

F.1'86 CORSA

Y TODA LA ACTUALIDAD



EL ANALISIS**CAMPEONATO MUNDIAL 1986 DE FORMULA UNO****EL ARTE DE PER-**

Un campeonato de dieciséis pruebas, y al final un balance glorioso: nueve triunfos, cinco segundos puestos, cinco terceros y alguna que otra ubicación no despreciable, contribuyeron a integrar un "botín" excepcional, sintetizado en los 141 puntos totales en la clasificación de Constructores.

Williams-Honda dominó el Campeonato Mundial de 1986 de la Fórmula Uno... pero logró perderla, con una demostración de verdadero y propio arte en ese difícil ejercicio en el cual, por lo demás, este equipo ya se había distinguido en 1981, cuando hizo de todo para no dejar obtener el título mundial a Carlos Alberto Reutemann.

El último acto de esta muy extraña comedia se produjo en Australia; pero honestamente debemos decir que el golpe final a las esperanzas de **Nigel Mansell** de llegar a Campeón del Mundo, le fue infligido más por la suerte que por los efectivos errores del equipo. En realidad, Williams perdió el Campeonato antes, durante la temporada, repitiendo situaciones que han tenido consecuencias psicológicas importantes, a las cuales contribuyeron también algunos errores de los pilotos. Lo que es curioso constatar es que también en 1986 se ha verificado una cierta "antipatía" del técnico **Patrick Head** en la confrontación con un sudamericano. Había ocurrido con Reutemann y ocurrió con **Nelson Piquet** en la primera parte de esta temporada. Despues se tuvo la sensación de que el team Williams trastocaba sus actitudes, descuidando deliberadamente a Mansell en favor de Piquet, al saber que aquél mantenía estrechos contactos con Ferrari... Y así se perdieron ocasiones de lograr puntos que a la postre hubieran significado mucho.

Una temporada, pues, dominada por Williams, que tenía la máquina mejor. Y el mejor motor. Pero que tuvo que asistir al triunfo final de **Alain Prost** y del McLaren-Porsche. Williams puede decir con la cabeza erguida, que ha conquistado el título correspondiente a los Constructores; pero eso es sólo un consuelo, porque la gente no atiende tanto a la clasificación de las marcas sino sólo a la de los pilotos...

Así Prost ha llegado a ser Campeón por segunda vez consecutiva, un logro reservado hasta ahora sólo a Ascari, Fangio y Brabham.

En realidad, 1986 fue el año de la "Banda de los Cinco": Prost y Rosberg con McLaren-Porsche; Mansell y Piquet con Williams-Honda, y Senna con Lotus-Renault, quienes han sido los verdaderos protagonistas, con el agregado de las "revelaciones" de la temporada: Gerhard Berger, que se lanzó con éxito a la empresa de gu-

nar un Gran Premio con una maquina que hasta entonces no había llegado a suceso; y Sandro Nannini, que se revelara como piloto de gran calidad.

La "Banda de los Cinco", empero, se redujo pronto a cuatro, al hacerse evidente que Keijo Rosberg encontraba muchas dificultades para ambientarse en McLaren. Pero es más exacto decir que en McLaren pretendieron de Rosberg lo imposible, o sea que cambiara su estilo de manejo. John Barnard, que en estas cosas es testarudo, se encargó por mucho tiempo de desoir los reclamos de Rosberg en el sentido de obtener ajustes especiales en su maquina; solamente con la temporada ya avanzada se concedió al finlandés hacer aquello que este quería; Rosberg pudo realizar entonces algunas carreras de las suyas, pero ya era tarde.

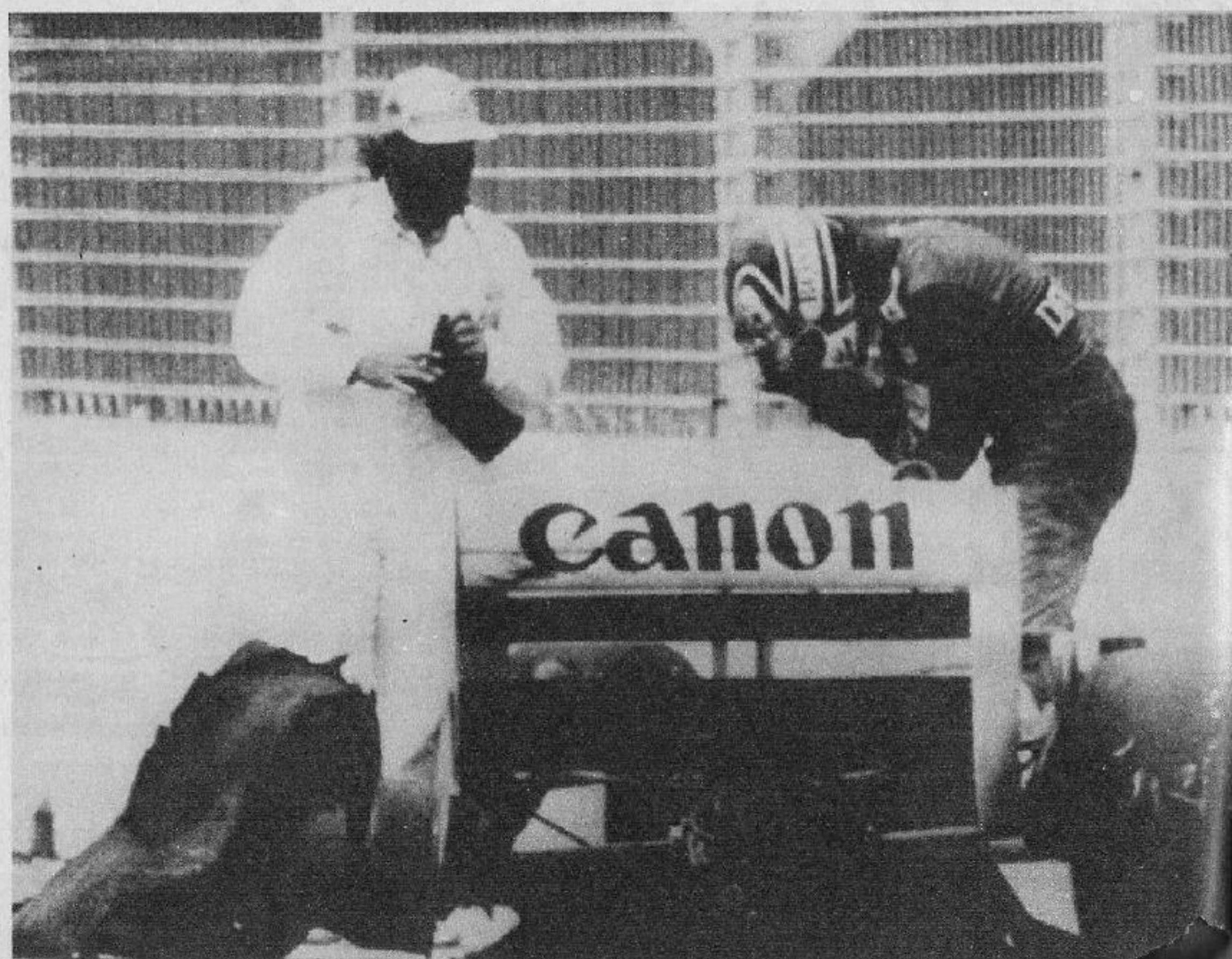
A la inversa, Ayrton Senna supo mantenerse a nivel, venciendo dos veces, y hasta el G.P. de Detroit se conservó a la cabeza de la clasificación, guardando hasta después de Hungría la esperanza de arribar al título. Luego, algunas fallas de motor, más algunos errores personales y del equipo, interrumpieron sus sueños.

De tal modo se llegó al final con tres pretendientes del éxito, aunque Prost no contaba mucho. Alain tuvo suerte en Portugal, como no la había tenido en otras ocasiones, y sobre todo la tuvo en México, relanzándose más allá de sus propias esperanzas. Adelaida hizo el resto.

Queda el hecho de que en la temporada se destacó ante todo la gran eficiencia del chasis Williams, pareja con la del chasis McLaren, pero con la ventaja de un motor que, a igualdad de potencia, nunca tuvo problemas efectivos de consumo y se benefició con una mejor utilización. El motor **Porsche**, en cambio, estuvo "congelado" a sus prestaciones de 1985, sin desarrollo efectivo posterior, y paulatinamente fue superado por el **Honda**, con diferencias que se tornaron muy evidentes a mitad de la temporada. Porsche le dijo claramente a **TAG** que para seguir avanzando necesitaba mucho más dinero, y la TAG sólo accedió a facilitarlo al final de la temporada. Así, las cosas parecían muy fáciles para los hombres de **Williams**; para los cuales, sin embargo, por una cuestión o por otra hubo algunos factores en contra. Sobre todo, estados de ánimo y las relaciones internas del

equipo, no exactamente ideales, no obstante las declaraciones oficiales. Entre Piquet y Mansell nunca hubo colaboración, y después del G.P. de Gran Bretaña llegaron casi a una lucha abierta. Las declaraciones de Piquet en Brands Hatch no dejaron dudas, así como fue posible constatarlo en Alemania y Hungría. Algunos dicen que fue el equipo mismo el que decidió una especie de "punción" para Mansell, culpable de haber abierto tratativas casi públicas con Ferrari. Como quiera que sea, queda el hecho de que Mansell perdió puntos, y luego llegó la jornada negativa de Austria, única carrera en la cual Williams no tuvo una máquina clasificada al epílogo. Por su lado, Piquet había tenido inconvenientes técnicos en España, Mónaco y Bélgica, y además cometió una enorme equivocación en Detroit, donde terminó contra una pared.

El resumen total favoreció a Prost y a McLaren que, por su parte, pueden también recordar los infortunios de Bélgica, donde Prost resultó muy dañado por la colisión que sufrió en la largada y por la cual quedó relegado al fondo de la fila; por la falta de nafta muy poquito antes de la llegada en Hockenheim, y por la rotura del motor



En la foto menor, las tres esperanzas que llegaron a Australia posando en Adelaida como tantas otras veces. Hasta Portugal se les sumaba Senna... Prost, optimista pese a estar rodeado por los "malos" de Williams. En las otras dos, el desenlace Mansell sin consuelo, Prost saltando de (poco esperada) alegría.

DER



en Monza (donde de cualquier modo hubiera sido puesto reglamentariamente fuera de carrera, recuérdese).

La cuenta de la buena y de la mala suerte, si miramos bien, se equilibra para todos.

La Williams-Honda ha perdido pues un Campeonato que pudo haber ganado con facilidad, y es Mansell quien más puede lamentarlo. Mansell, que en esta temporada pareció totalmente maduro, habiendo mostrado siempre sus enormes cualidades combativas, pero sin los excesos de 1985. Una ocasión como la de 1986 acaso no se le presente más, porque el año próximo, último de los motores turbo, las fuerzas en la pista serán diversas.

Y esto nos lleva a hablar también de quien en 1986 no ha estado a la altura de sus ambiciones y esperanzas: Ferrari.

En efecto, Ferrari ha sido la gran desilusión de la temporada. No estuvo nunca en condiciones de permitir a Alboreto y a Johansson que lucharan por las primeras posiciones. Y las ubicaciones finales de Johansson no deben engañar, así como el segundo puesto de Alboreto en Austria. Son resultados que alejan la desilusión, pero que todos sabemos que son debidos a las defeciones de los demás. En valores absolutos, las Ferrari fueron siempre inferiores.

¿Y por qué la máquina 1986, aun habiendo significado un mejoramiento con respecto a la de 1985, no ha sido competitiva? En la fase inicial del

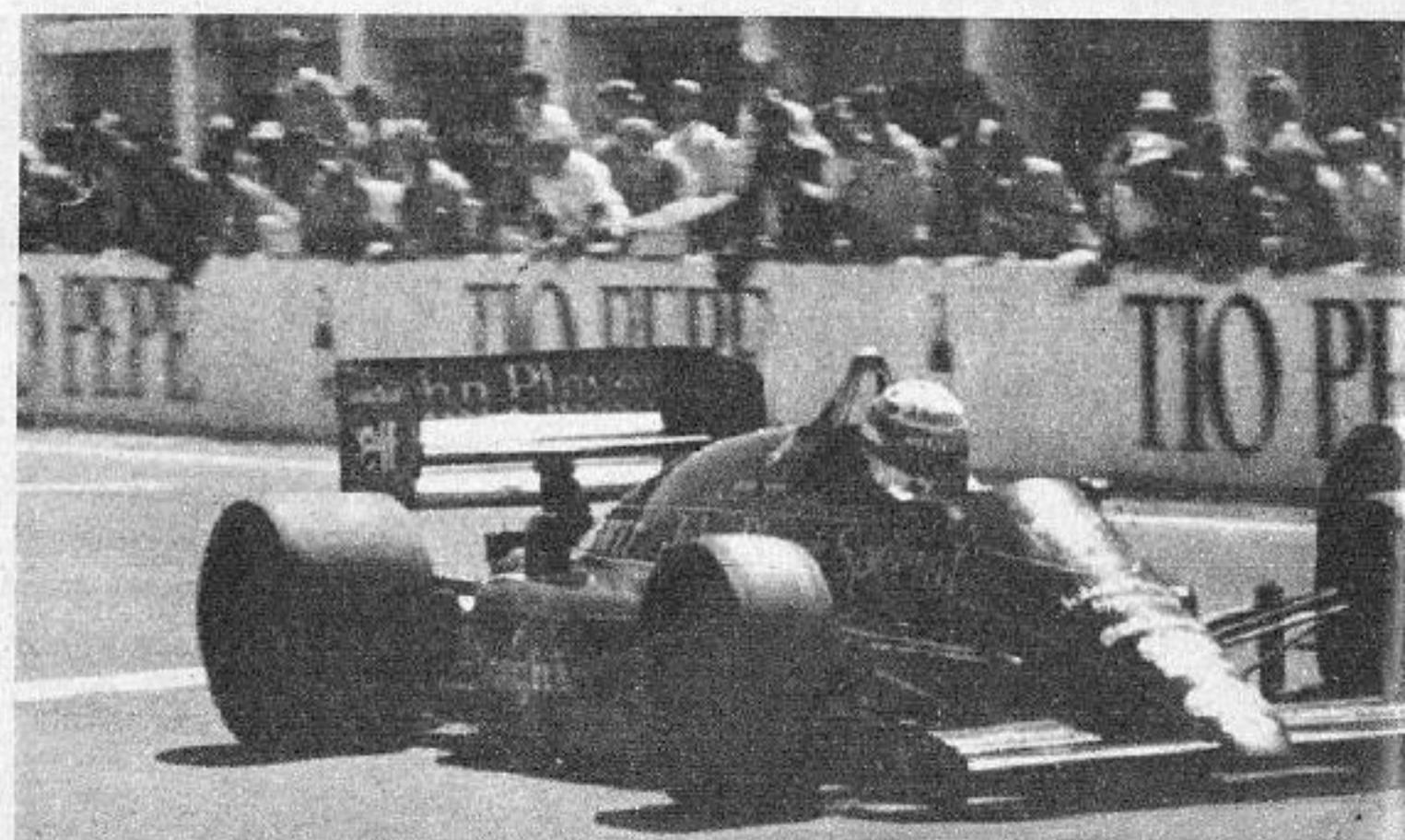
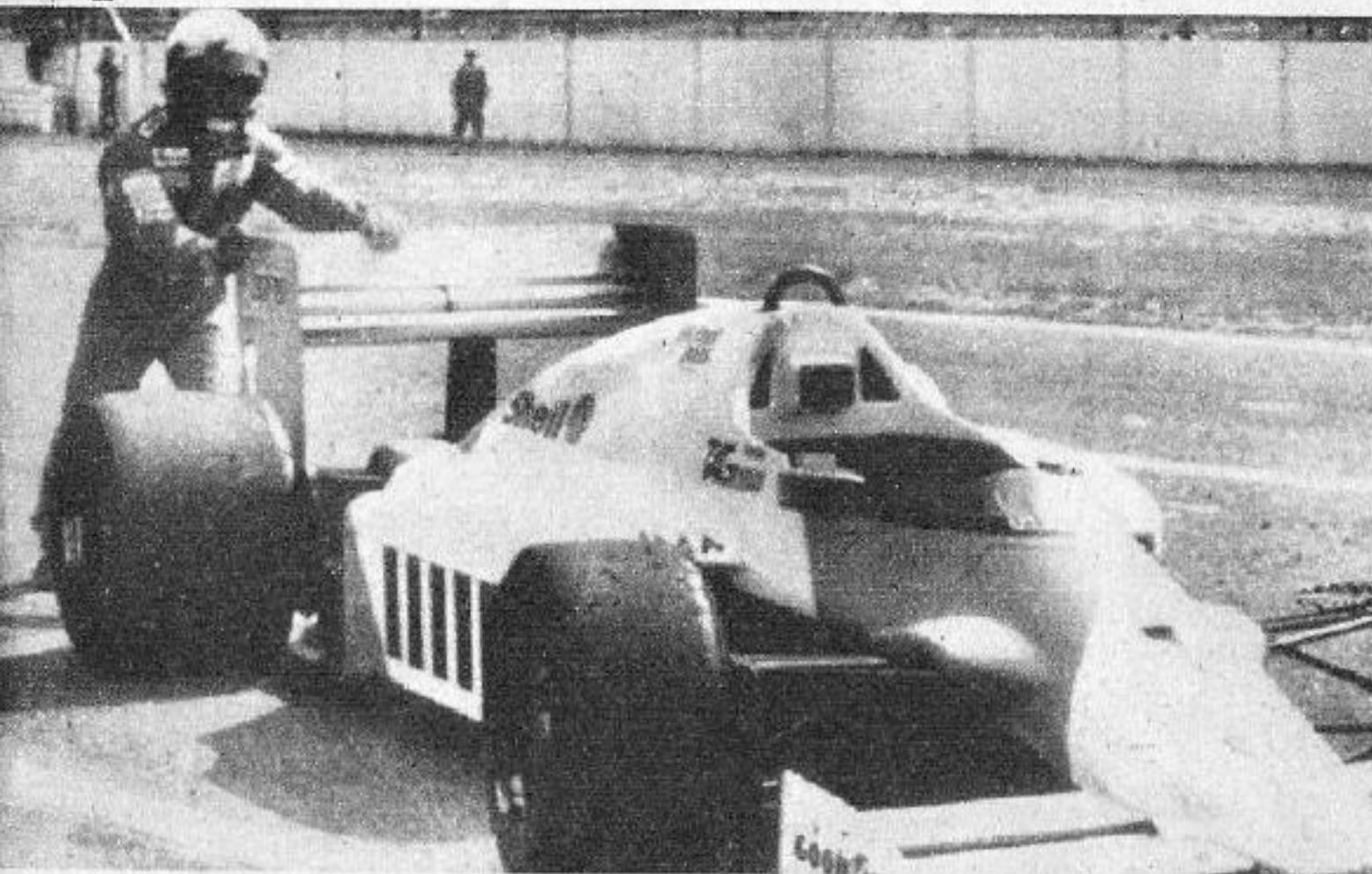
Campeonato fue afectada por deficiencias de los motores; pero después los motores Ferrari volvieron a ser muy buenos, quizás iguales, si no superiores, a los de Honda. Fallo el chasis, con el agravante de la desorientación en que cayeron los técnicos, que no pudieron comprender claramente cuáles eran los puntos a corregir, lo cual les produjo un aterrador correr tras tentativas un poco fortuitas, que les hicieron perder tiempo sin obtener resultados. Sólo al final de la temporada, cuando entró en funciones en Maranello el túnel de viento, los defectos de la Ferrari fueron individualizados, pero obviamente era demasiado tarde.

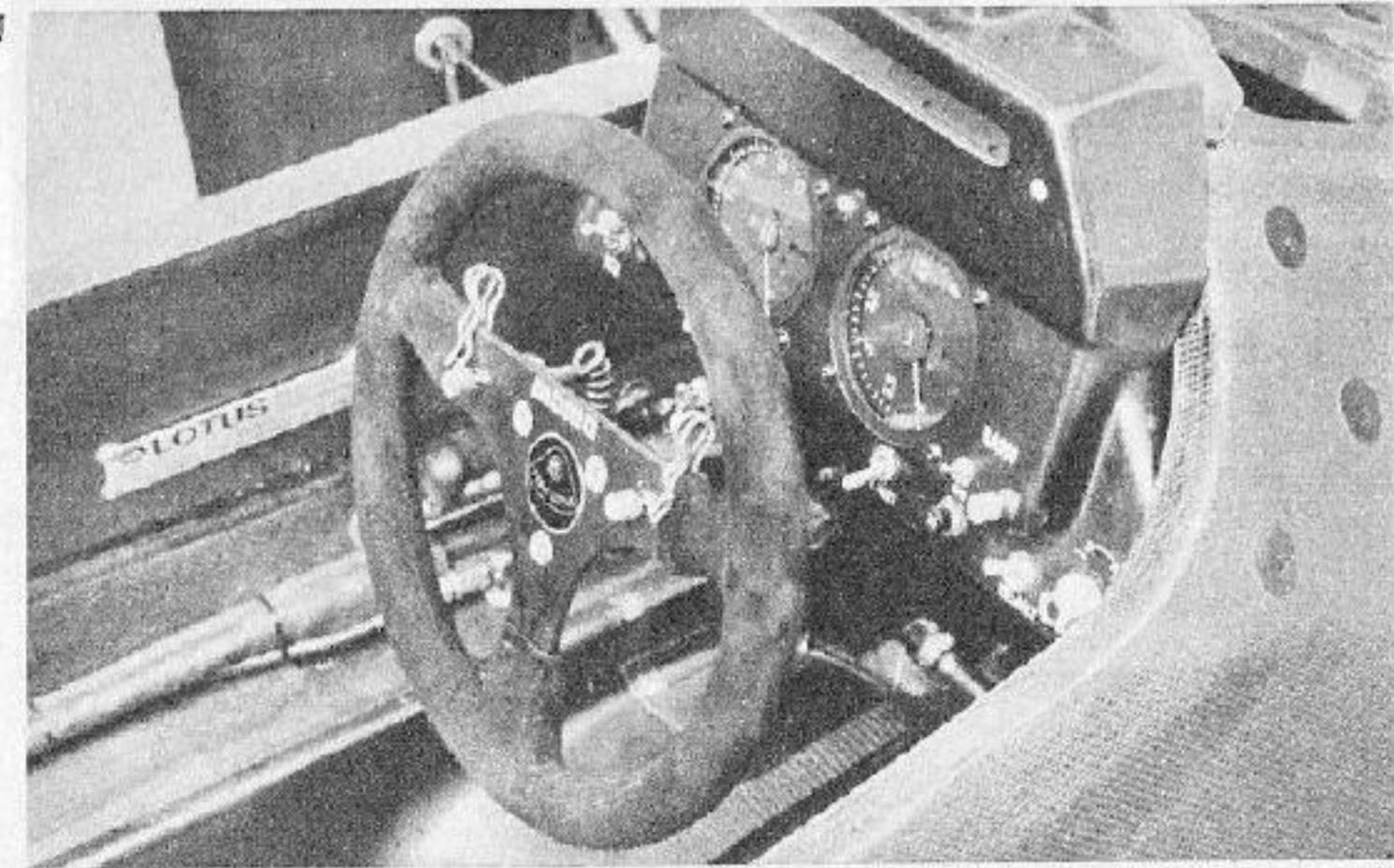
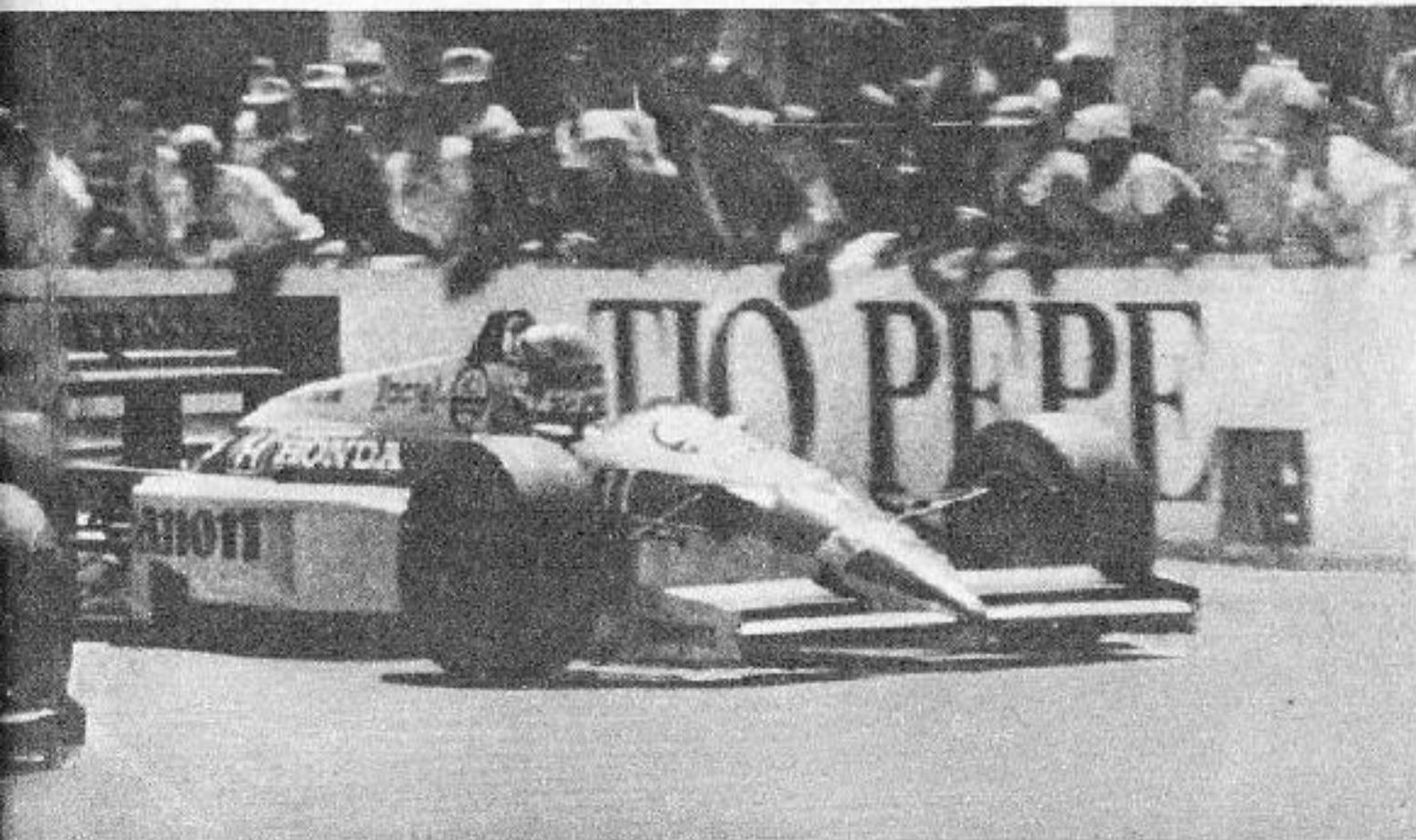
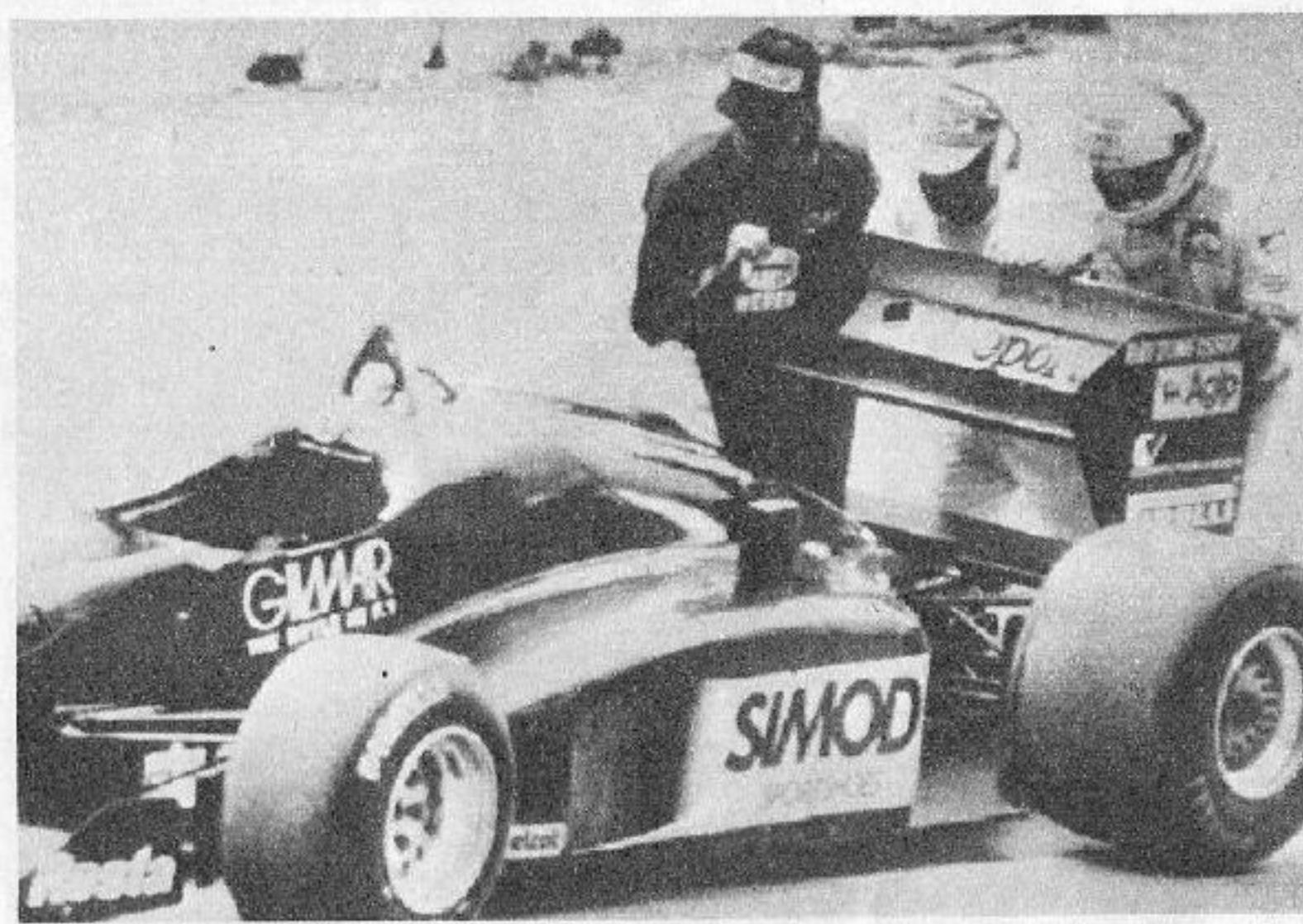
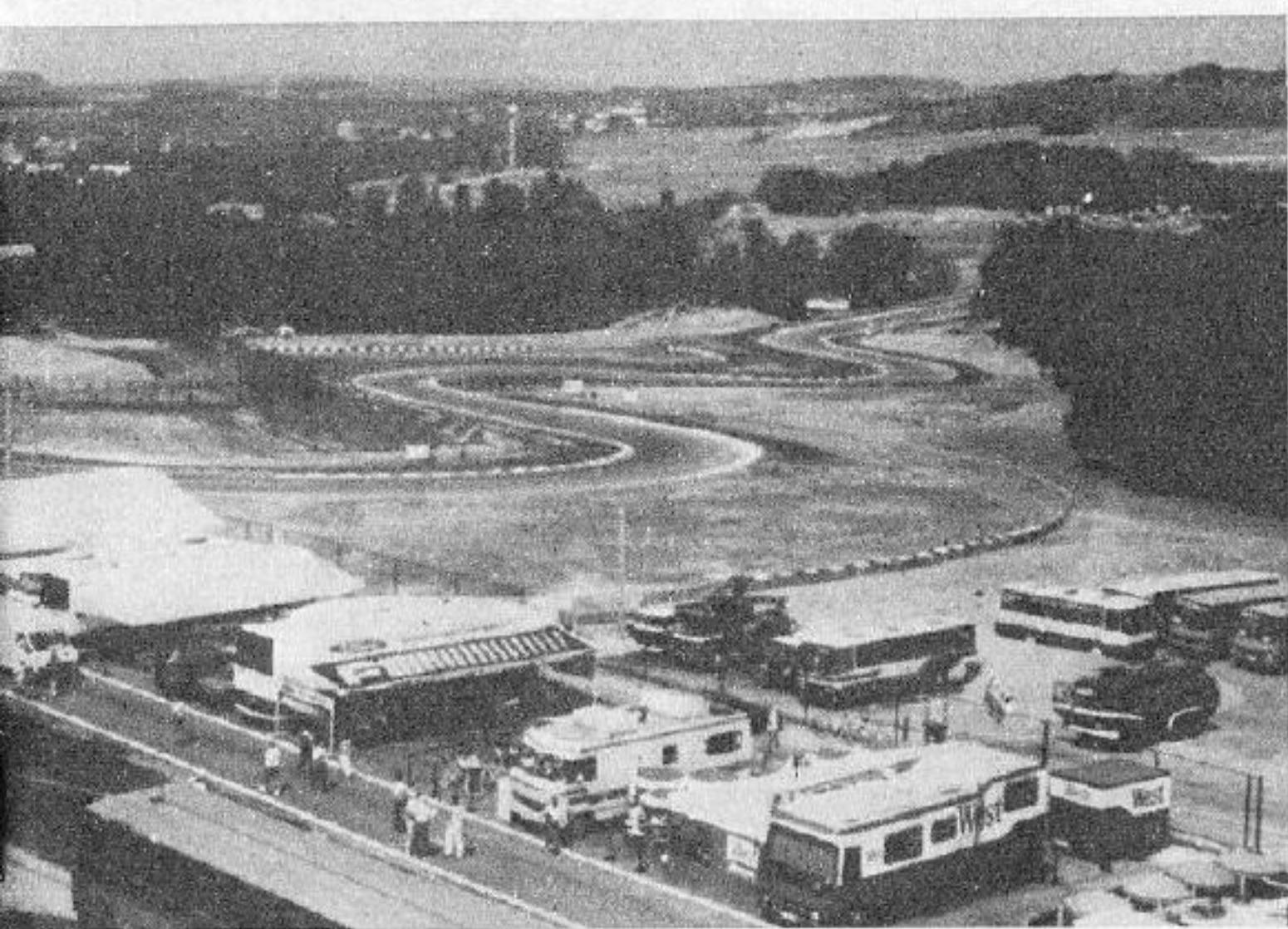
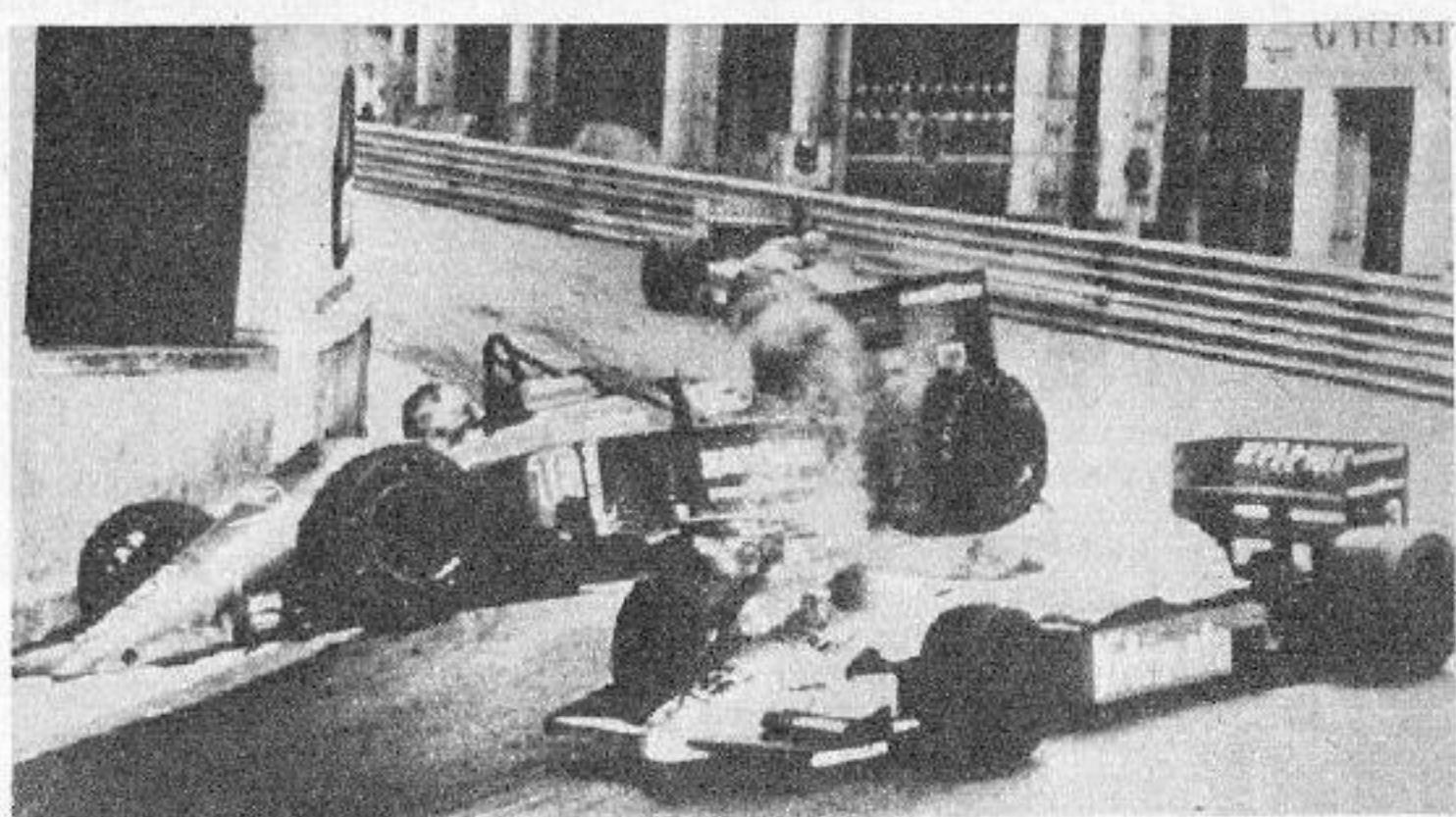
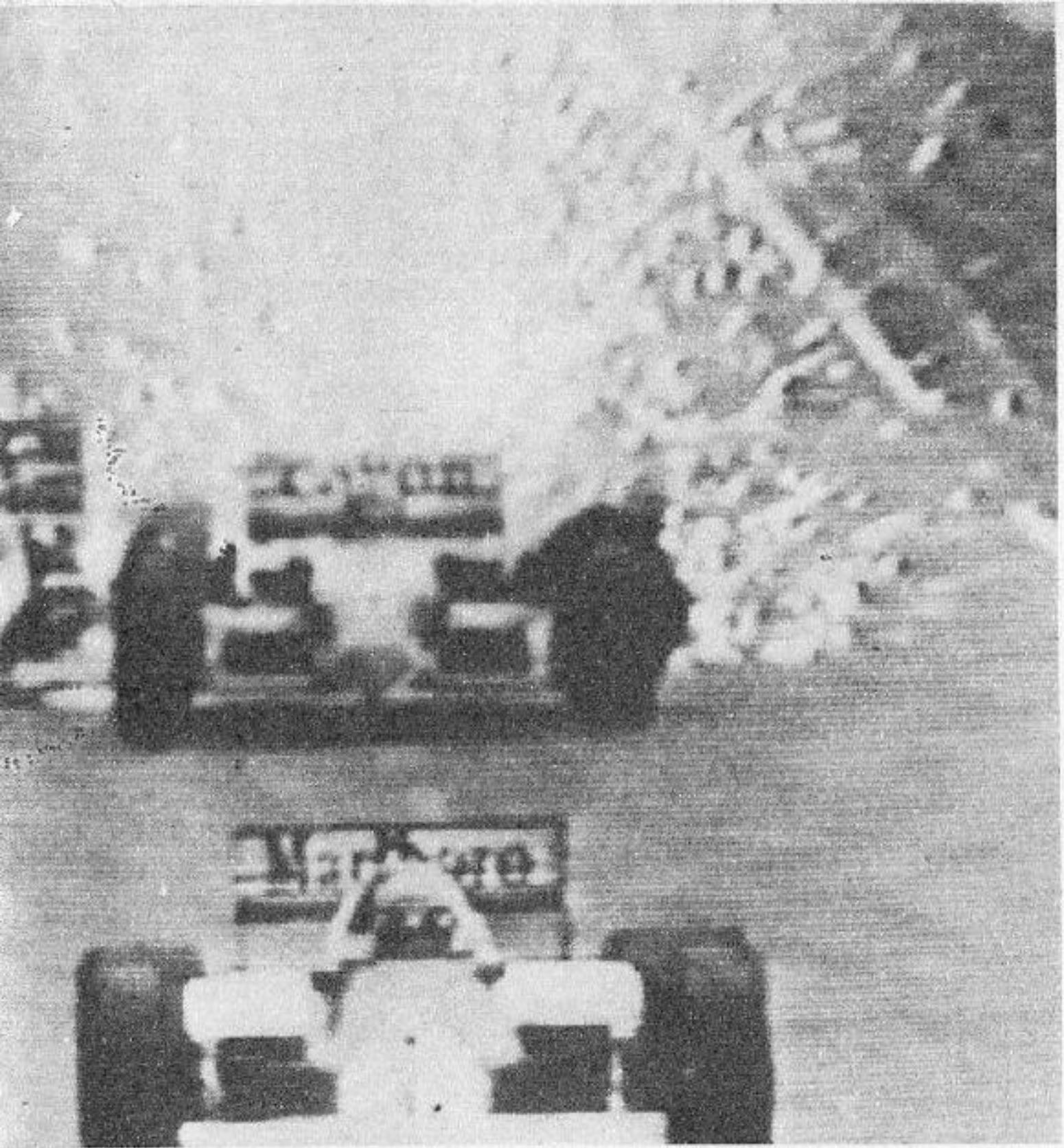
A propósito, nos resta decir empero que Enzo Ferrari había previsto una temporada 1986 poco feliz, evidentemente porque sabía lo que significaba la recomposición del equipo luego de la ida de Forghieri. En Ferrari, como quiera que fuere, se trabajó mucho, sea para poner a punto el motor, que a fines de la temporada era excelente, sea para preparar el '87, con un nuevo impulsor más pequeño y más simple constructivamente.

