós 54, Código Postal 1155, Buenos Aires.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-87-36-RC | Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981 | Código Postal 1008 | Concesión Nº 7.970

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Motociclismo CAM en Suardi

CARLOS DELGADO, POR DOS

Córdoba - El 19 de julio se disputó en Suardi, provincia de Santa Fe, la 6ª fecha del **Certámen Argentino de Motociclismo** (CAM) organizada por el Club Sportivo local en su pista de 486 metros. Unas 3.800 personas sirvieron de marco a los 92 pilotos representantes de seis provincias que se dieron cita. Las dos categorías mayores (100 cc y 200 cc LP) fueron esta vez las de desarrollo más emocionante en la final. En un décimo de litro la carrera se definió entre los cuatro primeros que cruzaron practicamente en una sola línea la raya de sentencia. En 200 el ganador le sacó apenas media rueda al segundo. Y en ambos casos el ganador fue Carlos Delgado, de Freyre, representante de la Peña el Martillo (que preside, claro, Martillo Roldán).

Estos fueron los resultados de las cuatro finales:

Escuela, 10 vueltas: 1 **Claudio Mejías (Sachs/Córdoba) a 70,250 km/hora;** 2º Adrián Mattei (Sachs/Casilda, SF); 3º Germán Colasilli (Sachs/Los Surgentes, Cba); 4º Sebastián Virgilitto (Sachs/Bell Ville, Cba.) y 5º Adrián Delgado (Sachs/Freyre, Cba.).

108 cc Promocional, 15 vueltas: **1º Sergio Bar (Zanella-RF/Santa Fe)** a un promedio de **73,388 km/hora;** 2º Fabián Martina (Z-RF/San Guillermo, SF); 3º Sergio Ancharuk (Z-RF/Morteros, Cba.); 4º Adrián Marki (Z-RF/Esperanza, SF); 5º Norberto Ramos (Z-RF/Esperanza, SF); 6º César Armando (Z-RF/Moreteros, Cba.) y 7º Marcelo Muratore (Z-RF/Bell Ville, Cba.) **Campeonato:** Bar, 54; Muratore, 37; Martina, 25; Ancharuk, 23 y Ramos, 21 puntos.

100 cc LP, 20 vueltas: **1º Carlos Delgado (Zanella-Tosticarelli/Freyre, Cba.) a 76,896 km/hora**; 2º Oscar Salicruz (Z-Tosticarelli/Ceres, SF); 3º Héctor Mattei (Z-RF/Casilda, SF); 4º Néstor Amoroso (Z-RF/V. Adelina, CBA); 5º Juan Dagma (Z-RF/Pergamino, BA); 6º Miguel Mejías (Z-RF/Córdoba); 7 Gabriel Giavitto (Z-RF/Santa Fe); 8º Juan Monutti (Z-RF/Santa Fe); 9º Hugo Togni (Z-RF/Rafaela, SF) y 10º Sergio Ancharuk (Z-RF/Morteros, Cba.) **Campeonato**; Delgado, 48; Salicruz, 45; Dagma, 41 y Mattei, 33 puntos.

Ultima curva de la final de 100 cc LP: Delgado (Nº12) por la cuerda, por afuera Mattei y en el medio Salicruz. (Foto Maldonado)

200 cc LP, 20 vueltas: 1º Carlos Delgado (Zanella-Tosticarelli/Freyre, Cba.) a 79,105 km/hora. 2º Pedro Avila (Z-Tragiai/Goya, Ctes.); 3º Dario Cuatroccolo (Z-Tragiai/J. Posse, Cba.); 4º Néstor Amoroso (Z-RK/V. Adelina, GBA); 5º Hugo Boscarol (Z-Tosticarelli/Suardi, SF); 6º Norberto Gatti (Z-Montiel/Santa Fe); 7º Gustavo Darder (Z-Recoaso/Pergamino, BA); 8º Rubén Méndez (Zanella/Goya, Ctes.); 9º Miguel Mejías (Zanella/Córdoba) y 10º Hugo Mondino (Z-Tosticarelli/Gálvez, SF). **Campeonato:** Boscarol, 32; Delgado, 26; Gatti, 26 y Amoroso, 25 puntos.

(Informe de Roberto Malnado)

Monomarca y Promocional 850 en Balcarce

SCENNA Y BARBERIA EN BODAS DE PLATA

Mar del Plata, Ba - Con el Premio 25º Aniversario del Auto Club Balcarce se cumplió la sexta fecha de los campeonatos zonales de Monomarca Fiat 128 1100 y Promocional 850 (del Atlántico) en el autódromo Juan Manuel Fangio, de Balcarce, donde el 5 de julio se utilizó el circuito "chico" de 1.290 metros de cuerda. Aproximadamente 1.200 personas presenciaron el espectáculo, brindado por 36 autos de la Promocional y 29 de la monomarca.

Monomarca

Juan Carlos Scenna fue el más veloz, ganándole a Guillermo Salzano por una sola centésima de segundo: 42s 52/100 a 109,270 km/hora. Con tiempos muy similares, ambos se impusieron ajustadamente en sus series a Zapotocznyj y Cachela, respectivamente. En la final subsistió la paridad entre Scenna y Salzano, pero aquel prevaleció por muy corta diferencia tras un duelo que se prolongó a lo largo de las 24 vueltas.

Final, Monomarca: **1º Juan Carlos Scenna (Mar del Plata) 17m 15s 11/100 a 107,675 km/hora**. 2º Guillermo Salzano (Mar del Plata) 17m 15s 57; 3º Nicolás Zapotocznyj (Mar del Plata) 17m 18s 40; 4º Eduardo Zapata (Mar del Plata) 17m 18s 83; 5º Rodolfo Cachela (Mar del Plata) 17m 19s 38; 6º G. Malizia (Mar del Plata); 7º Oscar Arana (Mar del Plata); 8º Mario Giles (Mar del Plata); 9º Fernando Scenna (Mar del Plata) y 10º Pablo Ingrasia (Mar del Plata). **Campeonato:** J.C.Scenna, 70,5 puntos; Zapotocznyj, 57,5; Figliuolo, 57,5; Cachela, 52,5; Salzano, 43; Arana, 39 y Zapata 37,5 puntos.

Promocional

El tandilense Luis Wollands fue el más rápido en la prueba clasificatoria (45s 20/100 a 102,743 km/hora) superando por muy poco a Juan Barbería y a Juan Pablo Gorostidi. Wollands ganó la serie inicial y Juan Colaneri la otra. En la final se obtuvo el siguiente resultado:

Final, Promocional, 24 vueltas: **1º Juan Barberia (Fiat/Tandil) 18m 13s 49/100 a 101,926 km/h**; 2 Luis Wollands (Fiat/Tandil) 18m 14s 20; 3º Juan Colaneri (Fiat/Mar del Plata) 18m 18s 66; 4º Alberto Fernández (Fiat/Loberia) 18m 26s 14; 5º Daniel Giménez (Fiat/Tandil); 6º Julio Brossa (Fiat/Tandil); 7º Raúl Domínguez (Fiat/Necochea), 8º Jorge Quintana (Fiat/Necochea); 9º Miguel Prestamero (Renault/Mar del Plata) y 10º Eduardo Barrena (Fiat/Tandil). **Campeonato:** Wollands, 73,5 puntos; Colaneri, 66,5; J.P.Gorostidi, 61; Figliuolo, 43; Mónaco, 28 y Prestamero, 24,5 puntos.

El marplatense Juan Carlos Scenna, ganador en Monomarca en Balcarce.

(Informe y foto de Raúl Fernández)

F-2 Bonaerense y TC Zonal en Arrecifes

OTRA VEZ GJURISICH Y BIANCHINI

Pergamino, BA - **En el circuito Costanero, del Automóvil Club *Arrecifes*, las categorías *Fórmula 2 Bonaerense* y *TC Zonal* cumplieron con la séptima fecha de sus respectivos torneos 1987, en cuadrados en la Regional Nº2. Se reiteraron ganadores Guillermo Gjurisich (por sexta vez en el año) y Angel Bianchini, (quien ahora comparte a un punto la segunda posición en el campeonato). Ambos triunfos se produjeron sin sobresaltos para los vencedores.**

***F-2 Bonaerense, final*, 22 vueltas (circuito de 1.321 metros): *1º Guillermo Gjurisich (Bravi-R 18/Teodolina, SF) 16m 04s 53/100 a 108,472 km/hora*; 2º Omar Ouwada (Bravi-R 18/Teodolina, SF) 16m 05s 59; 3º Jorge Reverter (Domina-Peugeot/Pergamino, BA) 16m 11s 01; 4º Jorge Jackelin (Bravi-R 18/Ferré, BA); 5º Eduardo Drivet (Bini-R 18/Pergamino, BA); 6º Miguel Saranitte (Bravi R 18/Pergamino, BA), 7º Rubén Giraud Guillet (Bravi-R 18/Teodolina, SF); 8º Rodolfo Jurisich (Formisano-Peugeot/Ascensión, BA); 9º Héctor Saranitte (Bravi, R 18/Pergamino, BA) y 10º Nelson Forcat (Bravi-Peugeot/Pergamino, BA). *Campeonato:* Gjurisich, 60; Hernández, 24; Gorosurreta, 16; Drivet, 14 y Jackelin, 12 puntos.**

TC Zonal, Final, 16 vueltas: 1º Angel Bianchini (Ford/Arrecifes) 12m 21s 32/100 a 102,639 km/hora. **2º Darío Matkovich (Ford/La Violeta) 12m 27s 23; 3º Omar Escolá (Ford/Arrecifes) 12m 49s 88; 4º Norberto Hidalgo (Torino/Viña9; 5º Néstor Puchik (Ford/Arrecifes) 7º Carlos Micerda (Chevrolet/Salto) y 8º Marcelo Belmartino (Ford/Salto). *Campeonato:* Matkovich, 37 puntos; Bailo y A. Bianchini, 36; Pavone, 17; Escolá, 15 puntos.**

(Informe de Roberto Ostoich, Gran Prix)

Stock Car y F-3 Bonaerense en Buenos Aires

LOS PUGLIA, NUEVOS GANADORES

Gran espectáculo dieron el 12 de julio en el autódromo de Buenos Aires las categorías Stock Car Argentino y Fórmula 3 Bonaerense, las que se presentaron con organización de la asociación de los primeros (ASCA) utilizando los circuitos Nº 7 (de 2640,85 m) y Nº 5 (2126,31 m) respectivamente.

En **Stock Car Argentino** se presentaron nada menos que 35 autos, representando a las cuatro marcas tradicionales de la gran cilindrada y todos con una encomiable terminación estética. Quizá sea ésta una de las causas que la han convertido en favorita de un gran sector de público.

Se hicieron dos series para ordenar la final. La primera fue para los hermanos Puglia y la segunda para el triunfador de la final anterior, José Alvarez. La final comenzó con el duelo entre "Bustos-Babastro", los Puglia y Hugo Falce, que abandonó en la décima vuelta. Desde la 14ª, el Chevy de los Puglia se mantuvo en la punta, a prudencial distancia del resto.

Final 25 vueltas: 1º "Puglia-Puglia" (Chevy/Rafael Castillo) 29m 5s 91/100 a 136,133 km/h; Juan Cusano (Ford/Temperley) 29m 11s 14; 3º Norberto Archanco (Ford/La Plata) 29m 31s 9; 4º Roberto Nowak (Chevy/Hurlingham) 29m 32s 52; 5º César Rivara (Ford/Villa Tesei) 29m 32s 71; 6º Carlos Perini (Ford/Burzaco); 7º Héctor Martin (Torino/Hurlingham); 8º Orlando González (Ford/Villa Tesei); 9º Carlos Serein (Dodge/San Justo); 10º Andrés Kechichian (Chevy/Valentín Alsina). **Campeonato:** Nowak 30 puntos, Bustos-Babastro 22, Puglia-Puglia 15, Ruiz 10, Rivara 10, Cusano 9, Alvarez 9.

En la **Fórmula 3 Bonaerense,** Oscar Moreira mostró el rumbo durante once vueltas. Alfredo Núñez fue líder en la restante y se quedó con la carrera y los puntos que le permiten afianzarse en la punta del torneo. El duelo fue entre ambos y Spinella, quien abandonó pronto. Como para destacar, la incorporación de una nueva marca al parque creciente de esta nueva categoría: el Taunus de Juan Balestriere, a quien le dejamos un crédito abierto, ya que giró siempre fallando por culpa de un borne de batería flojo.

Por lo que se venía viendo en los últimos tiempos a nadie asombro el triunfo de los hermanos Puglia en el Stock Car. Van muy fuerte con el Chevy.

Final 12 vueltas: 1º Alfredo Núñez (Jeep/Sarandí) 13m 27s 50/100 a 113,754 km/h; 2º Oscar Moreira (Jeep/Sarandí) 13m 27s 75; 3º Jorge Smatrala (Jeep/San Francisco Solano) 13m 43s 93; 4º José Macarrone (Jeep/Berazategui); 5º Pedro Llaser (Jeep/Sarandí); 6º José Casanova (Jeep/Sarandí); 7º Miguel Pascual (Jeep/Sarandí); 8º Juan Balestriere (Taunus/Ezpeleta). **Campeonato:** Núñez 79 puntos, Moreira 70, Smatrala 37, Ressia y Llaser 33.

TC del '47 y Turismo Clase "A" en Pajas Blancas

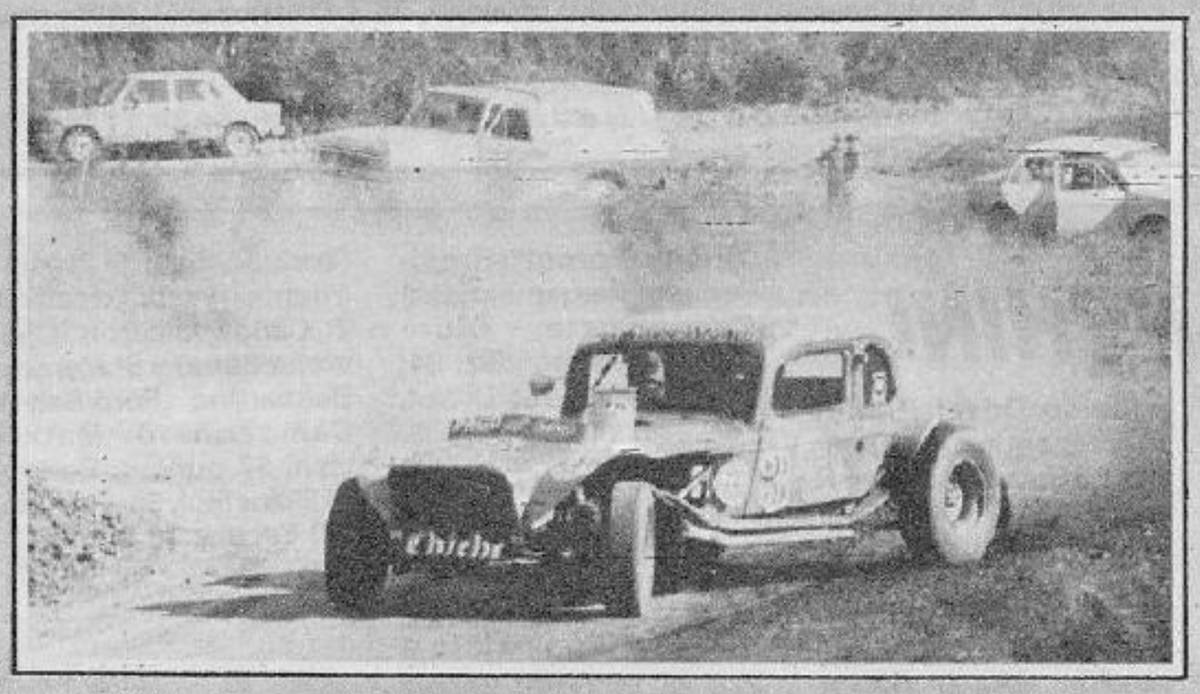
NICOTRA SE ACERCA A LA PUNTA

Córdoba - Con su segundo triunfo consecutivo —el anterior fue en Colonia Caroya— el piloto Eduardo Nicotra, de Villa Dolores, se acerca a la punta del torneo de la categoría **TC del 47.** Este nuevo éxito lo logró en el circuito de **Pajas Blancas** el 12 de julio pasado, cuando las cupecitas se presentaron con la compañía del Turismo Clase "A" Zonal, en cuya carrera final resultó vencedor Alberto Yáñez, de La Cumbre.