Los otros equipos que pesaron algo en el Campeonato de 1986 fueron el Benetton-BMW y el Ligier-Renault. La Benetton obtuvo su primera victoria gracias a Gerhard Berger y gracias sobre todo a las gomas Pirelli, en un día que, en cambio, fue el único negro para Goodyear. La Ligier hubiera podido ganar por lo menos una carrera –la de Detroit– si Arnoux no

CAMPEONATO MUNDIAL '86

A) Prost empuja su McLaren fuera de la pista de Hockenheim, a metros de la linea de llegada. Así perdió preciosos puntos, por un problema de consumo que fue recurrente en los TAG-Porsche. Si hasta en Australia creyó que –como también en Imola, aunque ahí ganó– se quedaba sin nulla. B) El remozadísimo Autódromo "Hermanos Rodríguez" de México, para que recibió su G.P. con atildada organización. C) Se desata el drama final. Prost se va después de superar a Mansell, tras la remontada posterior al prematuro cambio de gomas que desorientó a Williams. El británico que mantenía un ritmo ligeramente consistente para una logica más conservadora, ve como estalla su goma trasera izquierda, que hasta entonces no había ocasionado falencias y que por lo tanto no había montado al box a llamarlo a un cambio de emergencia o siquiera preventivo, que tan bien le habría venido. Alain Prost ladea la cabeza como esquivando el chispeo... Millones lo vieron así por TV. D) Y con aquél neumático hecho pedazos y el delantero derecho en el aire, marcha rumbo a un muro lateral en la vía de escape... Todo sucede a 300 km/h. E) Aquí, en Mónaco, Mansell fue espectador directo del choque Tambay (volcado) - Brundle. F) Murray, Patrese y el BT56 'exiliado'. Mucha expectativa... y frustración. G) La llegada del año. Senna y Mansell en Jerez. Tan sólo 14/1000. H) Otra 'ganancia' de la temporada: Hungría. Hermoso. I) De Cesars terminó un mal año.. empujando el Minardi. J) Adiós a los neños tableros españoles.





hubiera caído también él en un grueso error de conducción, terminando contra la máquina de Piquet, que se encontraba al lado de la pista, después de su choque con el parapeto. Todo esto le ocurrió a Ligier en una parte de la temporada, pero luego fueron superados además porque el ser tributarios de Renault en cuanto a motores, nunca fue fácil para ellos, por razones ligadas a la política interna francesa. Además, Ligier estaba ya pensando en el futuro y tratando con Alfa Romeo para 1987...

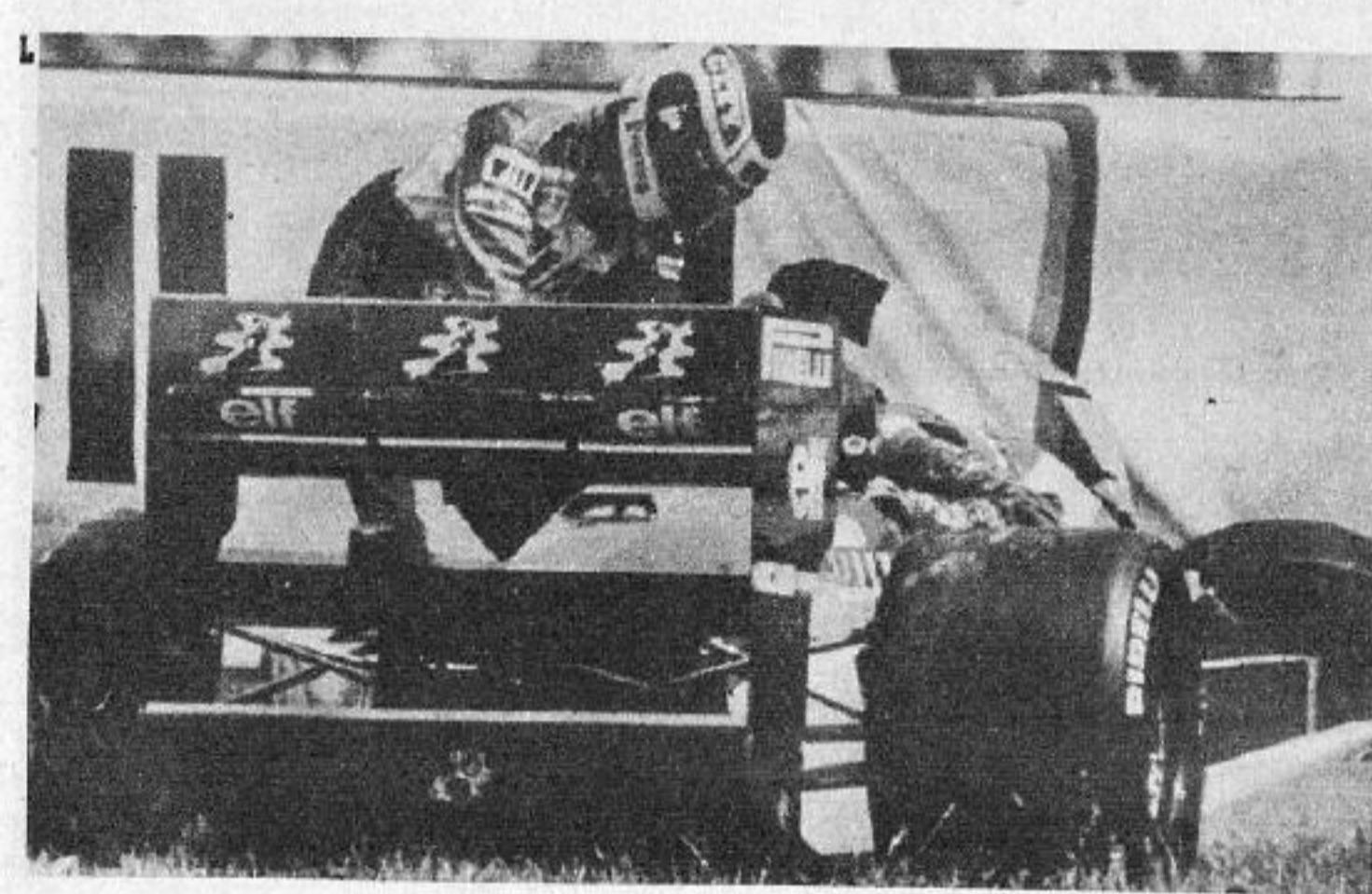
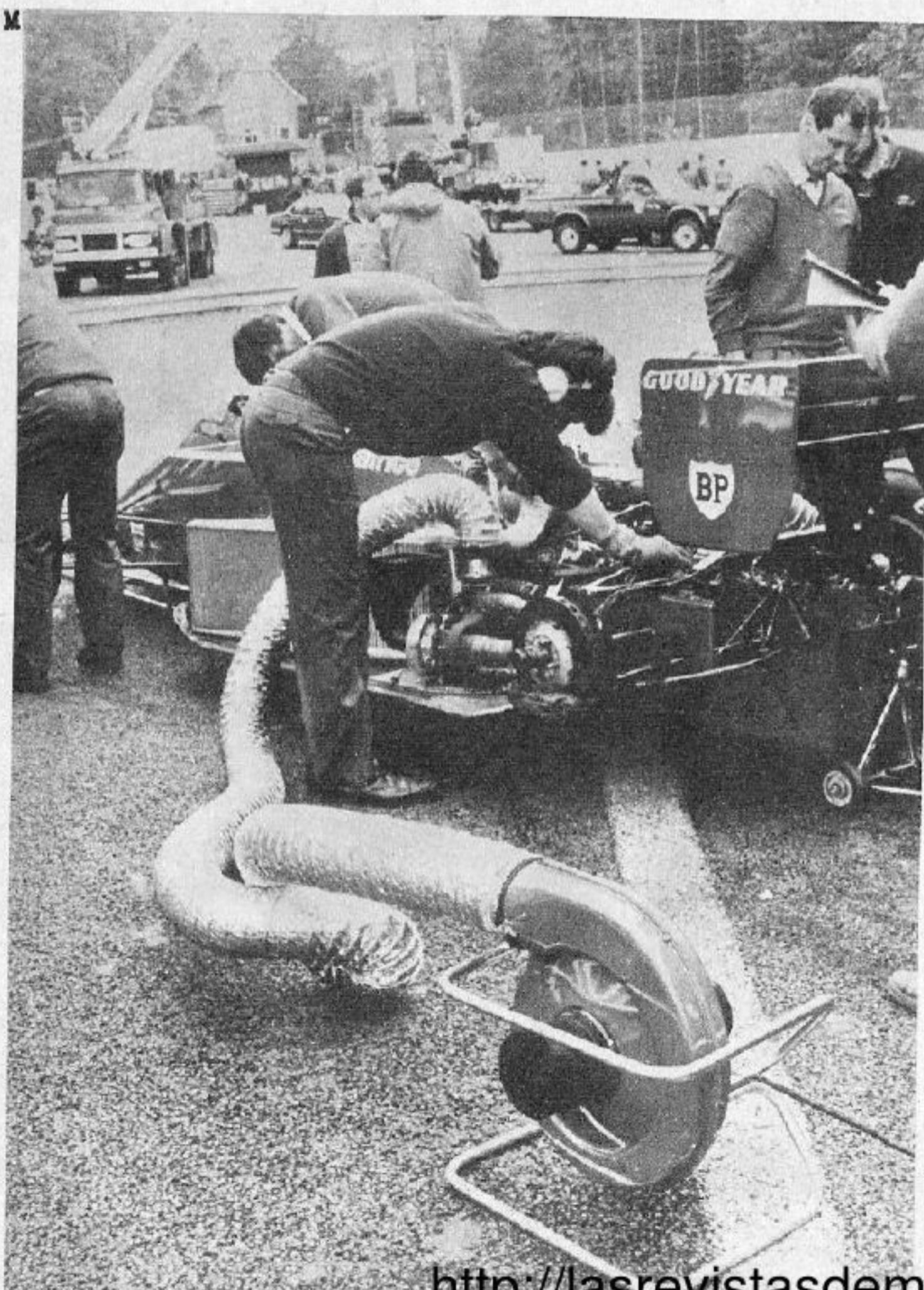
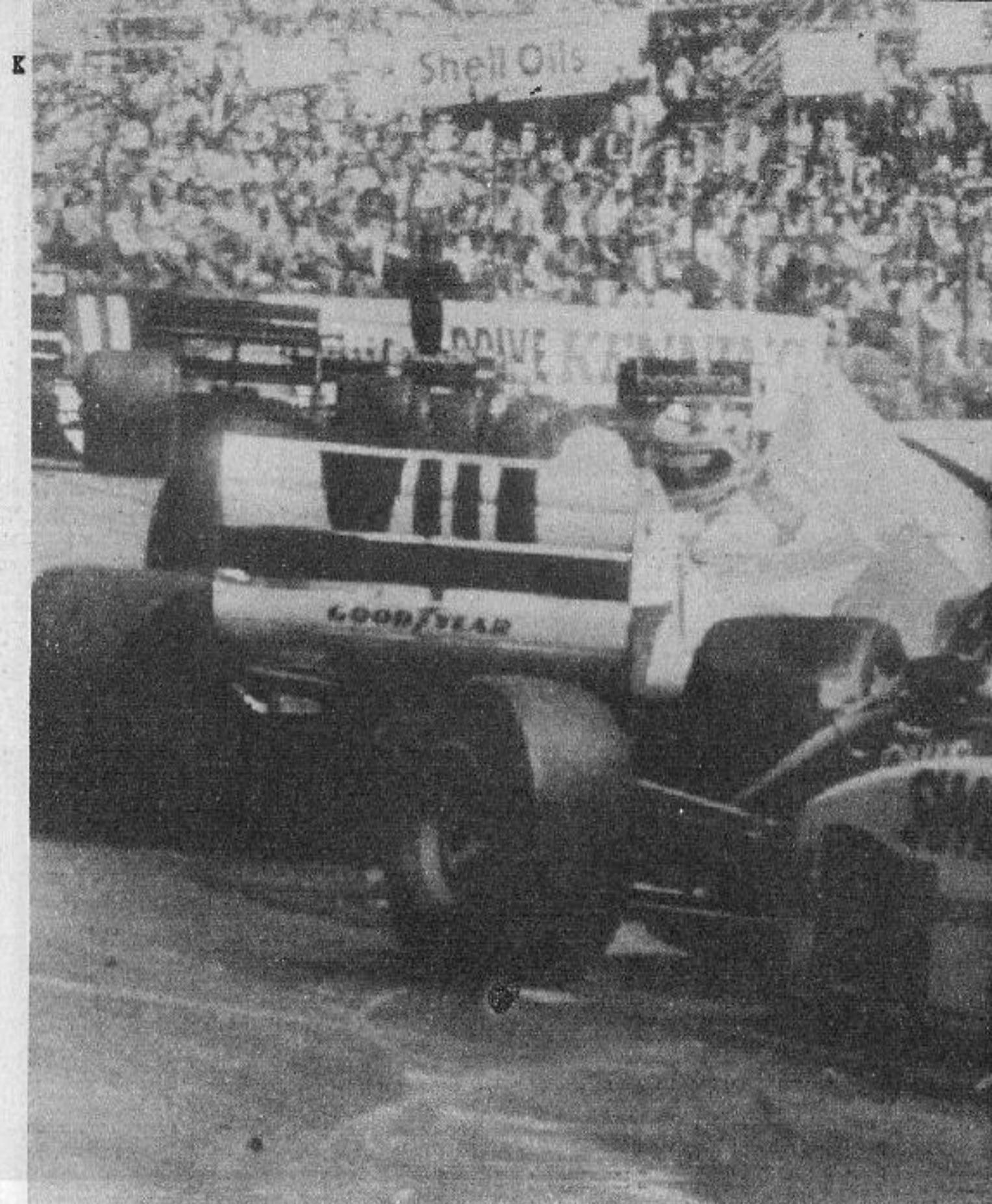
Tyrrell, obtenidos los motores Renault, fue "in crescendo" y terminó bien en ejercicio, pero siempre con limitaciones, ya sea por sus disponibilidades financieras o justamente por las de los motores Renault.

Nada digno de mención en las presencias de Arrows, Zakspeed y Osella, en tanto que Brabham merece un capítulo aparte.

Brabham causó sensación a principios de año, cuando presentó su máquina muy baja, revolucionaria, obligando asimismo a BMW a hacer un motor particular, inclinado, que nunca resultó muy bueno. Las soluciones del Brabham han sido, en la práctica, desastrosas, primeramente por la mala disipación del calor, lo que fue remediado mediante modificaciones radicales, y después por la estructura de base, porque el chasis, demasiado largo, reveló fenómenos de flexión, que lógicamente perjudicaron la tenida en pista. Las tentativas para cambiar las cosas fallaron siempre, mortificando a los pilotos que, obviamente, hacer nada podían. Y por si

eso fuera poco, para hacer más negativa todavía esta temporada de Brabham, se produjo el gravísimo accidente del que fue víctima Elio de Angelis quien, durante las pruebas privadas en Paul Ricard, murió después de despistarse a alta velocidad, tal parece que por el desprendimiento de un elemento aerodinámico: un pedazo del alerón posterior. Un accidente muy doloroso, que golpeó a todo el mundo de la F 1 —que quería mucho a De Angelis, piloto-caballero ejemplar— y que suscitó también muchas polémicas.

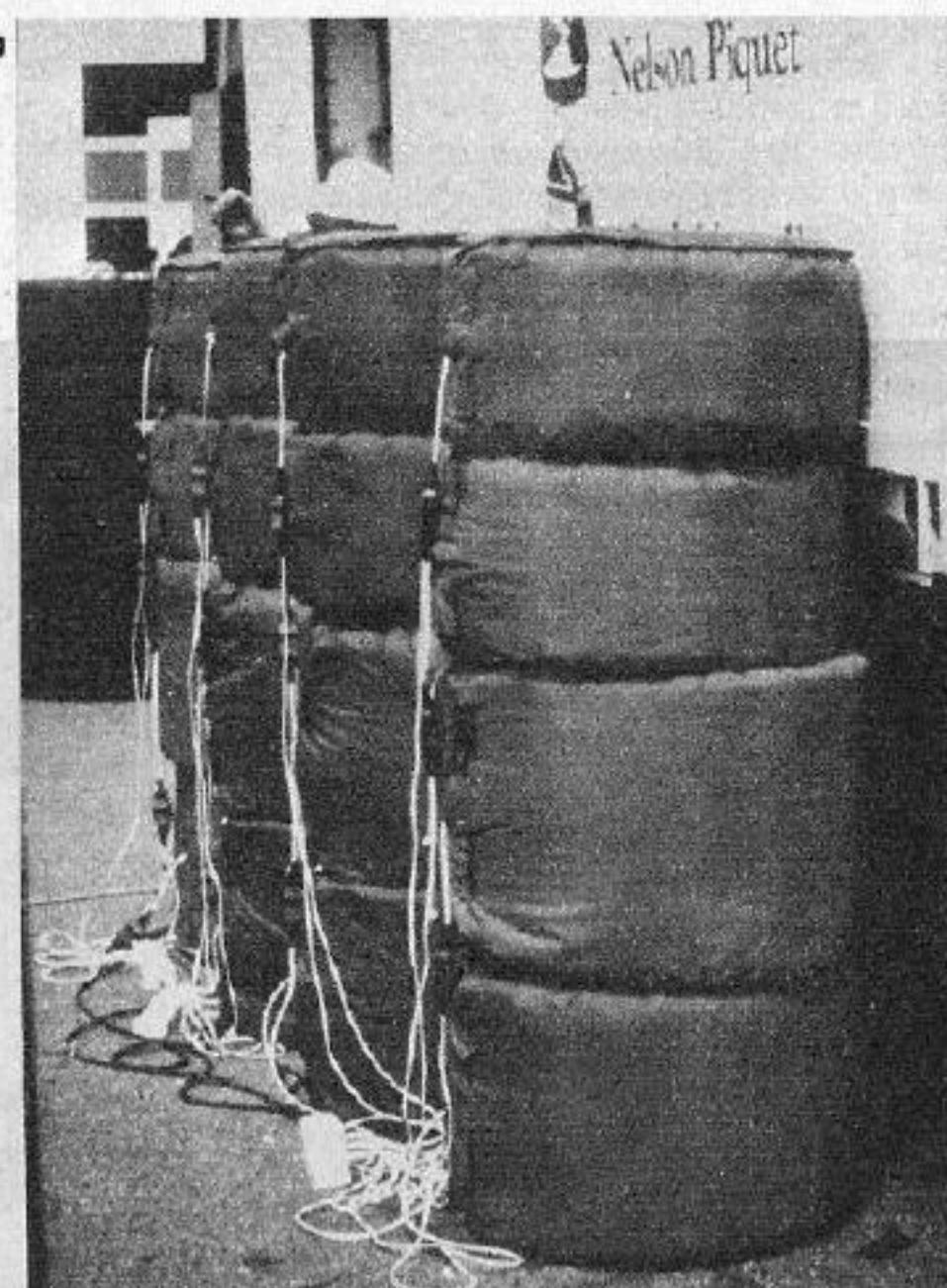
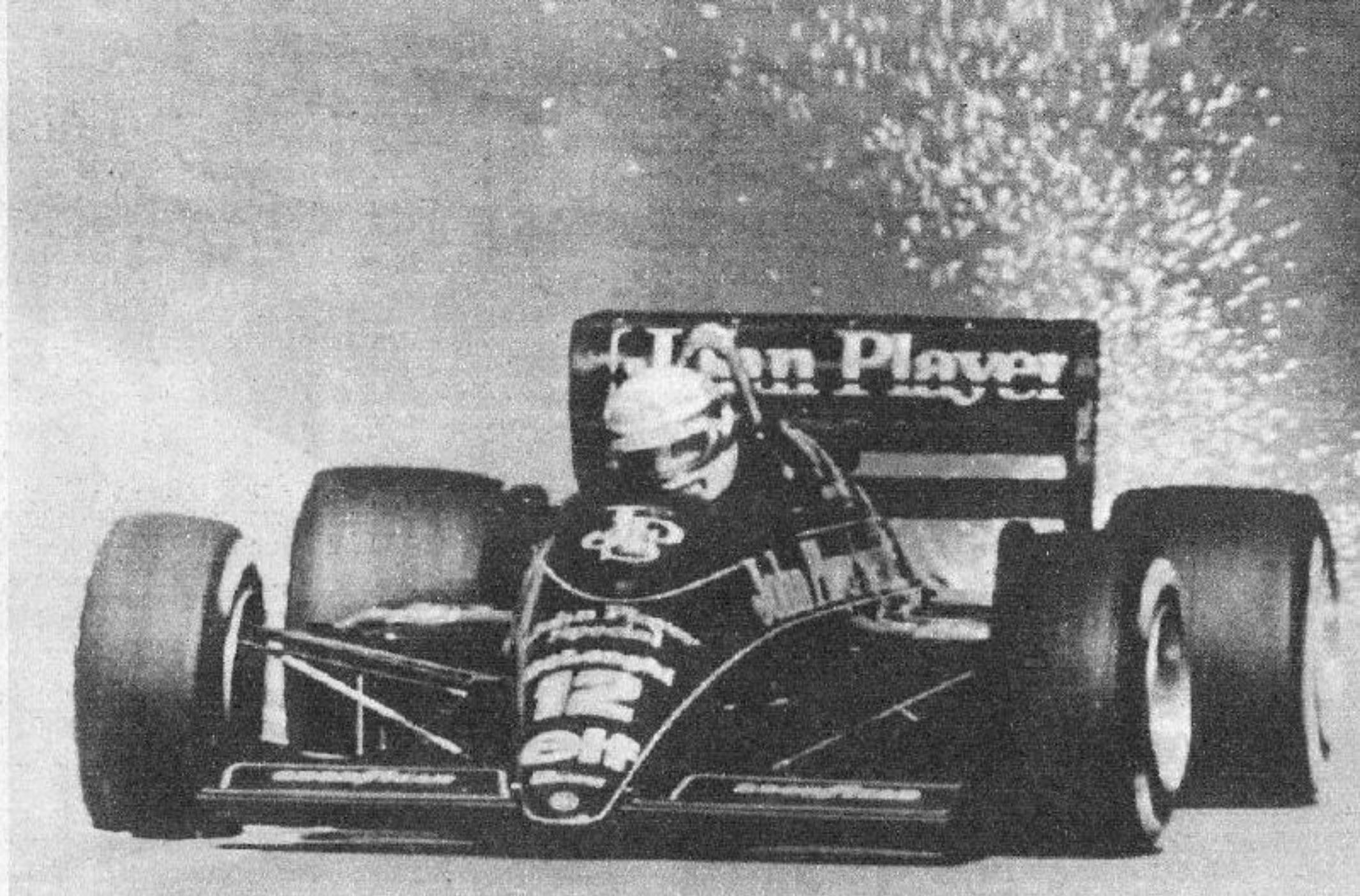
Otro equipo que llamó la atención fue el Force-Ford, que comenzó la temporada con los motores de 4 cilindros Hart para llegar luego finalmente al 6 cilindros Ford-Cosworth, un motor importante porque significaba el retorno directo de la Ford a las carreras de primer nivel. Un motor concebido para durar muchos años, con proyecciones susceptibles de mucha evolución y que en 1986 sólo había debido hacer una temporada de experiencias. No fue así porque los programas de la Ford (como el Rally) fueron perturbados por las decisiones de la FISA de cambiar los reglamentos, cosa que no estaba prevista. La Ford llevó adelante su programa según las previsiones, inicialmente con motores "calmos" que fueron incrementados poco a poco, mientras simultáneamente eran afinados los sofisticados sistemas de gestión electrónica. Al final de la temporada, los motores Ford llegaron a ser relativamente buenos, así como bueno resultó el chasis Force; pero por factores extra-





CAMPEONATO MUNDIAL '86

K) Primera largada en Brands Hatch y el Arrows sin control de Boutsen ya arroja el desparramo ilegítimo a Paddock, tras estrellarse en la banqueta izquierda, cruza la pista y hace "strike". L) Y he aquí el peor resultado: el Ligier de Laffite, tras ser "encuentado" por la Ferrari de Johansson en su espantada del entrevó, estrellado contra el guardarrail derecho, de frente... El Dr. Palmer -otra víctima del hecho, pero mucho menor- llega a asistir al herido. Luego extrae con cuidado del habitáculo. M) Trabajo en boxes de Spa Francorchamps sobre el esperado motor Ford montado en chasis FORCE. En primer plano, el dispositivo de encendido rítmico conectado al sistema de turbocompresión. N) Símbolo de lo más triste del año, el Brabham destrozado y quemado de De Angelis en Paul Ricard. O) Ayrton Senna clasifica para lograr una de sus ocho "poles" del año. El piso "estalla"; las malas lenguas comentan acerca del Lotus... No hubo comprobación de ilegalidad. P) Otra característica del '86: los cobertores eléctricos para llevar las gomas a temperatura ideal de funcionamiento antes de ser usadas. Aquí, los de los Williams para el 1-2 del G.P. italiano. Q) Un abrazo que es símbolo: Bernie Ecclestone y el venerable Soichiro Honda. Entre ambos, el dirigente Yoshiyuki Sakurai. Ocurrió en Adelaide.



**PARA ESTAR
SIEMPRE
EN PUNTA ...**

VARA



VARA KART SRL.
FÁBRICA DE CHASSIS PARA KARTING
DE COMPETICIÓN Y ALQUILER
AV. GRAL PAZ 13929.
BS. AS. TEL. 652-7937. (cp. 1752)

DISTRIBUIDORES
OFICIALES

MODELO CR. 86

PARA MOTOR 100 ó 125 cms³
CON O SIN CAJA

CONSULTE PLAN
3 PAGOS

**PRECIO
TOTAL
A \$480**

- SANTA FE: Federación Regional N° 4 - Arenales 1306, TOTORAS. Tel. 93221
- NEUQUEN: Flores y Estavaz: Conquistadores del Desierto 120. Neuquén. Tel. 25-878
- CHACO: Alejandro Giampietro: Av. 9 de Julio 1762, Resistencia. Tel. 20-312 ó 29-668
- LA PAMPA: Raúl Alberto Sosa • Ayda, Viale s/n, Catriel. Tel.: 91-115
- BUENOS AIRES: Carlos Palomar, S. Martín y Belgrano, Villa Flavia, Luján. Tel. 94-242
- CORDOBA: M. Genovese: Boulevard Alvear 345, VILLA MARIA. Tel. 25-085
- CORDOBA: ABALON: Rivera Indarte 368, Córdoba. Tel. 31-271
- USHUAIA - Tierra del Fuego: Miguel Angel Rosendo - Don Bosco 509 - Tel. 92239 -

ños (financieros) el equipo no pudo continuar y fue cedido por el americano Haas a Bernie Ecclestone. El futuro de los motores Ford, según parece, podría ser asegurado cediéndolo a Benetton, mientras los técnicos de la Force pasarian a Brabham.

La temporada, por efecto de la excesiva escalada de los costos ligados a reglamentos imprevisores, deberá ser recordada también por la decisión de dejar la F.1 por parte de Renault y de Pirelli, dos retiros que han sido muy comentados y que, como quiera que sea, constituyen hechos negativos.

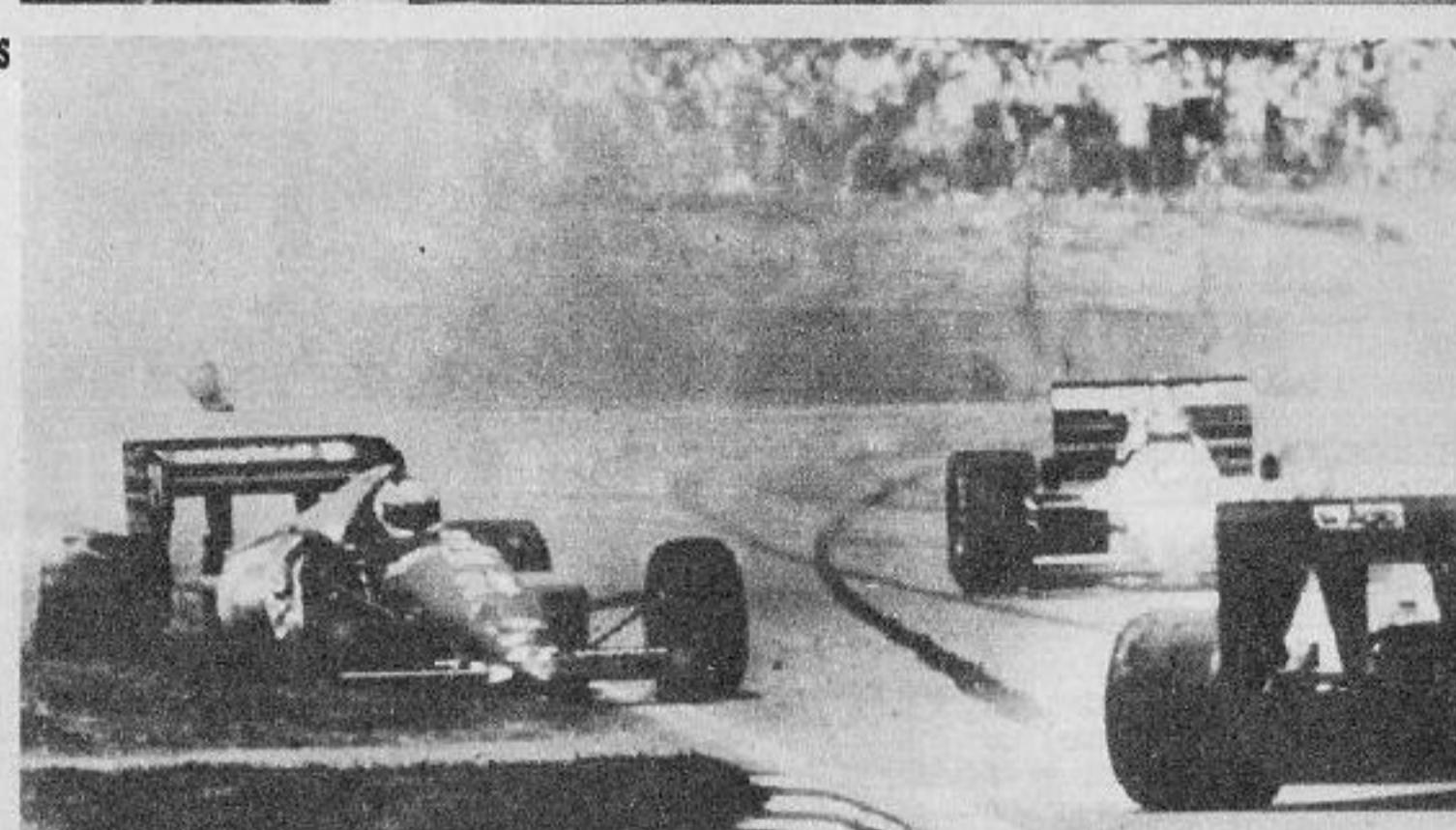
La Renault, que abrió el camino de los motores turbo, aportó también en el curso de 1986 dos excepcionales progresos técnicos, con la distribución en la cual fueron eliminados los resortes metálicos de "reclamo" de las válvulas, sustituidos por un sistema neumático a aire comprimido; y en el encendido, asegurado por una pequeña bobina individual para cada bujía, no más por una bobina única.

Para Pirelli, las razones oficiales son que se agotó el ciclo de investigaciones técnicas que se había prefijado; pero se puede por lo menos presumir que haya jugado mucho la desilusión por la falta de competitividad de Brabham, equipo con el que esperaba llegar al éxito. Se logró la victoria de Berger en México, pero demasiado tarde.

La estación estuvo marcada así mismo por el aumento de los costos determinados por los reglamentos, que no supieron impedir la existencia de clasificación; dos factores de abundante

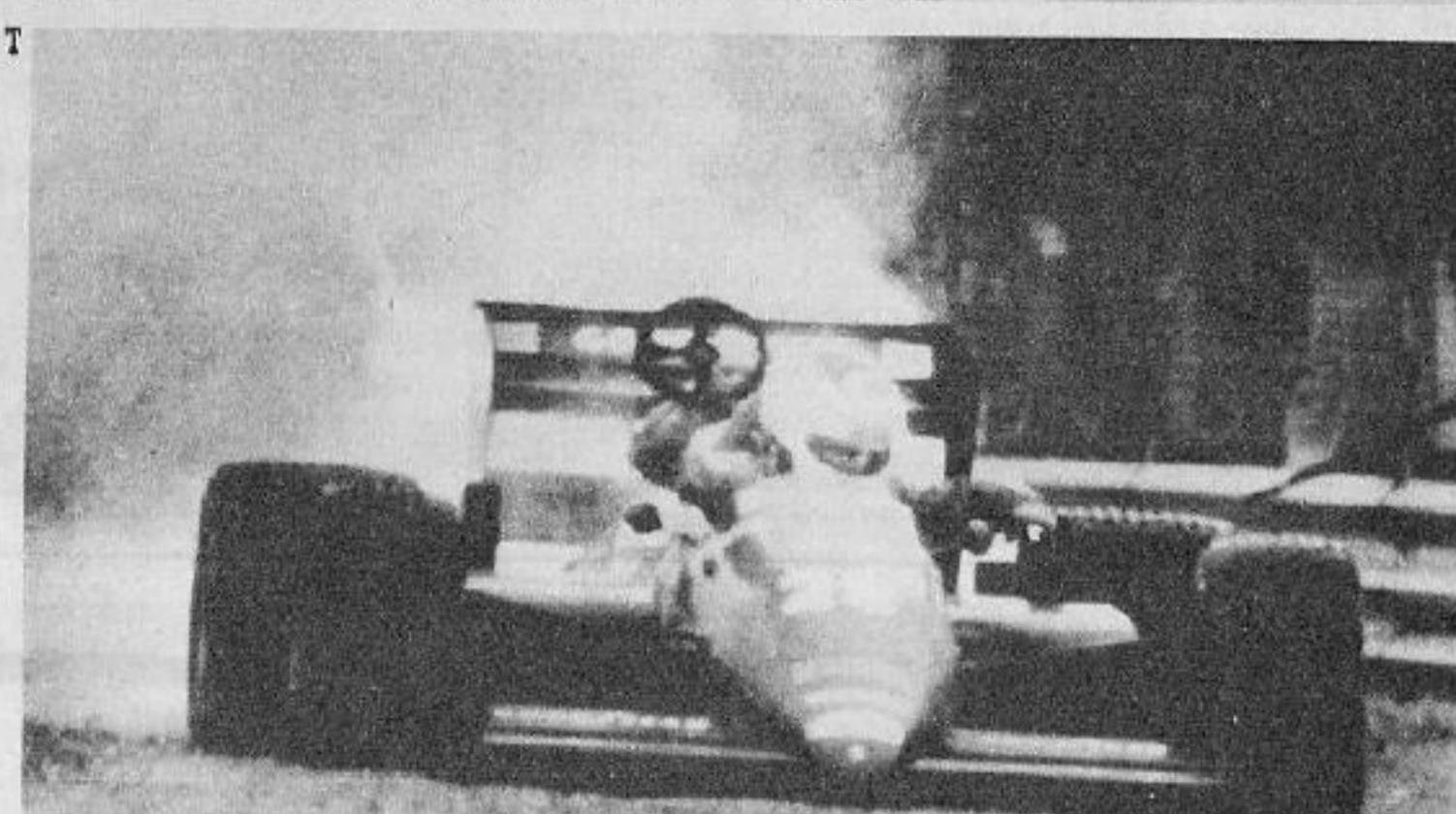
dantes gastos (locos) y también de peligrosidad, a los cuales la FISA no supo poner remedio. Habría bastado la imposición de la válvula limitadora de la presión de alimentación; pero la FISA no tuvo el coraje de oponerse a la resistencia de los constructores. Por eso no encontró nada mejor que excluir a los motores turbo prácticamente desde 1988 y obligando al uso de la válvula limitadora durante 1987. Es así que todo el patrimonio de experiencias y de investigaciones e inversiones hechas con los motores turbo, se lira por la borda, mientras que pudo habérselas mantenido con las limitaciones que han sido impuestas para el año próximo.

Al término de la temporada, cabe señalar cierto movimiento de pilotos. El retiro de Rosberg, que cerró dignamente aunque con poca suerte su carrera deportiva, y la decisión de Ferrari de no renovarle el contrato a Johansson (una decisión que no se comprende), han llevado a Berger a Ferrari y probablemente a Johansson a McLaren, con el pase del belga Boutsen a Benetton. El cierre de la Force determinará probablemente también el retiro de Patrick Tambay de la actividad. El grave accidente ocurrido en Brands Hatch a Jacques Laffite tornará difícil que el decano de los pilotos de F.1 continúe su carrera; no obstante, que él manifieste querer volver. Así, el cuadro de 1986 será modificado notablemente. Pero aún queda tiempo antes de ver el cuadro exacto; sobre todo, porque el Campeonato de 1987 se iniciará tarde: el 12 de abril, en Rio de Janeiro. Y entonces sí, todo volverá a empezar.



CAMPEONATO MUNDIAL '86

LAS DESVENTURAS DE FERRARI Otro factor común de la temporada: R) Cambio de ideas entre Alboreto y Johansson en boxes. La desorientación técnica se hizo costumbre. 5) El colmo: en Canadá, choque entre ambos (izq y der.) por "culpa" de Duminy. Streiff mira. 7) Volante en mano, el sueco huye del motor en llamas. 9) Otra vez Stefan, pero esta vez "contra" Fabi y a causa de Alliot. En primer plano: Piquet seguido de Patrese y Amour. Largada de Alemania.



Revista CORSA N° 1064. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. 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 N° 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas,

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vacarro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 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: Dispia S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERÚ: 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. Noviembre de 1986. 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 Sucursal 11274-60	Franquicio Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión N° 7.970

COMPETICION



**ruedas ®
argentinas**



T.C.2000 ★ F. RENAULT ARGENTINA ★ F.2 LIMITADA
NACIONAL ★ TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ★ F.2 CODASUR
C.A.P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES

PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS

LÍNEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP · NACIONALES E IMPORTADAS
FÁBRICA Y VENTA:

JOSE INGENIEROS 4351 (1805) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2847

EMBRAGUES 3G A DIAFRAGMA CITROEN * RENAULT COMPETICION

FABRICA Y DISTRIBUYE: MAZA 1570. MORON. TEL. 650-1678

FABRICA DE PLASTICO REFORZADO • CARROCERIAS EN FIBRA
DE VIDRIO PARA JEEP • FABRICACION Y REPARACION DE
TROMPAS Y BUTACAS PARA TC, TC 2000, CAP y otros
• DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS
MARCAS (SPOILER)

HARPLAST

• TRABAJOS ESPECIALES •
FABRICACION Y VENTA DE KAYAK * BOTES * CANOAS
VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

CESAR GOÑI COMPETICION

PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS
KARTING Y FORMULA 5

PINERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS

★ TORINO ★ FALCON ★ JEEP ★ MEHARI ★
★ COMPETICION ★ RODANTES ★
★ ARENEROS ★ PEUGEOT 505 ★
★ FIAT 600 c/Cabezal ★

COLORES A ELECCION TODOS RECLINABLES

★★★★★ J.B.JUSTO 3360 - CAP. ★★★★
• F.D. OLIVEIRA 4683 (1678) CASEROS



654-5408

FIAT 600 · 125 · 128 · 147 · 131 · 132

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION
NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALQUATTI - PIATTORE)

- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bielas especiales
- Conjuntos de Piston aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escapes especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Platillos de válvulas (Oural)
- Palières Rotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCDE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo compresores.

TARJETAS DE CREDITO
PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado
de equipos especiales

OSVALDO MAEIRIA

COMPETICION

ITALIA 355

TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

SAJO
381

PRIMERA CASA
DEL PAÍS DEDICADA
EXCLUSIVAMENTE
A FAROS Y PLASTICOS

REGLAMENTARIOS PARA EL AUTOMOTOR

Frentes y acrílicos para
Omnibus de Larga Distancia

Todas las marcas y modelos
Nacionales e Importados

• Reparación

Ford Mustang ★ Daihatsu
Mitsubishi ★ Subaru etc.

CONCEPCION ARENAL 4830
(Av. Warnes 1500)
(1627) CAP. FED. Tel: 855-1588

PINTURAS HOLANDESA
CAÑOS de ESCAPE: Blanca
y roja Spray grande. Remanente de Stock. OFERTA ★ 18-
ANEXO NORTE: Pasaje Obelisco Norte. L. 20. Bajo el Obelisco

DICKY fabricante de los famosos **BURRO - BUGGY**

Presenta ahora el

KIT

MAMBO

EL
VEHICULO INFOMAR
PARA ARMAR SEGUN
SU IMAGINACION



• Carrocería monocasco: de una sola pieza con color incorporado.

• Aceptable a mecánicas: CITROENES - R-6 o cualquier otra de 4 cilindros, motor delantero.

• Convertible - Targa - Capota - Techo duro - Con o sin puertas.

• Rueda de auxilio oculta bajo carrocería.

• Gran variedad de accesorios adicionales.

DICKY

S.A.C.I.F.I.C.A.

AV. A. JONTE 6125/39 - CAPITAL

Tel: 641/6073

DATSON-NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LÍNEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

B.M.E. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

R.I.D.A.C.
REPUESTOS

CITROEN

STOCK COMPLETO PARA
CASAS DE REPUESTOS

ENVIOS AL INTERIOR

Av. LA PLATA 1917
(1250) Cap. 923-1247/9570

CAPASSO

SERVICIO ESPECIALIZADO

TORINO-RENAULT

TRABAJOS CON GARANTIA

Electricidad

• AFINADOS ESPECIALES •

FRENOS • CAJAS

• DIFERENCIALES • EMBRAGUES •

• TREN DELANTERO •

Somos especialistas en la marca

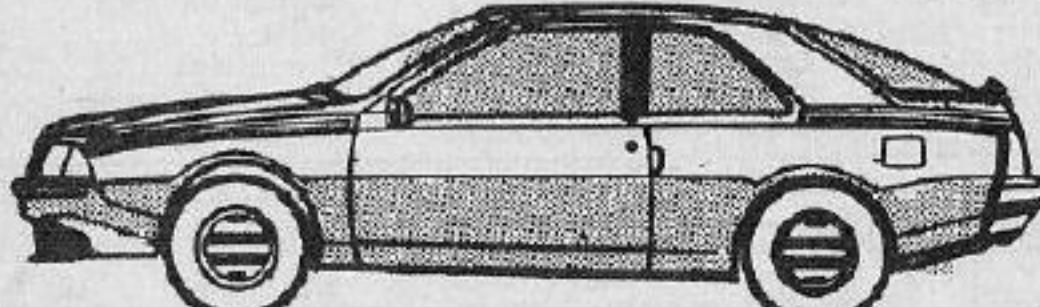
AJUSTE DE MOTORES

BRASIL 1661. CAPITAL

PEDIR TURNO AL TEL. 23-5871

Tarjetas de crédito

★★★★★
CRISTEM
SU MARCA EN PARABRISAS



Servicio Oficial **RENAULT**

COLOCACION KIT de ORESTE BERTA

TOP ★
SERVICE

GARCIA DEL RIO 3736. CAP. TEL. 541-6823

★★★★★
IMPORTADOS ★ VOLVO ★ M. BENZ ★ B.M.W. ★ PORSCHE ★

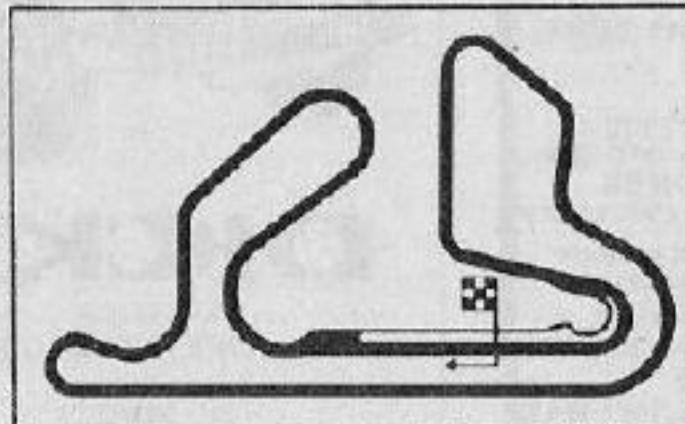
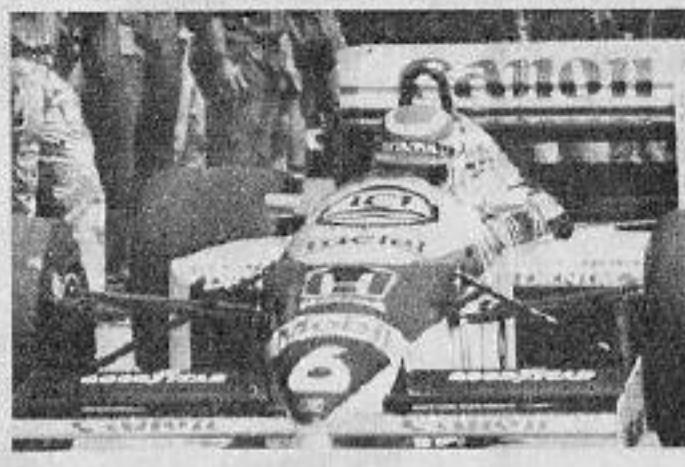


Para avisos: H.B. Producciones. Avda. Corrientes 3782, 40 B. Tel. 86-7734

GRAN PREMIO DE BRASIL

GRILLA DE PARTIDA

Ayrton Senna Lotus-Renault 1m26s501	Ricardo Patrese Brabham-BMW 1m26s561
Nelson Piquet Williams-Honda 1m26s266	Nigel Mansell Williams-Honda 1m26s749
René Arnoux Ligier-Renault 1m27s130	Jacques Laffite Ligier-Renault 1m27s190
Michele Alboreto Ferrari 1m27s485	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m27s705
Stefan Johansson Ferrari 1m27s711	Alain Prost McLaren-TAG 1m28s099
Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m29s503	Teo Fabi Benetton-BMW 1m29s748
Patrick Tambay Force-Hart 1m30s594	Elio De Angelis Brabham-BMW 1m31s074
Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m31s244	Gerhard Berger Benetton-BMW 1m31s333
Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m32s009	Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m32s388
Alan Jones Force-Hart 1m32s236	Marc Surer Arrows-BMW 1m33s761
Jonathan Palmer Zakspeed 1m33s784	Andrea De Cesaris Minardi-M Moderni 1m34s646
Piercarlo Ghinzani Osella-A Romeo 1m35s988	Christian Danner Osella-A Romeo 1m36s558
Alessandro Nannini Minardi-M Moderni 1m37s466	



Novedades:

-Primer Gran Premio y victoria para Piquet en Williams/Honda.
-Primer Gran Premio de Arnoux en Ligier, de Berger en Benetton (ex Toleman), de De Angelis en Brabham, de Dumfries en Lotus, de Danner en Osella, de Tambay en Lola, de Nannini y De Cesaris en Minardi y de Rosberg en McLaren.
-Primer Gran Premio del motor BMW sobre chasis Benetton.
-Primeros puntos para Brundle (los de 1985 fueron anulados por el Tribunal de Apelaciones de la FIA)

Autódromo de Jacarepaguá (Brasil). Circuito de 5.031 metros. 61 vueltas. Recorrido total: 306.891 Km. 23/3/86.

CLASIFICACION

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vias.
1°	5	Nelson Piquet	Williams FW011-Honda	1h39m32s583/1000	61
2°	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	1h40m07s410/1000	61
3°	25	Jacques Laffite	Ligier JS 27-Renault	1h40m32s342/1000	61
4°	23	René Arnoux	Ligier JS 27-Renault	1h41m01s012/1000	61
5°	3	Martin Brundle	Tyrrell 014-Renault	60	
6°	20	Gerhard Berger	Benetton B186-BMW	59	
7°	4	Philippe Streiff	Tyrrell 014-Renault	58	
8°	8	Elio De Angelis	Brabham BT 55-BMW	58	
9°	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	58	
10°	19	Teo Fabi	Benetton B186-BMW	56	

Promedio del ganador: 184.980 Km/h.

Record de vuelta: Piquet, 1m33s546/1000 a 193.611 Km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

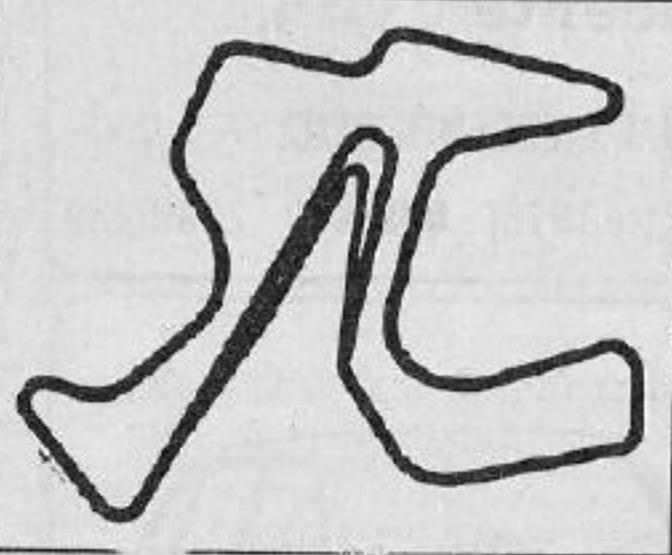
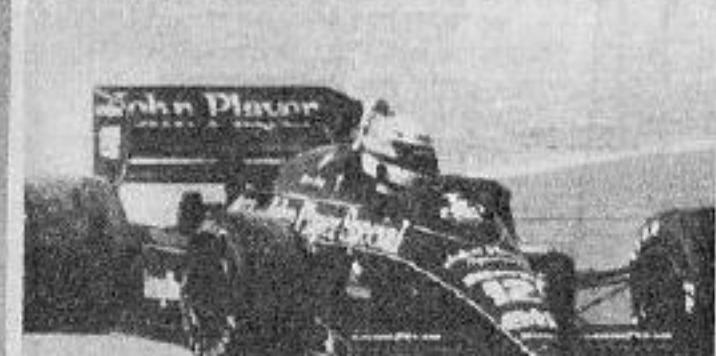
Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
2	5	Nigel Mansell	Williams FW011-Honda	Fuera de pista.
5	15	Alan Jones	Force THL-Hart	Motor.
6	2	Keijo Rosberg	McLaren-TAG	Pistón.
16	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1G/85 A Romeo	Motor.
16	23	Andrea De Cesaris	Minardi M-185 M Moderni	Caja de cambios.
18	24	Alessandro Nannini	Minardi M-185 M Moderni	Lubricación.
19	17	Marc Surer	Arrows A8-BMW	Resorte de válvula.
20	14	Johnnathan Palmer	Zakspeed 861	Motor.
21	7	Ricardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Manguera de agua.
24	16	Patrick Tambay	Force THL 1-Hart	Electricidad.
26	28	Stefan Johansson	Ferrari F-86	Frenos-Fra. Pista.
29	22	Christian Danner	Osella A Romeo	Motor.
30	1	Alain Prost	McLaren MP2C-TAG	Pistón.
35	27	Michele Alboreto	Ferrari F 1/86	Bomba nafta.
37	18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW	Escape.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	PIQ	SENN	ALB	ARN	PROST	JOHAN	PAT	LAF	DE CES	IAM
20	PROST	SENN	PIQ	ARN	LAF	TAM	DUM	JOHAN	PAT	BER
30	PIQ	SENN	PROST	ARN	LAF	BRUN	DUM	BOUT	ALB	BER
40	PIQ	SENN	ARN	LAF	BER	BRUN	STR	DUM	DE AN	FABI
50	PIQ	SENN	ARN	LAF	BRUN	BER	STR	DE AN	DUM	FABI

GRAN PREMIO DE ESPAÑA

Autódromo de Jerez (España). Circuito de 4.218 metros. 72 vueltas. Recorrido total: 303.696 Km/h. 13/4/86.



GRILLA DE PARTIDA

Nelson Piquet Williams-Honda 1m22s431	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m21s005
Alain Prost McLaren-TAG 1m23s866	Nigel Mansell Williams-Honda 1m22s576
René Arnoux Ligier-Renault 1m24s274	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m23s904
Jacques Laffite Ligier-Renault 1m24s817	Gerhard Berger Benetton-BMW 1m24s501
Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m26s107	Teo Fabi Benetton-BMW 1m26s052
Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m26s831	Stefan Johansson Ferrari 1m26s466
Michele Alboreto Ferrari 1m26s294	Ricardo Patrese Brabham-BMW 1m26s231
Jonathan Palmer Zakspeed 1m25s718	Elio De Angelis Brabham-BMW 1m26s550
Patrick Tambay Force-Hart 1m26s992	Alan Jones Force-Hart 1m26s946
Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m26s112	Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m27s637
Marc Surer Arrows-BMW 1m26s443	Piercarlo Ghinzani Osella-A Romeo 1m26s423
Alessandro Nannini Minardi-M Moderni 1m30s062	Christian Danner Osella-A Romeo 1m29s046
	Andrea De Cesaris Minardi-M Moderni 1m29s195

Novedades:

-Primer GP en el circuito de Jerez de la Frontera.
-Primera victoria del año para Ayrton Senna.
-Primeros puntos '86 para Rosberg en McLaren.
-Primera aparición del Tyrrell 015 para Brundle.

CLASIFICACION

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vias.
1°	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	1h48m47s735/1000	72
2°	5	Nigel Mansell	Williams FW011-Honda	1h48m47s749/1000	72
3°	1	Alain Prost	McLaren MP4-TAG	1h49m10s287/1000	72
4°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4-TAG	71	
5°	19	Teo Fabi	Benetton B186-BMW	71	
6°	20	Gerhard Berger	Benetton B186-BMW	71	
7°	18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW	66	
8°	16	Patrick Tambay	Force THL Hart	66	

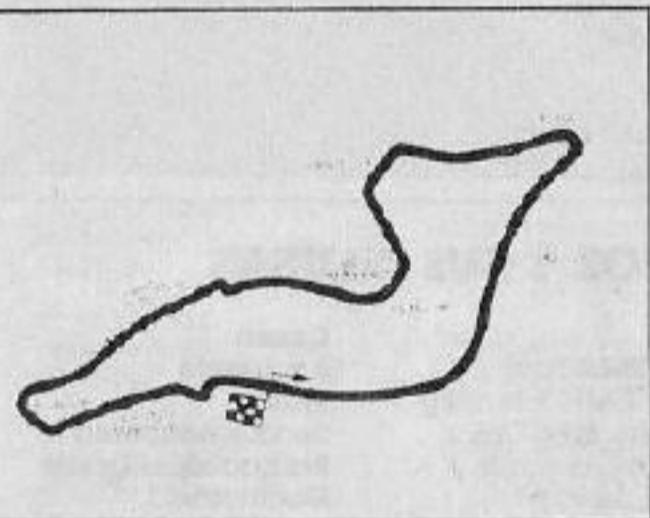
Promedio del ganador: 167.486 Km/h.