Estos fueron los resultados de ambas finales:

TC del '47, 20 vueltas: **1º Eduardo Nicotra (Chevrolet/Vª Dolores) 22m 37s 20/100;** 2º Atilio Filippa (Ford/Gral. Cabrera) 22m 40s 41; 3º Miguel Vicentini (Chevrolet/Dumesnil) 22m 45s 20; 4º Ricardo Abellonio (Chevrolet/Villa María); 5º Carlos Amicucci (Chevrolet/Córdoba); 6º Nelso Poncio (XX/XX); 7º Daniel Scotta (XX/Córdoba); 8º Gustavo Cristini (XX/Capilla del Monte); 9º Eduardo Luciani (XX/Córdoba) y 10º Raúl Cuiñas (XX/Córdoba). **Campeonato:** Amicucci, 25 puntos; Nicotra, 23; Filippa, 22; Vicentini, 21; Mutiglienco, 20; Abellonio, 18; Godoy, 15, Rojo y Cristini, 9 puntos cada uno.

Clase "A" Zonal, 20 vueltas. **1º Alberto Yáñez (Fiat 600/La Cumbre) 26m 46s 58/100;** 2º Miguel Rapa (Fiat 600/Córdoba); 3º Luis Rinaldini (Fiat 600/Córdoba); 4º Ernesto Nanavella (XX/XX); 5º Roberto Salbego (XX/XX). **Campeonato:** Rinaldini, 112 puntos; Yáñez, 98; Rivera, 52; Papa, 50; Vanetti y Guida, 36; Micolini, 33; Boiero, 23 y Guibert, 20 puntos.



Miguel "Tuteno" Vicentini, tercero en Pajas Blancas y uno de los candidatos al peleado título 1987 en TC del '47.

Safari de Gral. Madariaga

MELON GIL-MELON GIL ENTRE

El dúo ganador a fondo por el barro rumbo a un seguro triunfo

La dureza del 2do. Safari de Gral. Madariaga "Entre pantanos y médanos" quedó reflejada en las setenta máquinas que debieron desertar de la competencia. A juzgar por las declaraciones de los protagonistas, la prueba se presentaba por demás interesante pero no exenta de las complicaciones lógicas para una carrera de estas características. Si bien era muy comentado entre la gente de prensa, que la prueba tenía más parecido a un rally que a un safari propiamente dicho.

Puntos de vista aparte lo cierto es que noventa y ocho tripulaciones se presentaron en la línea de largada del safari organizado por la **Asociación Madariaguense de Automovilismo** y que auspiciaron los municipios de **Pinamar** y **Gral. Madariaga.**

Todo dio comienzo el sábado 18 de julio con la disputa de la primera prueba especial que obligó a los pilotos a sortear las dificultades que imponía el circuito "El Rebelde" y los bañados que circundaban la zona aledaña al Almacén San Miguel. A pocos metros de iniciado el mismo, un gran animador quedaba fuera de carrera. Víctor Yoldi se zambulló con todas las ganas con su Jeep-Mercedes Benz en uno de los profundos lodazales del Rebelde. El barro y fundamentalmente el agua hicieron estragos en el sistema eléctrico del Mercedes, razón por la cual no pudo arrancar, haciendo abandono de la competencia. Este P.C. inicial resultó bastante divertido para el público ya que los muchachos no aflojaban en ningún charco o montaña que se les presentara. Al culminar el mismo, el binomio **Tieri-Zegbi** encabezaba la general seguido por Luques-Medina y Alba-Berg (todos de la categoría Libre).

Los locales Melon Gil-Melon Gil ya daban muestras de su poderío y conocimiento del terreno arribando en el noveno lugar en la general y siendo líderes absolutos en su clase (6 Cilindros Standard).

El **PC 2** que surcaba el balneario Montecarlo, con médanos por doquier, iniciaba la segunda etapa del safari. Con arena firme los marplatenses **Masson-Ortiz** se sintieron muy a gusto y prueba de ello es el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ascendente valor. Es el cordobés de Bell Ville, **Marcelo Muratore,** quien tripula en la categoría 108 Promocional del Certamen Argentino de Motociclismo (de velocidad en óvalos de tierra) este Zanella Copertari. La foto fue tomada el 5 de julio en Gálvez, luego de su triunfo ante Reggio y Bar **(Foto Maldonado)**.

Rally Bonaerense y del Litoral

LA CITA ES EN HUGHES ESTE FIN DE SEMANA

El sábado 22 y domingo 23, en dos etapas, se realizará el **Rally de Hughes,** octava fecha por el **Campeonato Bonaerense** y segunda por el **del Litoral** de la especialidad, ya que la prueba otorgará puntaje en ambos certámenes.

La primera etapa comprenderá tres PP.CC. indénticas en los alrededores de la ciudad del sur santafesino, ubicada a 300 km de la Capital Federal. Cada una de las tres pruebas tendrá un recorrido de 10,1 km, largándose la primera de ellas a las 13,13 hs.

Juan Carlos Loustó, de Villa Cañás pero casi local en Hughes, será con el Peugeot 504 uno de los seguros animadores de la prueba.

Los seis primes del domingo (en este caso la largada será a las 9,23 hs) se harán sobre dos trazados: uno de 52,16 km y el otro de 22,90 km, repitiéndose cada uno de estos dos recorridos en tres oportunidades. El primero (PP.CC. 4, 6 y 8) por el sur de la Ruta 8 y el restanta (PP.CC. 5, 6 y 7) hacia el norte de dicha vía. Todo el diagrama de este rally comprende caminos vecinales con curvas (unas doscientas) de 90º, lomos de burro y cruces ferroviarios. En total serán 255,48 km de PP.CC. y sólo 25,27 km de enlace. El Club Sportivo Felipe Hughes organizador de la prueba, ha dispuesto un especial esquema de seguridad durante los días viernes 21 (de 14 a 17 hs) y sábado 22 (de 10 a 11 hs) para que los pilotos prueben el circuito suburbano donde se correrán los primes del día sábado.

Para información adicional, dirigirse telefónicamente a la sede del Club, tel (0473) 91125.

PANTANOS Y MEDANOS

Tristán-Córdoba, segundos en la general castigando al Jeep-Falcon.

Una escena común en "El Rebelde". A pesar de lo difícil del camino los geselinos Alba-Berg no mezquinan acelerador.

primer puesto logrado en la general seguidos por Hobaica-Phoyu y Zubizarreta-Pocy.

A esta altura de la carrera muchos habían padecido el problema de Yoldi quedando muchas esperanzas empantanadas esperando que algún paisano los sacara del lugar. Por tal circunstancia sólo 37 autos finalizaron el **PC 3** (El Rebelde-Almacén San Miguel). En esta oportunidad la sorpresa la daban **García-Melgor,** quienes con su Jeep-Falcon 221 encabezaban las posiciones de la general. Meritorio ya que los de Castelli son participantes de la 6 Cilindros Standard.

En las otras categorías, Alba-Berg lideraban la Libre, Isidro-Andina hacían lo propio en la 6 Cilindros Potenciado y Blanco-Fusca eran los mejores de la 4 Cilindros Standard.

El último PC del domingo nuevamente recorría el circuito "El Rebelde" y la zona denominada "Cruce Zorzales". La última exigencia de la jornada significó el triunfo parcial de **Alba-Berg** y un empate entre Melon Gil-Rojas y García-Melgor, hombres de líderes de las clases 6CP y 6CS respectivamente. En tanto que Blanco-Fusca repetían en la 4 Cilindros Standard. A la hora de los cómputos finales nuevamente un 6CS encabezaba la general. Los madariaguenses **Melon Gil-Melon Gil** coronaban su actuación con un primer puesto. Los locales se alzaron con el triunfo con un andar espectacular que dio sus frutos y que dejó más que conformes a todos sus coterráneos. A su vez **Tristán-Córdoba** se adjudicaban la 6PC con un Jeep-Ford Sprint, **Alba-Berg** dominaban en la Libre y **Blanco-Fusca** se llevaron las palmas en la 4CS.

Todos los "sobrevivientes" de la dura prueba se congregaron en el Centro Tradicionalista para la entrega de premios. Les aseguramos que se festejó de lo lindo. Sin embargo la gente de la Asociación Madariaguense de Automovilismo ya restaba pensando en su próximo compromiso: El **Rally Pagos del Tuyú** a realizarse el **2, 3 y 4 de octubre** con puntaje para el campeonato argentino. Ellos nos confesaron que la realización de estas competencias constituyen la mejor manera de festejar el **80º aniversario** de la Ciudad de Gral. Madariaga.

Informe y fotos de Duilio Caro

CLASIFICACION GENERAL

2do. Safari de Gral. Madariaga "Entre Pantanos y Médanos" - 4ta. Fecha del Campeonato Zonal de Safari - Asociación Madariaguense de Automovilismo - 4 PP.CC. con un total de 51,40 km, más enlaces - 18 y 19 de julio de 1987.

1º Melon Gil-Melon Gil (6CS-Jeep Ika-Ford) 1h06m06s; 2º Tristán-Córdoba (6CP-Jeep Ika-Falcon) 1h07m05s; 3º Alba-Berg (L-Estanciera Ford Sprint) 1h08m09s; 4º García-Melgor (Jeep Ika-Ford); 5º Rodríguez Rallo-Varela (L-Potro-Ranger); 6º Viqueira-Sityar (L-Jeep-Ford); 7º Melon Gil-Rojas (6CP-Jeep Ika-Falcon 221); 8º Di Rosa-Corvetto (L-Lodi Falcon 221); 9º Kessler-De La Rosa (6CP-Jeep); 10º Pasqualini-Crower (6CP-Jeep Ika-Tornado); 11º Narvaiz Jáuregui-Bilbao (6CP-Jeep Potro-Falcon Sprint); **12º Blanco-Fusca (4CS-Jeep Ika);** 13º Dávila-Paccini (6CS-Estanciera-Ford 221); 14º Madunich-Cabelo (4CS-Jeep Ika); 15º Dager-Hernández (4 CS-Jeep Ika); 16º Altieri-Pardo (4CS-Jeep Ika); 17º Isidro-Andina (6CP-Toyota-Chevrolet); 18º Alvarez-Alvarez (4CS-Jeep Willys); 19º Iturralde-Clavario (L-Jeep); 20º Pérez y Padilla-Barze (4CS-Jeep Ika); 21º Paso-Nikodem (6CS-Jeep Ika); 22º Otero-Sette (L-Jeep); 23º Parra-Jacolutti (6CS-Jeep Ika); 24º Dragonetti-Brandinelli (6CP-Baqueano-Continental); 25º González-Rodríguez (4CS-Jeep Ika); 26º Borzone-Borzone (4CS-Jeep Willys); 27º Previtera-Fernández (6CS-Estanciera-Dodge); 28º Jaton-Jaton (4CS-Jeep Ika).

Rally del Neuquén

HECTOR FERNANDEZ Y UN TRIUNFO MUY REGULADO

Centenario, Neuquén - El binomio de Catriel, Héctor Hernández-Haberkon con un Peugeot 504 fue el ganador de la tercera fecha del campeonato provincial de Rally, el de Neuquén, corrido entre los días 18 y 19 de julio pasado, sobre un total de 339,74 Kms (179,03 de PP.CC. y el resto de enlaces) en las cercanías de la capital neuquina. Fueron en total 8 pruebas de clasificación de las cuales tres se hicieron el sábado. Partieron entonces 40 vehículos de las clases 1, 2 y 3.

Primera etapa

Tuvo tres PPCC: Balcón del Valle-Ciudad Industrial (10,41 Kms), Centenario-Zavaleta (25,65 Kms) y Senillosa-Plottier (34,23 Kms). Fue brillante la actuación de Pérez Nonnemacher-Ferravanti quienes largando de atrás en un Fiat 125 ganaron la clase 3 y la general, aventajando a Hugo Hernández-Coggiola (Renault 18) y a Héctor Hernández-Haberkon (Peugeot). En la clase 2 la punta fue peleada por Peroni-D'Elías (R 12) y Martín-Carbonari (Regata 100) que terminaron en ese orden. Cardín-Cordi (Fiat SE 1.5) ganaron los dos primeros primes y luego se retrasaron. Algo parecido a lo de Joselo Gómez-Heckmann quienes en la clase 1 habían ganado la PC 1, salieron segundos en la segunda y en la tercera equivocaron el camino y perdieron valiosos segundos, ganando Schmidt-Bello (Fiat 128).

Segunda etapa

Finalmente se quedaron todos los favoritos y la victoria en la general fue para Héctor Hernández que tras hacer una carrera muy regular, pero no brillante (no ganó ningún prime) prevaleció agónicamente sobre Gabriel. Martín-Carbonari quienes empataban en la largada de la última prueba clasificatoria. La etapa la ganó Casagrande-Javier (R-18) que tuvo un excelente desempeño el domingo. Perez Nonnemacher y Hugo Hernández abandonaron en la PC 7 (baja presión de aceite y semieje, respectivamente). En la clase 2 cumplió nuevamente un buen desempeño Cardín-Cordi, ganadores de dos primes. En la clase 1, ganó la etapa Joselo Gómez, pero no pudo descontar la diferencia que le llevaba Schmidt desde el sábado, ganando éste la general de su clase.

Los regionenses Liberatti-Miasso, de excelente actuación en el R-12.

Martín-Carbonari con el Regatta 100 preparado por Di Nezio. Ganaron la clase 2 y terminaron ahí nomás de Héctor Hernández.