Record de vuelta: Mansell, 1m27s176 a 174.185 Km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

1	24	Alessandro Nannini	Minardi M-185-M Moderni	Diferencial.
8	7	Piercarlo Ghinzani	Brabham BT55-BMW	Caja de velocidades.
10	21	Oscella FA1G/85 A Romeo	Osella FA1G/85 A Romeo	Motor.
11	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86	Frenos-Fuera de pista.
14	22	Christian Danner	Piercarlo FA1G/85 A Romeo	Motor.
22	4	Philippe Streiff	Tyrrell 014-Renault	Perdida de aceite.
22	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	Frenos.
29	8	Elio De Angelis	Ligier JS27-Renault	Motor.
39	17	Marc Surer	Brabham BT55-BMW	Caja de velocidades.
39	6	Nelson Piquet	Williams FW011-Honda	Perdida de aceite.
40	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault	Transmisión.
41	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	Perdida de aceite.
52	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	Caja de velocidades.

GRAN PREMIO DE SAN MARINO



Novedades:

- Nuevos chasis en Ferrari y en Williams.
- Primer Gran Premio de Rothengatter en Zakspeed.
- Debut del motor Ford V6 turbo.
- Primera victoria '86 de Prost.
- primeros puntos '86 de Ferrari, de Johansson, de Brabham y de Patrese.
- Tyrrell dispone del motor Renault V6DP.
- Tercera pole position en 3 Grandes Premios para Senna.

GRILLA DE PARTIDA

Ayrton Senna Lotus-Buick 1m25s050 Prom: 213.323 Km/h	Nelson Piquet Williams-Honda 1m25s559
Nigel Mansell Williams-Honda 1m25s159	Alain Prost McLaren-TAG 1m25s263
Michele Alboreto Ferrari 1m25s263	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m25s385
Stefan Johansson Ferrari 1m27s009	Rene Arnoux Ligier-Renault 1m27s403
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m27s444	Teo Fabi Benetton-BMW 1m27s538
Patrick Tambay Force-Ford 1m27s660	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m28s022
Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m28s329	Jacques Laffite Ligier-Renault 1m28s489
Marc Surer Arrows-BMW 1m28s487	Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m28s828
Johnny Dumaine Lotus-Renault 1m29s244	Alessandro Nannini Minardi-M. Moderni 1m29s244
Elio De Angelis Brabham-BMW 1m29s713	Johnathan Palmer Zakspeed 1m30s123
Alan Jones Force-Ford 1m30s087	Philippe Streiff Tyrrell-Ligier 1m30s123
Andrea De Cesari Minardi-M. Moderni 1m30s131	Hubert Rothengatter Zakspeed 1m31s953
Christian Danner Osella-M. Moderni 1m33s306	Piercarlo Ghinzani Osella-M. Moderni 1m34s461

Autódromo "Dino Ferrari" (Imola), Italia. Circuito de 5.040 metros. 60 vueltas. Recorrido total 302.400 km. 27/4/86.

CLASIFICACION

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	Alain Prost	McLaren MP4-TAG	1h32m26s408/1000	60
2°	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	1h32m30s053/1000	60
3°	12	Gerhard Berger	Benetton 186-BMW	59	
4°	28	Stefan Johansson	Ferrari F.1/86	59	
5°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4-TAG	58	
6°	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	58	
7°	18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW	58	
8°	3	Mark Brundle	Tyrrell 015 Renault	58	
9°	17	Marc Surer	Arrows A8-BMW	57	
10°	27	Michele Alboreto	Ferrari F.1/86	56	

Promedio del ganador: 196,208 km/h.

Récord de vuelta: Piquet en la 60°, 1m28s667/1000 a 204,630 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Via	Nro.	Piloto	Marca	Causa
1	24	Alessandro Nannini	Minardi M. 186-M. Moderni	Colisión con Laffite
7	30	Huib Rothengatter	Zakspeed F1-841	Motor
8	11	Johnny Dumaine	Lotus 98-Renault	Cojinete rueda tras. der.
8	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	Encendido
11	12	Ayrton Senna	Lotus 98-Renault	Cojinete rueda tras. der.
14	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault	Motor
19	8	Elio De Angelis	Brabham BT55-BMW	Motor
20	23	Andrea De Cesari	Minardi M. 186-M. Moderni	Motor
28	15	Alan Jones	Force H. TL2-Ford	Recalentamiento
31	22	Christian Danner	Osella FAIG-A. Romeo	Motor
38	14	Johnathan Palmer	Zakspeed F1-841	Motor
39	19	Teo Fabi	Benetton B. 186-BMW	Presión turbo
41	4	Philippe Streiff	Tyrrell 014-Renault	Motor
46	25	Rene Arnoux	Ligier JS27-Renault	Pérdida de rueda delant.
52	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FAIG-A. Romeo	Sin combustible

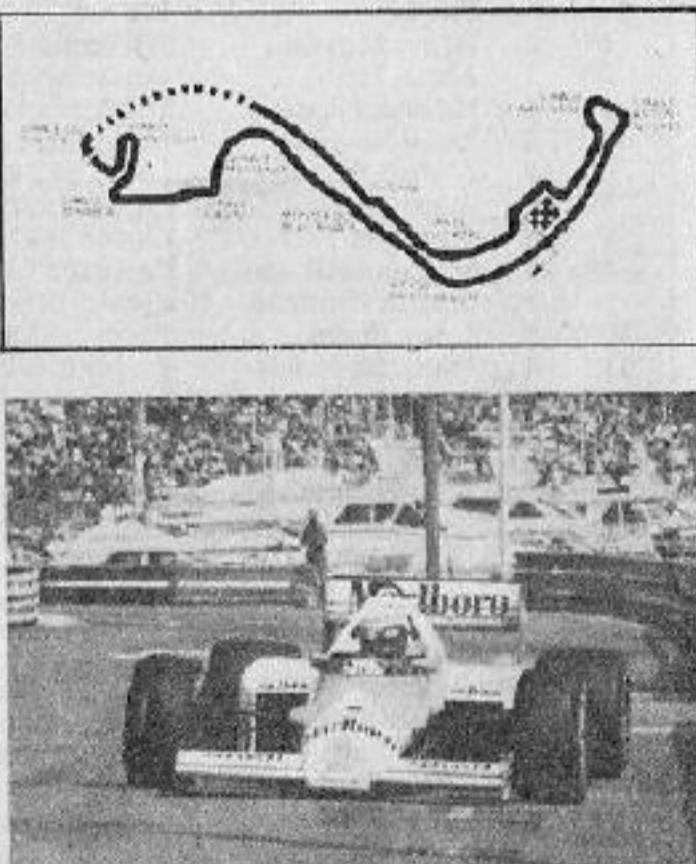
LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Via	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	PIQ	ROSS	PROST	SENN	ALBO	ARN	FABI	BERG	LAFF	JOHAN
20	PIQ	ROSS	PROST	ALBO	BEDC	FABI	JOHAN	ARN	PATR	BOUT
30	ROSS	PROST	PIQ	ALBO	BERG	ARN	PATR	FABI	JOHAN	BOUT
40	PROST	ROSS	PIQ	ALBO	ARN	PATR	JOHAN	FABI	BERG	BOUT
50	PROST	ROSS	PIQ	ALBO	PATR	PATR	JOHAN	BERG	BOUT	SURER

GRAN PREMIO DE MONACO

Circuito de Montecarlo de 3.328 metros. 78 vueltas. Recorrido total: 259.584 km. 11/5/86.

GRILLA DE PARTIDA



Nigel Mansell
Williams-Honda
1m28s047

Michele Alboreto
Ferrari
1m28s094

Riccardo Patrese
Brabham-BMW
1m28s102

Patrick Tambay
Force-Ford
1m28s380

Martin Brundle
Tyrrell-Renault
1m28s360

René Arnoux
Ligier-Renault
1m28s538

Thierry Boutsen
Arrows-BMW
1m28s832

Teo Fabi
Benetton-BMW
1m28s926

Alan Jones
Force-Ford
1m28s455

Elio de Angelis
Brabham-BMW
1m28s191

Ayrton Senna Lotus-Buick 1m28s050 Prom: 144.998 Km/h	Nelson Piquet Williams-Honda 1m28s559
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m28s960	Jacques Laffite Ligier-Renault 1m24s402
Jaques Laffite Ligier-Renault 1m24s402	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m24s701
Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m25s720	Nelson Piquet Williams-Honda 1m25s287
Stefan Johansson Ferrari 1m26s907	Teo Fabi Benetton-BMW 1m26s907
More Surer Arrows-BMW 1m26s300	Johnathan Palmer Zakspeed 1m26s644

CLASIFICACION

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	Alain Prost	McLaren MP4-TAG	1h55m41s060/1000	78
2°	3	Keijo Rosberg	McLaren MP4-TAG Porsche	1h55m022/1000	78
3°	12	Ayrton Senna	Lotus 98-T-Renault	53s646/1000	78
4°	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	1m11s402/1000	78
5°	25	René Arnoux	Ligier JS27-Renault	77	
6°	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault	77	
7°	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	77	
8°	18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW	78	
9°	17	Marc Surer	Arrows A8-BMW	75	
10°	28	Stefan Johansson	Ferrari F.186	75	
11°	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault	74	
12°	14	Johnathan Palmer	Zakspeed F1-841	74	

Promedio del ganador: 134.634 km/h.

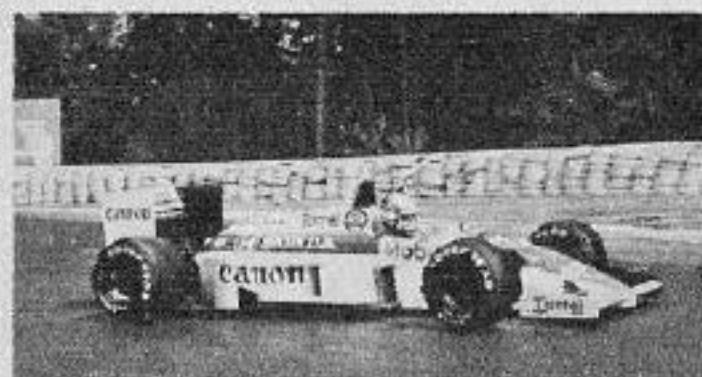
Récord de vuelta: Prost en 1m26s007/1000 a 138.335 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Via	Nro.	Piloto	Marca	Causa
3	15	Alan Jones	Force THL2-Ford	Colisión contra el guard rail
13	19	Teo Fabi	Benetton B186-BMW	Bomba de combustible
31	8	Elio De Angelis	Brabham BT55-BMW	Motor
38	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Bomba de combustible
38	27	Michele Alboreto	Ferrari F.186	Turbo
42	20	Gerhard Berger	Benetton-B186-BMW	Tuerca central de rueda
68	16	Patrick Tambay	Force THL2-Ford	Colisión con Brundle
68	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	Colisión con Tambay

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

GRAN PREMIO DE BELGICA



GRILLA DE PARTIDA

Nelson Piquet
Brabham BMW
1m54s331/1000
Prom. 218,523 km/h

Gerhard Berger
Benetton BMW
1m54s448

Alain Prost
McLaren TAG
1m54s501

Ayrton Senna
Lotus Renault
1m54s576

Nigel Mansell
Williams Honda
1m54s582

Teo Fabi
Benetton BMW
1m54s582

Rene Arnoux
Ligier Renault
1m55s575

Kaijo Rosberg
McLaren TAG
1m56s662

Michele Alboreto
Ferrari
1m56s242

Patrick Tambay
Force Ford
1m56s309

Stefan Johansson
Ferrari
1m56s495

Martin Brundle
Tyrrell Renault
1m56s537

Johnny Dumfries
Lotus Renault
1m57s452

Thierry Boutsen
Arrows BMW
1m57s612

Renzo Patrese
Brabham BMW
1m59s612

Alan Jones
Force Ford
1m57s816

Jacques Laffite
Ligier Renault
1m58s238

Philippe Streiff
Tyrrell Renault
1m58s403

Andrea De Cesaris
Minardi M. Moderni
1m58s960

Johnathan Palmer
Zakspeed
2m00s146

Marc Surer
Arrows BMW
2m01s320

Alessandro Nannini
Minardi M. Moderni
2m01s354

Hubert Rethengatter
Zakspeed
2m03s442

Piercarlo Ghinzani
Osella A. Romeo
2m05s920

Christian Danner
Osella A. Romeo
2m06s219

Circuito de Spa-Francorchamps de 6.940 metros.
43 vueltas. Recorrido total: 298.420 Km. 25/5/85.

CLASIFICACION

Pos. Nro. Piloto

- 5 Nigel Mansell
- 12 Ayrton Senna
- 28 Stefan Johansson
- 27 Michele Alboreto
- 26 Jacques Laffite
- 1 Alain Prost
- 19 Teo Fabi
- 7 Ricardo Patrese
- 17 Marc Surer
- 20 Gerhard Berger
- 15 Alan Jones
- 4 Philippe Streiff
- 14 Johnathan Palmer

Marca

- Williams FW11-Honda
Lotus 98-Renault
Ferrari F.1/86
Ferrari F.1/86
Ligier JS27-Renault
McLaren MP4-TAG
Benetton B186-BMW
Brabham BT55-BMW
Arrows A8-BMW
Benetton B186-BMW
Force THL2-Ford
Tyrrell 015-Renault
Zakspeed 861

Tiempo

1h27m57s925/1000
a 19s227/1000
a 26s592/1000
a 29s634/1000
a 1m10s690/1000
a 2m17s772/1000

Vtas.

43
43
43
43
43
42
42
41
41
40
40
36

Promedio del ganador: 203,548 km/h.

Récord de vuelta: Prost, en 1m59s282/1000, a 209,453 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Pos. Nro. Piloto

- 16 Patrick Tambay
- 21 Piercarlo Ghinzani
- 2 Keijo Rosberg
- 11 Johnny Dumfries
- 18 Thierry Boutsen
- 6 Nelson Piquet
- 25 René Arnoux
- 24 Alessandro Nannini
- 29 Hubert Rethengatter
- 3 Martin Brundle
- 23 Andrea De Cesaris

Marca

- Force THL2-Ford
Osella FA1H A. Romeo
McLaren MP4-TAG
Lotus 98T-Renault
Arrows A8-BMW
Williams FW11-Honda
Ligier JS27-Renault
Minardi M-185-M. Moderni
Zakspeed 861
Tyrrell 015-Renault
Minardi M-185-M. Moderni

Causa

Accidente
Motor
Recalentamiento
Radiador de aceite
Electricidad
Motor
Motor
Caja de velocidades
Batería
Caja de velocidades
Alimentación

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vtas.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	PIQ	SEN	JOHAN	MAN	ALB	ARN	LAFF	BRUN	FABI	JONES
20	SEN	MAN	JOHAN	ALB	BRUN	LAFF	LAFF	BRUN	POERT	DE CES
30	MAN	SEN	ALB	JOHAN	LAFF	JONES	PROST	FABI	SURER	DE CES
40	MAN	SEN	JOHAN	ALB	LAFF	PROST	JONES	FABI	SURER	PATR

Circuito "Gilles Villeneuve" (Montreal) de 4.410 metros.
69 vueltas. Recorrido total: 304.290 km. 15/6/86.

Novedades:

- Anuncio de un acuerdo general entre pilotos/construtores/FISA en lo referente a un futuro reglamento limitando la potencia a 600 HP.
- Un solo Brabham en carrera. Warwick reemplazará a De Angelis a partir de Montreal.
- Nuevo chasis en McLaren, Ferrari, Lola y Ligier.
- El nuevo Osella FA1H/86 debutó en manos de Danner.
- Los motores Ferrari disponen de los turbos Garrett en carrera, y de los KKK en clasificación.
- Primer victoria '86 de Mansell.
- Primeros puntos '86 de Alboreto.

CLASIFICACION

Pos. Nro. Piloto

- 5 Nigel Mansell
- 1 Alain Prost
- 6 Nelson Piquet
- 2 Keijo Rosberg
- 12 Ayrton Senna
- 25 René Arnoux
- 26 Jacques Laffite
- 27 Michele Alboreto
- 3 Andrea De Cesaris
- 15 Alan Jones
- 4 Philippe Streiff
- 29 Hubert Rethengatter

Marca

- Williams FW11-Honda
McLaren MP4-2C-TAG-Porsche
Williams FW11-Honda
McLaren MP4-2C-TAG-Porsche
Lotus 98T-Renault
Ligier JS27-Renault
Ligier JS27-Renault
Ferrari F.1/86
Tyrrell 015-Renault
Minardi M-185-M. Moderni
Zakspeed 861

Tiempo

1h42m36s415/1000
a 20s659/1000
a 36s262/1000
a 1m35s673/1000

Vtas.

69
69
69
69
69
68
68
68
68
65
65
65

Promedio del ganador: 178,225 km/h.

Récord de vuelta: Piquet, en 1m25s443 a 185,808 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vtas. Nro. Piloto

- 22 Christian Danner
- 19 Teo Fabi
- 24 Alessandro Nannini
- 8 Derek Warwick
- 14 Jonathan Palmer
- 11 Johnny Dumfries
- 28 Stefan Johansson
- 20 Gerhard Berger
- 18 Thierry Boutsen
- 23 Andrea De Cesaris
- 21 Piercarlo Ghinzani
- 7 Riccardo Patrese

Marca

- Osella FA1H A. Romeo
Benetton M85 BMW
Minardi M185 M. Moderni
Brabham BT55-BMW
Zakspeed 861
Lotus 98T-Renault
Ferrari F.1/86
Benetton M86-BMW
Arrows A8-BMW
Minardi M-185-M. Moderni
Osella FA1G A. Romeo
Brabham BT55-BMW

Causa

Turbo
Batería desprendida
Turbo
Motor
Electrónica
Colisión con Johansson
Colisión con Dumfries
Presión del turbo
Electricidad
Transmisión
Cambio
Turbo

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vtas.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	MAN	PROST	ROSB	PIQ	ARN	SENN	JOHAN	ALBO	BERG	LAFF
20	ROSB	MAN	PROST	PIQ	SENN	ARN	JOHAN	ALBO	LAFF	PATR
30	PROST	MAN	PIQ	ROSB	SENN	ARN	LAFF	ALB	BERG	BOUT
40	MAN	ROSB	PROST	PIQ	ARN	SENN	ALB	PATR	LAFF	BOUT
50	MAN	ROSB	PIQ	PROST	ARN	SENN	ALB	LAFF	BRUN	STRE
60	MAN	PROST	ROSB	PIQ	SENN	ARN	ALB	LAFF	BRUN	JONES

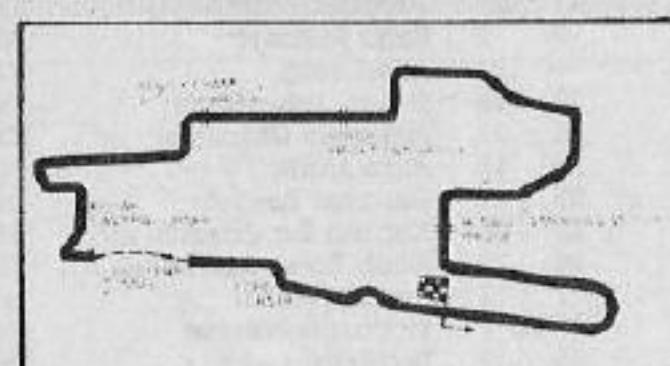
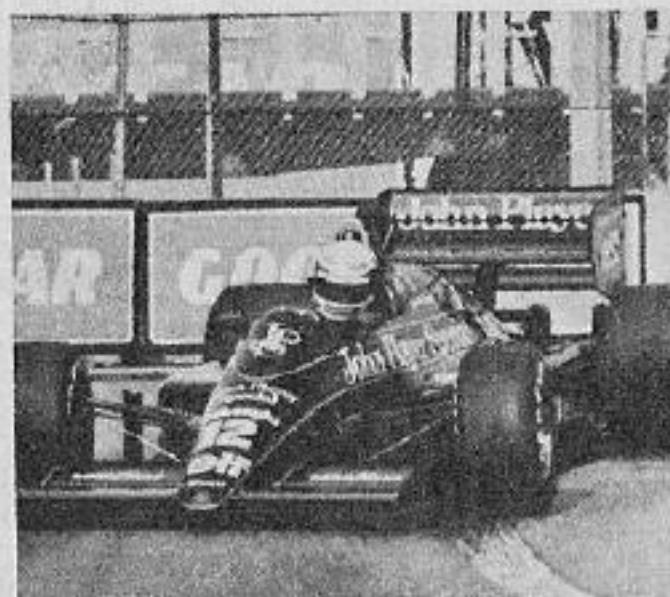
Novedades:

- René Arnoux, con el Ligier-Renault, completa toda la carrera sin cambiar gomas, tal como lo había previsto Pirelli, también para las demás máquinas calzadas con neumáticos de la marca.

GRAN PREMIO DE DETROIT

GRILLA DE PARTIDA

Nigel Mansell Williams-Honda 1m06s75	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m06s26/1000 Prom: 206,337 km/h.
Roné Arnoux Ligier-Renault 1m07s07	Nelson Piquet Williams-Honda 1m06s79
Michele Alboreto Ferrari 1m07s36	Alain Prost McLaren-Porsche 1m07s26
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m07s55	Keijo Rosberg McLaren-Porsche 1m07s54
Stefan Johansson Ferrari 1m07s87	Teo Fabi Benetton-BMW 1m07s81
Johnny Dumfries Lotto-Renault 1m08s54	Jacques Laffite Ligier-Renault 1m07s91
Derek Warwick Brabham-BMW 1m08s90	Patrick Tambay Porsche-Ford 1m08s61
Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m09s43	Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m09s04
Christian Danner Arrows-BMW 1m09s73	Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m09s70
Alan Jones Force-Ford 1m09s92	Alessandro Nannini Minardi-M.M. 1m09s79
Jonathan Palmer Zakspeed 1m10s30	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m09s98
Hubert Rethengräßer Zakspeed 1m12s16	Andrea De Cesari Minardi-M.M. 1m11s48
Allen Berg Osella-A. Romeo 1m14s26	Piercarlo Ghinzani Osella-A. Romeo 1m12s44



Novedades:

-Primer GP de Danner en Arrows, reemplazando a Surer.
-Retorno de Cheever a la F-1, con Force Ford, en lugar de Tambay, lesionado.
-Llegada a la F-1 del canadiense Allen Berg, en Osella, en lugar de Danner.
-Los Benetton disponen de bigotes delanteros no reglamentarios, denunciados por los comisarios técnicos.
-Senna vuelve a tomar el primer lugar en el Campeonato del Mundo.

Circuito "Renaissance Center" de Detroit de 4.023 metros. 63 vueltas. Recorrido total: 253,465 km 22/6/86.

CLASIFICACION

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	1h51m12s730/1000	63
2°	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault	a 31s017	63
3°	1	Alain Prost	McLaren MP4 2C-TAG Porsche	a 31s624	63
4°	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	a 1m03s936	63
5°	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	62	
6°	7	Ricardo Patrese	Brabham BT55-BMW	62	
7°	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	61	
8°	14	Jonathan Palmer	Zakspeed 851	61	
9°	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault	61	
10°	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	60	

Promedio del ganador: 136,747 km/h.

Récord de vuelta: Piquet, en 1m41s233 a un promedio de 143,064 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
3	24	Alessandro Nannini	Minardi M 185 M. Moderni	Turbo
20	2	Gerhard Berger	Benetton M 186-BMW	Electricidad
12	21	Keijo Rosberg	McLaren MP4 2C-TAG Porsche	Cambio
14	3	Piercarlo Ghinzani	Osella FA 1 H. A. Romeo	Turbo
15	22	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	Alimentación
28	15	Alan Jones	Osella FA 1 G. A. Romeo	Electricidad
33	16	Eddie Cheever	Force THL2-Ford	Fijación de rueda
37	19	Too Fabi	Force THL2-Ford	Fijación de rueda
38	28	Stefan Johansson	Benetton B 186 BMW	Cambio
40	6	Nelson Piquet	Ferrari F1/86	Alternador
43	23	Andrea De Cesari	Williams FW11-Honda	Colisión contra barrera
44	18	Thierry Boutsen	Minardi M 185 M. Moderni	Cambio
46	25	Rene Arnoux	Arrows A8-BMW	Colisión con Arnoux
51	17	Christian Danner	Arrows A8 BMW	Motor

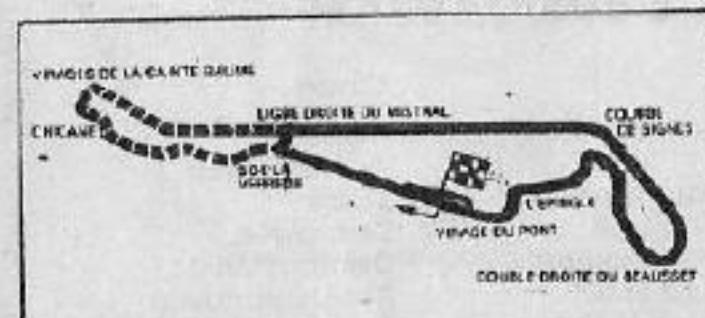
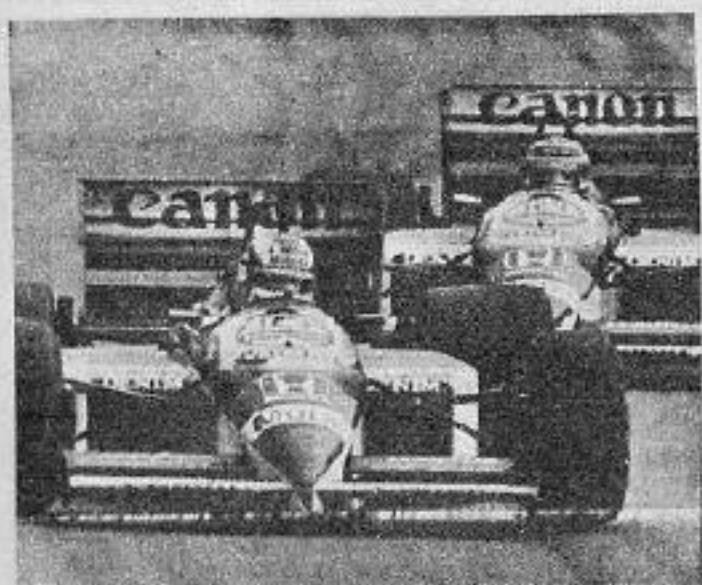
LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vtas.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	SENN	ARNOUX	MAN	LAFF	PIQ	PROST	JOHAN	ALB	CHEE	PATR
20	LAFF	ARNOUX	MAN	PROST	PIQ	SENN	ALB	JOHAN	CHEE	PATR
30	LAFF	PIQ	SENN	MAN	ARN	ALB	PROST	PATR	CHEE	JOHAN
40	SENN	PIQ	PROST	ARN	LAFF	JOHA	PATR	ALB	MANO	PALMER
50	SENN	PROST	LAFF	MAN	ALB	PATR	DUMF	PALM	STRE	WAR
60	SENN	LAFF	PROST	ALB	MANS	PATR	DUMF	PALM	STRE	WAR

Circuito "Paul Ricard" de 3.813 metros. 80 vueltas. Recorrido total: 305,040 km 6/7/86.

GRAN PREMIO DE FRANCIA

GRILLA DE PARTIDA



Novedades:

-Prost toma el liderazgo del Campeonato del Mundo.
-Las dos Brabham llegan!
-Primer GP en el circuito Paul Ricard acortado de 5800 a 3813 metros.
-Aparición de una nueva versión del motor Renault de Senna (el V6 se denomina EF 15C) y de un nuevo motor de clasificación en Ferrari.
-Nuevos chasis en Williams, Lola y Benetton.

GRILLA DE PARTIDA

Nigel Mansell Williams-Honda 1m36s716	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m36s301
Roné Arnoux Ligier-Renault 1m39s689	Nelson Piquet Williams-Honda 1m39s076
Sofia Johansson Ferrari 1m40s312	Stefan Johansson Ferrari 1m40s312
Jacques Laffite Ligier-Renault 1m40s570	Alain Prost McLaren-TAG 1m40s715
Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m40s819	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m40s848
Eddie Cheever Force-Ford 1m41s540	Gérard Berger Benetton-BMW 1m41s560
Michele Alboreto Ferrari 1m41s606	Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m41s619
Derek Warwick Brabham-BMW 1m42s192	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m42s279
Johnny Dumfries Lotto-Renault 1m42s511	Teo Fabi Benetton-BMW 1m43s116
Alan Jones Force-Ford 1m43s706	Jonathan Palmer Zakspeed 1m43s955
Piercarlo Ghinzani Osella-A. Romeo 1m45s059	Alessandro Nannini Minardi M. Moderni 1m45s737
Andrea De Cesari Minardi-M. Moderni 1m45s875	Allen Berg Osella-A. Romeo 1m48s480

CLASIFICACION

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	1h37m19s272	80
2°	1	Alain Prost	McLaren MP4 2C-TAG	a 17s128	80
3°	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	a 37s545	80
4°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4 2C-TAG	a 48s703	80
5°	25	René Arnoux	Ligier JS27-Renault	a 1 v.	79
6°	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault	a 1 v.	79
7°	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	a 2 v.	78
8°	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	a 2 v.	78
9°	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	a 3 v.	77
10°	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	a 3 v.	77
11°	22	Christian Danner	Arrows A8-BMW	a 4 v.	76

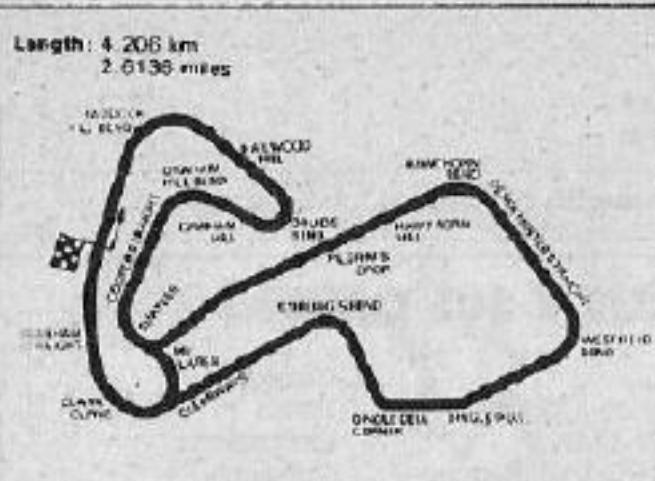
Promedio del ganador: 188,662 km/h.

Récord de vuelta: Mansell en 1m09s993 a 196,017 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
3	15	Alan Jones	Force THL2-Ford	Motor
4	23	Andrea De Cesari	Minardi M 185 M. Moderni	Motor
4	24	Alessandro Nannini	Minardi M 185 M. Moderni	Colisión con Ghinzani
4	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA 1 H. A. Romeo	Colisión con Nannini
4	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	Despiste
6	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86	Válvula del turbo
8	19	Teo Fabi	Benetton B 186-BMW	Motor
23	20	Gérard Berger	Benetton B 186-BMW	Caja
33	29	Hubert Rethengräßer	Zakspeed FI 841	Turbo

GRAN PREMIO DE GRAN BRETAÑA



Novedades:

- Cuarta victoria '86 para Mansell, que toma el liderazgo en el Campeonato del Mundo.
- Primer punto '86 para Stroll.
- Brabham vuelve a poner en carrera una vieja BT54 de la temporada pasada, para Patrese.
- Un grave accidente involucra a diez monoplazas en el primer viraje, que impone una segunda partida y el abandono de Laffite (gravemente herido), de Berg, Ghinzani y Danner.
- Ligier anuncia su nuevo proveedor de motores para los años 87/88/89: Alfa Romeo.
- Laffite iguala el record de participaciones (176) de Graham Hill.

GRILLA DE PARTIDA

Nigel Mansell Williams-Honda 1m07s99	Nelson Piquet Williams-Honda 1m08s91/1000 Prom 224.667 km/h
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m08s196	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m07s524
Alain Prost McLaren-TAG 1m08s334	Karl Rosberg McLaren-TAG 1m08s47
Rene Arnoux Ligier-Renault 1m08s513	Tec Fabi Benetton-BMW 1m08s479
Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m08s304	Deneck Warwick Brabham-BMW 1m10s209
Michel Alboreto Ferrari 1m10s338	Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m10s334
Alan Jones Force-Ford 1m11s121	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m10s451
Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m11s450	Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m11s267
Stefan Johansson Ferrari 1m11s590	Patrick Tambay Force-Ford 1m11s458
Alessandro Nannini Minardi-M.Moderni 2m12s846	Jacques Laffite Ligier-Renault 1m12s281
Jonathan Palmer Zakspeed 1m13s009	Andrea De Cesaris Minardi-M.Moderni 1m12s980
Piercarlo Ghinzani Osella A.Romeo 1m13s134	Christian Donner Arrows-BMW 1m13s261
Allen Berg Osella A.Romeo 1m13s19	Huib Rothengatter Zakspeed 1m13s84

Autódromo de Brands Hatch - Circuito de 4.206 metros. 75 vueltas. Recorrido total: 315.450 km. 13/7/86.

CLASIFICACION

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	1h30m78s471/1000	75
2	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	a 5s574/1000	75
3	1	Alain Prost	McLaren MP4/2C-TAG	74	
4	25	René Arnoux	Ligier JS 27-Renault	73	
5	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	72	
6	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault	72	
7	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	72	
8	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	72	
9	14	Jonathan Palmer	Zakspeed 861	69	

Promedio del ganador: 208.852 km/h

Record de vuelta: Mansell, en 1m07s593, a 217.573 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
1	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault	Accidente
7	2	Karla Rosberg	McLaren MP4/2C-TAG	Cambio
1	22	Allen Berg	FA1G A.Romeo	Accidente
20	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86	Radiador de aceite
1	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1-A.Romeo	Accidente
22	15	Alan Jones	Force THL2-Ford	Acelerador
22	20	Gerhard Berger	Benetton B186 BMW	Motor
23	23	Andrea De Cesaris	Minardi M-185-S.Moderni	Electricidad
24	29	Hubert Houthegat	Zakspeed 861	Turbo
27	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	Transmisión
39	7	Riccardo Patrese	Brabham BT54-BMW	Motor
45	19	Tec Fabi	Benetton B186-BMW	Bomba de nafta
50	24	Alessandro Nannini	Minardi M-185-M.Moderni	Transmisión
51	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	Motor
60	16	Patrick Tambay	Force THL2-Ford	Cambio
62	18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW	Motor

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

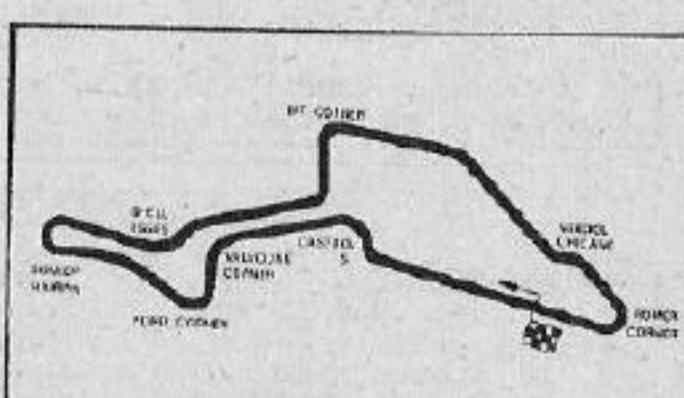
Vtas.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	PIQ	MAN	BER	SENNA	PROST	FABI	ALB	ARN	JON	WAR
20	PIQ	MAN	BER	SENNA	ALB	ARN	JON	WAR	PAT	PROST
30	MAN	PIQ	ALB	ARN	WAR	PAT	PROST	DUM	BRUN	STR
40	MAN	PIQ	PROST	ALB	ARN	WAR	FABI	TAM	BRUN	STR
50	MAN	PIQ	PROST	ALB	ARN	WAR	TAM	BRUN	STR	DUM
60	MAN	PIQ	PROST	ARN	WAR	BRUN	TAM	STR	DUM	PAL

Autódromo de Hockenheim. Circuito de 6.797 metros. 44 vueltas. Recorrido total: 299.068 km. 27/7/86

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

GRILLA DE PARTIDA

Alain Prost Clare-TAG 1m42s100	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m42s013/1000
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m42s541	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m42s329
Nigel Mansell Williams-Honda 1m42s690	Nelson Piquet Williams-Honda 1m42s645
Rene Arnoux Renault-Renault 1m43s693	Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m43s348
Michele Alboreto Ferrari 1m44s308	Tec Fabi Benetton-BMW 1m44s001
Johnny Dumfries Renault-Renault 1m44s705	Stefan Johansson Ferrari 1m44s346
Philippe Alliot Renault-Renault 1m45s047	Patrick Tambay Force-Ford 1m44s979
Jonathan Palmer Zakspeed 1m45s887	Christian Donner Arrows-BMW 1m46s355
Philippe Streiff Renault-Renault 1m47s371	Alan Jones Force-Ford 1m47s518
Stuck-Warwick Brabham-BMW 1m48s204	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m49s240
Alessandro Nannini Minardi M. Moderni 1m49s369	Andrea De Cesaris Minardi-M. Moderni 1m50s056
Huib Rothengatter Zakspeed 1m50s918	Piercarlo Ghinzani Osella A.Romeo 1m56s468
Jean Berg Osella A.Romeo 1m56s959	



Novedades:

- Honda anuncia su asociación 87/88 con Williams y Lotus.
- Philippe Alliot reemplaza a Jacques Laffite en Ligier.
- Rosberg anuncia su retiro de la F-1 al fin de la temporada.
- Ducarouge y Senna prolongan sus contratos en Lotus.
- Ferrari alinea un monoplaza profundamente modificado, que no participa en la carrera.
- Primera aparición del nuevo Arrows A9.
- Primer GP para el Renault evolucionado versión EF 15C.
- Primera aparición oficial de un motor de clasificación en McLaren.

CLASIFICACION

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	1h22m08s263/1000	44
2	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	a 15s437/1000	44
3	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	a 44s580/1000	44
4	25	Rene Arnoux	Ligier JS27-Renault	a 1m15s176/1000	44
5	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4/2C-TAG		
6	1	Alain Prost	McLaren MP4 TAG		
7	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW		
8	16	Patrick Tambay	Force THL2-Ford		
9	15	Alan Jones	Force THL2-Ford		
10	20	Gerhard Berger	Benetton B186-BMW		
11	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86		
12	22	Allen Berg	Osella FA1G/85-A.Romeo		

Promedio del ganador: 218.463 km/h.

Record de vuelta: Berger, en 1m46s604/1000, a 229.534 km/h.

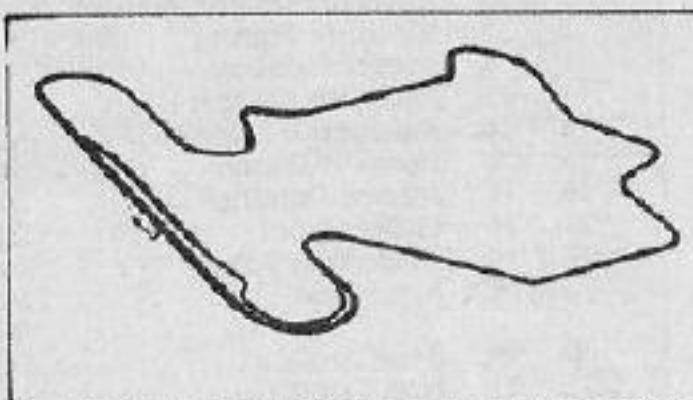
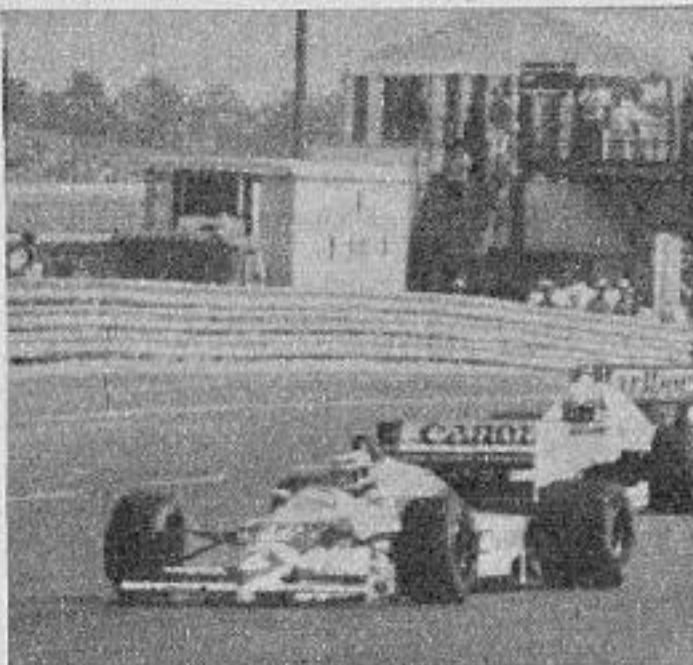
LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vtas.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
1	19	Tec Fabi	Benetton B186-BMW	Colisión
5	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	Cupla cónica
6	4	Philippe Streiff	Tyrrell 014-Renault	Motor
10	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA 1H-A	Embrague
11	26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault	Distribución
17	18	Thierry Boutsen	Arrows A9-BMW	Realentamiento
19				

GRAN PREMIO DE HUNGRIA

GRILLA DE PARTIDA

Nelson Piquet Williams-Honda 1m29s785	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m29s687 Prom. 161.547 km/h
Nigel Mansell Williams-Honda 1m30s072	Alain Prost McLaren-Porsche 1m29s945
Patrick Tambay Force Ford 1m31s075	Keijo Rosberg McLaren-Porsche 1m30s072
Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m31s886	Stefan Johansson Ferrari 1m31s850
Alan Jones Force Ford 1m32s401	Rene Arnoux Ligier-Renault 1m31s970
Philippe Alliot Ligier-Renault 1m32s575	Gerhard Berger Benetton-BMW 1m33s419
Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m32s966	Teo Fabi Benetton-BMW 1m32s707
Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m33s368	Michele Alboreto Ferrari 1m33s063
Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m34s414	Alessandro Nannini Minardi-M. Moderni 1m33s666
Andrea De Cesari Minardi-M. Moderni 1m34s670	Derek Warwick Brabham-BMW 1m34s502
Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m35s392	Christian Danner Arrows-BMW 1m35s294
Jonathan Palmer Zakspeed 1m36s485	Piercarlo Ghinzani Osella-Alfa Romeo 1m36s232
Allen Berg Osella-Alfa Romeo 1m40s984	Hubert Rethorst Zakspeed 1m36s527



Novedades:

- Primera edición del GP de Hungría.
- Primera aparición de la Minardi M186, que no correrá.
- Nuevo chasis para Mansell.
- Dumfries obtiene sus primeros puntos.
- El Arrows A9 recibe el tren trasero del A8.
- Mansell anuncia la continuidad de su carrera en Williams.

CLASIFICACION

Pos. N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1° 6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	2h00m34s508/1000	76
2° 12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	17s673	76
3° 5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	78	75
4° 28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86	75	74
5° 11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	74	74
6° 3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	74	74
7° 16	Patrick Tambay	Force THL-2 Ford	74	74
8° 4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault	74	73
9° 26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault	73	70
10° 14	Jonathan Palmer	Zakspeed 861	70	70

Promedio del ganador: 161.804 km/h.
Record de vuelta: Nelson Piquet en 1m31s001/1000, a un promedio de 158.756 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

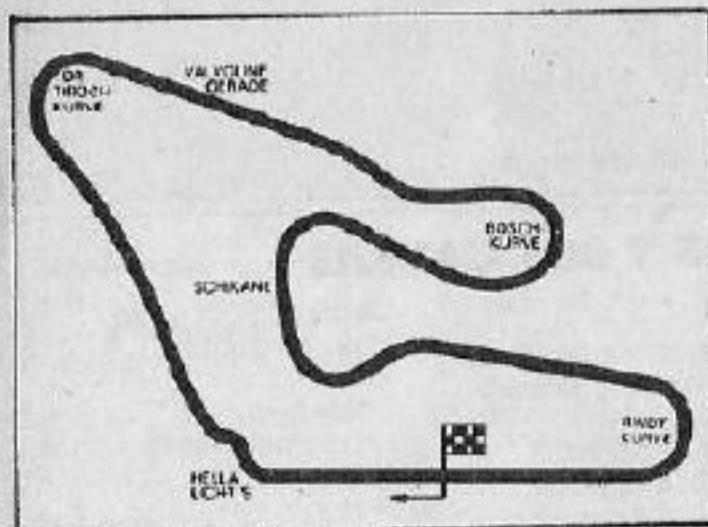
Vta. N°	Piloto	Marca	Causa
1 22	Allen Berg	Osella FAIG/85	Motor
2 29	Hubert Rethorst	Zakspeed 861	Radiador de aceite
5 23	Andrea De Cesari	Minardi M 186 - M. Moderni	Turbo
5 7	Ricardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Salida de pista
7 17	Christian Danner	Arrows A9-BMW	Suspension posterior
15 21	Piercarlo Ghinzani	Osella FAIG/85	Salida de pista
23 1	Alain Prost	McLaren MP4/2C-TAG	Colisión c/Arnoux
28 8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	Colisión c/Alboreto
29 27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	Colisión c/Warwick

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	SEN	PIQ	MAN	FROST	ROSE	DUM	TAM	JON	ALB	JOHA
20	PIQ	SEN	MAN	DUM	BER	WAR	BRU	ROS	STRE	ALBO
30	PIQ	SEN	MAN	HER	DUM	BRU	STR	ALB	JOHA	TAMB
40	SEN	PIQ	MAN	BER	JOH	DUM	BRU	STR	ALLI	TAMB
50	SEN	PIQ	MAN	JOH	DUM	BRU	STR	TAM	ARN	ALLI
60	PIQ	SEN	MAN	JOH	DUM	BRU	STR	TAM	ALLI	PALM
70	PIQ	SEN	MAN	JOH	DUM	BRU	STR	TAM	ALLI	PALM

Circuito de Zeltweg (Osterreichring) de 5.942 metros. 52 vueltas. Recorrido total: 306.984 km. 17/8/86.

GRAN PREMIO DE AUSTRIA



GRILLA DE PARTIDA

Gerhard Berger Benetton-BMW 1m29s743	Teo Fabi Benetton-BMW 1m29s549 (Prom. 256.031 km/h)
Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m29s044	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m29s903
Nigel Mansell Williams-Honda 1m24s635	Alain Prost McLaren-TAG 1m24s346
Ayrton Senna Lotus-Renault 1m25s249	Nelson Piquet Williams-Honda 1m24s697
Derek Warwick Brabham-BMW 1m25s726	Michele Alboreto Ferrari 1m26s561
René Arnoux Ligier-Renault 1m25s312	Philippe Alliot Ligier-Renault 1m25s917
Stefan Johansson Ferrari 1m26s640	Patrick Tambay Force Ford 1m26s489
Alan Jones Force Ford 1m27s476	Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m27s833
Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m28s598	Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m28s018
Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m28s951	Alessandro Nannini Minardi-M. Moderni 1m28s645
Christian Danner Arrows-BMW 1m29s430	Jonathan Palmer Zakspeed 1m29s073
Hubert Rethorst Zakspeed 1m28s512	Andrea De Cesari Minardi-M. Moderni 1m29s615
Allen Berg Osella-A. Romeo 1m30s160	Piercarlo Ghinzani Osella-A. Romeo 1m33s958

Novedades:

- Frost, ganador de este GP, se coloca a sólo dos puntos del líder del Campeonato Mundial, Nigel Mansell. Es su victoria nº 24 e iguala con Fangio en la tabla de estadística mundial, poniéndose a una de Clark y a tres de Stewart.
- Danner obtuvo su primer punto.
- Ferrari vuelve al podio.
- Tercera victoria consecutiva del equipo McLaren en Austria, y tercera alternada ('83, '85, '86) de Alain Prost.

CLASIFICACION

Pos. N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1° 1	Alain Prost	McLaren MP-4C-TAG	1h21m22s531/1000	52
2° 27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	51	50
3° 28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86	50	50
4° 15	Alan Jones	Force THL-2 Ford	50	49
5° 16	Patrick Tambay	Force THL-2 Ford	49	48
6° 17	Christian Danner	Arrows A9-BMW	48	47
7° 29	Hubert Rethorst	Zakspeed 861	47	47
8° 2	Keijo Rosberg	McLaren MP4C-TAG Porsche	47	46
9° 25	René Arnoux	Ligier JS27-Renault	47	46
10° 21	Piercarlo Ghinzani	Osella FAIG-A. Romeo	47	46

Promedio del ganador: 227.821 km/h.
Record de vuelta: Berger en la 49° en 1m29s444/1000, a 239.157 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

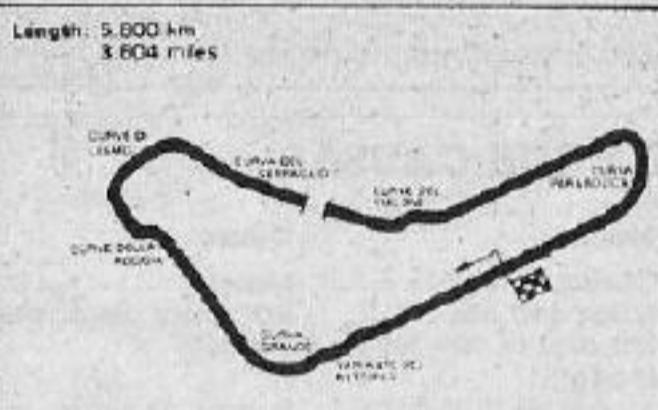
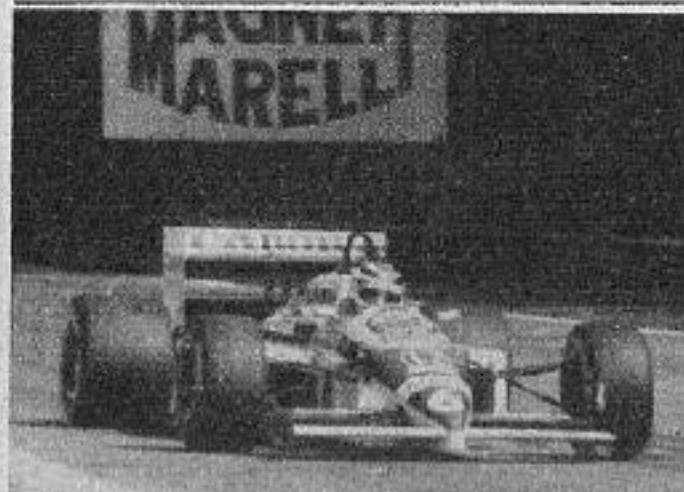
Vta. N°	Piloto	Marca	Causa
8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	No largo
3 7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Motor
6 22	Allen Berg	Osella FAIG-A. Romeo	Electricidad
8 14	Jonathan Palmer	Zakspeed 861	Motor
9 11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	Electrónica
10 4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault	Motor
12 3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	Turbo
13 12	Ayrton Senna	Lotus 98T Renault	Encendido
13 23	Andrea De Cesari	Minardi M186-Motori Moderni	Semieje
13 24	Alessandro Nannini	Minardi M186-Motori Moderni	Suspensión posterior
16 26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault	Motor
17 19	Teo Fabi	Benetton B 186-BMW	Pasada de vueltas
25 18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW	Turbo
29 6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	Recalentamiento
32 5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	Semieje
47 2	Keijo Rosberg	McLaren MP4-C-TAG Porsche	Electrónica

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

<tbl_r cells="11" ix="2" maxcspan="1" maxrspan="1" used

GRAN PREMIO DE ITALIA



Novedades:

Nelson Piquet obtiene su cuarta victoria de la temporada, igualando a Nigel Mansell.

- Los comisarios deportivos descalifican a Prost por haber cambiado su auto en la vuelta previa.

- Debuta la nueva escudería francesa AGS (Automóviles Gonfaroncises Sportives) con Ivan Capelli como piloto.

- Debuta Alex Caffi en Osella y logra terminar.

GRILLA DE PARTIDA

Alain Prost McLaren-TAG 1m24s514	Teo Fabi Ferrari-BMW 1m24s078/1000 (Prom 248.341 km/h)
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m24s185	Nigel Mansell Williams-Honda 1m24s652
Nelson Piquet Williams-Honda 1m25s137	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m24s916
Elio de Angelis McLaren-TAG 1m25s378	Derek Warwick Brabham-BMW 1m25s175
Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m26s111	Michele Alboreto Forda 1m26s547
Stefan Johansson Ferrari 1m26s422	Rene Arnoux Ligier-Renault 1m26s187
Philippe Alliot Ligier-Renault 1m27s263	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m26s754
Christian Danner Arrows-BMW 1m27s923	Patrick Tambay Force Ford 1m27s805
Alan Jones Force Ford 1m28s430	Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m28s240
Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m28s125	Alessandro Nannini Minardi-M Moderni 1m28s690
Jonathan Palmer Zakspeed 1m29s659	Andrea De Cesari Minardi-M Moderni 1m29s565
Hubert Rethengatter Zakspeed 1m30s304	Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m30s199
Piercarlo Ghinzani Osella-A. Romeo 1m28s123	Ivan Capelli AGS-M Moderni 1m30s644
	Alex Caffi Osella-A. Romeo 1m30s700

Autódromo de Monza. Circuito de 5.800 metros. 51 vueltas. Recorrido total: 295.800 Km. 7/9/86.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto
1°	6	Nelson Piquet
2°	5	Nigel Mansell
3°	28	Stefan Johansson
4°	2	Kelio Rosberg
5°	20	Gerhard Berger
6°	15	Alan Jones
7°	18	Thierry Boutsen
8°	17	Christian Danner
9°	4	Philippe Streiff
10°	3	Martin Brundle
11°	22	Alex Caffi

Promedio del ganador: 228.373 km/h.

Record de vuelta: Fabi en 1m28s099/1000 a 237.006 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Via.	Nº	Piloto	Marca	Causa
1	29	Hubert Rethengatter	Zakspeed 861	Motor
2	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Colisión con Tambay
2	16	Patrick Tambay	Force THL2-Ford	Colisión con Patrese
12	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1H-A. Romeo	Salida de pista
15	24	Alessandro Nannini	Minardi M-185-M. Moderni	Bomba de combustible
16	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	Salida de pista
18	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	Cambio
22	26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault	Motor
27	14	Jonathan Palmer	Zakspeed 861	Motor
27	1	Alain Prost	McLaren MP4/2C-TAG	Desclasificado
30	25	Rene Arnoux	Porsche	Cambio
31	31	Ivan Capelli	Ligier JS27-Renault	Pinchadura de goma
33	23	Andrea De Cesari	AGS JH21C-M. Moderni	Motor
33	27	Michele Alboreto	Minardi M-186-M. Moderni	Motor
44	19	Teo Fabi	Ferrari F-1/86	Pinchadura de goma
			Benetton B186 BMW	

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Via.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	MAN	PIQ	ALB	BER	JOHA	ROSB	ARN	FABI	DUM	PROST
20	MAN	PIQ	BER	JOHA	ROSB	PROST	ARN	FABI	ALLIOT	ALB
30	MAN	PIQ	BER	JOHA	ALB	ROSB	FABI	JONES	BOUT	BRUND
40	PIQ	MAN	BER	JOHA	ROSB	ROSB	BOUT	JONES	BRUND	DANN

GRAN PREMIO DE PORTUGAL

GRILLA DE PARTIDA

Nigel Mansell Williams-Honda 1m17s489	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m16s073/1000 (Prom 204.244 km/h)
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m17s742	Alain Prost McLaren-TAG 1m17s210
Nelson Piquet Williams-Honda 1m18s180	Tec Fabi Benetton-BMW 1m18s071
Stefan Johansson Ferrari 1m19s332	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m18s360
Rene Arnoux Ligier-Renault 1m19s657	Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m19s657
Derek Warwick Brabham-BMW 1m19s882	Philippe Alliot Ligier-Renault 1m19s769
Patrick Tambay Force Ford 1m20s261	Michel Alboreto Ferrari 1m20s019
Andrea De Cesari Minardi-M. Moderni 1m21s611	Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m21s594
Alessandro Nannini Minardi-M. Moderni 1m21s702	Alain Jones Force Ford 1m21s646
Jonathan Palmer Zakspeed 1m21s929	Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m21s835
Christian Danner Arrows-BMW 1m22s274	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m22s068
Piercarlo Ghinzani Osella-A. Romeo 1m23s566	Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m22s388
Hubert Rethengatter Zakspeed 1m24s105	Ivan Capelli AGS-M. Moderni 1m23s987
Allen Berg Osella-A. Romeo 1m24s861	



Novedades:

- Nigel Mansell se convierte en el primer ganador quintuple del año.

- Ayrton Senna queda virtualmente fuera de la lucha por el cetro mundial.

- Prost utiliza en carrera un nuevo motor Porsche, más potente y de características desconocidas.

- Por primera vez en el año, Williams lleva dos muletos para sus pilotos, totalizando cuatro máquinas.

- Se informa que Enzo Ferrari anunciará en una conferencia de prensa el reemplazo de Johansson por Berger para 1987.

- Se oficializa la información de que Tec Fabi continuará en Benetton en el 87.

- Balestre anuncia, en una conferencia de prensa "privada", que en 1987 se admitirán motores aspirados, con reducción de la potencia de los turbo comprimidos mediante una válvula limitadora.

- Marc Surer anuncia su regreso definitivo de la Fórmula Uno tras su accidente en un rally alemán.

- Por un acuerdo entre los constructores y los organizadores, se permite la participación de 27 máquinas. Así puede correr el canadiense Allen Berg, que es el último en clasificación.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto
1°	6	Nigel Mansell
2°	1	Alain Prost
3°	5	Nelson Piquet
4°	12	Ayrton Senna
5°	27	Michele Alboreto
6°	28	Stefan Johansson
7°	25	Rene Arnoux
8°	19	Tec Fabi
9°	11	Johnny Dumfries
10°	18	Thierry Boutsen
11°	17	Christian Danner
12°	14	Jonathan Palmer
13°	22	Allen Berg

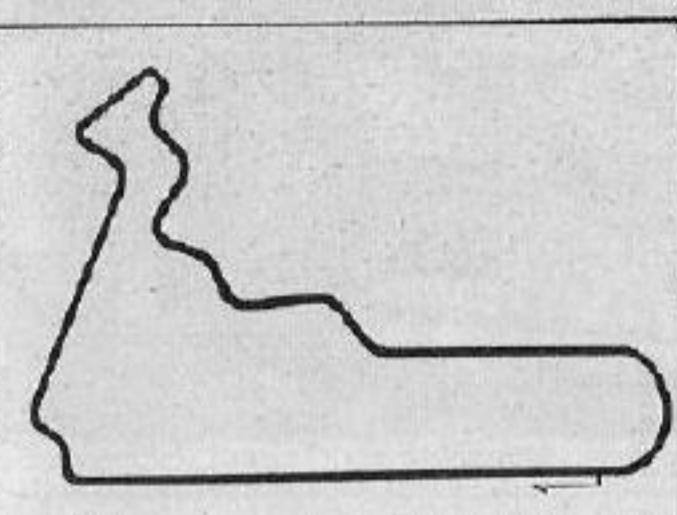
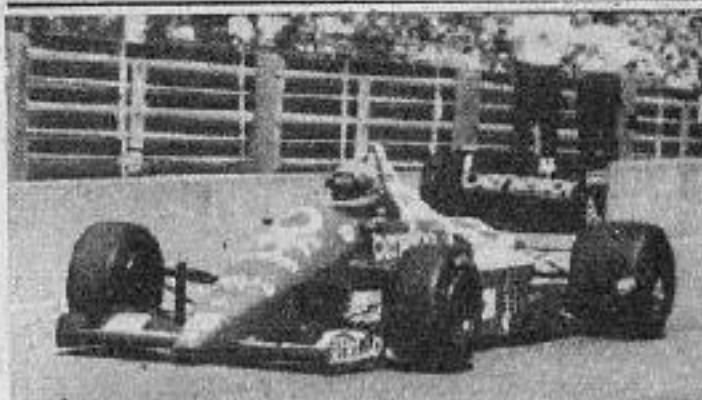
Promedio del ganador: 187.644 km/h.

Record de vuelta: Mansell en 1m20s943/1000 a 193.469 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Via.	Nº	Piloto	Marca	Causa
6	31	Ivan Capelli	AGS-JH21C-M. Moderni	Caja de cambios
8	21	Hercarlo Ghinzani	Osella FA1H-A. Romeo	Motor
9	29	Hubert Rethengatter	Zakspeed 841	Diferencial
10	15	Alain Jones	Force THL2-Ford	Salida de pista
12	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	Motor
22	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault	Motor
29	26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault	Encendido
41	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	Motor
41	2	Kelio Rosberg	McLaren MP4/2C TAG	Motor
43	23	Andrea De Cesari	Porsche	Suspensión trasera
44	20	Gerhard Berger	Minardi M-186 M. Moderni	Colisión con Johansson
60	24	Alessandro Nannini	Benetton B186-BMW	Caja de cambios
62	14	Patrick Tambay	Minardi M-185 M. Moderni	Frenos
62	7	Riccardo Patrese	Force THL2 Ford	Encendido
			Brabham BT55-BMW	

GRAN PREMIO DE MEXICO



Novedades:

- Primera victoria para Benetton y Berger.
- Primer punto para Alliot.
- Primera victoria '86 para BMW.
- Retorno del GP de Mexico después de 16 años de ausencia.
- Nuevo chasis para Patrese.
- Todos los clientes de Renault disponen del motor EF15C.
- Todos los motoristas han preparado motores especialmente adaptados a la altitud (2.240 metros).
- Gordon Murray no está para asistir a los Brabham.

GRILLA DE PARTIDA

Nelson Piquet Williams-Honda 1m17s79	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m16s90/1000 (Prom. 206.723 km/h)
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m17s69	Nigel Mansell Williams-Honda 1m17s514
Alain Prost McLaren-TAG 1m18s421	Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m18s265
Patrick Tambay Force Ford 1m18s639	Derek Warwick Brabham-BMW 1m18s527
Philippe Alliot Ligier-Renault 1m19s257	Teo Fabi Benetton-BMW 1m18s393
Michel Alboreto Ferrari 1m19s388	Kojo Rosberg McLaren-TAG 1m19s342
Stefan Johansson Ferrari 1m19s769	Tore Arnoux Ligier-Renault 1m19s624
Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m20s198	Alan Jones Force Ford 1m20s090
Jonathan Palmer Zakspeed 1m20s008	Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m20s479
Christian Danner Arrows-BMW 1m21s069	Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m20s945
Andrea de Cesari Minardi M. Moderni 1m22s470	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m21s171
Alessandro Nannini Minardi M. Moderni 1m23s457	Hubert Hahne Zakspeed 1m22s524
Allen Berg Osella A. Romeo 1m23s573	Piercarlo Ghinzani Cyril A. Tomasi 1m23s176

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	20	Gerhard Berger	Benetton B-186-BMW	1h33m18s700/1000	55
2°	1	Alain Prost	McLaren MP4/2C-TAG	a 25s38/1000	58
3°	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	a 52s513/1000	58
4°	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	57	
5°	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	57	
6°	26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault	57	
7°	18	Thierry Boutsen	Arrows A9-BMW	56	
8°	23	Andrea de Cesari	Minardi M. 186 M. Moderni	56	
9°	19	Christian Danner	Arrows A9-BMW	56	
10°	14	Jonathan Palmer	Zakspeed 841	55	
11°	3	Martin Brundle	Tyrrell 015 Renault	55	
12°	26	Stefan Johansson	Ferrari F1/86	54	
13°	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	54	
14°	24	Alessandro Nannini	Minardi M. 186-M. Moderni	54	
15°	26	René Arnoux	Ligier JS27-Renault	53	
16°	22	Allen Berg	Osella FA1G-A. Romeo	51	

Promedio del ganador: 193,306 km/h.