Clasificación final:

1º Héctor Hernández-Haberkon (3-Peugeot 504/Catriel, RN) 1h31m23s a 117,546 Kms/hora; 2º Martín-Carbonari (2-Fiat Regatta 100/G. Roca, RN) 1h31m30s; 3º Casagrande-Javier (3-Renault 18/Lamarque, RN) 1h31m46s; 4º Debasa-Pintos (2-Renault 12/Catriel, RN) 1h32m49s; 5º Liberatti-Miasso (2-Renault 12/Va Regina, RN) 1h33m50s; 6º Brizuela-Bualo (2-Renault 12/Neuquén, Nq) 1h35m17s; 7º Eggers-Galindo (2-Renault 12/Bariloche, RN) 1h37m05s; 8º Cardín-Cordi (2-Fiat SE 1.5/G.Roca, RN) 1h38m57s; 9º Nardone-Valenti (2-Renault 12/Vª Regina, RN) 1h42m10s; **10º Schmidt-Bello (1-Fiat 128/G. Roca, RN) 1h43m54s;** 11º Bustelo-Scaiola (1-Fiat 128/Neuquén) 1h44m18s; 12º J. Gómez-Heckmann (1-Fiat 128/G. Roca) 1 h 44m 36s; 13º Rizzo-Armitano (3-Peugeot 504/Centenario, Nq) 1h44m44s; 14º Uriarte-Sosa (1-Fiat 147/Bariloche, RN) 1h45m49s; 15º Bertrán-Traut (3-Peugeot 504/Bariloche, RN) 1h47m15s; 16º Rodríguez-Acri (3-Peugeot 504/G. Pico, LP) 1h47m56s; 17º "Bambino"-Castro (1-Fiat 128/Catriel, RN) 1h48m30s; 18º Alaniz-Velázquez (1-Fiat 147/Bariloche, RN) 1h49m02s; 19º Berbel-Quijada (1-Fiat 128/Neuquén) 1h54m31s; 20º Morandi-Lucumán (1-Fiat 128/Neuquén) 1h55m14s; 21º Valls-Valls (1-Fiat 128/Cipolletti, RN) 2h17m29s; 22º Ojeda-Eggers (3-Volkswagen 1.8/Neuquén) 2h34m04s y 23º Rodríguez-Guerrero (1-Fiat 128/Plaza Huincul, Nq) 2h57m05s. Fue desclasificado Bavastro-Tagle (VW Gacel/Bariloche) por ser remolcado su auto hasta Parte Cerrado.

La próxima fecha será este fin de semana, es decir sábado 22 y domingo 23 de agosto, en la capital rionegrina: el Rally de Viedma.

(Informe de Adrián Gabriel Enghelmayer)

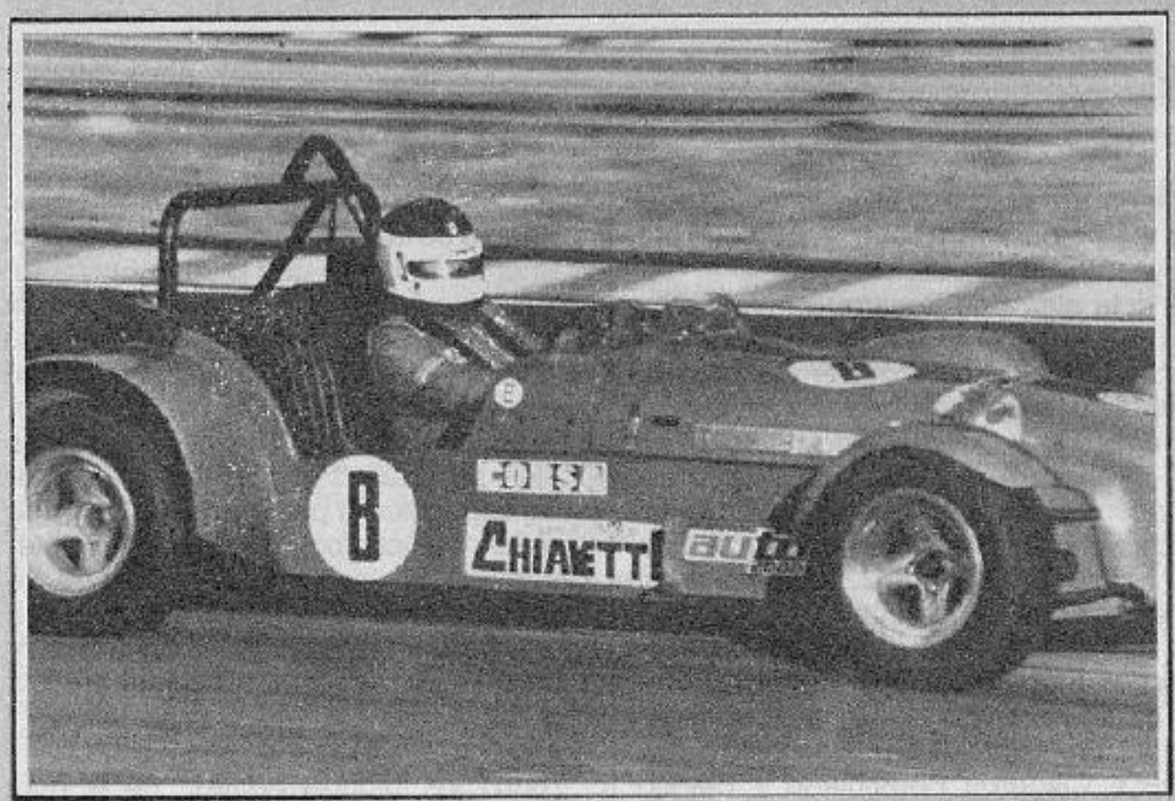
Regularidad en Laboulaye

PETARIN-GARCIA EN EL ARRANQUE

Laboulaye, Cba - Los experimentados regularistas Petarín-García, de Venado Tuerto (a quienes vemos en la foto con su Fiat 128) fueron los ganadores de la primera prueba por el campeonato zonal de la especialidad organizado en esta ciudad por el Círculo de Regularidad y Rally de Laboulaye. La carrera fue reservada exclusivamente a la primera categoría y tuvo un recorrido de 180 kms entre Laboulaye y Mataldi, con regreso a ésta.

Clasificación final: 1º Petarín-García (Fiat 128/V. Tuerto, SF) 181 pec; 2º Carletti-González (VW Gacel/Laboulaye, Cba) 224; 3º Saber-Afionis (Fiat 128/V. Mercedes, SL) 349; 4º Perrone-Fanti (Fiat 125/Laboulaye, Cba) 430; 5º Abba-Abba (Fiat 125/V. Mercedes, SL) 448 y 6º Falghi-Goñi (Opel K 180/Laboulaye, Cba) 474 pec.

(Informe y foto Héctor J. Soria)



CARLOS COLOMBO. *El piloto que está liderando el campeonato anual de* ***Sport A.P.A.S.*** *va buscando el triunfo en el autódromo de Buenos Aires el pasado 9 de julio. El mérito de sus buenas actuaciones del '87 lo comparte con el Lotus Mk7 con motor VW y con su preparador, Boche Briant.* ***(Foto Carlos Varela).***

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

INDUSTAP

DISTRIBUIDORES TANDILBER

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

ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL COMPETICION

- CASCOS
- BUZOS
- BUTACAS
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BOTAS
- VISORES
- TRATAMIENTO ANTIFLAMA
- MALLORY
- C/CORRIENTE
- CONDENSADOR
- CABLES
- CINTURONES
- INTERCOMUNICADORES
- CASTROL RACING

BOBINAS POTENCIADAS
Juan B. Justo 4300 - Tel.: 543-5201

- Inyección para Motor Dodge GTX V.8 Completa, Bielas Carrillo. Cajas Hewland-MK9, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Pernos y Aros Alfa Romeo. Parrilla Faroles completos y Tasas de rueda para Mercedes Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

ruedas argentinas

COMPETICION

TC2000 ☆ F.2 CODASUR ☆ FRA ☆ TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA ☆ F.2 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

Para avisos: H.B. Producciones, Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

PATA SANCHEZ

Departamento de Competicion

UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS
FIAT 147 y CLASE 2

JOAQUIN V.GONZALEZ 1634.CAP.FED.(1407).TEL. 568-5780

JERARQUICE SU 505
DEFLECTOR LINEA INJECTION
(Para cualquier modelo de 505)
EXCELENTE CALIDAD!!

También para REGATTA
Diseño Exclusivo

Envios al interior

Honduras 4154. CAP.
TEL. 86-9102/9282; 89-5629/7767

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

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

BOSCH SERVICIO

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

tecno hidraulica s.r.l DIAG. 76 Nº 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

R.I.D.A.C.
REPUESTOS
PEUGEOT
CITROEN
LINEAS COMPLETAS
Av. LA PLATA 1917
(1250) Cap. 923-1247/9570

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CAÑONERAS
• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL
BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

EL NEGRO JUAREZ
COMPETICION

TAPAS DE CILINDRO
Pulido y mecanizado
para TC - TN y standard
B. de Monteagudo 1776
MARTIN CORONADO

GA-TA

CANGALLO 1314/24
CAPITAL FEDERAL
37-6341/7340/9909/8610

GA-TA

LEVAS BOSCH
Competición
Pastor Luna 7957 (ex 3157). Villa Bosch.
TEL. 769-1314

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

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

* ASISTENCIA TECNICA PARA VEHICULOS DE TRACCION EN LAS 4 RUEDAS.
* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo Jeep

HIPOLITO YRIGOYEN 4079/81. TEL 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

ALBERTO J. DAPORTA
* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- PARA AUTOMOVILES STANDART Y DE COMPETICION

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally
* TC Bonaerense * Stock Car
* NACIONALES e IMPORTADOS *

FRIC-ROT Gabriel GAS

Avda. Liberlador 2184/86 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939

ARENEROS
TODO TERRENO

KITS UNICOS
EN 2 y 4 PLAZAS.
RALLY KAR
Campichuelo 585. CAP.
Tel.: 982-5412

José Masciotra
José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION Envios al interior

MELO 4130. FLORIDA. (cp. 1602). TEL.: 760-1173

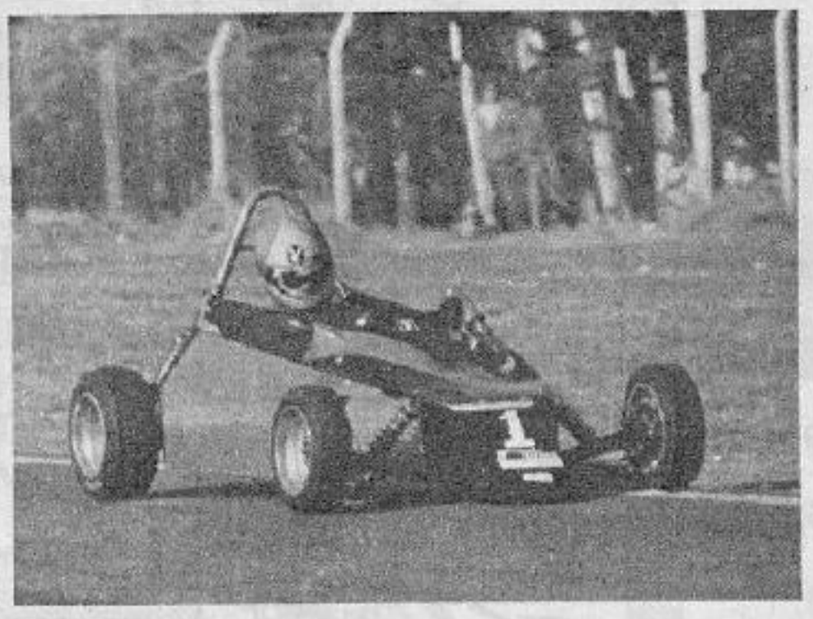
Fórmulas 5 y 07 en Buenos Aires

DOS CARLOS VELOCES: KONOWALIK Y NICIEZA

Las Fórmulas 5 y 07, utilizando el circuito 17 del autódromo de Buenos Aires, realizaron el domingo 19 de julio una fecha por sus respectivos campeonatos. En **Fórmula 07** Carlos Nicieza y Salvador Amato reeditaron el duelo Renault vs Fiat, imponiendo Nicieza a la marca del rombo, pero alcanzando ambos con el primer y segundo puesto de esta competencia los dos primeros lugares en el campeonato.

Fórmula 5 vio reaparecer al campeón del año anterior Carlos Konowalik, con un chasis totalmente nuevo que demostró haber mejorado las condiciones del modelo anterior. En esta categoría se produjeron varios debuts y retornos, destacándose además del de Konowalik el de Juan Morelli (ex F-Renault) con un chasis de su producción que mostró aptitudes, luchando por el segundo puesto con Alvarez Morales hasta que ambos se despistaron.

Clasificación F 07 (15 vueltas): 1º Carlos Nicieza (Renault/Bs. As.) 10m55s20/100 a 80,494 km/h; 2º Salvador Amato (Fiat/Alejandro Korn) 10m56s72; 3º Carlos Cacaviello (Renault/Bs. As.), 4º Roberto Blanco (Fiat/Bs. As.) 11m22s44; 5º Oscar Noe (Fiat/Bs. As.) 11m25s61; 6º Alberto Lamatina (Fiat/Bs. As.) 11m26s25; 7º Hugo Albarello (Fiat/Bs. As.); 8º Luis Fernández (Renault/Bs. As.); 9º Luis Lopez (Fiat/Bs. As.); 10º Pablo Staropoli (Fiat/Bs. As.).



Carlos Konowalik, volvió y ganó en Fórmula 5.

Nicieza seguido de Amato. Ambos al tope en el torneo.

Campeonato: Nicieza 97 puntos, Amato 87, Santana 80, Cacaviello 72, Romanó 57.

Clasificación F-5, 15 vueltas: 1º Carlos Konowalik (Fer-Car/Zanella) 10m10s53/100 a 86,383 km/h; 2º Néstor Presas (Presas/Zanella) 10m34s48; 3º Germán Martínez (Perri/Gilera) 10m39s88; 4º Jorge Ruscalleda (Chiqui/Zanella) 10m41s12; 5º Roberto D'Olivera Lima (Scalese/Zanella) 10m52s89; 6º Humberto Plascencia (Plascencia/Zanella); 7º Juan Morelli (Morelli/Zanella); 8º Carlos Dinatale (Yuma/Zanella); 9º Claudio Martiren (Ladi/Gilera), 10º Carlos Biasatti (Biasatti/Zanella). **Campeonato:** Martínez 104 puntos, D'Olivera Lima 66, Basconcello 62.

(Informe de Carlos Plani, fotos Héctor Ocampo)

Enduro Motociclístico en Concepción

EXITO DE GUSTAVO CISNEROS

San Miguel de Tucumán – En un circuito de 8500 metros, con innumerables obstáculos sobre las márgenes del río Gastona, en las cercanías de **Concepción** (76 kms al Sud de esta capital provincial) el **Club Tucumano de Enduro** y **Rescate** hizo disputar la cuarta fecha del campeonato provincial de la especialidad. Fue el 12 de julio pasado y tomaron parte más de 50 pilotos de esta provincia, compitiendo por el trofeo "Jorge Bader".

Estos fueron los resultados de las cuatro divisiones:

Senior, 7 vueltas: **1º Gustavo Cisneros (Yamaha) 1h46m30s;** 2º Hugo Carrizo (Yamaha) 1h46m46s; 3º Andrés Capetta (Suzuki); 4º Javier Zerda (Honda); 5º Julio Saptie (Honda). **Campeonato:** Cisneros, 69 puntos; Saptie, 39; Rohmer, 38; Torres Posse, 33; Iramain, 23.

Junior, 6 vueltas: **1º Ramiro Foguet (Kawasaki) 1h45m21s;** 2º Roberto Mambrini (Honda) 1h52m14s; 3º Fernando Aguilar (Kawasaki). **Campeonato:** Aguilar, 42 puntos; Mambrini, 40; Gonella y Foguet, 36; Cotella y García, 20.

Promocional, 5 vueltas: **1º Guillermo Giobellina (Suzuki) 1h30m00s;** 2º Daniel Olivera (Honda) 1h32m54s; 3º Pablo Bleckwedell (Yamaha); 4º Luis Ruarte (Honda); 5º Eduardo Sábate (Honda). **Campeonato:** G. Correas, 43 puntos; Bleckwedell, 36; Sábate, 31; Elías, 26; Giobellina, 20.

Nacional: 5 vueltas: **1º Ramón Alderete (Zanella) 1h52m41s;** 2º Luis Castro (Zanella); 3º Miguel Mambrini (Zanella) y 4º Guillermo Montedeoca (Zanella). **Campeonato:** L. Castro, 64 puntos; M. Mambrini, 63; Alderete, 33; Danieli, 22 y De Bassol, 13 puntos.

(Informe de Harry W. Gray)

Gustavo Cisneros, ganador del Enduro de Río Gastona

Monomarca del NOA y F-4T en Santiago del Estero

FARINA, POR K.O. TECNICO

Santiago del Estero – Se presentaron las dos categorías más importantes del automovilismo pistero (la Monomarca del NOA y la F-4 Tucumana) el 19 de julio en el circuito semipermanente del Parque Industrial de La Banda, ciudad vecina a la capital de Santiago del Estero. El trazado de 2.820 metros fue escenario de la cuarta fecha del torneo de ambas divisiones.

En Monomarca, había sido primero Mario Berral pero fue desclasificado por el CT en razón de que la leva de su auto tenía menos alzada que la debida. En consecuencia, Héctor "Toti" Farina, quedó como ganador, por tercera vez consecutiva. En F-4, Miguel Reginato le ganó con comodidad al campeón Crespo y ahora ambos comparten la punta del torneo '87.

Estos fueron los resultados de las finales:

Monomarca del NOA, 18 vueltas: **1º Héctor Farina (La Banda, Sgo) 25m01s48/100 a 121,704 kms/hora;** 2º José Nanni (Tafí Viejo, T) 25m03s66; 3º Chelo Chazarreta (Santiago del Estero) 25m05s04; 4º Pedro Hael (Concepción, T); 5º Cachin Díaz (Concepción, T); 6º Antonio Bartolotta (San Miguel de Tucumán); 7º Hugo Gómez (San Miguel de Tucumán); 8º Elio Demicheli (Jujuy) y 9º Ricardo Fernández (San Miguel de Tucumán). **Campeonato:** Farina, 64 puntos; M. Berral, 35; Díaz, 34; Nanni, 31; E. Formoso, 25; Olaz y López, 21; A. Formoso, 20; Chazarreta, 12; Montiveros y Hael, 10 puntos.

F-4 Tucumana, 12 vueltas: **1º Miguel Reginato (S.M. de Tucumán) 16m27s16/100 a 123,409 kms/hora.** 2º Rodolfo Crespo (S.M. de Tucumán) 16m51s72; 3º Guillermo Totongui (S.M. de Tucumán) 16m58s19; 4º X. Lavado (S.M. de Tucumán); 5º Luis Berral (S.M. de Tucumám) y 6º Juan Fogliatta (S.M. de Tucumán). **Campeonato:** Reginato y Crespo, 25 puntos; Bravo, 19; Berral, 8; Fogliatta, 6; Mohamed, 5; Totongui, 4 y Lavado 3 puntos.

Complementaron las motos de **500 cc Sudam,** imponiéndose a 15 vueltas el santiagueño "Burbuja" Catán, de acuerdo a esta clasificación final:

1º Luis Catán (Honda/Santiago del Estero) 17m30s09/100 a 145,016 kms/hora; 2º Claudio Faraone (Yamaha/Buenos Aires) 17m33s97; 3º Enrique Courtade (XX/Mercedes, BA) 18m12s00; 4º Oscar Laguna (XX/Llavallol, BA) 18m12s71 y 5º Víctor Angelani (XX/Ramos Mejía, BA) 18m55s09.

(Informe y foto de Mario René Luna)

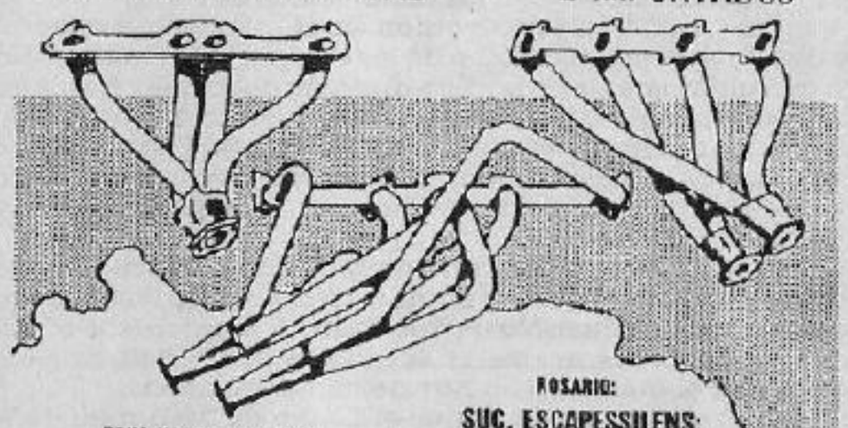
Farina –con el VW preparado por Milan Janovich, precede a Chelo Chazarreta y José Nanni. Ganó su tercera prueba consecutiva, esta vez por desclasificación de Mario Berral.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Escapessilens

EQUIPOS ESPECIALES
SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



ZONA NOROESTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI:
C. Alvarez 1005. Tel. 081-218717
Tucumán
Sarmiento 451. Tel. 0465-90122-90119
Cañeras (Sta. Fe)

ROSARIO:
SUC. ESCAPESSILENS:
9 de Julio 2673. TEL. 041-217935

ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cod 8300)
TEL. 0943-23518

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 SUR:
DISTRIBUIDORA SUR:
Chile 250 - BAHIA BLANCA
TEL. 001 08191-44588-24733

ZONA CORDOBA
E. PABLO GANGOSO
Vicente Lopez y Planes 2442
Barrio S. Vicente
Córdoba - Tel. 55-7382

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

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS
MUSTANG * LASER * RANGER * GRANADA * ECONOLINE
SILVERADO * CHEYENNE * ESCORT * BRONCO * CUSTOM

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

* ENVIOS AL INTERIOR
* VENTAS POR MAYOR Y MENOR
* ENTREGAS A DOMICILIO

* TARJETAS DE CREDITO.

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

AMORTIGUACION
HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA
Envios al interior
Fábrica, Administración
VENTAS:
UNICA DIRECCION:
MILLER 3464.
542-1533 CAP. (1431)
TEL. 543-9489

PARA:
● CUEROS
● GOMAS
● VINILICOS

ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA.

etc.

IMPERMEABILIZADO

H.B. Producciones S.R.L. * Avda. Corrientes 3732 4º B (1194) CAPITAL - Tel. 86-7334 *

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

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

● T.C. ● T.C. 2000 ● F.R.A.
Turismo clase 2 y categorías anales

● 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
● Alinación controlada con equipos SUN
● Equipos a gas

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32
1/28

automundo

1/24
1/12

SCALEXTRIC ● MABUCHI
● SEBRING ● LEONE

POR MAYOR. UNICAMENTE
MARTES A VIERNES:
10.30 a 17.30 hs.

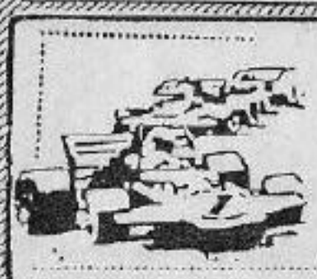
CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

SIMPSON.

ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.

* BUZOS
* GUANTES
* ROPA INTERIOR
* CAPUCHAS

Bmé. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR



* Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault. Informes por carta: Rastreador Fournier 2522. Olivos (1636) Bs. As. o personalmente en el Autódromo de Bs. As. Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

Claudio Néstor Etchart

DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA
KITS, y HOT ROD CALIDAD,
SOBRIEDAD Y ESTILO

Conózcanos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esq. Villegas).
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL.: 653-2109; 657-7828

ETCHART COLECTION
AUTOMOVILES ARTESANALES

CALZADOS **CARCER**
PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 50
(1664) EL PALOMAR

TENGA UN SISTEMA
CONTRA INCENDIO

PROGAS

Y participe del
7º RALLY MUNDIAL
SIN INCONVENIENTES

Unicos homologados
por el A.C.A. y F.I.A.

Consultas 568-3722,
Fco. Beiro 5481. Capital (1419)

---

* ASISTENCIA TECNICA PARA VEHICULOS DE TRACCION EN LAS 4 RUEDAS.
* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo Jeep

HIPOLITO YRIGOYEN 4079/81. TEL. 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores

sadar

* SUSPENSION
* DIRECCION
* REPUESTOS

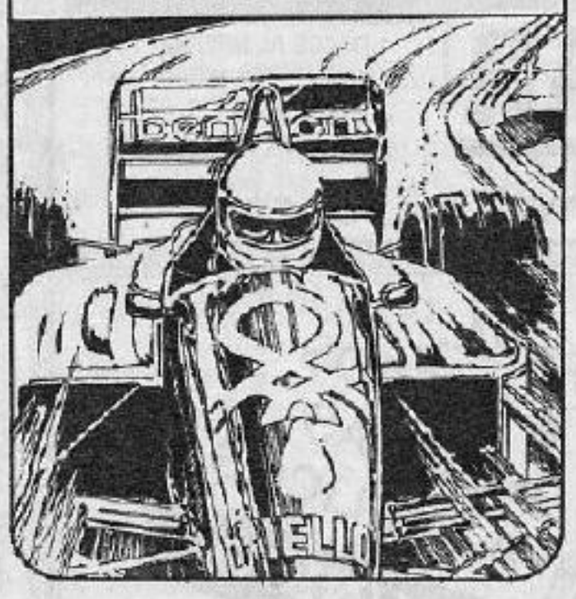
DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.
Avda. La Plata 568/72. TEL.: 983-4792
Viamonte 1512. Tel.: 40-3191/2255

Envios al interior
Tarjetas de Crédito

PREPARAMOS AMORTIGUADORES ESPECIALES PARA COMPETICION

Grand Prix de

AUSTRIA

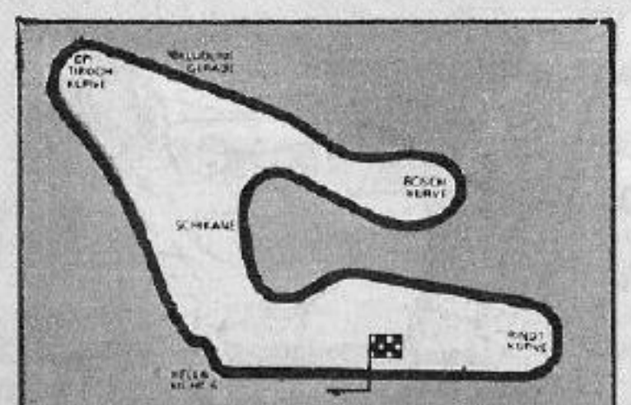


EN ZELTWEG, conmoción por partida triple... y vuelta a la

EL GRAN VALS

Simultáneamente, Nigel Mansell y Honda cumplían sus respectivos Grands Prix N° 100 en Austria. Qué mejor, entonces, que festejarlo con un triunfo conjunto que –dicho sea de paso– buena falta estaba haciéndole al inglés. Claro que la cosa no se había presentado tan fácil. Si hasta hubo que largar tres veces para volver a comprobar el absoluto predomino de los Williams...

Arriba: Piquet no mas que Mansell en el podio, pensando especialmente en su posición en el torneo... Foto mayor: Caos total en la segunda largada. Campos pasa por la izquierda, Brundle va con la suspensión destrozada, Ghinzani "de contramano", el AGS de Fabre montado sobre el Lola de Alliot. Capelli también está en el montón y Johansson encuentra un "lugar" sobre su derecha...



FICHA GENERAL

Fecha: 16 de agosto de 1987.
Denominación de la prueba: Gran Premio de Austria (décima fecha del Campeonato Mundial de Fórmula Uno).
Lugar: Autódromo de Zeltweg (Österreichring).
Ubicación: 200 km al SE de Salzburgo.
Organizador: Österreichischer Automobil-Motorrad und Touring Club.
Condiciones climáticas: Cielo nublado, temperatura agradable y pista seca.
Participantes: 26 (en la tercera partida largaron 24).
Público: 45.000 personas.
Organización: Regular.
Seguridad: Regular.
Espectáculo: Regular.

Nigel **Mansell** y **Honda** conmemoraron sus centésimas participaciones en la Fórmula Uno, con otra victoria, la sexta del equipo en la presente temporada, y la cuarta del piloto británico en 1987, que de este modo recuperó algo del terreno perdido con respecto a su compañero de equipo, **Nelson Piquet**.

Su recuperación, sin embargo, fue mínima, ya que el carioca terminó segundo, realizando una carrera evidentemente táctica. Piquet limitó voluntariamente su ritmo, para no correr el menor riesgo de sufrir cualquier problema mecánico.

Los **Williams-Honda** nunca habían ganado en Zeltweg, pero este año no dejaron dudas, no sólo porque Piquet fue el más rápido en pruebas de clasificación, sino también porque siempre uno de los Williams ocupó la primera posición durante la carrera, y a partir de la decimoquinta vuelta Mansell y Piquet ocuparon los dos primeros lugares, dejando a los **Benetton** a una ronda, y a **Senna** y a **Prost** a dos.

El Gran Premio de Austria parecía embrujado en la partida, pues fue necesario anular dos largadas y realizar una tercera para que las cincuenta y dos vueltas previstas pudiesen ser disputadas. Después del primer lanzamiento y al aproximarse a la chicana, **Brundle** rompió un amortiguador y se atravesó en la pista, lo que llevó a **Ghinzani** a desviarse mientras **Arnoux** quedaba encerrado contra el guardrail. En el otro lado de la pista, **Palmer** frenaba para evitar verse envuelto en la confusión, y su propio compañero del equipo Tyrrell embestía de atrás...

Todos pudieron aprontar sus autos para la segunda largada, con Brundle y Palmer al volante de los coches de reserva de sus teams. Pero otro accidente ocurría... Esto sucedió después que Mansell se quedó con el embrague patinando en la largada. Al intentar esquivar a éste, **Johansson** chocó con **Capelli**, y luego se vieron envueltos en la colisión **Cheever**, **Ghinzani**, **Streiff**, **Fabre** y **Caffi**.

Después de estas dos largadas anuladas, vino la tercera. A pesar de los acci

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Joseh Miguel Barros Radiofotos: A.P.

normalidad: MANSELL, HONDA y...

DEL CENTENARIO

dentes sólo Streiff y Caffi no pudieron ser de la partida; sin embargo, muchos utilizaron autos de reserva y sólo dieciocho coches se presentaron en la grilla, mientras los otros formaban una larga y poco habitual fila a la salida de la calle de boxes. Entre los que partían retrasados se encontraban nada menos que **Michele Alboreto, Alain Prost y Ayrton Senna**. Los dos primeros largaron efectivamente desde boxes. Prost debido a problemas eléctricos, y Alboreto por comprobar en la vuelta previa, tener el volante mal fijado (?!). Por otro lado, Ayrton falló completamente en el arranque. "El **motor se apagó después que largué el embrague, y sólo agarró cuando me empujaron los comisarios. Es la primera vez que esto me pasa**", comentó el brasileño de **Lotus** al finalizar la carrera.

Atrasados luego de la largada, Prost, Alboreto y Senna hicieron una interesante carrera de persecución, que era muy difícil que obtuviera buenos resultados, ya que los Williams habían ganado bastante terreno, así como también los que los perseguían, que eran **Berger y Boutsen**.

El turbocompresor roto hizo abandonar a Berger muy temprano, para decepción de los muchos austríacos que se habían acercado a Zeltweg para ver ganar a su compatriota con la renovada **Ferrari**.