Record de vuelta: Piquet 1m19s360/1000 a 200,572 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta	Nº	Piloto	Marca	Causa
4°	19	Teo Fabi	Benetton B-186-BMW	Motor
8°	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1H-A. Romeo	Motor
9°	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015 Renault	Turbo
10°	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	Turbo
32°	2	Kelio Rosberg	McLaren MP4/2C-TAG	Pinchadura goma post.
35°	15	Alan Jones	Force THL2-Ford	Recalentamiento
37°	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	Motor
53°	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	Batería

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

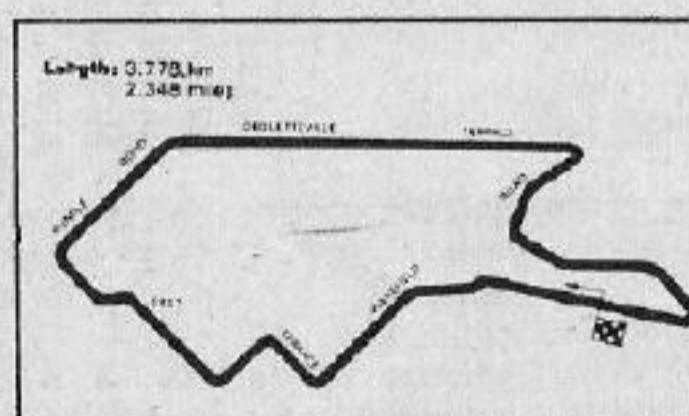
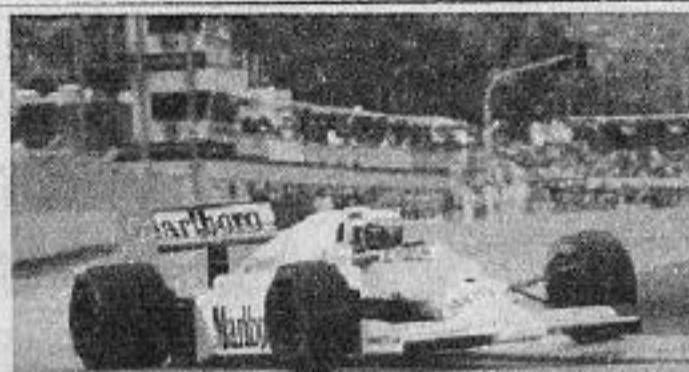
Vta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	PIQ	SEN	PROST	BER	ALB	ALL	BRUN	JOHAN	ROS	MAN
20	PIQ	SEN	PROST	BER	JOHAN	ROS	ALL	BRUN	WAR	BOUT
30	PIQ	SEN	BER	JOHAN	ROS	PROST	WAR	PAT	MAN	PALM
40	BER	SEN	PIQ	PROST	JOHAN	PAT	ALL	MAN	PALM	DE CES
50	BER	PROST	SEN	JOHAN	PIQ	PAT	ALL	MAN	PALM	DE CES
60	BER	PROST	SEN	JOHAN	PAT	PIQ	MAN	ALL	PALM	BOUT

Circuito callejero de Adelaida de 3.788 metros. 82 vueltas. Recorrido total: 309.796 km. 26/10/86.

GRAN PREMIO DE AUSTRALIA

GRILLA DE PARTIDA

Nigel Mansell Williams-Honda 1m18s403/1000 (Promedio 173.473 km/h)	Nelson Piquet Williams-Honda 1m18s714
Ayrton Senna Lotus-Renault 1m18s906	Alain Prost McLaren-TAG 1m19s654
Rene Arnoux Ligier-Renault 1m19s76	Gerhard Berger Benetton-BMW 1m20s557
Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m20s778	Philippe Alliot Ligier-Renault 1m20s961
Michele Alboreto Ferrari 1m21s739	Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m21s720
Andrea De Cesari Minardi M. Moderni 1m22s12	Stefan Johansson Ferrari 1m22s050
Teo Fabi Benetton-BMW 1m22s129	Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m22s004
Alan Jones Force Ford 1m22s796	Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m23s004
Patrick Tambay Force Ford 1m23s008	Alessandro Nannini Minardi M. Moderni 1m23s052
Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m23s130	Derek Warwick Brabham-BMW 1m23s313
Jonathan Palmer Zakspeed 1m23s476	Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m24s295
Hubert Hahne Zakspeed XX	Christian Danner Arrows-BMW 1m25s233
Piercarlo Ghinzani Osella A. Romeo 1m26s257	Allen Berg Osella A. Romeo 1m27s148



Novedades:

- Segundo título mundial de Alain Prost, que se une en los anales estadísticos con Ascari, Fangio y Brabham, ganadores consecutivos de dos campeonatos del mundo.
- 25 victorias en GP de Prost, que se coloca a la altura de Jim Clark y de Niki Lauda.
- Nuevo chasis para Brundle.
- Presencia de motor Ford evolucionado para Jones.
- Boutsen anuncia su transferencia a Benetton.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	Alain Prost	McLaren MP4/2C-TAG	1h54m20s368/1000	82
2°	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	a 4s205/1000	82
3°	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86	81	
4°	3	Martin Brundle	Tyrrell 015 Renault	81	
5°	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015 Renault	80	
6°	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	80	
7°	25	René Arnoux	Ligier JS27-Renault	79	
8°	26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault	79	
9°	14	Jonathan Palmer	Zakspeed F1-841	77	
10°	19	Teo Fabi	Benetton B-186-BMW	77	

Promedio del ganador: 162,609 km/h.

Record de vuelta: Piquet en la 82° en 1m20s787/1000 a 168,353 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta	Nº	Piloto	Marca	Causa
27	21	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	Colisión con Arnoux
3°	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1H-A. Romeo	Cambio
10°	24	Alessandro Nannini	Minardi M-186-M. Moderni	Accidente
16°	15	Alan Jones	Force THL2-Ford	Motor
30°	29	Hubert Hahne	Zakspeed F1-841	Suspensión rota
40°	23	Andrea De Cesari	Minardi M-186-M. Moderni	Extintor abierto
43°	20	Gerhard Berger	Benetton B-186-BMW	Embrague
50°	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	Motor
52°	18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW	Acelerador
57°	8	Derek Warwick	Arrows A8-BMW	Motor
61°	22	Allen Berg	Brabham BT55-BMW	Frenos
62°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4/2C-TAG	Motor
63°	7	Riccardo Patrese</td		



Juan Manuel Fangio



ANSWER



Jack Rabbit



Niki Lahti



Im Clark

Los Williams de Mansell y Piquet en Inglaterra, uno de los muchos Grandes Premios en que anduvieron juntos, y adelante para llevar al equipo a la cima del Campeonato Mundial de Constructores.

LOS GANADORES DE LA COPA DE CONSTRUCTORES

ANÓ	MARCA	NACION
1958	Vanwall	Inglaterra
1959	Cooper Climax	Inglaterra
1960	Cooper Climax	Inglaterra
1961	Ferrari	Italia
1962	B.R.M.	Inglaterra
1963	Lotus	Inglaterra
1964	Ferrari	Italia
1965	Lotus	Inglaterra
1966	Brabham	Inglaterra
1967	Brabham	Inglaterra
1968	Lotus	Inglaterra
1969	Matra	Francia
1970	Lotus	Inglaterra
1971	Tyrrell	Inglaterra
1972	Lotus	Inglaterra
1973	Lotus	Inglaterra
1974	Mc Laren	Inglaterra
1975	Ferrari	Italia
1976	Ferrari	Italia
1977	Ferrari	Italia
1978	Lotus	Inglaterra
1979	Ferrari	Italia
1980	Williams	Inglaterra
1981	Williams	Inglaterra
1982	Ferrari	Italia
1983	Ferrari	Italia
1984	Mc Laren	-----
1985	Mc Laren	Inglaterra
1986	Williams	Inglaterra



CAMPEONATO MUNDIAL DE CONSTRUCTORES

POSICIONES FINALES

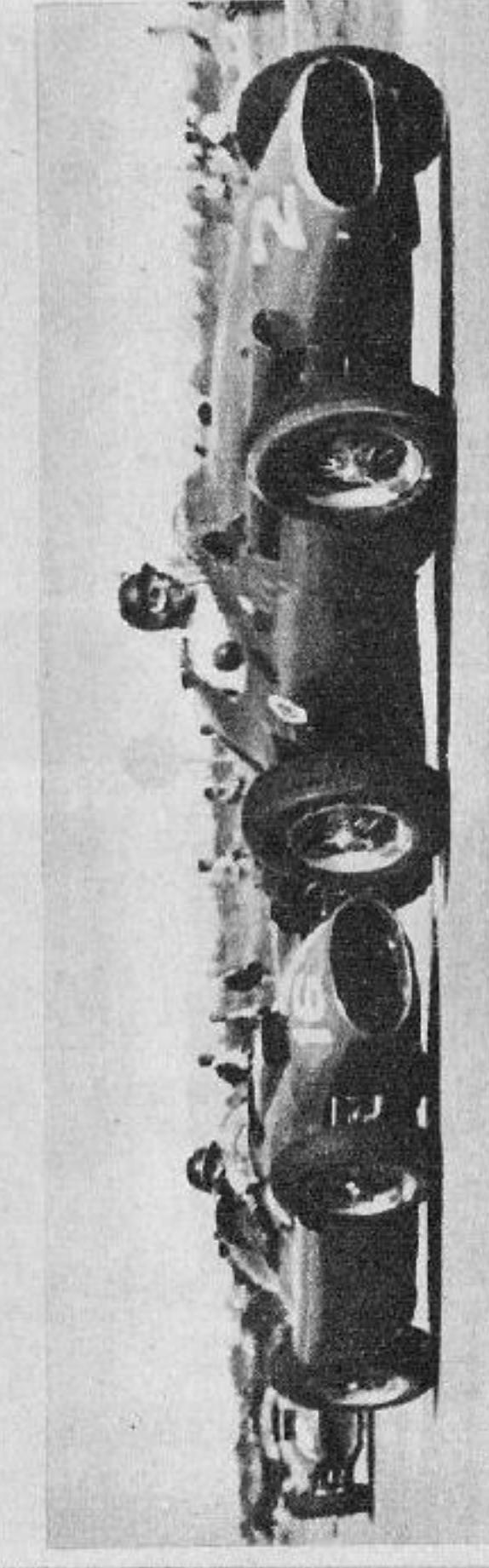
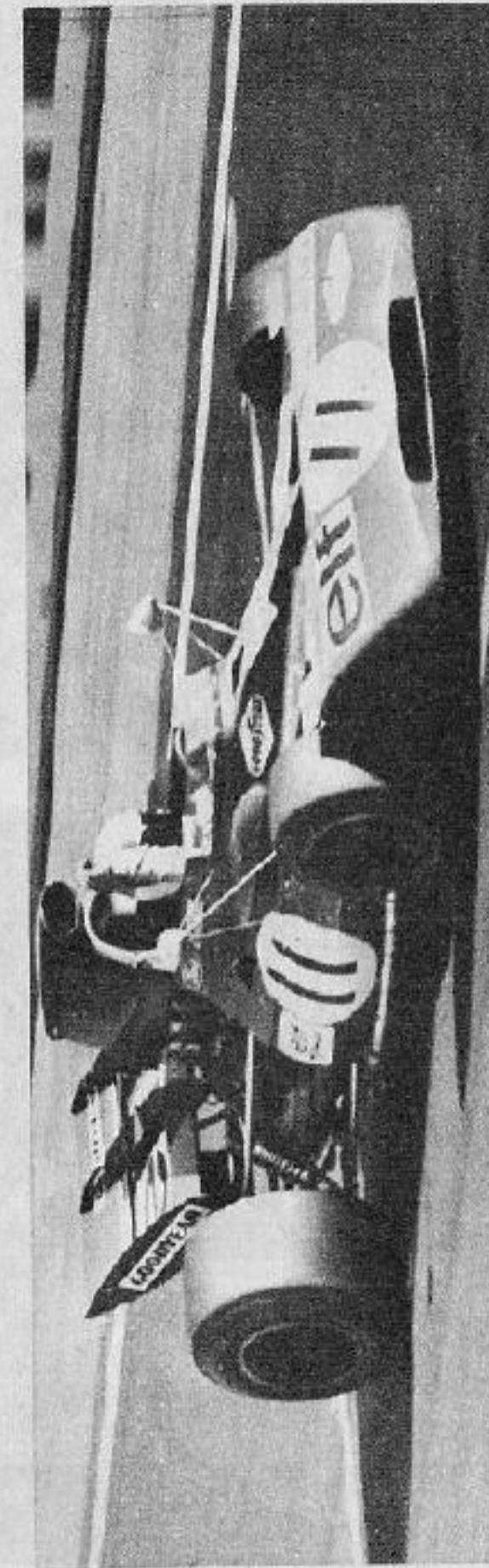
Ptos.	MARCA	BRASIL	ESPAÑA	SAN MARINO	MONACO	BELGICA	CANADA	DETROIT	FRANCIA	INGLATERRA	ALEMANIA	HUNGRIA	AUSTRIA	ITALIA	PORTUGAL	MEXICO	AUSTRALIA	TOTAL
1º	Williams	9	6	6	3	9	13	2	13	15	13	13	-	15	13	5	0	141
2º	McLaren	-	7	11	15	1	9	4	9	4	3	-	9	3	6	6	9	96
3º	Lotus	5	9	-	4	6	2	9	-	-	6	8	-	-	3	4	1	58
4º	Ferrari	-	-	3	-	7	-	3	-	-	3	10	4	3	-	4	37	
5º	Ligier	7	-	-	3	2	1	6	3	3	3	-	-	-	-	1	-	29
6º	Benetton	1	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	9	-	19
7º	Tyrrell	2	-	-	-	-	-	-	-	3	-	1	-	-	-	5	11	
8º	Lola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	1	-	-	-	6	
9º	Brabham	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
10º	Arrows	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	

CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

POSICIONES FINALES

	BRASIL	ESPAÑA.	SAN MARINO	MONACO	BELGICA	CANADA	DETROIT	FRANCIA	INGLATERRA.	ALEMANIA	HUNGRIA	AUSTRIA.	ITALIA	PORTUGAL	MEXICO	AUSTRALIA	TOTAL RETENIDO	TOTAL OBTENIDO
-	4	9	9	1	5	5	4	6	4	1	9	0	6	6	9	72	74	
-	6	-	3	9	9	9	-	9	9	4	-	6	9	9	2	-	70	72
9	-	6	-	-	4	-	2	4	6	9	9	-	9	4	3	6	69	
6	9	-	4	6	2	9	-	-	6	6	-	-	3	4	-	4	55	
-	-	3	-	4	-	-	-	-	3	4	4	4	1	-	4	23		
-	3	2	6	-	3	-	3	-	2	-	-	3	-	-	-	22		
1	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	9	-	17		
4	-	-	1	2	-	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	14		
3	-	-	2	-	1	-	2	3	3	-	-	-	-	-	-	14		
-	-	-	-	3	-	3	-	-	-	0	-	-	2	-	-	14		
2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	3	8	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	3	
-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2	2	
-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2	2	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	

EN 37 AÑOS, LOS VENCEDORES DE 436 GRANDES PREMIOS



La Vaseyita de Fannin delante de la Feria de Haworth en Buenos Aires '57

El Tytrel-Cosworth de Stewart venciendo en Paul Ricard'71

LAS MAQUINAS

TODOS LOS AUTOS

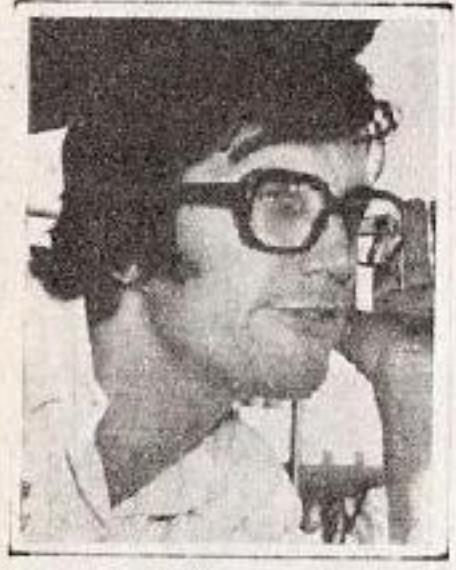
A lo largo de la temporada se vieron en las diferentes pistas diecisiete modelos de autos diferentes, pertenecientes a catorce equipos. Todos ellos estuvieron equipados con motores turbocomprimidos, circunstancia que se vio por primera vez –y quizás última en mucho tiempo– en treinta y seis años de Fórmula Uno.



McLaren MP4/2C. Vº Piloto: Alain Prost y Keijo Rosberg. Director de equipo: Ron Dennis (foto). Diseñador: John Barnard. Neumáticos: Goodyear.



Williams FW11-Honda Vº Piloto: Nigel Mansell y Nelson Piquet. Director de equipo: Frank Williams (foto). Diseñador: Patrick Head. Neumáticos: Goodyear.



Lotus 98T Renault Vº Piloto: Ayrton Senna y Johnny Dumfries. Director de equipo: Peter Warr (foto). Diseñador: Gerard Ducarouge. Neumáticos: Goodyear.

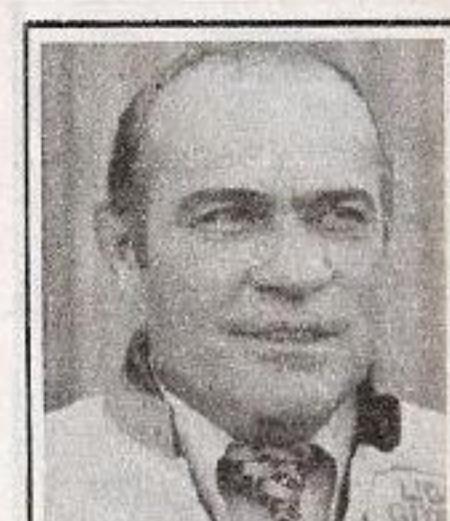




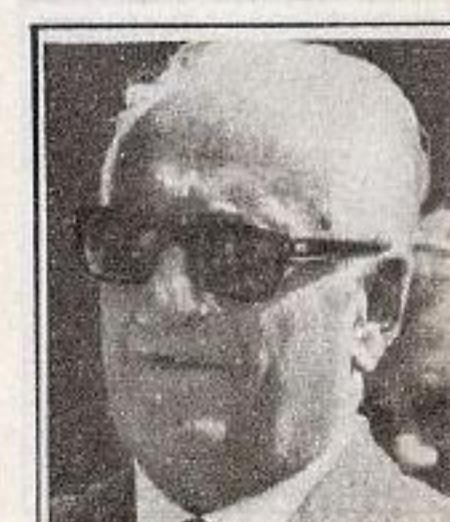
Lotus-Ford 79-Ford V8 debutó en San Marino: antes, TELI-Hart 14. Piloto: Alan Jones. Patrick Tambay y Eddie Cheever. Director de equipo: Carl Haas (pic). Diseñador: John Baldwin. Neil Orlitz. Director deportivo: Teddy Mayer. Neumáticos: Goodyear.



Benetton B186-BMW. Pilotos: Gerhard Berger y Teo Fabi. Director de equipo: Davide Paolini. Diseñador: Paddy Byrne. Director deportivo: Peter Collins (foto). Neumáticos: Pirelli.



Ligier JS27-Renault V6. Pilotos: René Arnoux, Jacques Laffite y Philippe Alliot. Director de equipo: Guy Ligier (foto). Diseñador: Michel Tetu. Director deportivo: Gérard Larrousse. Neumáticos: Pirelli.

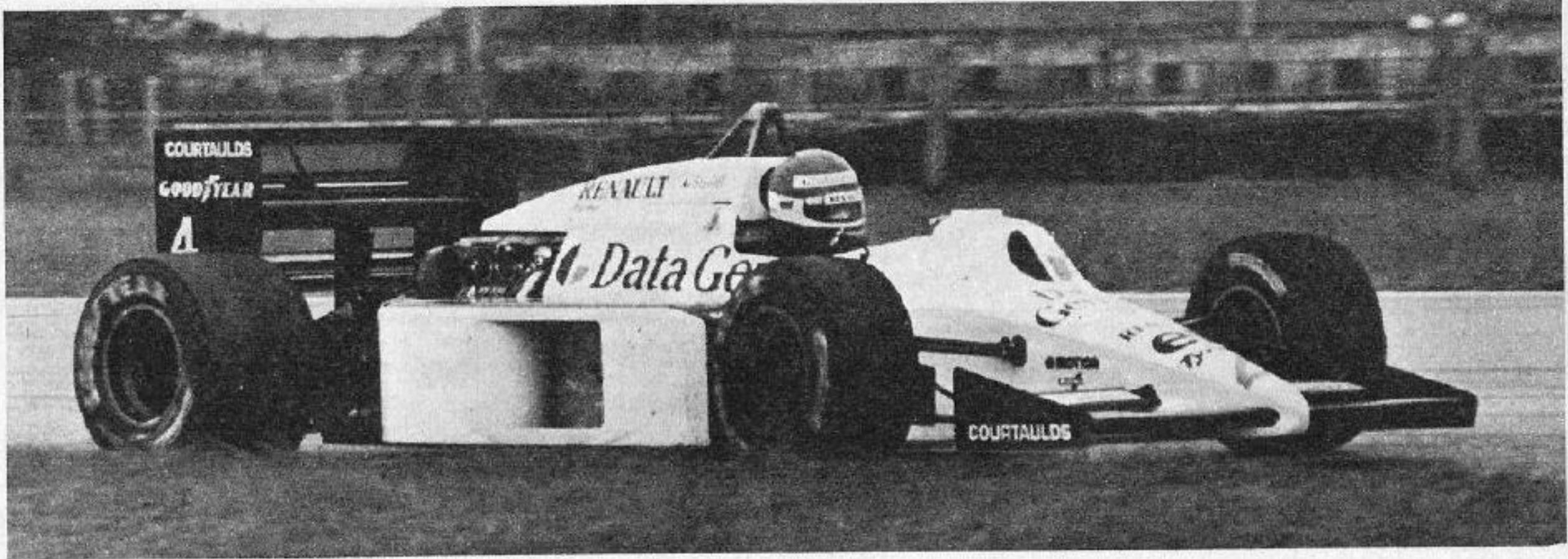


Ferrari F186. Pilotos: Michele Alboreto y Sean Johnson. Director de equipo: Enzo Ferrari (foto). Diseñador: Harvey Postlewaite. Director deportivo: Marco Ricciutti. Neumáticos: Goodyear.

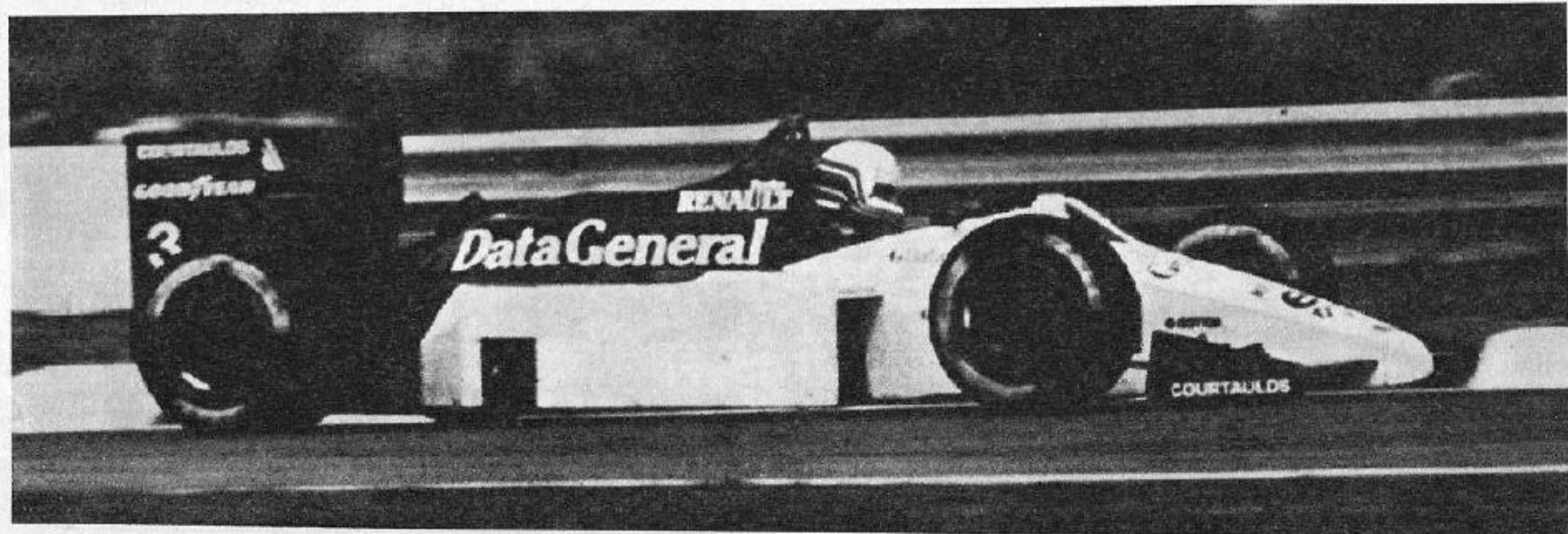




Tyrrell 014-Renault V6. Pilotos: Martin Brundle y Philippe Streiff. Director de equipo: Ken Tyrrell (foto). Diseñador: Maurice Philippe. Neumáticos: Goodyear. Utilizado desde Brasil hasta España.



Tyrrell 015-Renault V6. Pilotos: Martin Brundle y Philippe Streiff. Director de equipo: Ken Tyrrell (foto). Diseñador: Maurice Philippe. Neumáticos: Goodyear. Utilizado desde España (antes, 014).

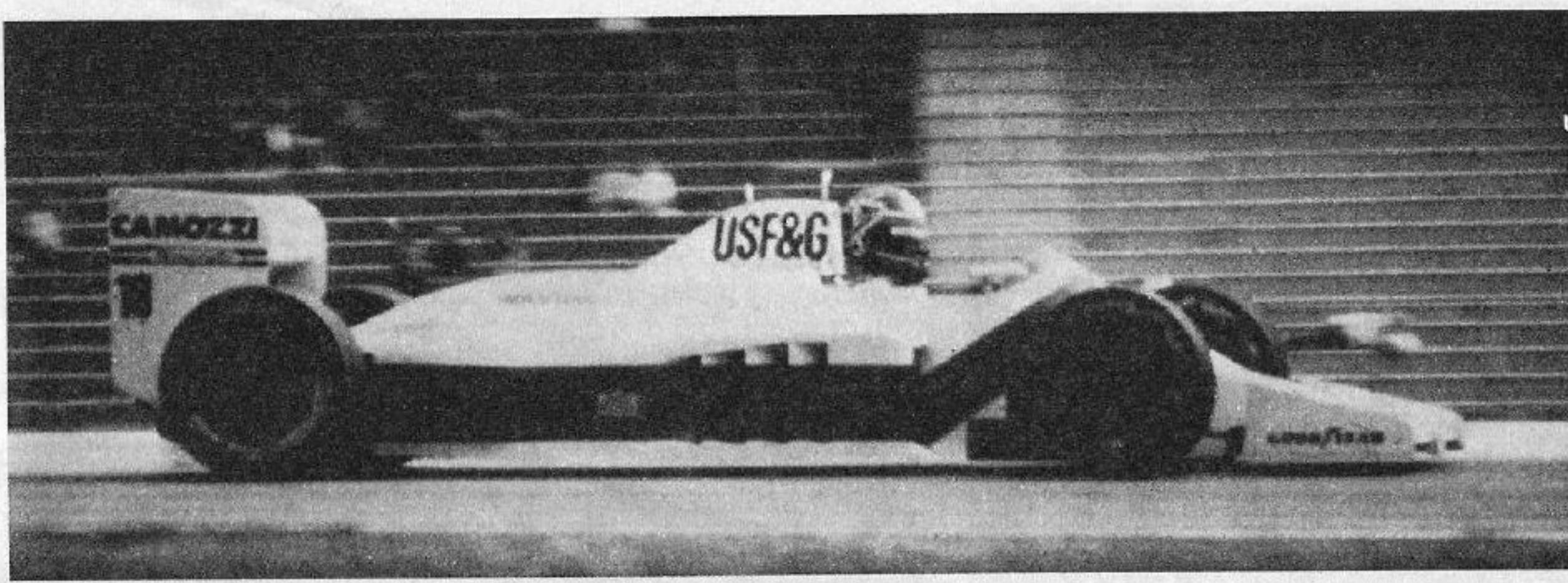


Brahm BT 55-BMW. Pilotos: Riccardo Patrese, Elio De Angelis y Derek Warwick. Director de equipo: Bernie Ecclestone (foto). Diseñador: Gordon Murray. Director deportivo: Herbie Blash. Neumáticos: Pirelli. Patrese usó en el G.P. Británico un modelo BT54.

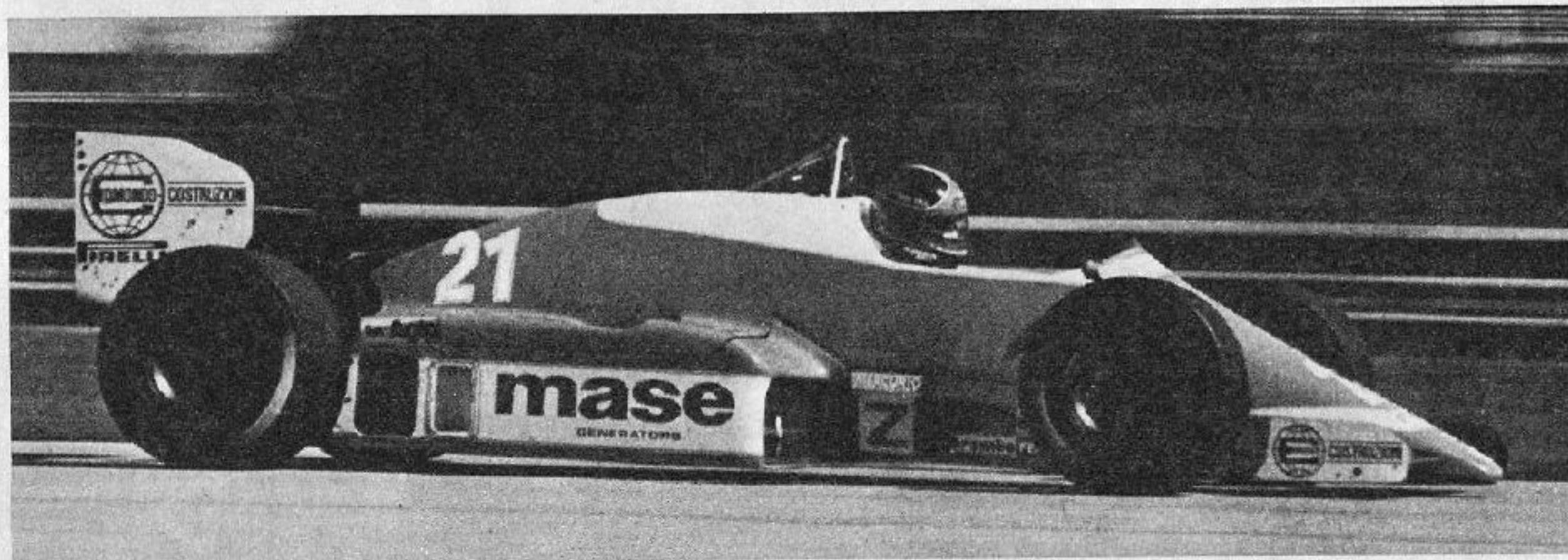


Zakspeed 861. Pilotos: Jonathan Palmer y Huub Rothengatter. Director de equipo: Eric Zakowski (foto). Diseñador: Paul Brown. Director deportivo: Helmut Barth. Neumáticos: Goodyear.