Nigel Mansell ganó con una ventaja enorme, de casi un minuto, sobre un Nelson Piquet que corría pensando en los puntos del Campeonato. Sin embargo los dos Williams habían sido puestos a punto de manera un tanto conservadora, ya que la experiencia de otros Grandes Premios austríacos así lo aconsejaba. Con eso los técnicos de Honda buscaban garantizar el máximo de confiabilidad y quedar más tranquilos con el consumo. Así y todo la superioridad de los Williams no se pudo discutir. Con Piquet liderando en las primeras veinte vueltas de la carrera, hasta ser pasado por Mansell que ocupó definitivamente la primera posición. El piloto británico tuvo suerte de que se suspendiera la segunda largada, ya que se quedó en ésta por un excesivo calentamiento del embrague. Esto lo llevó a ser muy cauteloso en la tercera partida y por eso fue entonces inmediatamente superado por Boutsen y Berger, los hombres de la segunda línea. "**En la tercera largada arranqué suavemente, ya que existía el peligro de quemar en forma definitiva el embrague, y a partir de entonces hice una carrera táctica, manteniéndome tercero durante muhas vueltas. Así ahorré combustible y gomas. Después de pasarlo a Nelson y de cambiar mis neumáticos, me mantuve primero sin problemas. Creo que vamos a ver un emotivo final de Campeonato, pues todavía faltan seis carreras.**" Así, Nigel Mansell mostraba su optimismo luego de la competencia.

Fue pensando en el Campeonato, precisamente, que Piquet giró abajo de sus posibilidades. Después de los entrenamientos el brasileño había dicho que iba a hacer una carrera táctica, preocupado por las gomas y el combustible y procurando llegar, ya que lo importante para él era terminar. Al final, Piquet expresaba: "**Estoy bastante satisfecho con los seis puntos que logré con este segundo lugar. Estoy primero en el Campeonato, por eso era una estupidez tratar de ir más rápido y arriesgar en un circuito duro como éste. El auto estaba bien y la carrera acabó por no ser difícil, ya que del box me daban información acerca de mis rivales en el Campeonato. A partir de ahora la lucha por el título va a ser dura y estoy listo para enfrentarla**".

Los pilotos de Benetton consiguieron el mejor resultado del año, sin embargo **Teo Fabi** se mostraba un tanto decepcionado porque había quedado a una vuelta de los Williams: "**Estoy feliz por haber terminado tercero** –dijo el piloto italiano–, **pero un poco decepcionado ya que podría haber acabado más cerca de los Williams. Per-**

EL MERCADO DE PASES, COMO NUNCA
GUERRAS DE HUMO Y MOTORES

Informe: Néstor Palmetti

La guerra del humo" es como se define en Europa a las maniobras realizadas por las compañías tabacaleras presentes en la F.1 internacional para asegurarse a los principales pilotos y que concluyera con los pases de **Piquet** a **Lotus** y de **Senna** a **McLaren**, este último aún no oficializado.

Si bien el sorpresivo anuncio del contrato Piquet-Camel-Lotus lo dejó un poco mal parado, **Ayrton** Senna ha sido quien puso en marcha toda esta espiral de decisiones. Varios motivos confluyeron para que el paulista le confirmara a **Peter Warr** en la mañana previa al G.P. de Alemania que no renovaría el contrato con Lotus para 1988. En primera instancia debe haber incidido la oferta jugosa de Marlboro (**8 millones de dólares** anuales en un contrato por **dos** temporadas), empujada decididamente por **Ron Dennis**, quien con esto lograba un doble efecto: por un lado, conformar un equipo con dos primeros pilotos, como en la época de Lauda-Prost, algo que satisface a la tabacalera, pero lo más importante es que contratando a Senna se aseguraba la provisión de motores **Honda** en vista de la especial consideración que los nipones tienen hacia el brasileño. Sacando cuentas, a Dennis le salía más barata la operación Senna-Honda que financiar los impulsores de Porsche para el bienio 88/89.

Así fue que Senna estaba "cortejando" con Dennis para sacar provecho de la situación, aun a sabiendas de que por primera vez en su campaña debería compartir escudería con otro "número 1", como lo es el francés **Alain Prost**. De todos modos, en McLaren Senna espera encontrar, con el motor Honda, un auto realmente superior, puesto que este año, en Lotus, con el propulsor japonés no pudieron contra los Williams. El año pasado se le echaba la culpa al motor Renault, pero ahora, con los Honda iguales, las excusas son endebles...

Por su parte, Dennis, para reforzar la relación con los nipones, les ha ofrecido un proyecto conjunto para Indianápolis. McLaren hará el bastidor y los japoneses, con la experiencia de F.1, elaborarán un V6 con intenciones de gran suceso para el importante mercado americano. La gestión de la escuadra sería por cuenta de un fuerte equipo estadounidense, y el proyecto está bien visto por Honda. De este modo, Ron Dennis es el único en disponer con seguridad los motores Honda en el '89 en razón de haber suscripto un contrato por dos años, igual que los de **Williams** y Lotus que finalizan en diciembre del '88. Al respecto vale la pena aclarar que toda ésta es información extraoficial, puesto que Honda realizará en las próximas semanas una conferencia de prensa para anunciar sus programas y recién entonces se sabrá –tal vez para el G.P. de Italia– si en el '88 serán tres las escuadras abastecidas por el impulsor japonés. Incluso falta saber qué motores utilizarán, puesto que se están realizando los ensayos comparativos entre el V10 aspirado y el V6 turbo con 2,5 bar de presión. No sería de extrañar que dividan las alternativas para cubrirse de eventuales sorpresas.

Volviendo al tema de los pilotos, el otro brasileño, sabiendo todo esto, jugó rápidamente sus cartas. Por un lado, Williams le había dicho a Piquet que por el contrato '88 no podía pagarle lo mismo que en el '87. Por otra parte, Piquet sabía de la difícil situación de Lotus, que perdiendo a Senna debía recurrir a otro "top driver" para asegurarse la continuidad de Camel y de Honda, sin lo cual todo se desmoronaba. Aprovechando esto y luego de Alemania, Piquet le disparó a Peter Warr una cifra no inferior a los **4 millones de dólares**, que supera lo que percibe este año de Williams y que fue aceptado por el "manager" inglés. Como efecto secundario, Piquet se aseguraba también la situación de primer piloto, debiendo confirmar Warr a **Nakajima** por pedido de Honda, algo que le agrada tanto como el aspecto económico al carioca.

MANIOBRAS, CIFRAS Y NOMBRES

Fue por esto que el jueves previo a Hungría, Piquet voló a Londres signando el acuerdo con la J. Reynolds Tobacco. A Williams, Piquet lo notificó con una esquela por debajo de la puerta de su habitación el jueves por la noche cuando volvió de Londres, en tanto que Senna se enteró de la firma del contrato el viernes, minutos antes de comenzar la primera sesión de clasificación, por boca de Warr. Es lógico suponer que para Senna esto significaba el final de la negociación con Ron Dennis en cuanto a la cifra del contrato.

Si bien Piquet se encargó de puntualizar que el alejamiento de Williams no fue por problemas económicos, resulta interesante conocer declaraciones del dueño de la escuadra al respecto: **"Para retenerlo a Piquet hicimos todo lo posible** –dijo Williams–, **y si se fue por problemas de jerarquía o económicos, no me interesa. Yo tengo una fábrica con 109 dependientes y no puedo darme el lujo de gastar el 40 por ciento de mi presupuesto para pagarle a los pilotos. Si otros lo pueden hacer, allá ellos. Yo prefiero gastar en los autos y en las estructuras. Nosotros tenemos un presupuesto este año de 12.000.000 de libras y estamos llevando adelante un proyecto como el de la suspensión electrónica que nos cuenta mucho dinero, a diferencia de Lotus, que en ese tema está financiada por la General Motors. En este punto, ciertamente, no será Nelson quien seguirá el trabajo con las suspensiones electrónicas. Si se hubiese ido a McLaren no habría problemas, pero justamente se va a Lotus, que es nuestro rival en ese terreno. Con respecto a su situación en el Campeonato, puedo asegurar que recibirá el mismo trato que hasta ahora. Sería tonto que, teniendo dos pilotos con posibilidades de ganar el título, perjudicase al mejor colocado. A ambos les pago para ganar. Que cada uno siga haciendo la carrera que desea...".**

En relación con esta última expresión de Williams, lo de Hungría fue un claro síntoma de confirmación. Al respecto se supo que el problema de **Mansell** estuvo causado por una falla en el tarado de la pistola neumática con que se ajusta la fuerza central. El apriete se hizo con más presión que la requerida y esto provocó un recalentamiento y la posterior rotura del elemento de fijación.

Retomando a la situación de Williams en materia de pilotos, digamos que son cinco los candidatos que está analizando para reemplazar a Piquet. Ellos son **Johansson, Cheever, Patrese, Boutsen** y **Nannini**. El sueco ya trabajó con Honda en la época de los Spirit, mientras que Cheever interesaría a los japoneses por el mercado americano. En tanto, Patrese es quien cuenta con más preferencias por parte de Williams en razón de su experiencia y capacidad. Por el lado de Boutsen, pesa el hecho de que el belga ya ha firmado la renovación con Benetton y, en caso de pasar a Williams, habría una indemnización a favor de la escuadra anglo-italiana que encarecería la operación. Antes de tomar una decisión, Williams espera la confirmación de Honda con respecto a la continuidad en la provisión de motores. **"Si bien el contrato nos cubre por el '88** –dijo Williams–, **son los japoneses quienes tienen la última palabra. De todos modos creo que cuentan con la suficiente capacidad para asistir a tres equipos."**

BUSCANDO POTENCIA

Siguiendo con los motores, digamos que hay novedades con respecto a nuevos propulsores para el año próximo. Lo más impactante ha sido la confirmación del proyecto conjunto entre **Ford** y **Yamaha** para construir el impulsor que utilizará **Benetton** en 1988. Se trata de un acuerdo de cooperación entre las dos empresas, las cuales ya tienen proyectos conjuntos en los Estados Unidos. En este caso, Yamaha aportará una nueva tapa de cilindros de 40 válvulas (5 por cilindro) para el tradicional **Cosworth** V8 y será la misma Cosworth la que se encargará del resto. Con este motor iniciará el año Benetton, esperándose para la segunda mitad del año el aspirado "todo Ford", sobre el cual aún no se ha definido la arquitectura. Al respecto, **Michael Kranefuss** –responsable del sector Competición de la casa americana– declaró: **"La decisión de pasar al Cosworth-Yamaha la tomamos luego de darnos cuenta de que con el turbo V6 no podríamos ser competitivos con el Honda en el '88. Por esa razón convenía el camino del aspirado. Con respecto al motor 'todo Ford', recién definiremos su conformación cuando se clarifique absolutamente lo reglamentario. Si todo quedara como hoy, somos partidarios del 12 cilindros. Si en cambio se pasa a la posición retrasada del piloto, nos inclinaríamos por un 8 o 10 cilindros. Es por ello que hasta mitad de estación no estará listo".**

Siguiendo con Ford, digamos que en Cosworth se ha creado una división de trabajo. **Brian Hart** pasará a ocuparse de los Cosworth V8 3.500 en su desarrollo ulterior, mientras que el Cosworth-Yamaha, el Ford aspirado y el de Indy serán impulsores desarrollados directamente por la oficina central de la casa británica. A nivel de versión, también circula en Inglaterra la posibilidad de que **Toyota** ingrese en el mundo de la F.1 e incluso se asegura que hay una oferta de provisión de un 10 cilindros a Williams para el año próximo, pero al respecto no hay una confirmación cierta de la especie.

3- Piquet con el auto maltrecho tras el despiste del viernes. 4- Piquet, Boutsen, Berger, Mansell, Fabi y Patrese se encolumnan en la tercera y definitiva largada. 5- Senna y Berger dialogando en boxes.

Otro ángulo para el mismo caos de la largada, donde sin mayores inconvenientes.

dí mucho tiempo al verme obligado a cambiar gomas dos veces. La primera vez que paré en boxes, había cierta confusión y pasé el mío de largo... Por eso tuve que volver a la pista y parar en la vuelta siguiente. De todos modos el motor se mostró muy potente, lo que me deja con buenas expectativas para lo que resta del año".

Thierry Boutsen terminó atrás de su compañero de equipo, pero estuvo mejor colocado que éste en las primeras vueltas, siendo el adversario más directo de Piquet hasta tener problemas con el comando de la caja en la decimoquinta ronda: **"Estaba preparándome para pasarlo a Piquet, y en lugar de eso tuve que parar en boxes y perder casi una vuelta. En el giro cuarenta y cuatro pensé que tenía una goma pinchada y paré otra vez, pero lo que pasaba era que tenía roto uno de los soportes inferiores de mi auto... Sobre el final comencé a perder potencia, debido a la rotura del escape del lado derecho. Por todo esto puedo considerarme feliz con este cuarto puesto".**

También puede considerarse feliz **Ayrton Senna**, que sacó puntos después de haber arrancado con atraso, de haber sufrido una pinchadura de neumático y de verse retrasado por un

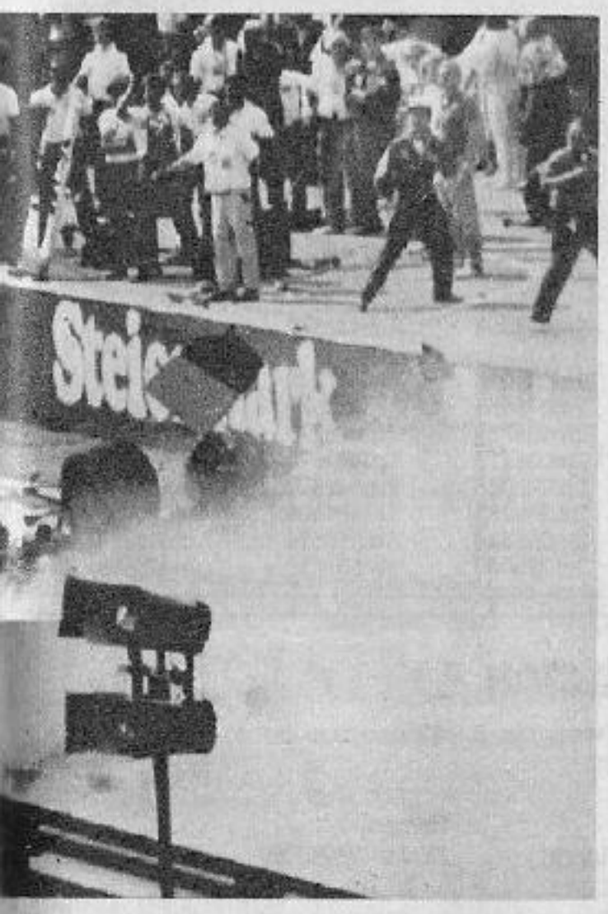
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ALGO MAS SOBRE LA VENTA DE BRABHAM

En ediciones anteriores dimos un adelanto sobre la posibilidad de venta del equipo Brabham a un club español. La cosa, para el lector, no habrá quedado muy clara en principio pues mientras en el título del primer "chimento" al respecto dábamos cuenta de que esa entidad era el Real Madrid, al desarrollarla decíamos que el interesado era el **Atlético de Madrid**. Bueno, la verdad es que el club que podría adquirir Brabham es el Atlético de Madrid, cuyo presidente, **Jesús Gil y Gil**, buscaría de esta manera dar otro golpe publicitario para su entidad, como ya lo hizo recientemente con las contrataciones para el equipo de fútbol, que inclusive comprendió la incorporación del D.T. César Luis Menotti.

La idea de Gil y Gil es, básicamente, constituir una sociedad de capitales privados y públicos, donde los de su entidad serían mayoría, con el fin de comprar el equipo Brabham de **Fórmula Uno**; un interés que el dirigente y empresario español mostró luego de un primer contacto mantenido con **Bernie Ecclestone** por temas ajenos al automovilismo.

Si bien hasta el momento no trascendieron oficialmente las cifras que se barajan para esta sensacional operación, algunas inficencias hablan de un pedido de **24 millones de dólares** por parte de Ecclestone. En cuanto a una probable integración de este futuro equipo hispano, tampoco se ha dicho nada por parte de los protagonistas, aunque también en este caso hay rumores. El más serio señala que la idea de Gil y Gil –en la foto con Adrián Campos en Hockenheim– es ocupar un lugar con un piloto español (¿quizás **Luis Pérez Sala**?), y el otro, con una figura de primer nivel.



...e lo ve a De Cesaris adelante, milagrosamente

toque con **Alboreto** en un momento en que el tercer puesto estaba a su alcance. Senna se mostró bastante molesto por la forma en que Alboreto había maniobrado delante de él, provocando la colisión entre ambos. Este toque hizo que el piloto paulista tuviera que detenerse nuevamente para cambiar la trompa de su Lotus.

Alain Prost consiguió un magro punto al terminar en sexto lugar, con innumerables problemas eléctricos que lo llevaron a perder el tercer puesto que ocupaba a once vueltas del final.

Johansson (en un fin de semana poco feliz), **Ghinzani, Danner y Arnoux** terminaron adelante del primero de los motores atmosféricos. Curiosamente los cuatro pilotos con motores aspirados que se alinearon en la partida, lo hicieron con sus autos de reserva. **Ivan Capelli** siempre ocupó el primer lugar entre los atmosféricos, seguido de cerca por **Philippe Alliot**, que sin embargo nunca consiguió atacarlo con verdadero peligro. Esta fue la primera victoria de Capelli y de un **March-Ford** en el campeonato **Jim Clark**, que continúa siendo liderado por **Jonathan Palmer**, quien con un auto netamente subvirante no pudo estar en la "punta". Además, sobre el final de la carrera su motor no giraba a más de 9.000 RPM por haberse partido una válvula. **Pascal Fabre** también terminó, pero no fue clasificado por no haber cumplido el mínimo de vueltas. De cualquier modo fue la novena vez que terminó en diez carreras...

ENSALADA VIENESA

INSOLITO - El accidente que sufrió **Stefan Johansson** el viernes por la mañana, y que podría haber tenido consecuencias más graves. Un ciervo se cruzó en el camino del piloto sueco, y éste lo embistió a **más de 200 km/h**. El McLaren quedó totalmente inutilizado, a tal punto que Johansson corrió con un auto que llegó el sábado de Inglaterra...

RECORDS - El tiempo registrado por **Piquet** el viernes, pasó a constituirse en el nuevo record del circuito de Austria. También fue la media más elevada realizada para una vuelta en este año. Piquet hizo su mejor giro a un promedio de **256,621 km/h**. Como curiosidad, la media mas alta registrada en la Fórmula Uno corresponde a **Keke Rosberg**, también al volante de un **Williams-Honda**, en los entrenamientos del Gran Premio de Inglaterra 1985 disputado en **Silverstone**. El promedio de Rosberg en esa oportunidad fue de **258,984 km/h**.

VOLVER AL FUTURO - Los **Benetton**, después del fallido intento de Hungría, volvieron a los frenos de carbono. El progreso no perdona...

BUEN CLIMA - Es el que reina ahora en **Ferrari**. Para esto ha influido mucho el hecho de que **John Barnard** no esté presente en las carreras, ya que está abocado de lleno al proyecto del nuevo auto para el '88. Mientras tanto el equipo es dirigido por **Havey Postlethwaite**, que orienta el trabajo sobre las órdenes dadas por **Maurizio Nardon** en el auto de **Alboreto** y de **Gordon Kimball** en el de **Berger**.

VELOCIDADES I - Las velocidades alcanzadas al final de la recta principal fueron escalofriantes. El más rápido fue **Nigel Mansell** a **314 km/h**, y, en este orden, lo siguieron **Piquet** (312,5 km/h), **Senna** (311,8), **Alboreto y Bouten** (309,2). Entre los atmosféricos el más veloz fue **Palmer** con **269 km/h**...

VELOCIDADES II - Pero no era en la recta principal donde los autos alcanzaban la máxima velocidad, sino en la de Schoenberg, que precede a la curva Bosch. Allí el más rápido fue **Nelson Piquet** que alcanzó una velocidad de

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

RG MOTORES
Especialistas en motores y árboles de levas especiales. Línea completa de repuestos para motores de competición F.128-, 147-Spazio-Brio- 800 SM. y Ford Sierra
MATHEU 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL 752-2196

ANDREO e Hijos
CARDANES
BALANCEO ELECTRONICO
Avda. Warnes 1996/98. Bs. As. Tel. 59-5334

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

IMPORTADOS
• Citroen • Visa CS • CX • Alfa • R.5, R.20, etc.
Reparación de ópticas, faroles traseros • Recambio tren delantero • Transmisiones • Suspensión. Envíos al interior
Tel. 572-8404

ANEXO
EQUIPAMIENTO INTEGRAL COMPETICION
• CASCOS • BUZOS • BUTACAS • GUANTES • CAPUCHAS • BOTAS • VISORES • TRATAMIENTO ANTIFLAMA
• MALLORY • C/CORRIENTE • CONDENSADOR • CABLES • CINTURONES • INTERCOMUNICADORES • CASTROL RACING
BOBINAS POTENCIADAS
Juan B. Justo 4300 - Tel.: 543-5201

ANTONIO LIZEVICHE REPUESTOS
(de Laudelina Carballo Tuñas)
REPUESTOS PARA AUTOS, CAMIONES Y TRACTORES
DISTRIBUIDOR NACIONAL
TRANSAX
FAE · EATON · Armetal
• Cajas de velocidad • Diferenciales • Mazas y Campanas
AGENTES AUTORIZADOS
MOK Spicer
• Crucetas • Horquillas • Coronas y Piñones • Reformas de cajas de velocidad
ADAPTACIONES DE DIFERENCIAL
Avda. FERNANDEZ de la CRUZ 879. CAP. FED.
TEL.: 923-0707 y 922-2429

FERRAZZI NF
COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS
EL UNICO, UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS
• NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
• CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
• TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
• NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE
AUTO-MOVIL
Gral. E. Garzón 5255.
(1440) Cap. Tel. 683-1351 y 682-9001

FIBRA DE CAMPEONES
CUPULAS Y FURGONES en FIBRA de VIDRIO
WORLD CAR
Ruta 8 esq. Cuba. SAN MARTIN. Tel. 769-3651
Avda. Mitre 1130 (C.P. 1602) FLORIDA. Tel. 760-8995
Próximamente: en Av. Mitre y Francia. FLORIDA

Equipe su auto con SPOILERS TRASERO PARA TECHO Y BAUL
BUGOMCAR
Distribuidores y Mayoristas
Gral. MADARIAGA 3191
San Justo. 651-4468; 651-3293

CRISTEM
SU MARCA EN PARABRISAS

NOVEDADES VARIAS PARA MONZA

El Gran Premio de Italia, a disputarse en Monza el primer domingo de septiembre, será el primero del presente año en tener más de veintiseis participantes.

En Monza van a "estrenar" dos equipos, siendo uno de ellos de un nuevo constructor para la categoría: **Enzo Coloni.** Además está prevista la presencia de otros cuatro pilotos que acompañarán a los que vienen participando en los grandes Premios de 1987. Estos son: **Emanuele Pirro, Franco Forini, Roberto Moreno y Nicola Larini.**

Dos de estos competirán con segundos autos de equipos que se cuentan entre los menos competitivos en este momento, ya que el brasileño Moreno tendrá a su disposición el segundo **AGS** y Forini el segundo **Osella.**

Al volante del debutante Coloni, que utilizará un motor **Ford**, estará Larini, campeón italiano de Fórmula Tres el año pasado, lo que le dio derecho a obtener la superlicencia.

En cuanto a Pirro, finalmente debutará en la Fórmula Uno conduciendo uno de los **Benetton-BMW** del año pasado, alquilado por el japonés **Eskoji Nakauchi,** un especialista en operaciones financieras, que también posee veintiséis caballos de carrera y decidió ahora interesarse por la Fórmula Uno. El Benetton de Pirro será patrocinado por la Japan Air Lines y por la Middlebridge, y su presencia ya hizo que los constructores que habitualmente participan en la Fórmula Uno pidiesen a la **FISA** la admisión de veintisiete autos para el Gran Premio de Italia, ya que se supone que el Benetton-BMW no tendrá problemas para clasificar, algo que ciertamente no pasará con el nuevo Coloni y los segundos AGS y Osella, que deberán enfrentarse directamente con los cinco habituales F-1 atmosféricos por los últimos lugares en la grilla de partida.

LOS PLANES DE HONDA

Además de los debuts previstos en Monza, la **Honda** hará públicos sus planes para **1988.** Se sabrá entonces cuáles serán los equipos que utilizarán los deseados motores japoneses el próximo año.

MOTORES JUDD V8 PARA LIGIER

Ligier anunció en Zeltweg que utilizará motores **atmosféricos 3600 cm³ V8,** hechos por **John Judd,** en el próximo año.

Esto parece indicar que han sido resueltos los problemas surgidos entre el preparador inglés y la **Honda,** ya que el V8 que Ligier va a utilizar derivará directamente del Judd de tres litros que los **Ralt** oficiales emplean en la Fórmula 3.000.

Los japoneses dieron luz verde a Judd para hacer una versión 3.500 de aquel motor, que **no se llamará Honda.** Mientras tanto no asombraría que fuesen retomados los contactos entre Judd y **Cesare Gariboldi,** el manager del equipo **March** de Fórmula 1.

Los primeros tests del motor deberán ser realizados durante el mes de octubre, con un chasis **JS29** adaptado para la circunstancia, y mientras tanto sería realizado el **JS31,** proyectado sobre la base del motor V8, que será más liviano que los futuros **V10** y **V12** que se anuncian.

¿MINARDI CONTINUA CON MOTORI MODERNI?

Nada está decidido en lo referente a los motores que el equipo **Minardi** usará en el futuro y a propósito de algunos rumores que corrían, esta escudería y **Motori Moderni** distribuyeron un comunicado que decía que hasta el momento no fue tomada ninguna decisión, ya que Minardi está haciendo estudios para mejorar el rendimiento del chasis y Motori Moderni trabaja sobre diversos tipos de motores, y que en la semana próxima serán examinados en conjunto los proyectos existentes. Todo indica, por lo tanto, que en Monza se sabrá algo sobre el futuro de esta asociación.

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Ptos.
1°	**Williams-Honda**	93
2°	McLaren-TAG Porsche	50
3°	Lotus-Honda	49
4°	Ferrari	17
5°	Benetton-Ford	15
6°	Tyrrell-Ford Cosworth	8
7°	Arrows-Megatron	7
8°	Brabham-BMW	6
9°	Zakspeed	2
10°	March-Ford Cosworth	1
	Lola-Ford Cosworth	1
	Ligier-Megatron	1

TROFEO COLIN CHAPMAN: (para equipos que utilizan motores aspirados): **Tyrrell-Ford Cosworth, 106 puntos;** AGS-Ford Cosworth, 35; Lola-Ford Cosworth, 25; March-Ford Cosworth, 19.

ORDEN DE LARGADA

Nelson Piquet
Williams FW11B-Honda
1m23s357/1000
Promedio: 256,621 km/h

Nigel Mansell
Williams FW11B-Honda
1m23s459

Gerhard Berger
Ferrari F1 87
1m24s213

Thierry Boutsen
Benetton B187-Ford
1m24s348

Teo Fabi
Benetton B187-Ford
1m25s054

Michele Alboreto
Ferrari F1 87
1m25s077

Ayrton Senna
Lotus 99THonda
1m25s492

Riccardo Patrese
Brabham BT56-BMW
1m25s766

Alain Prost
McLaren MP4D-TAG Porsche
1m26s170

Andrea De Cesaris
Brabham BT56-BMW
1m27s672

Derek Warwick
Arrows A10-Megatron
1m27s762

Eddie Cheever
Arrows A10-Megatron
1m28s370

Satoru Nakajima
Lotus 99T-Honda
1m28s786

Alessandro Nannini
Minardi M187-M. Moderni
1m29s435

René Arnoux
Ligier JS29C-Megatron
1m29s773

Martin Brundle
Zakspeed ZK841
1m29s893

Piercarlo Ghinzani
Ligier JS29C-Megatron
1m30s682

Adrián Campos
Minardi M187-M. Moderni
1m30s797

Christian Danner
Zakspeed ZK841
1m31s015

Alex Caffi
Osella FA1D-Alfa Romeo
1m32s313

Philippe Alliot
Lola LC87-Ford Cosworth
1m33s741

Ivan Capelli
March 871-Ford Cosworth
1m34s199

Jonathan Palmer
Tyrrell 016-Ford Cosworth
1m34s619

Philippe Streiff
Tyrrell 016-Ford Cosworth
1m35s388

Pascal Fabre
AGS JH22-Ford Cosworth

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

(disputadas diez competencias)

Pos.	Piloto	País	Ptos.
1°	**Nelson Piquet**	**Brasil**	54
2°	Ayrton Senna	Brasil	43
3°	Nigel Mansell	Gran Bretaña	39
4°	Alain Prost	Francia	31
5°	Stefan Johansson	Suecia	19
6°	Gerhard Berger	Austria	9
7°	Michele Alboreto	Italia	8
	Thierry Boutsen	Bélgica	8
9°	Teo Fabi	Italia	7
10°	Satoru Nakajima	Japón	6
11°	Andrea De Cesaris	Italia	4
	Eddie Cheever	EE.UU.	4
	Philippe Streiff	Francia	4
	Jonathan Palmer	Gran Bretaña	4
15°	Derek Warwick	Gran Bretaña	3
16°	Martin Brundle	Gran Bretaña	2
	Riccardo Patrese	Italia	2
18°	Philippe Alliot	Francia	1
	René Arnoux	Francia	1
	Ivan Capelli	Italia	1

TROFEO JIM CLARK: (para pilotos que utilizan máquinas equipadas con motores aspirados): **Jonathan Palmer (Gran Bretaña) 61 puntos;** Philippe Streiff (Francia) 45; Pascal Fabre (Francia) 35; Philippe Alliot (Francia) 25; Ivan Capelli (Italia) 19.

Próxima competencia: el 6 de septiembre, en Monza, Gran Premio de Italia.