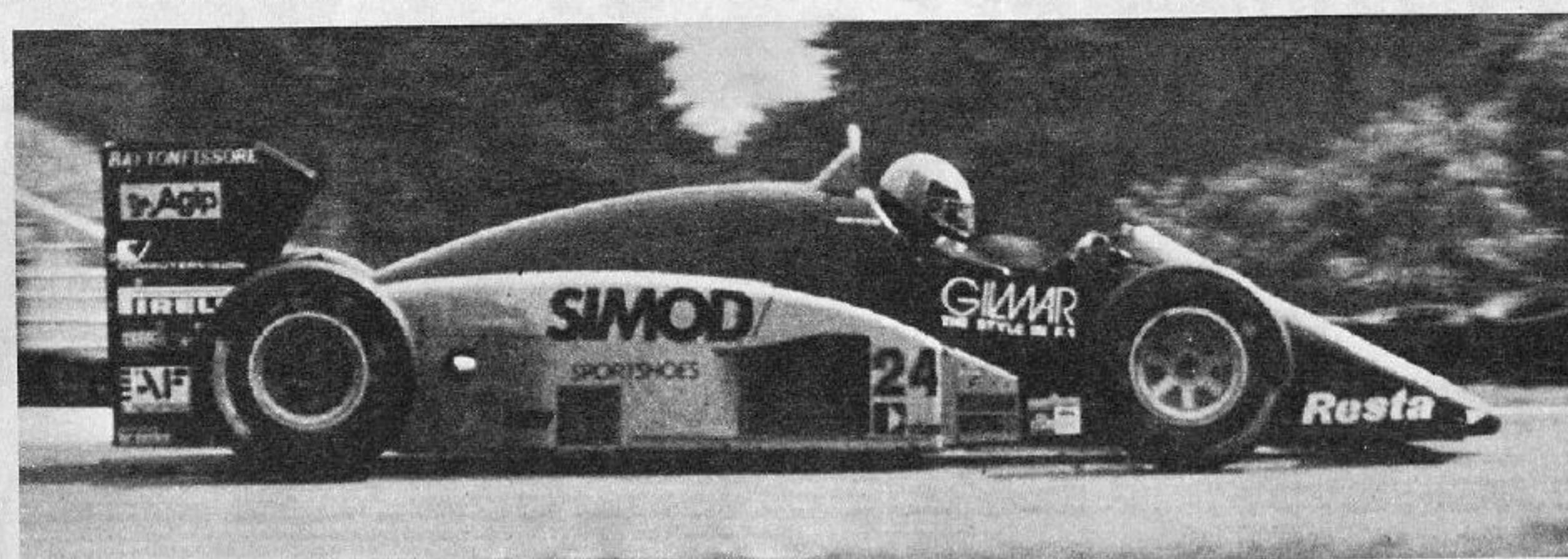




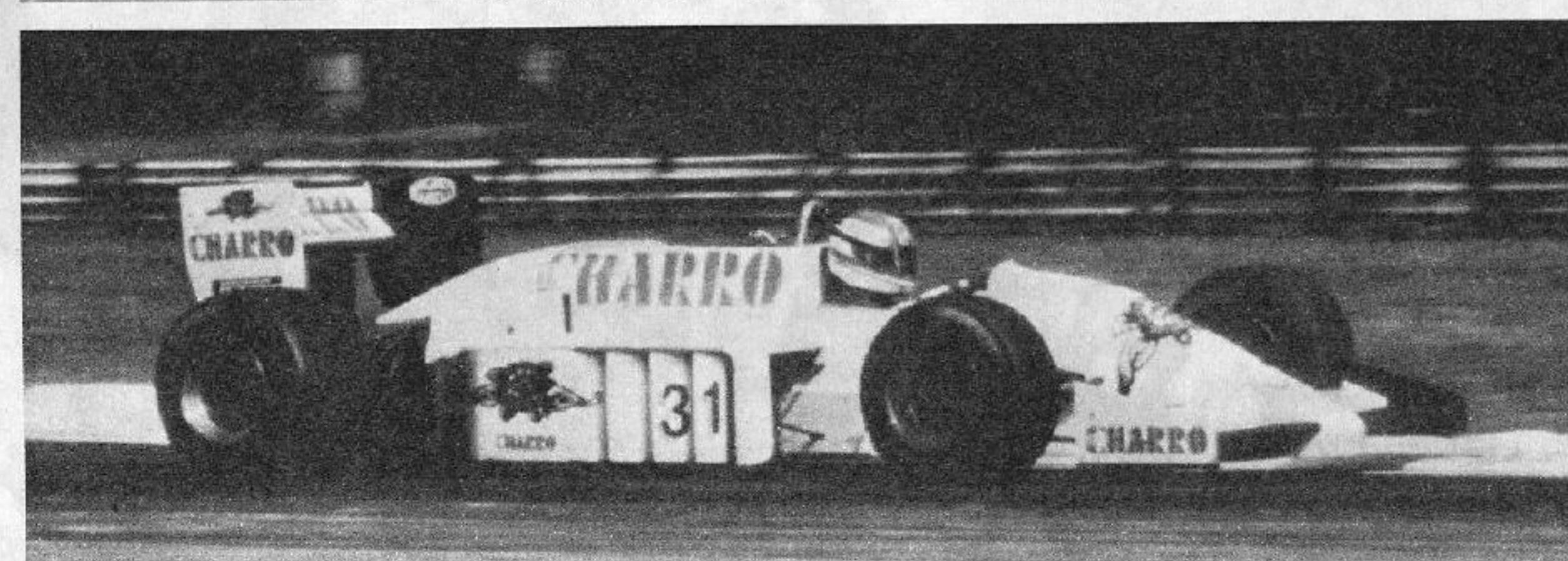
Arrow A9-BMW. Pilotos: Christian Danner, Thierry Boutsen. Director de equipo: Jackie Oliver (foto). Diseñador: Dave Wass. Director deportivo: Alan Rees. Neumáticos: Goodyear. Hasta el GP italiano utilizaron el modelo A8.



Osella FA1B-Alfa Romeo V8. Pilotos: Piercarlo Ghinzani, Heub Rothengatter, Christian Danner, Allen Berg y Alessandro Cottet. Director de equipo: Enzo Cecilia (foto). Diseñador: Giuseppe Pochiotta. Neumáticos: Pirelli.



Minardi M183-Motori Modena V6. Pilotos: Andrea de Cesari y Sandro Munari. Director de equipo: Giancarlo Minardi (foto). Diseñador: Giacomo Ucari. Neumáticos: Pirelli.

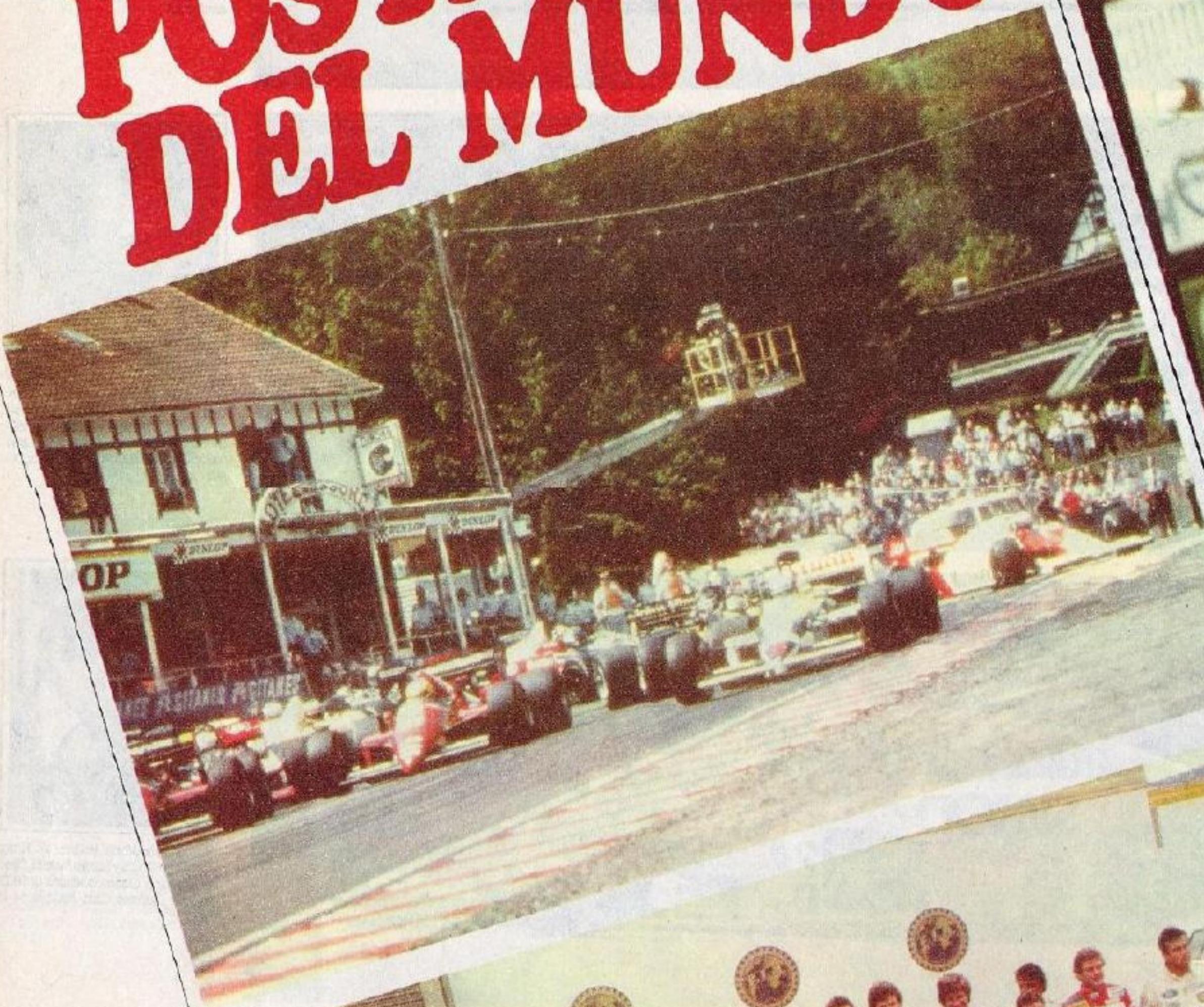


AGS JH21C Renault V6. Piloto: Ivan Capelli (foto). Director de equipo: Roberto Angelini. Diseñador: Christian Vanderplas. Director deportivo: Henry Julian. Neumáticos: Pirelli.

LAS IMAGENES

LOS HOMBRES, LAS MAQUINAS,
LOS HECHOS, EL ESPECTACULO

POSTALES DEL MUNDO

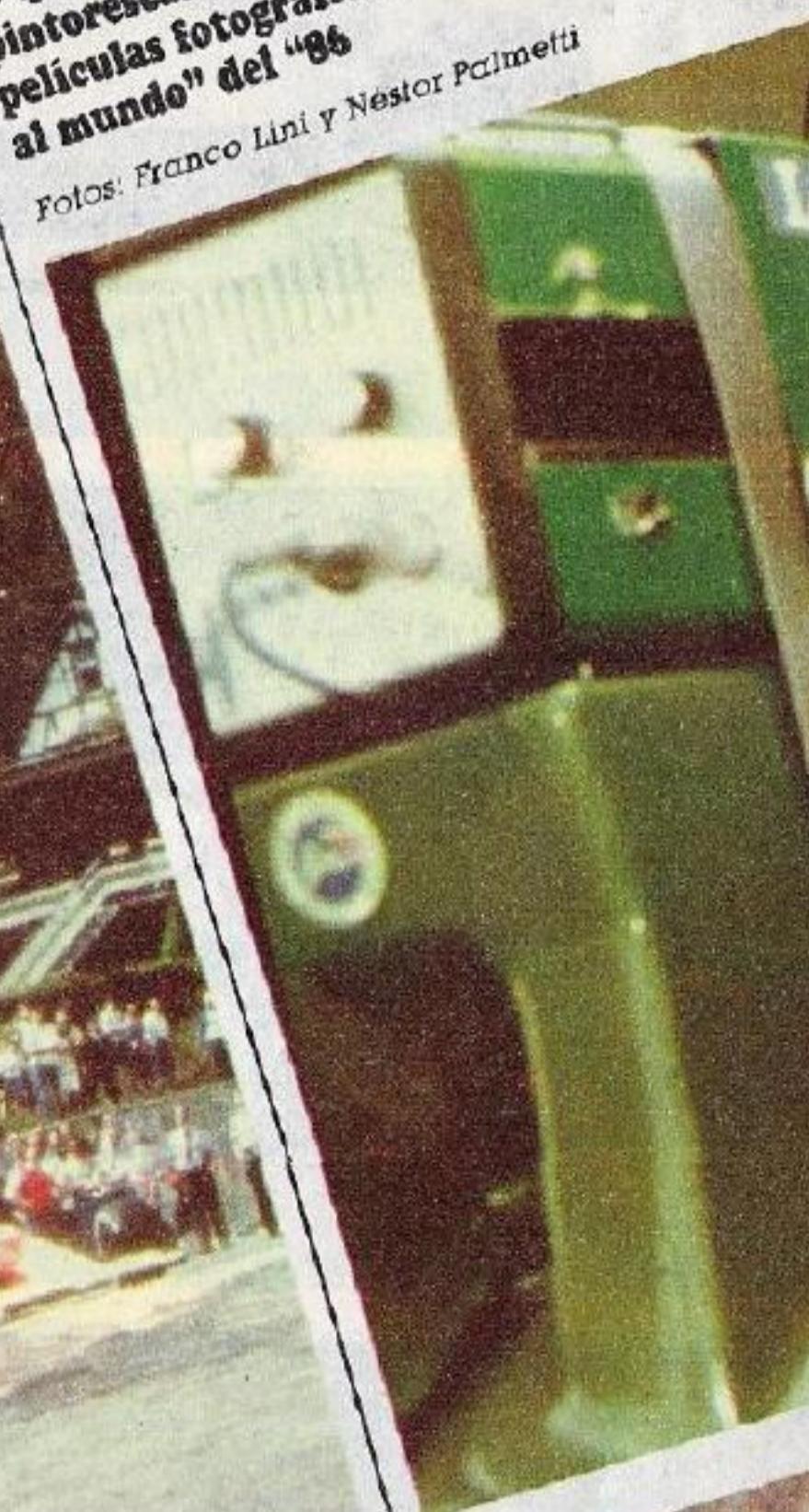


2



1 En la concurrida norquilla de "La Source" en Spa, de izquierda a derecha se divisa (ver oscuros) a Johansson, Jones, Danner, Boutsen, Arnoux -que vuelve trasirse de largo-, Alboreto, Fabi, Tambay -que se va...-, Dumitres, Rosberg (trozo de alerón; también se fue...), Berger -cuyo toque con Prost provocó el revuelo, quedando a contramano-, Mansell y Prost (en "offside"). ¿Qué tal?..

Fotos: Franco Lini y Nestor Palmetti





2 Delante de la casilla del control de la prueba, posan los pilotos que llegaron a Australia, junio al 'Prest' de la FIA. De izq. a der. y de arriba a abajo: Fabi, Ghinzani, Jones, Brundle, Alboreto, Senna, Johansson, De Cesaris, Berger, Rothengatter, Boutsen, Nannini, (Semicírculo por Berg), Palmer, Tambay, Alliot, Danner, Streiff, Mansell, Piquet, Arnoux (agachado delante de Balestre), Prost, Rosberg, Dumaine, Warwick y Patrese.

3 El bueno de Teo Fabi en el G.P. de su tierra (ver banderita correspondiente sobre el carenado del cockpit en primer plano), enterándose de que acaba de repartir la reciente 'pole' de Austria.

Johansson y Berger en memorable duelo ante un largísimo centenar de miles de espectadores, donde si no en imola, en el 'Dino Ferrari'. Al cabo del año, viene a parecer que también se discutirá el puesto en Maranello.

ingrese

ESCUELA DE AVIACION MILITAR



Requisitos:

- * Edad comprendida entre 18 y 22 años.
- * Haber aprobado el Ciclo Secundario.

Informes: Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104)
CAPITAL FEDERAL o UNIDADES de F.A.A.

FUERZA AEREA ARGENTINA - Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) Cap. Fed. o Unidades de F.A.A.

Solicito información referida a condiciones de ingreso a la ESCUELA DE AVIACION MILITAR

Apellido
Nombre
Calle N°
Localidad C.P.
Provincia

TODOS LOS PILOTOS

MICHELE ALBORETO: Italiano. Nació en Milán el 23-12-56. Debutó en F-1 en San Marino '81 con Tyrrell. Disputó 89 GGPP; ganó 5; 2 pole position, 3 records de vuelta. Corrió en Tyrrell ('81/'83) y en Ferrari ('84/'85/'86).

PHILIPPE ALLIOT: Francés. Nació en Voves el 27-7-54. Debutó en F-1 en Brasil '84 con RAM. Siguió en este equipo en el '85. A partir del GP de Alemania '86 corrió en Ligier reemplazando a Jacques Laffite. Disputó 33 GGPP. Campeón francés de Fórmula Renault 1978.

RENE ARNOUX: Francés. Nació en Grenoble el 4-7-48. Debutó en F-1 en Bélgica '78 con Martini. Disputó 112 GGPP; ganó 7; 18 pole positions; 12 records de vuelta. Corrió en Martini ('78), Surtees ('78), Renault (del '79 al '82), Ferrari ('83/'84) y una sola carrera Brasil, en el '85. En Ligier en 1986.

ALLEN BERG: Canadiense. Nació en Vancouver el 1-8-61. Debutó en Osella en el GP de Detroit '86 reemplazando a Christian Danner. Corrió 8 GGPP. Antecedentes: corrió en F-Atlantic y en la F-Tres Inglesa.

THIERRY BOUTSEN: Belga. Nació en Bruselas el 13-7-57. Debutó en F-1 en Bélgica '83 con Arrows. Disputó 57 GGPP, siempre en Arrows.

ALEX CAFFI: Italiano. Nació el 18-3-64 en Brescia. Debutó en el GP de Italia '86 en lugar de Allen Berg, invitado por el equipo Osella. Subcampeón '83 en Fórmula Fiat-Abarth, ganador de la Copa de Europa de F-3 en 1985. Disputó 1 GP.

GERHARD BERGER: Austriaco. Nació en Viena el 27-8-59. Debutó en F-1 en Austria '84 con ATS. En Arrows en 1985 y en Benetton en el '86. Disputó 36 GGPP; ganó 1 (Méjico '86); 2 records de vuelta.

MARTIN BRUNEL: Inglés. Nació en Norfolk el 1-6-59. Debutó en F-1 en Brasil '84 con Tyrrell-Ford. Disputó 38 GGPP. Corrió en Tyrrell ('84/'85/'86). Subcampeón 1983 de la Fórmula Tres Inglesa.

IVAN CAPELLI: Italiano. Nació en Milán el 24-5-63. Debutó en F-1 en el GP de Europa '85 con Tyrrell. Disputó 4 GGPP. En 1986 corrió en Italia y en Portugal en el nuevo equipo AGS. Campeón Italiano de F-3 en 1983. Campeón Europeo de F-3 en 1984. Campeón Intercontinental de Fórmula 3000 en 1986.

EDDIE CHEEVER: Estadounidense. Nació en Phoenix, Arizona, el 10-1-58. Debutó en F-1 en Sudáfrica '80 con Osella. Disputó 86 GGPP. Corrió en Osella ('80), Tyrrell ('81), Ligier ('82), Renault ('83), Alfa Romeo ('84/'85) y en FORCE en el '86, en el GP de Detroit solamente reemplazando a Patrick Tambay, accidentado en Canadá.

CHRISTIAN DANNER: Alemán. Nació en Munich el 4-4-58. Debutó en F-1 en Bélgica '85 con Zakspeed. Disputó 16 GGPP. Este año corrió en Osella y en Arrows, a partir de Detroit, reemplazando a Marc Surer.

ELO DE ANGELIS: Nació en Roma el 20-3-58. Falleció en Francia tras un accidente a bordo del Brabham BT55 en ensayos libres el 15-5-86. Había debutado en F-1 en 1979 con Shadow, en el GP de Argentina. Disputó 108 GGPP; ganó 2; 3 pole positions. Corrió en Shadow ('79), Lotus (del '80 al '85) y Brabham ('86). Campeón Italiano de F-3 en 1977.

ANDREA DE CESARIS: Italiano. Nació en Roma el 31-5-59. Debutó en F-1 en Canadá '80 con Alfa Romeo. Disputó 88 GGPP. 1 pole position, 1 record de vuelta. Corrió en Alfa Romeo ('80/'82/'83), McLaren ('81), Ligier ('84/'85) y Minardi ('86). Campeón Mundial Jr. de Karting 1976. Subcampeón Británico BP de Fórmula Tres en 1978.

JOHNNY DUMFRIES: Escocés. Nació el 26-4-58. Debutó en el GP de Brasil '86 con Lotus. Corrió 15 GGPP. Campeón de Gran Bretaña de F-3 en 1984.

TEO FABI: Italiano. Nació en Milán el 9-3-55. Debutó en F-1 en San Marino '82 con Toleman. Disputó 48 GGPP; 3 pole positions. Corrió con Toleman ('82), Brabham ('84) y nuevamente en Toleman en el '85. En Benetton en 1986. Campeón Europeo de F-2 1980. Campeón Europeo F-3 en 1978.

PIERCARLO GHINZANI: Italiano. Nació en Riviera d'Adda el 16-1-52. Debutó en F-1 en Bélgica '81 con Osella hasta Inglaterra '85. Luego pasó a Toleman. En Osella en 1986. Disputó 51 GGPP. Campeón Europeo de F-3 en 1977. Campeón de Italia de F-3 en 1979.

STEFAN JOHANSSON: Sueco. Nació en Växjö el 8-9-56. Debutó en F-1 en Inglaterra '83 con Spirit-Honda. Disputó 42 GGPP. En 1984 reemplazó a

Martin Brundle en Tyrrell, y desde el GP de Italia pasó a Toleman. En el '85 reemplazó a Arnoux en Ferrari a partir de Portugal y corrió en esta escudería hasta Australia '86. Campeón Escandinavo de Kart 1973. Campeón Inglés de F-3 en 1979.

ALAN JONES: Australiano. Nació en Melbourne el 2-11-46. Debutó en F-1 en España '75 con Hersketh. Corrió 116 GGPP; ganó 12; 6 pole positions, 11 records de vuelta. Corrió en Hersketh y en Shadow, en Williams del '79 al '81, cuando se retiró. En 1983 reemplazó a Chico Serra en Arrows en Brasil y EEUU (costa oeste). En 1985 regresó a la F-1 en el GP de Italia con un Lola-Hart. En el '86 corrió con FORCE. Campeón Mundial de F-1 en 1980.

JACQUES LAFFITE: Francés. Nació en París el 21-11-43. Debutó en F-1 en Alemania '74 con Iso Rivolta (Williams). Se accidentó gravemente en el GP de Inglaterra '86 en la largada de su GP Nro. 176; ganó 6; 7 pole positions, 7 records de vuelta. Corrió en Williams ('75, '83-'84) y en Ligier (del '76 al '82 y en el '85 y '86). Campeón Europeo de Fórmula Dos en 1975. Campeón Francés de Fórmula Tres en 1973.

NIGEL MANSELL: Inglés. Nació en Upton-on-Severn el 8-8-54. Debutó en F-1 en Austria '80 con Lotus. Corrió en Lotus ('80/'84) y en Williams ('85/'86). Corrió 90 GGPP; ganó 7; 4 pole positions; 6 records de vuelta. Subcampeón Mundial 1986.

ALESSANDRO NANNINI: Italiano. Nació en Siena el 7-7-59. Debutó en F-1 en el GP de Brasil '86 con Minardi. Corrió 15 GGPP. Antecedentes: muchas participaciones en el Campeonato de Europa de F-2 y en el Campeonato del Mundo de Resistencia con Lancia.

JONATHAN PALMER: Inglés. Nació en Sussex el 7-11-56. Debutó en F-1 en el GP de Europa '83 con Williams. Disputó 39 GGPP. Corrió en Williams ('83), RAM ('84) y Zakspeed ('85/'86). Campeón de F-2 Europea 1983. Campeón Inglés de F-3 en 1981.

RICCARDO PATRESE: Italiano. Nació en Pádova el 17-4-54. Debutó en F-1 en Mónaco '77 con Shadow. Disputó 144 GGPP; ganó 2; 2 pole positions, 3 records de vuelta. Corrió en Shadow ('77), Arrows ('78/'81), Brabham ('82, '83 y '86) y Alfa

Romeo ('84/'85). Campeón Mundial de Kart en 1974 y Campeón Europeo de Fórmula Tres en 1976.

NELSON PIQUET: Brasileño. Nació en Río de Janeiro el 17-8-52. Debutó en F-1 en Alemania '78 con Ensign. Corrió 126 GGPP; ganó 17; 19 pole positions, 22 records de vuelta. Corrió en Ensign y en McLaren ('78), en Brabham ('78 al '85) y en Williams ('86). Campeón Británico BP de F-3 en 1978 y Subcampeón Mundial de F-1 1980. Campeón Mundial de F-1 '81 y '83.

ALAIN PROST: Francés. Nació en Saint-Chamond el 24-2-55. Debutó en F-1 en Argentina '80 con McLaren. Disputó 105 GGPP. Ganó 25; 16 pole positions, 15 records de vuelta. Corrió en McLaren en 1980. Paseó a Renault en 1981, donde corrió hasta el '83. En 1984 volvió a McLaren. Campeón Europeo de L-3 en 1979. Campeón Mundial de F-1 en 1985 y 1986.

KEIJO ROSBERG: Sueco-finlandés. Nació en Estocolmo el 6-12-48. Debutó en F-1 en Sudáfrica '78 con Ralt. Disputó 114 GGPP; ganó 5; 5 pole positions, 3 records de vuelta. Corrió en Theodore ('78), ATS ('78), Wolf ('78/79), Fittipaldi ('80/81), Williams ('82/83/84/85) y en McLaren ('86). A mediados de esta temporada anunció su retiro de la F-1, categoría donde fue Campeón Mundial en 1982.

HUUB ROTHENGATTER: Holandés. Nació en Laren el 18-10-54. Debutó en F-1 en Canadá '84 con Spirit suplantando a Mauro Baldi, hasta el GP de Italia. Disputó 26 GGPP. A partir del GP de Alemania '85 corrió en Osella en lugar de Ghinzani. En 1986 fue piloto de Zakspeed.

AYRTON SENNA: Brasileño. Nació en São Paulo el 21-3-60. Debutó en F-1 en Brasil '84 con Toleman. Corrió en Toleman ('84) y en Lotus ('85 y '86). Disputó 46 GGPP; ganó 4; 15 pole positions; 4 records de vuelta. Campeón Sudamericano de Kart 1977. Campeón Inglés de Fórmula Ford 1981. Campeón Europeo e Inglés F-Ford 2000 en 1982. Campeón Inglés F-Tres en 1983.

PHILIPPE STREIFF: Francés. Nació en Grenoble el 26-6-55. Debutó en F-1 con el tercer auto del equipo Renault en el GP de Portugal '84. Corrió 22 GGPP. A partir del GP de Italia '85 reem-



1. MICHELE ALBORETO



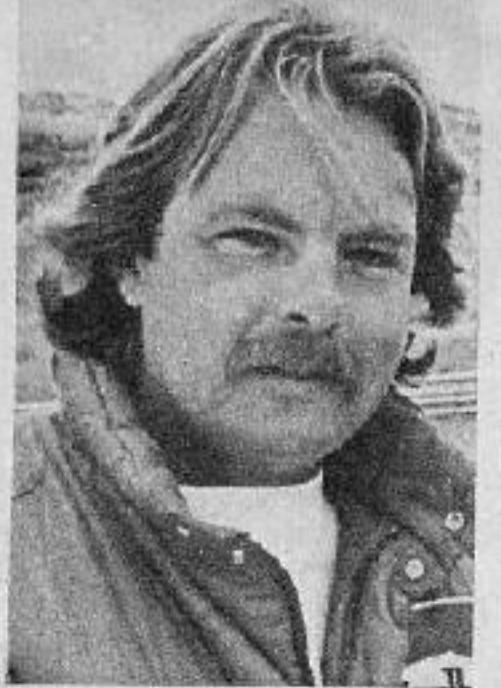
5. THIERRY BOUTSEN



12. ELO DE ANGELIS



19. JACQUES LAFFITE



26. KEIJO ROSBERG



2. PHILIPPE ALLIOT



3. RENE ARNOUX



4. ALLEN BERG

Fueron treinta y dos los pilotos que compitieron a lo largo de los 16 GG.PP. de la pasada temporada. Algunos lo hicieron en todas las carreras; otros, tan sólo en una. Pero todos, sin excepción, contribuyeron con su talento a que la Fórmula Uno fuese, una vez más, el espectáculo automovilístico por excelencia.

Ordenados alfabéticamente, se mencionan sus datos principales.



6. ALEX CAFFI



7. GERHARD BERGER



8. MARTIN BRUNEL



9. IVAN CAPELLI



10. EDDIE CHEEVER



11. CHRISTIAN DANNER



13. ANDREA DE CESARI



14. JOHNNY DUMFRIES



15. TEO FABI



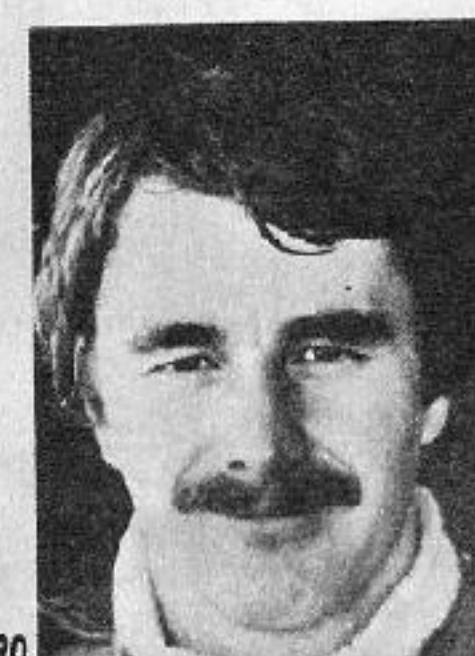
16. PIERCARLO GIANNINI



17. STEFAN JOHANSSON



18. ALAN JONES



20. NIGEL MANSELL



21. ALESSANDRO NANINI



22. JONATHAN PALMER



23. RICCARDO PRESER



24. NELSON PIQUET



25. ALAIN PROST



27. HUUB ROTHENGATTER



28. AYRTON SENNA



29. PHILIPPE STREIFF



30. MARC SURE



31. PATRICK TAMBAY



32. DEREK WARWICK

COPA AGRIDULCE PARA LA MARCA DE UN HONDAZO CERTERO... A MEDIAS

Miguel Colazo
y M.A.S.
Fotos: Franco Lini
y Néstor Palmeiti

WILLIAMS, LA HIJA DE LAS ALIANZAS

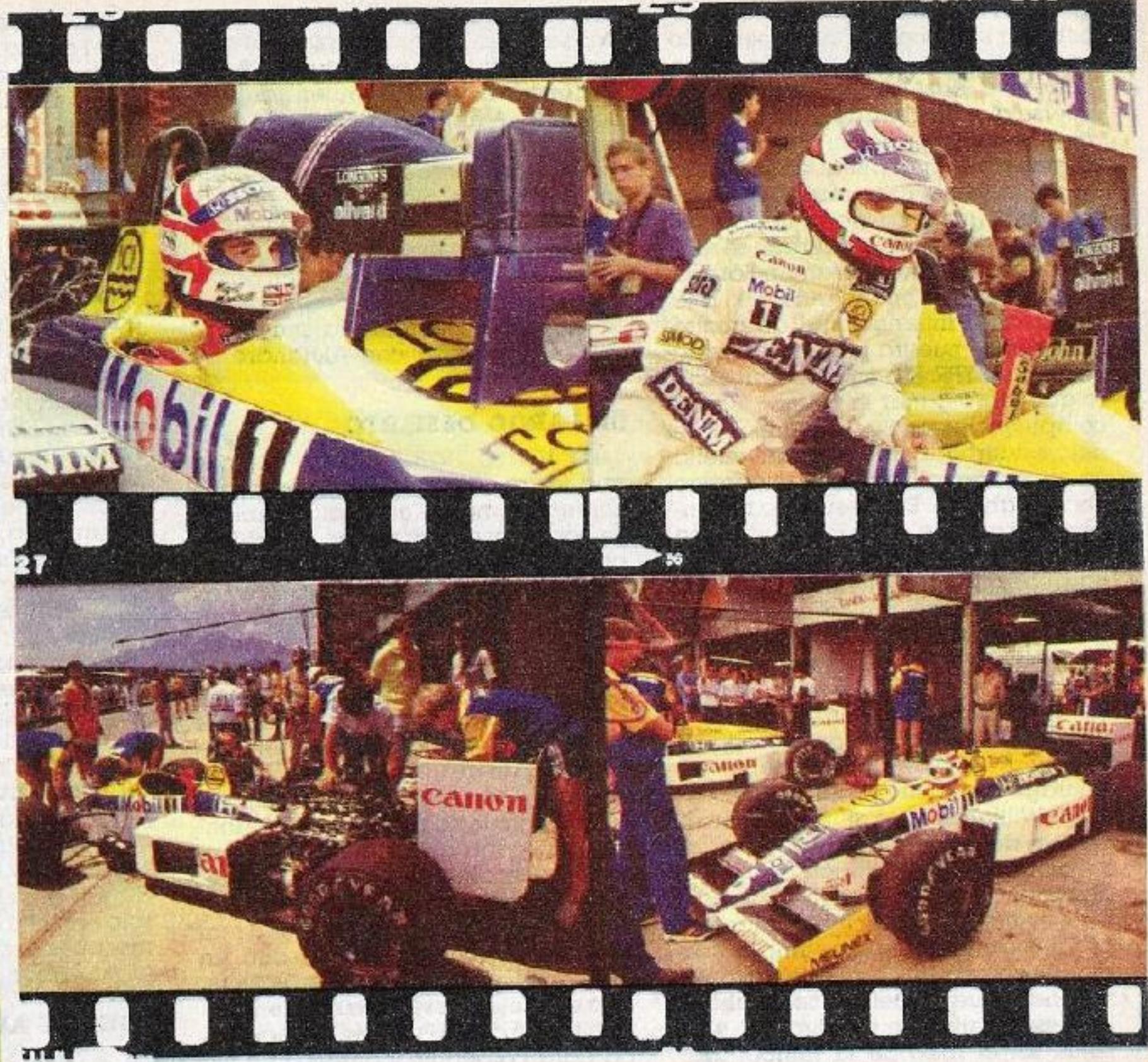
Oportuno, sensato, luchador, Frank Williams manejó siempre sus negocios con rumbo a la mejor elección. Tras una larga y variada historia de resultados disímiles y pilotos diferentes, nuevamente este año su equipo tenía todo para posibilitarle a cualquiera de sus dos conductores el acceso al título mundial. Pero no fue de este modo. Aunque sí Frank necesitaba un consuelo y una motivación para continuar recuperándose de su terrible accidente de la pasada primavera, la Copa de Constructores '86 que se llevó -Honda mediante- para su casa, es un brillante acicate.