LOS TIEMPOS

Piloto	Entrena V.	Clasif. V	Entrena V.	Clasif. S	Tanques Llenos
Piquet	1m25s083	1m23s357	1m59s466	1m49s991	1m29s006
Mansell	1m24s313	1m23s459	1m56s602	1m33s779	1m28s265
Berger	1m25s889	1m24s213	1m48s924	1m38s388	1m28s420
Boutsen	1m25s227	1m24s348	2m17s179	1m48s124	1m29s433
Fabi	1m26s000	1m25s054			1m29s576
Alboreto	1m26s714	1m25s077	1m67s567	1m45s518	1m28s747
Senna	1m27s047	1m25s492	1m51s343	1m39s647	1m29s153
Patrese	1m28s386	1m25s766	2m09s431	1m53s119	1m32s789
Prost	1m28s657	1m26s170	2m05s710	1m43s132	1m28s913
De Cesaris	1m31s155	1m27s672	2m29s783		1m32s589
Warwick	1m29s339	1m27s762			1m31s133
Cheever	1m29s826	1m28s370	1m52s901	1m37s908	1m31s980
Nakajima	1m29s457	1m28s786	2m06s699	1m43s002	1m31s668
Johansson	1m27s944	1m29s003		1m41s711	1m31s779
Nannini	1m31s558	1m29s435	2m01s196	1m49s566	1m35s453
Arnoux	1m31s623	1m29s733			1m33s402
Brundle	1m30s602	1m29s893	1m59s613	1m42s383	1m32s035
Ghinzani	1m32s355	1m30s682			1m35s149
Campos	1m32s187	1m30s797	2m09s025	1m47s126	2m29s423
Danner	2m36s900	1m31s015	2m07s653	1m48s880	1m34s073
Caffi	1m35s221	1m32s313	2m10s722	1m50s273	1m35s669
Alliot	1m35s278	1m33s741	2m02s216	1m48s595	1m35s659
Capelli	1m35s202	1m34s199	2m04s048	1m54s807	1m36s582
Palmer	1m35s577	1m34s619	2m20s953	1m49s308	3m04s968
Streiff	1m36s820	1m35s388	2m09s334	1m51s624	1m37s304
Fabre	1m42s465	1m40s633	2m22s090	1m57s236	1m42s559

CLASIFICACION

Gran Premio de Austria - Circuito de Zeltweg de 5.942 metros de extensión - 52 vueltas - Recorrido total: 308,984 km - 16/8/87

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	5	Nigel Mansell	Williams FW11B-Honda	1h18m44s898/1000	52
2°	6	Nelson Piquet	Williams FW11B-Honda	a 55s704	52
3°	19	Teo Fabi	Benetton B187-Ford	a 1 vuelta	51
4°	20	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	a 1 vuelta	51
5°	12	Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	a 2 vueltas	50
6°	1	Alain Prost	McLaren MP4D-TAG Porsche	a 2 vueltas	50
7°	2	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	a 2 vueltas	50
8°	26	Piercarlo Ghinzani	Ligier JS29C-Megatron	a 2 vueltas	50
9°	10	Christian Danner	Zakspeed ZK 841	a 3 vueltas	49
10°	25	René Arnoux	Ligier JS29C-Megatron	a 3 vueltas	49
11°	16	Ivan Capelli	March 871-Ford Cosworth	a 3 vueltas	49
12°	29	Philippe Alliot	Lola LC87-Ford Cosworth	a 3 vueltas	49
13°	11	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	a 3 vueltas	49
14°	9	Martin Brundle	Zakspeed ZK841	a 4 vueltas	48
15°	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 016-Ford Cosworth	a 5 vueltas	47
NC	14	Pascal Fabre	AGS JH22-Ford Cosworth	a 7 vueltas	45

Promedio del ganador: 253,421 km/h. **Promedio del año anterior:** 227,821 km/h (Alain Prost).

Record de vuelta: Nigel Mansell en la 31ra., en 1m28s318/1000 a un promedio de 242,207 km/h. **Record del año anterior:** Alain Prost, en 1m29s241 a 239,701 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	N°	Piloto	Marca	Causa
1	24	Alessandro Nannini	Minardi M187-M. Moderni	Motor
3	23	Adrián Campos	Minardi M187-M. Moderni	Correa de distribución
5	28	Gerhard Berger	Ferrari F1 87	Turbo
31	18	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	Neumáticos
35	17	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	Motor
35	8	Andrea de Cesaris	Brabham BT56-BMW	Motor
43	7	Riccardo Patrese	Brabham BT56-BMW	Motor

345,9 km/h, superando a **Senna** (345), **Mansell** (344,7), **Boutsen** (344,3), **Alboreto** (341,7) y **Nakajima** (341,3). Con esto se mostraba una evidente superioridad de los motores **Honda**... y un interesante avance de los **Ford**.

DUDAS - Eddie Cheever no sabía bien qué era lo que quería, después de las pruebas de clasificación. "**La mitad de mi persona quiere que llueva mañana y la otra mitad, que la pista se presente seca. Pienso que ésta es la mitad más inteligente...**" Lo debe haber pensado con la otra mitad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MISION ARGENTINA POR EL MUNDO

"VIVA CORDOBA"

JORGE RECALDE Y VICTOR ROSSO AGRADECEN A:

AEROLINEAS ARGENTINAS

AGROMETAL /INGERSOLL
Maquinarias Agrícolas

J. CECCHETTO
Concesionario Sevel

LA SERENISIMA

FRIGORIFICO TINNACHER

VICENTE MANZI
e Hijos
Concesionario
Volkswagen

VIALCAR
Repuestos
Motores Diesel

MARLBORO

CONTIGIANI
Marcos Juárez

BANCO SOCIAL DE CORDOBA

¿"STOP" DE VW EN RALLY? Es muy probable que el "marketing" del Grupo **Audi-Volkswagen** decida para el año próximo concentrar su presentación en el Mundial de Rally a través de un programa completo por parte de Audi. Según la versión el prototipo **G-60** de la casa de Wolfsburg (el Golf con tracción integral y motor con compresor) no sería construido en los 5.000 ejemplares necesarios para la homologación en Grupo A, y por lo tanto el actual 16v. sería insuficiente para sostener aspiraciones de triunfo.

Como contrapartida, en el Salón de Francfort será presentado el nuevo **Audi 90 Quattro** 20 válvulas. Con la tapa de 4 válvulas por cilindro este motor eroga 190 CV en la versión G.A. Además es un vehículo más liviano de serie que el actual 200. Esa será el arma de Audi en el '88 para el Mundial de Rally, y tal vez sea el arma del Grupo todo. Esto dependerá de la citada decisión de marketing.

ANDRETTI CON PORSCHE EN INDY. Se ha confirmado finalmente que **Mario Andretti** será el piloto del Porsche de Indy en **1988**. El auto actualmente está siendo completado en Alemania, debiendo probarlo en las pistas de Weissach y Nardó (al sur de Italia) **Hans Stuck** en el transcurso del mes próximo. Luego el coche será enviado a USA, donde lo "testeará" **Al Unser** Sr., piloto que lo llevará al debut, si todo funciona según los planes, el 11 de octubre en Monterrey. Andretti hará algunos tests este año, pero su intervención en carrera recién se producirá en la próxima temporada.

SE HABLA DEL NUEVO LANCIA. Organos periodísticos italianos insisten en la inminente construcción de una versión "Evolución" del **Lancia Delta HF** para rally. Del tema nos habíamos ocupado en ocasión de nuestra visita a **Abarth**, pero entonces el Ing. **Lombardi** había expresado sus dudas sobre el proyecto en función de la necesidad de construir 5.000 ejemplares para su homologación. Ahora la versión habla de una homologación para marzo del '88, de una versión revisada, con sector frontal rediseñado, pasarruedas más anchos, un pequeño spoiler trasero y turbo e intercambiadores más grandes. Oficialmente Lancia sigue negando que se haya tomado una decisión al respecto, pero cuando el río suena...

LA NUEVA SIERRA, HOMOLOGADA. A partir del 1° de agosto ha quedado homologada la Evolución de la coupé **Ford Sierra RS Cosworth**. La misma se llama ahora **RS 500** y ha sido construida en 500 (quinientos) ejemplares en las "oficinas" de la Aston Martin en Tickford (Inglaterra). Conserva la línea de la coupé tradicional pero con cambios en carrocería, motor y suspensiones. El motor es el mismo 4 cilindros de 2 litros con 16 válvulas y doble árbol de levas pero con un nuevo turbo Garrett e intercambiadores de mayor dimensión, eroga de serie 224 CV, lo que en la versión Grupo A para pista se convertirá en unos 400 CV. El motor también tiene nuevas bombas de agua y aceite, mientras los pistones son refrigerados por circulación forzada de aceite.

Aerodinámicamente la nueva Sierra RS 500 tiene cambios en la trompa, a efectos de mejorar la refrigeración del motor, y también variantes en el spoiler trasero que le permiten obtener una carga dinámica superior a los 100 kg a 160km/h. El auto de serie viaja a 245 km/h y acelera de 0 a 100 en 6 segundos.

El debut en pista se produjo en la carrera de **Diepholz**, por el Alemán de Turismo. Allí la condujo **Manuel Reuter** –oficial de Ford– y venía cómodo en punta hasta que, por evitar un incidente, debió bloquear los frenos y arruinó los neumáticos delanteros. Pese a ello se mantuvo en punta hasta el final, en que fue superado –en la última vuelta– por los **BMW M3** de **Fabián Giroix** y **Eric van de Poele** respectivamente. En el Mundial la nueva Sierra debutará en Brno (Checoslovaquia), y con ella la escuadra de **Eggenberger** intentará birlarle el título a BMW.

ERA PARA HILL, FUE PARA BRABHAM. No se trata de un G.P. de F.1 de la década del '60. Ocurrió en la 13ª fecha del Inglés de **F.3**, disputada en **Donington**. **Damon Hill**, que había hecho la "pole" con el **Ralt-Toyota** del equipo Intersport, punteó durante 20 de las 25 vueltas de la carrera, hasta que su motor explotó. Heredó entonces la punta **Gary Brabham**, quien logró el triunfo con su Ralt-VW. Detrás finalizaron en cerrado duelo, el holandés Cox y el austríaco Ratzemberger. **Herbert** y **Gachot** (1° y 2° en el certamen) protagonizaron sendos trompos que los relegaron en la clasificación final, por lo que el Campeonato no ofreció cambios en la punta. Es siempre líder Herbert, con 66 puntos, seguido por Gachot, con 49, Danielsson, con 43, Donnelly y Brabham, con 34.

VATANEN EN LA HONG KONG-PEKIN. El piloto finlandés correrá la edición '87 del célebre raid, con un **Ford Sierra XR 4x4** del team de **Andy Dawson**, equipo ganador de las dos últimas ediciones de la prueba con Hannu Mikkola y **Stig Blomqvist** respectivamente. También, junto a este último participará en el **Rally de los 1000 Lagos**, pero en este caso sobre las Sierra **Cosworth** oficiales. Asimismo, Vatanen estará presente en el Rally de los Faraones, con **Peugeot**, y por ello, definitivamente ha renunciado a la posibilidad de "hacer" el San Remo en Italia.

TOYOTA TURBO EN COSTA DE MARFIL. El **Toyota Team Europa** ha decidido presentar ya en el Rally de Costa de Marfil, el nuevo **Supra Turbo** de Grupo A. Esto significa que la última carrera del Supra con motor aspirado será la de Hong Kong-Pekín. En la prueba africana –puntable sólo por el Mundial de Pilotos– debutará la versión sobrealimentada del Supra, con una potencia estimada en 290 CV, o sea 30 CV más que el aspirado. El incremento no resulta tan elevado, puesto que el auto correrá con los intercambiadores standard, tal como lo exige el reglamento para 1988. El Supra Turbo será el arma de Toyota para los rallies africanos del '88, mientras que se anuncia un nuevo **4x4** para el resto de las competencias del Mundial.

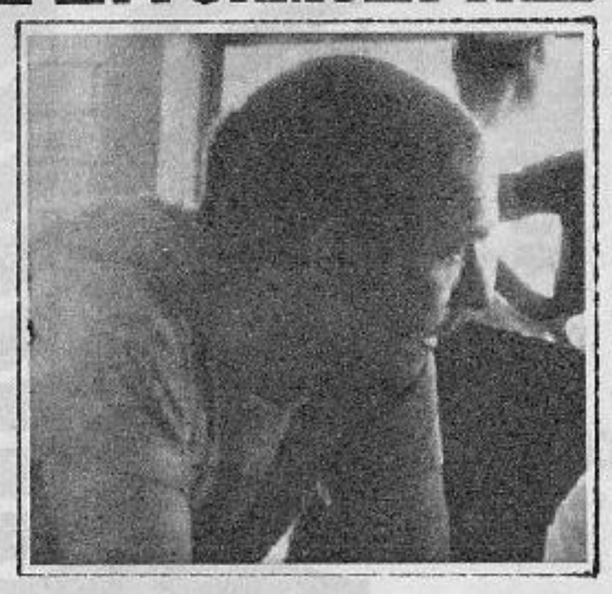
¿SOTO A COSTA DE MARFIL?

En el transcurso de esta semana, Ernesto Mario Soto mantendrá conversaciones con directivos de Renault Argentina para interiorizarlos acerca de su proyecto para competir con un R.18 GTX en el Rally de Costa de Marfil, válido por el torneo mundial de pilotos de la especialidad, y que se realizará entre el 22 y el 26 de setiembre.

Soto concurrió a Potrero de los Funes a ver la competencia de TC y piensa que hay muy buenas posibilidades de correr el "Bandama" quedando solamente por definir el apoyo que se le pueda brindar, especialmente para el traslado del auto hasta el país africano.

UN INGLES OPINA DE LA FORMULA TRES SUDAMERICANA

En las notas referidas a la carrera de San Pablo de la Fórmula Tres Sudamericana, hicimos varias referencias a la presencia de un mecánico inglés que trabaja en la fábrica de chasis **Reynard**, y que fue enviado por el propietario de la misma para colaborar con la puesta a punto del auto de la marca que, con motor Volkswagen Spiess, estrenó entonces el peruano Ernesto Jochamowitz. **Geoff Wyatt** es actualmente el jefe de mecánicos del equipo oficial de la productora británica, y trabajó con "Nelo" el año pasado cuando éste corrió para su team en varias competencias del torneo inglés de Fórmula 3. Como es difícil que Wyatt venga a nuestro país –por lo menos así lo estimó él mismo–, creímos oportuno conversar en Interlagos con referencia a las posibilidades del Reynard en nuestra categoría, y a la impresión que le dejaba la misma.



–¿Cuáles fueron los problemas que encontraron en el auto para adecuarlo a este circuito y a los neumáticos sudamericanos?

–El coche está bien pero no pudimos lograr una adecuación total a este tipo de neumáticos, ya que éstos son radiales y en Inglaterra se trabaja con los convencionales. De cualquier manera no es un problema serio, porque hay otros Reynard en Europa que corren con radiales, si bien éstas son de diferente marca. Por otra parte, el motor con el que vino el auto es muy viejo y no tiene el rendimiento de los actuales. Este es un desarrollo de dos años atrás y con varias carreras realizadas.

–¿Existen problemas para la adecuación del chasis a un piso tan ondulado como este de San Pablo?

–Sí, algunos inconvenientes nos trajo. Sobre todo porque nuestro auto es de fondo plano y en estas circunstancias tienen alguna ventaja los coches con efecto suelo. El año que viene va a ser para todos igual...

–¿Esta circunstancia los obliga a trabajar con diferencias en la altura del auto?

–Sí. En Europa trabajamos con un despeje de 25 mm, y aquí lo estamos haciendo con 40 mm. Además, volviendo al tema neumáticos, los flancos de las gomas inglesas son más blandos y eso favorece el trabajo de puesta a punto.

–¿Este trazado los obligó a trabajar con diferencia de durezas en materia de resortes, amortiguadores y barras, en relación con Europa?

–No. Las durezas son iguales a las que usamos habitualmente allá. Sólo variamos la altura y el "camber" de las ruedas.

–¿Cuál es la impresión general que se lleva de la Fórmula 3 Sudamericana?

–Estoy sorprendido por la profesionalidad de los equipos y lo bien que trabajan. El nivel de preparación de los autos es muy bueno.

–¿Y qué piensa de los chasis Borla en particular?

–Teniendo en cuenta que están hechos íntegramente en la Argentina, no sólo considero que son muy buenos sino que seguramente deben ser el fruto de un gran esfuerzo técnico y humano, sobre todo porque aquí en Sudamérica no existe la posibilidad de acceso a los materiales que sí son usuales en Europa.

–¿Sabe que Oreste Berta está proyectando un chasis de materiales compuestos para el próximo año?

–Seguramente es un trabajo duro el que va a tener... Es muy bueno que ello ocurra. Ojalá resulte bueno...

–¿Podría usted volver para una próxima carrera?

–Es muy difícil ya que estamos con mucho trabajo en Inglaterra.

–No es habitual que los técnicos europeos salgan de su continente para asistir a pilotos en otros. ¿Por qué lo hicieron en este caso?

–Es verdad... No es frecuente. Pero en este caso es importante porque nuestra fábrica tiene tres autos más vendidos para la Fórmula Tres Sudamericana, y éste es un mercado que nos interesa.

–¿Para quienes son los tres autos que tienen encargados?

–Uno será con motor Volkswagen-Spiess y es para el brasileño Pimenta. Los otros dos son para Uruguay y el único nombre de piloto que conozco es el de Egon Einöder. Estos dos tendrán motores Alfa Romeo.

Los caminos ya empiezan a bifurcarse. Los nombres que sólo formaban parte de la información sobre las categorías europeas, hasta hace muy poco tiempo, ya se barajan aquí con entera normalidad: Dallara, Pedrazzani, Judd, Spiess, Reynard, Alfa Romeo, ya son comunes a nuestros oídos. Hoy descubrimos otro más y se lo presentamos en esta nota: Geoff Wyatt, que ya "descubrió" a la Fórmula Tres Sudamericana y tiene formada su impresión de ella.

Producción: Bibiana Brusa y Néstor Carbia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

imsa gt

"POPPY" Y FANGIO Jr. CON SUERTE DISPAR

Los argentinos **Oscar Rubén Larrauri** y **Juan Manuel Fangio Jr.** compitieron el fin de semana pasado en el trazado de **Elkhart Lake** (Road America) en el Estado de Wisconsin. Larrauri corrió con un **Porsche 962** del equipo de **Walter Brun**, en pareja con su dueño, en la clase GTP, en tanto que en la GTO lo hizo Fangio con un **Toyota** de **Dan Gurney**, en pareja con **Chris Cord**.

La competencia comenzó con amagues de lluvia, que finalmente se concretaron cuando ya se estaba corriendo la misma. Larrauri largó en segunda fila y Fangio cuarto en su categoría. El balcarceño le dejó el auto a su compañero Cord detrás del puntero, Scott Pruett. En momentos en que Cord estaba al volante, fue que comenzó a llover; el norteamericano paró a cambiar gomas y siguió, hasta hacer un trompo en plena recta. **"Venía muy rápido porque con la lluvia estaban todos 'desparramados', el auto le hizo acquaplaning y el trompo terminó contra la pared de boxes; para colmo, luego le pegaron otros competidores y ahí se terminaron las posibilidades"**, acotaba Fangio Jr. luego del abandono cuando se encontraban en tercera posición en su categoría.

Debido a la lluvia, se paró la carrera cuando ya se habían cumplido 82 vueltas de las 125 programadas para completar las 500 Millas. Larrauri se mantuvo tercero o cuarto en todo momento, y finalmente consiguió terminar en segunda posición, detrás del Porsche del Dyson Racing Team, conducido por el propio **Dyson**, **Price Cobb** y **Johnny Dumfries**, quienes demoraron 4h21m26s380 para completar las 82 vueltas a 120,441 km/h de promedio. Escoltas quedaron Larrauri-Brun a 42.9 segundos de diferencia, y terceros los "oficiales" **Chip Robinson-Derek Bell-Al Holbert**, también con Porsche 962. En el cuarto lugar a dos vueltas de diferencia finalizaron la prueba James Weaver-Vern Schupan (Porsche).

En la categoría GTO los triunfadores fueron **Paul Dallenbach** y **Chris Kneifel** con un **Chevrolet Camaro**, y segundos resultaron **Wally Dallenbach-Rocky Morán** con el otro auto del equipo de Dan Gurney.

Luego de la competencia, Fangio comentó: **"El motivo por el cual Cord hizo el trompo que nos hizo abandonar es la potencia que tienen estos autos... Cuando el turbo la entrega, pega un 'latigazo' importante, y en lo mojado... mejor ni hablar. Por eso hay que tener mucho cuidado..."**.

La próxima de la copa IMSA será en Lime Rock (Connecticut) y habría posibilidades, aún no definidas, para que corra Fangio, quien está muy interesado en seguir en las American Racing Series. Fuera del territorio de los EE.UU., "Juan Manuelito" tiene confirmada ya la participación con un **BMW M3** en el Campeonato Mundial de Turismo, en dos carreras que se realizarán, el 4 y el 11 de octubre, en los trazados australianos de Bathrust y Calder.

Informe: Héctor Cademartori (desde los EE.UU.)

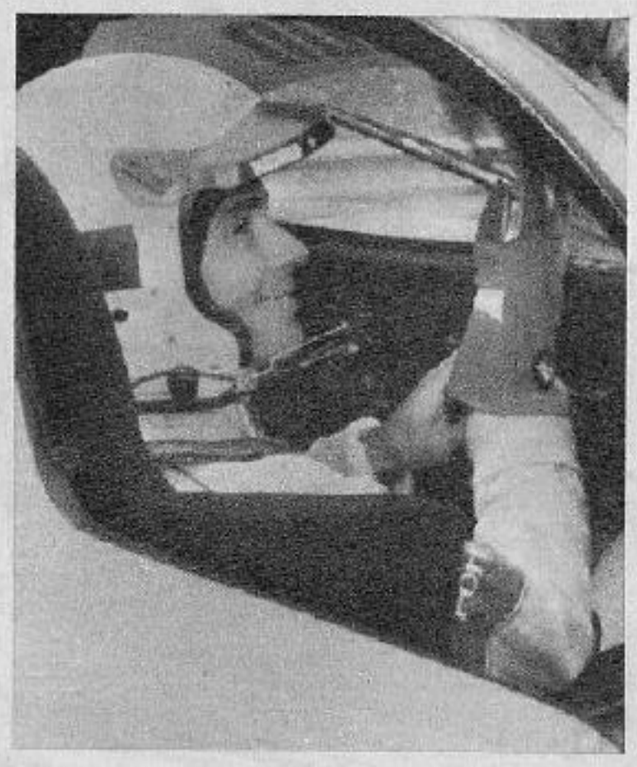
DOBLE CONFIRMACION "BOMBA"

LARRAURI Y ROSSO

DOS ARGENTINOS RUMBO A LA F.1

Durante los últimos días, en Europa volvió a hablarse de pilotos argentinos con posibilidad de acceder a la F.1 internacional.

Concretamente los medios del viejo mundo se ocuparon tanto de **Oscar Rubén Larrauri** como de **Víctor Rubén Rosso**. Por distintas vías, tanto el santafesino como el cordobés fueron mencionados como candidatos a ocupar butacas estables de la máxima categoría mundial, en la próxima temporada. Debido a que las circunstancias y los entornos de cada uno de nuestros pilotos son diferentes, veamos en cada caso por separado como están las cosas.



ROSSO: CONTACTOS CON MINARDI

Sobre el piloto marcosjuarense, tal como anticipáramos en oportunidad del G.P. alemán, se dice que es uno de los candidatos a ocupar el puesto que dejará libre a fin de año Alessandro Nannini en el team italiano de **Giancarlo Minardi**. En el ambiente de la F.1 se da por descontado que Nannini emigrará del equipo de Minardi hacia una escuadra "top" de la categoría. Si bien figura dentro del quinteto de postulantes a la plaza vacante de Piquet en Williams, lo más probable es que termine ocupando una de las butacas del equipo Benetton, mientras que su coequipier –el español Adrián Campos– proseguiría un año más en el equipo Romagnolo.

Al respecto, tomamos contacto con Víctor Rosso en su residencia de Alemania, al regreso de los tests que realizaría el team VW en Nürburgring para probar las nuevas suspensiones del Ralt RT31. **"Estamos muy contentos con las nuevas suspensiones del Ralt, puesto que funcionan muy bien con las gomas Michelin. Enseguida estuvimos en los tiempos de clasificación pese a utilizar neumáticos viejos, así que con seguirdad las usaremos en Siegerland. El auto es más angosto de adelante –casi como el Dallara– y ya están modificando el de Zakowski"**, nos decía en primera instancia Rosso. Consultado sobre el tema F.1, el cordobés respondió: **"Lo único que puedo decir es que realmente existió un contacto con Giancarlo Minardi en ocasión del GP de Alemania, en Hockenheim, pero fue más que nada una presentación y una charla de 'tanteo' de ambas partes. El está interesado en que yo pueda formar parte de su escuadra el año próximo, pero como sabés, de por medio siempre está el tema económico, que para nosotros los argentinos se convierte en un obstáculo difícil de salvar. De todos modos, recién se está en los comienzos de la negociación y aún hay mucho camino por recorrer, por lo cual yo no pierdo las esperanzas. Lo concreto es que la plaza está y en ese sentido trabajaré"**.

LARRAURI: DE LA MANO DE BRUN

El caso del santafecino es distinto. Su posibilidad concreta de acceder a una butaca de F.1 está totalmente ligada al ingreso del suizo **Walter Brun** a la máxima categoría. Al respecto ya habíamos adelantado algo, e incluso en el número anterior hacíamos referencia a que se estarían acortando los tiempos para el proyecto Brun F.1.

Esta semana última hemos podido saber un poco más al respecto. La noticia más importante es que Brun ha contratado al austríaco **Gustav Brunner** –recientemente emigrado de Ferrari por desavenencias con John Barnard–, quien se ocupará de la concepción del F.1 suizo. El bastidor será construido por la empresa helvética Seger & Hoffmann, un laboratorio especializado en materiales compuestos, que se ocupará ya de los ATS de F.1 y que hiciera partes en fibra para los Audi G.B. y los Sauber G.C.

En materia de impulsores, la reserva es obvia, pero por lo que pudimos saber hay contactos avanzados con **BMW** para disponer del 12 cilindros que los bávaros tienen en proyecto.

En relación con lo pilotos, Brun le ofreció la butaca "uno" a **Keke Rosberg**, apuntando al retorno del finlandés, quien más de una vez declaró que con el retorno a los aspirados podría volver a la F.1. Sin embargo, Rosberg dijo que no para él, pero en cambio está dispuesto a que el puesto sea para su pupilo **Volker Weidler**.

Este piloto alemán –Campeón de F.3 en el '85– tiene a Rosberg como "manager" y aparentemente, vía un "sponsor" germano –la marroquinería MCM–, conseguiría el sustento como para aspirar a esa plaza. Weidler tomará parte en las próximas semanas, de los tests que realizará March en Inglaterra, junto al brasileño Mauricio Gugelmin.

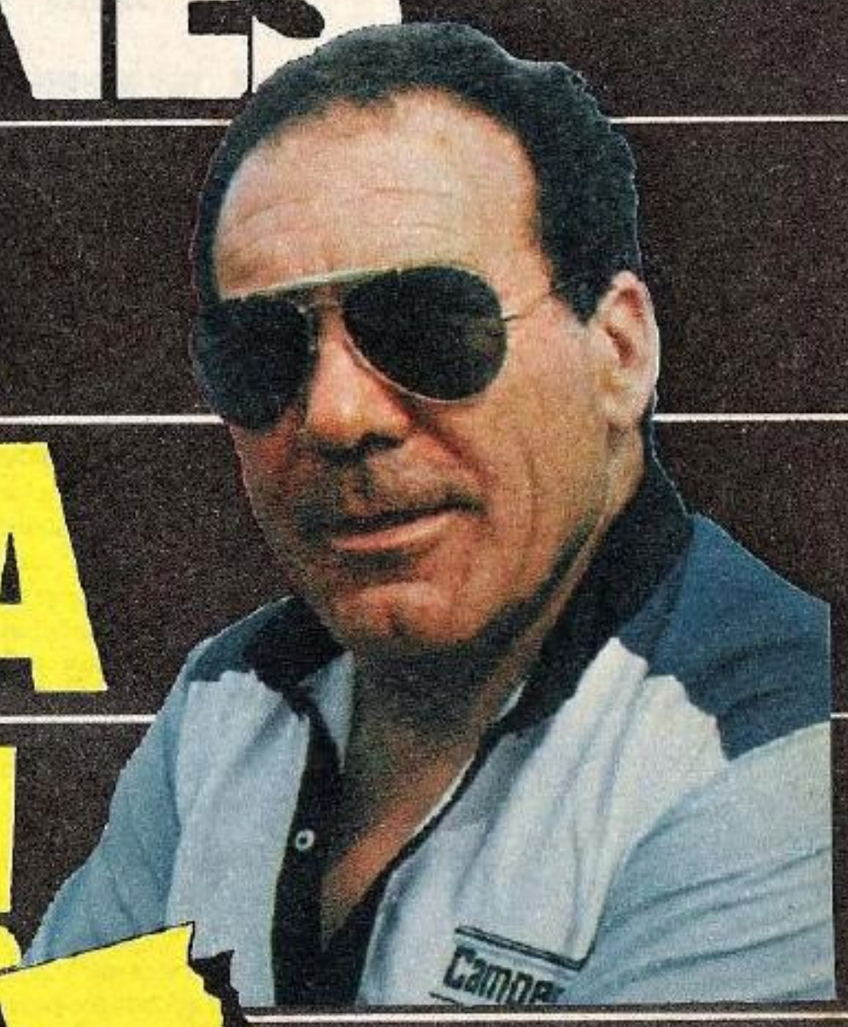
Por supuesto que lo que más nos interesa a nosotros es lo relacionado con Oscar Larrauri, actual piloto del equipo y preferido de Brun para el trabajo de puesta a punto de los coches. Contactado Larrauri antes que partiese hacia los Estados Unidos para competir en IMSA, el rosarino no quiso hablar sobre el tema porque: **"Es prematuro hablar del asunto. El proyecto de Brun es muy serio, pero aún hay muchas cosas por definir. Creo que recién en un mes podrá haber novedades. Otra cosa no le puedo adelantar."**

Si bien el hermetismo de "Poppy" fue absoluto, pudimos saber que hay gente en Italia que se está moviendo para respaldar esta posibilidad suya de dar el gran salto a la F.1, y en este sentido está trabajando la "Sponsor Pool" del milanés **Massimo Sigala**, para quien Oscar correría también este año con los Alpine y con quien comparte en ciertas carreras autos de Brun. Por otra parte, Sigala desde hace tiempo viene rentando autos de la escudería suiza, a la cual también le aporta patrocinio.

Hasta aquí lo que se sabe de concreto sobre la situación de Rosso y Larrauri con respecto a la F.1. Evidentemente son posibilidades concretas y que se mueven por caminos diversos. En las próximas semanas puede haber más novedades. Lo cierto es que se está **más cerca que nunca** de volver a tener a un compatriota en la máxima especialidad de monoplazas.

N.P.

CAMPEONES GANA EN LA RECTA FINAL!



Campeones

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

** Fuente: IPSA S.A., Publicación Mayo/87. ** Fuente: Mercados y Tendencias, Publicación Abril '87.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com