Quienes hoy se asombran ante la contundencia y los resultados de la combinación Williams-Honda probablemente no sepan del largo camino que debió recorrer este pequeño gran constructor británico desde su ingreso a la Fórmula 1. Es Frank Williams, que actualmente se repone de un muy grave accidente de tránsito sufrido en la Costa Azul cuando volvía de tests preliminares

en Paul Ricard, casi con seguridad podría dejarle serias secuelas en su aparato locomotor. Triste paradoja del destino para un hombre que toda la vida cuidó mucho su físico e incluso solía verselo en algunos circuitos haciendo "footing" para mantener su estado. Esta particular circunstancia que de alguna manera se reflejó este año en el seno del equipo, nos ha movilizado a re-

Mansell y Piquet estudiando tiempos en Monza cuando el torneo entraba ya en fase de definición. Los Williams presentándose con todo en Río de Janeiro, para llevarse un aplastante triunfo merced al piloto local entonces recién llegado al equipo. Y precisamente es este último, el "Almirante Nelson" o "Terminator", autor este año de maniobras inolvidables y -como todo el equipo- también de algunos traspies flagrantes, el que "refuerce" al FW11 clasificado como un poseído en Montreal para ubicarse 3º en la grilla, donde la "pole" era de su compañerismo (...) Nigel, ¡Qué auto! ¡Qué pilotos! ¡Qué equipo! ¡Qué Copa bien ganada! ¡Qué título perdido!



cordar su extenso periplo, matizado en el ambiente de la máxima categoría de monopostos y donde hubo tragedias, fracasos y éxitos resonantes que demuestran el temple inquebrantable del otroca patrón de Carlos Alberto Reutemann.

Situviéramos que resumir todo en una virtud fundamental de Frank Williams, no nos cabría duda de que su excepcional capacidad ne-

gociadora es la que le permitió subsistir tanto tiempo sobre todo en los malos momentos que fueron bastante largos. Esa inteligencia para el negocio oportuno lo llevó a permanentes alianzas que no siempre le redundaron en beneficios pero que le permitieron persistir y con luz propia en uno de los ambientes más competitivos. Casi todos sus socios, salvo el árabe

Monsieur Ojjeh (hoy dueño de McLaren) pasaron al olvido de la F.1, mientras Frank siguió siempre adelante y desde hace seis años sentó sus reales entre los mejores. Y ahora, ¿quien lo saca de ahí?

AMISTAD Y VERTIGO

Ante todo Frank no ha sido un oportunista del negocio de las ca-

rreras, sino un apasionado por éstas que incluso, a mediados de la década del sesenta llegó a calzarse el casco y a hacer gran amistad con varios personajes del momento que querían llegar a pilotos profesionales. Piers Courage, Charles Lucas, Jonathan Williams (sin parentesco) y Charlie Crichton Stuart, entre otros. Las ilusiones de Frank Williams corredor duraron poco, y a

fines de 1967 decidió orientar sus pasos hacia la formación de un pequeño equipo particular, tomando como modelo a Rob Walker. No vaya a creerse que de entrada ganó muchos adeptos a su causa. Sin embargo, un volante joven que pintaba como una de las mayores promesas y que a la vez era su mejor amigo, se dejó tentar por la aventura. Piers Courage se sentó en la butaca de un Brabham Fórmula 2 en 1968, y con ese auto vino a la Temporada Internacional de cuatro carreras en nuestro país, organizada por el club YPF. Era un auto azul oscuro que logró ganar la última de esas competencias, en Buenos Aires, y que dejó estampado un récord de vuelta en el perimetral viejo del autódromo Oscar Cabalén. Este resultado fue importante porque a esa ronda vinieron Ferrari, Matra, Tecno, Lotus y Brabham con pilotos de altísimo nivel. Además, era el paso previo de Williams para su ingreso a la Fórmula 1, que se concretó en 1969 con un Brabham BT26 que atendía en la parte técnica el ingeniero Robin Herd, poco después fundador y actual propietario de la March Engineering. El debut de Courage con el Brabham de la escudería Williams, se produjo en el Gran Premio de España de 1969, en el circuito parque de Montjuich, debiendo abandonar por la rotura de un resorte de válvula. Pero quince días más tarde, en Montecarlo, Piers cumplió una magnífica actuación que le valió un segundo puesto detrás de Graham Hill (especialista en ese circuito) y su Lotus. En el resto de la temporada, Courage volvió a estar varias veces en los puntos: 5º en Inglaterra e Italia, para volver a salir segundo en los Estados Unidos, escoltando a Jochen Rindt.

PRIMERA ALIANZA

Para ser un equipo principiante en "la uno", lo hecho por Williams y Courage en 1969 fue más que prometedor, ya que de entrada no más se ganaron el respeto de los otros concurrentes. Frank pensó en ese momento, que lo mejor era respaldarse en un constructor propio, y se alió con el argentino radicado en Bologna, Italia, Alejandro de Tomaso. El cuartel general del "team" se trasladó al establecimiento de nuestro compatriota, quien delegó la función de coordinar ambas partes en Nello Ugolini ("Il Maestro"), quedando toda la técnica a cargo del joven ingeniero Giampaolo Dall'Ara. El De Tomaso 505-38-Cosworth fue un auto de concepción ultracásica, con el handicap de un exceso de peso que fue su mayor contra. Se lo ensayó muy poco en Vallelunga y se debutó directamente en Kyalami, en 1970, con muy poca fortuna. En la segunda fecha, en Jarama, España, con 15 kg menos, Courage logró el decimotercer puesto en la grilla, pero al igual que en Sudáfrica, debió desertar en carrera. En Mónaco, las cosas siguieron mejorando y Piers largó noveno, manteniéndose dentro del lote puntero hasta que se rompió un elemento de la dirección y se fue en la curva "de la Tabqueria". Un nuevo abandono en Bélgica, y la tragedia que se abate en Zandvoort, Holanda, cuando el De Tomaso manejado por Courage se va en uno de los curvones veloces, estallando de inmediato en llamas. Fue un golpe terrible para Frank Williams, por la muerte del piloto y amigo. Sin embargo el

dolor no lo apartó de su derrotero y, para el Gran Premio de Inglaterra, ya tuvo nuevamente presente, con Brian Redman al volante, quien también corrió en Alemania. La falta de competitividad del De Tomaso y la predilección de Redman por las pruebas de Endurance, hicieron que en Austria, Italia, Canadá y los Estados Unidos, Williams debiera apelar a los servicios de Tim Schenken, quien no pudo finalizar ninguna de esas competencias. Y ahí terminó la muy poco fructífera alianza con Alejandro De Tomaso.

UN LARGO DESIERTO

De 1971 a 1978, Williams cumplió una larga y frustrante travesía, que comenzó empero en forma ambiciosa con la contratación de Henri Pescarolo, ex Matra, con el soporte económico de Motul y el concurso técnico del experimentado ingeniero Len Bailey, que trabajó a destajo sobre un difícilísimo chasis March 711. En toda la temporada '71, apenas dos veces Pescarolo pudo figurar en posiciones puntuables: 4º en Inglaterra y 6º en Austria, además de un histórico record de vuelta en Monza. Al mismo tiempo, Frank regentaba un Formula 2 donde empezaba a dar muestras de su talento el brasileño José Carlos Pace, quien en 1972 fue ascendido por Williams a su "team" de Fórmula 1 al lado de Pescarolo, ahora con un March 721 y el patrocinio de Poliloys. Ya a esta altura resultaba sorprendente la forma como Frank se las ingenaba para conseguir sponsors. Este fue otro año de escasas satisfacciones. Pace sumó un arribo sexto en España y un quinto en Bélgica. "Pesc" no pudo sacar ni siquiera un punto, y ambos pilotos emigraron en busca de mejores perspectivas.

El '73 pintaba muy difícil, pero una generosa cantidad de dólares por parte de Iso y Marlboro pusieron en escena el Iso-It-Ford en principio confiado a Nanni Galli y Howden Ganley. La estrategia de Frank para subsistir, fue alquilar muchas veces el segundo auto, en Sudáfrica, a Jackie Pretorius, en Suecia a Tom Belso, en Inglaterra a Graham McRae, en Francia a Henri Pescarolo, en Holanda, Austria e Italia a Gijs Van Lennep, y en los Estados Unidos a Jacky Ickx. De todos modos, los resultados fueron mínimos: 6º Van Lennep en Holanda y 6º Ganley en Canadá. En el '74 siguió la unión con Iso y Marlboro. Ese año, a la Argentina vino un solo auto, con Arturo Merzario, que abandonó. A partir de Sudáfrica, donde Merzario se clasificó sexto, se incorporó Tom Belso. En Bélgica lo hizo Van Lennep y en Suecia, Richard Roberts. El alquilero en Francia fue para Jean-Pierre Jabouille, quien ni siquiera pudo clasificar para largar. Toda la última parte de la temporada compartieron el "team" Arturo Merzario y Jacques Henri Laffite, obteniendo Merzario un cuarto puesto en Italia.

En 1975, con los primeros Williams FW01-Ford, se alinearon Merzario y Laffite, siendo realmente recordado el segundo lugar conseguido por éste en el Gran Premio de Alemania, en Nürburgring, prueba ganada por Carlos Alberto Reutemann en un día en que fué fundamental elegir bien los compuestos de neumáticos. En esa temporada, Frank siguió con su política de alquilar un auto: en España a Tony Brise (llegó séptimo), en Suecia

a Ian Scheckter y Damien Magee, en Francia a François Migault, en Alemania a Ian Ashley, en Austria a Jo Vonlanthen, en Italia a Renzo Zorzi y en los Estados Unidos a Lella Lombardi (¿van sacando la cuenta de todos los que pasaron por las filas del team Williams?).

SEGUNDA ALIANZA

Para 1976, Frank se unió en alianza a Walter Wolf, que había adquirido casi la totalidad del equipo de Lord Hesketh, incluido el ingeniero Harvey Postlethwaite. A una pasada en limpia del Hesketh 308C, se le llamó Wolf Williams FW05. Fue otro año desastroso que empezó con Jacky Ickx y Renzo Zorzi, pero en el que cambiaron permanentemente los pilotos. Una sola vez en toda la temporada, Ickx llegó sexto (en España). Desde Sudáfrica hasta Francia, acompañó al belga Ickx el francés Michel Leclere. En Alemania, Austria y Holanda solo se presentó un auto con Merzario. En Canadá se le agregó Chris Amon, quien no pudo clasificar para la partida. En los Estados Unidos ese lugar fue ocupado por Warnick Brown, y en Japón por Masami Kuwashima.

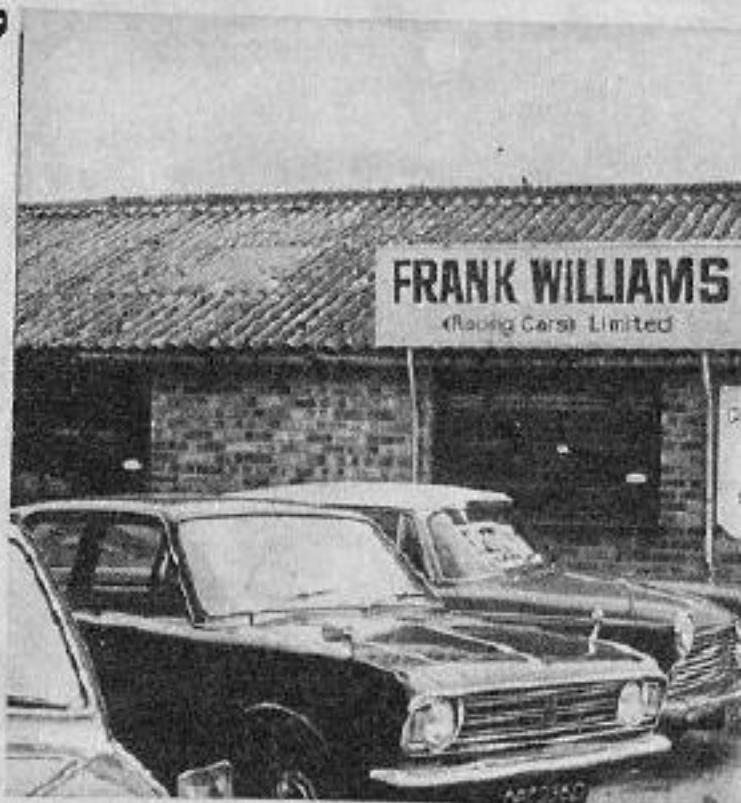
En 1977, disuelta la sociedad con Walter Wolf, Williams compró un March 761 y lo puso en pista manejado por el Belga Patrick Neve, quien sólo en Italia pudo arrimar a un séptimo puesto, pero a los puntos jamás logró entrar.

CON LOS ARABES

Uno de los viejos amigos de Frank Williams, Charlie Crichton Stucchi, les había vendido a los príncipes árabes dos Rolls Royce. Fue precisamente él quien aligeró los contactos que permitieron el gran cambio que a partir de 1978 se operó en el equipo Williams, que así empezó a apuntar a ser un "top team". Los "petrodólares" aportados por las firmas Alhilal, Saudi y TAG, permitieron contratar al australiano Alan Jones y al ingeniero Patrick Head, que puso en escena al primer auténtico Williams, el FW06. Ese año, Jones estuvo permanentemente cerca de la vanguardia y tres veces terminó en puestos puntuables: 4º en Sudáfrica, 5º en Francia y 2º en los Estados Unidos.

Con el nuevo FW07, también producto de Head, Williams incorpora en 1979 a Clay Regazzoni y logra, a través del suizo, su primer triunfo en la categoría, en el Gran Premio de Inglaterra, en Silverstone. Después de esa carrera, Alan Jones obtuvo tres victorias consecutivas, en Alemania, Austria y Holanda, más una cuarta en Canadá. El australiano terminó tercero en el campeonato y el suizo, quinto. Siempre con el FW07 y su versión "B", en 1980 Alan Jones y Carlos Reutemann se reparten brillantes actuaciones que lo llevan al de Australia a coronarse Campeón del Mundo, mientras el santafesino quedaba tercero. Williams gana también por primera vez la Copa de Constructores. En el '81, en medio de la lucha interna entre Reutemann y Jones, Nelson Piquet arrebata el título de los pilotos, pero Frank se lleva por segunda vez la Copa.

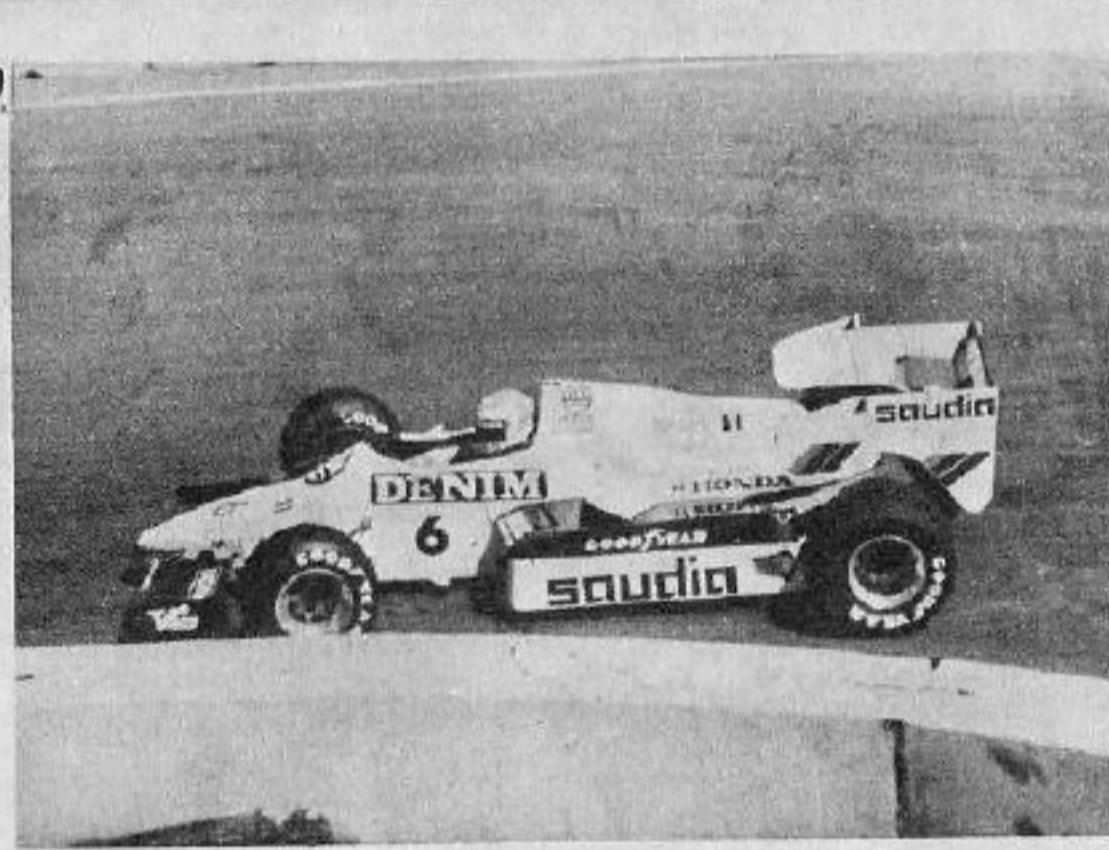
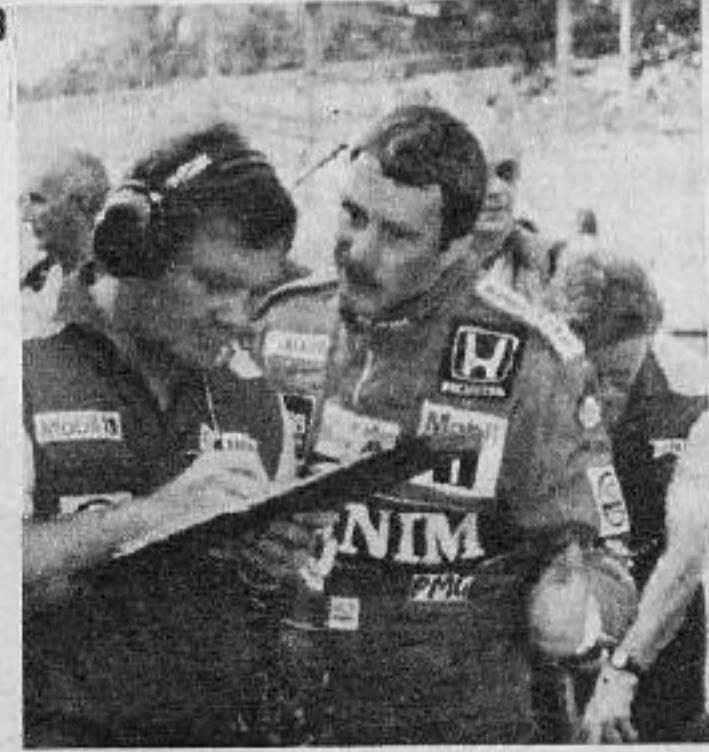
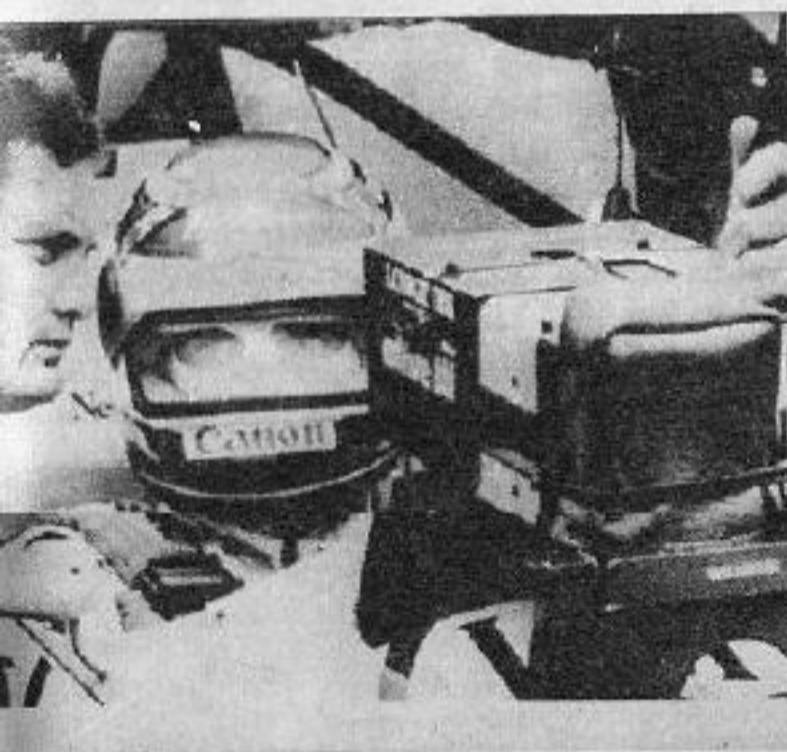
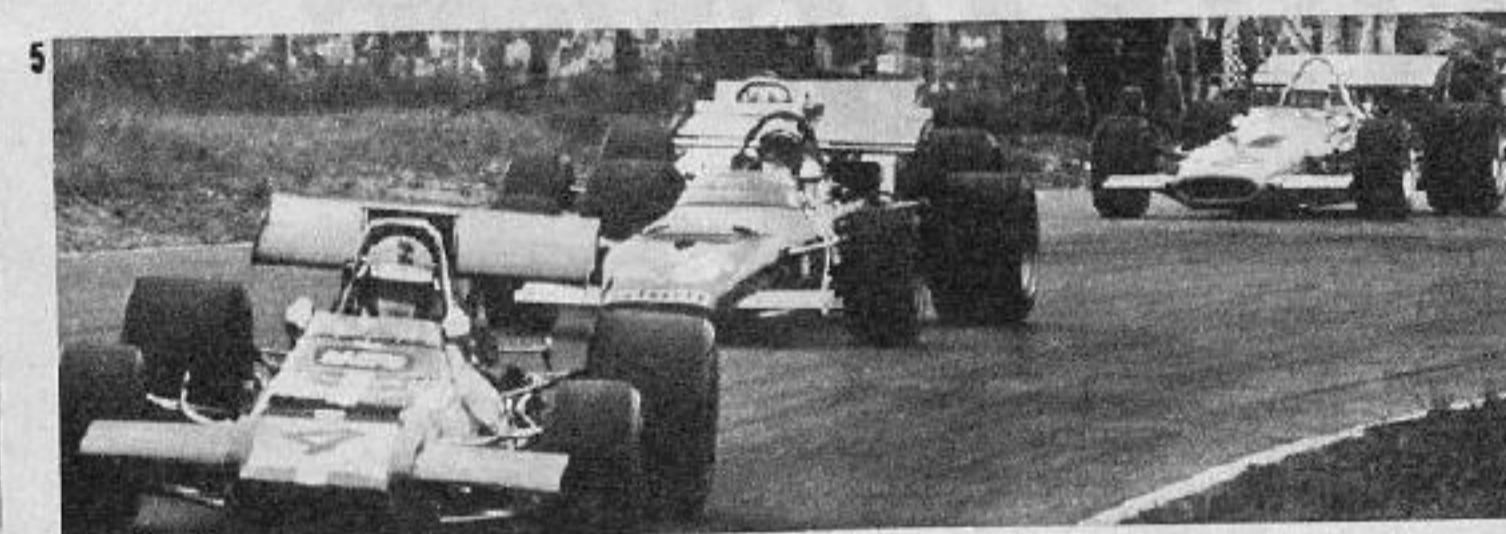
En el '82, con el FW08, Keke Rosberg se adjudica un Campeonato del Mundo en el que al comenzar el año, se le asignaban pocísimas posibilidades. Técnicamente, ya llegando a su fin la era del motor convencional Ford Cos-



worth. A Williams se le ponen las cosas difíciles porque pierde sus sponsors árabes. La temporada '83 encuentra a su término, quinto a Rosberg en el Campeonato, y undécimo a Laffite.

AL SOL NACIENTE

Frank Williams siempre fue hombre de negociaciones rápidas y efectivas. Necesitaba un motor turbo y lo encontró justo. Los japoneses de Honda estaban experimentando su V6 sobrealimentado sobre un chasis Spirit, conjunto que con modestos elementos venía haciendo un buen trabajo. Por lo pronto, Frank no descansaba y, a fines de la temporada '83, en Sudáfrica, apareció el auto de Rosberg con el motor japonés en sus extrañas y un contrato asegurado para el futuro. Si bien los primeros pasos fueron un tan-



to duros, la primera victoria de Williams-Honda llegó por intermedio de Keijo en el Gran Premio de Dallas de 1984.

El año pasado hubieron de seguir bregando duro, pero al término de la temporada el saldo fue más que positivo con lo hecho por FW10y el FW10B, que se repartieron cuatro victorias: Rosberg en Detroit y Australia, Nigel Mansell en Brands Hatch y Sudáfrica. Al término del '85, los Williams-Honda ganaron las tres últimas competencias en forma consecutiva y dando muestras de un rendimiento excepcional, sobre todo por parte del motor japonés, generoso en potencia, muy bien aprovechada también por el chasis de Patrick Head.

La incorporación de Nelson Piquet para 1986 en lugar de Rosberg, pare-

ció también un acierto ya que la "convivencia" entre Rosberg y Mansell hacía recordar a lo acontecido entre Jones y Reutemann en el '81.

Con semejantes circunstancias, el panorama para 1986 se presentaba más que promisorio. Por eso, antes del inicio, quien fuese consultado sobre el coche candidato para el título no dudaba en señalar al Williams, con el agregado del revitalizado Piquet -alejado de Brabham- como el piloto que haría realidad la consagración. Del pobre pero afianzado Mansell nadie se acordaba.

El triunfo "de local" del carioca en Jacarepaguá, en la primera carrera de la temporada, pareció indicar el acierto de los pronósticos. Pero con el arranque del ciclo europeo empezó a decir lo suyo Mansell, tanto como pa-

ra darles un escarmiento a quienes lo habían marginado... Senna le robó por centímetros el triunfo en España, pero nadie pudo hacerlo en Bélgica, Canadá, Francia e Inglaterra, donde el británico ganó con una contundencia que ratificó la superioridad pronosticada del Williams FW11, pero también demostró que Nigel estaba para pelear por el Campeonato. En cambio, las cosas no pintaban muy bien para Piquet, momentáneamente relegado por algunos abandonos y la racha exitosa de su coequipier. Sin embargo, la excelente competitividad de las máquinas de Frank puso nuevamente en carrera al brasileño con los triunfos en Alemania, Hungría e Italia. Una nueva victoria de Mansell, esta vez en Portugal, sirvió para que en el cierre de la tempora-

HISTORIAL COMO CONSTRUCTOR

1973: Décimo con 2 puntos.
1974: Décimo con 4 puntos.
1975: Noveno con 6 puntos.
1976: Noveno con 11 puntos.
1977: Segundo con 75 puntos.
1980: Campeón con 120 puntos.
1981: Campeón con 95 puntos.
1982: Cuarto con 58 puntos.
1983: Cuarto con 38 puntos.
1984: Sexto con 25,50 puntos.
1985: Cuarto con 71 puntos.
1986: Campeón con 141 puntos.

Durante las temporadas 1973 y 1974 llevó la denominación de Iso-Williams, que se redujo a la que actualmente tiene, a partir de 1975. Durante su campaña, la escudería inglesa obtuvo 31 victorias, por intermedio de los siguientes pilotos: Jones, 11; Mansell, 7; Rosberg, 5; Piquet, 4; Reutemann, 3, y Regazzoni, 1. Logró asimismo 17 pole positions y 34 records de vuelta.

SU INTEGRACIÓN

Williams Grand Prix Engineering Ltd. se encuentra ubicada actualmente en Station Road, Industrial Estate, en Didcot, Gran Bretaña. Su director es Frank Williams, su jefe técnico, Patrick Head; siendo subjetos Frank Dernie (pista) y nuestro Enrique Scalabroni (fábrica), quien para 1987 se va asociando a Enzo Coloni en su nuevo equipo de F.1.

LA COPA Y HONDA

Tercera Copa de Constructores para Williams. Y un significado especial para el constructor británico, en una temporada que en su caso habrá comenzado con la imagen del drama a consecuencia de su accidente.

"Desde ya que estoy más que satisfecho con el título alcanzado otra vez este año. Lamento que no lo pudimos completar con la coronación de alguno de nuestros pilotos... Pero la Copa de Constructores es algo también muy importante y, para nosotros, haberla ganado tiene un enorme significado, ya que este año ha sido muy competitivo técnicamente. Estábamos muy bien preparados, con un trabajo sólido con la gente de Honda que, desde que lo comenzamos allá por fines de 1983, buscó conseguir un coche ganador. Gracias a la armoniosa tarea que el equipo, con Patrick Head al frente, efectuó con los técnicos de Honda, llegamos así a tener el mejor auto de 1986. Y el título obtenido fue el merecido premio a ese logro".

Primer título mundial para Honda en la Fórmula Uno. Y la importancia del mismo está reflejada en las palabras de Yoshitoshi Sakurai, director del Departamento Carreras y Desarrollo: "Este es un momento de gran felicidad para nosotros, no sólo por el logro alcanzado, sino porque fundamentalmente conseguimos lo que nos habíamos propuesto. Para llegar a estos días de victorias, hemos trabajado mucho con el equipo Williams en los tres últimos años. Después de ganar nuestra primera carrera, sabíamos que sería difícil continuar haciéndolo, pero esto no fue obstáculo para plantearnos el desafío de continuar trabajando en pos de ese sueño que hoy es una realidad. Así, sin evitar correr grandes riesgos, fuimos evolucionando hasta alcanzar un alto desarrollo tecnológico. En esto, mucho tuvo que ver la excelente relación que logramos con el equipo Williams, y particularmente con Patrick Head, en cuyo departamento de motores pudimos trabajar para llegar al máximo nivel en la Fórmula Uno".

Y sigue Sakurai, señalando: "Pero el hombre fundamental en todo esto, es Soichiro Honda, nuestro fundador, a quien debemos el hecho de que tras veintidós años, Honda haya vuelto a la Fórmula Uno con el objetivo de ganar el Campeonato Mundial. Por eso, nuestro regocijo por esta victoria, nos gustaría que también fuese para él..."

3) ¿Quién no recuerda esta escena? Si... Jacarepaguá '81; Reutemann pasa trente a su box. 4) Silverstone '79 Jones y Regazzoni adelante. "Clay" ganaría. Un hito. 5) El pesado De Tommaso de Courage seguido de la Ferrari de Amon y el McLaren de Cethin. Duros comienzos. 6) Frank Williams, hoy. Se lo extraña. 7) y 8) Piquet con Dernie, Mansell con Head... Preferencias? 9) Aquí empezó todo, años atrás... 10) Rosberg en Dallas '84, primer G.P. ganado para un Williams-Honda.

da europea. Williams festejase, además de su noveno éxito del año, el tercer título entre los Constructores. El premio justo para el mejor auto, excelente conjunción de chasis y motor.

Con la Copa de Constructores ya en su poder, quedó otro halago para sumar en las carreras de México y Australia. Y con sus dos pilotos, Mansell y Piquet, entre los tres candidatos que quedaban para el título, las mejores posibilidades parecían estar dadas para lograrlo. Pero una vez más, como ocurriese en 1981 con Reutemann, aunque por distintas circunstancias, el equipo Williams volvió a quedar en deuda con sus pilotos, porque en el último "round" la corona se la "sopló" Prost con el McLaren, un auto técnicamente algo inferior al Williams

LOS HOMBRES

"NAPOLEON AL VOLANTE", SUS AMBICIONES YA DESCONOCEN FRONTERAS

ALAIN PROST DEFINITIVAMENTE GRANDE

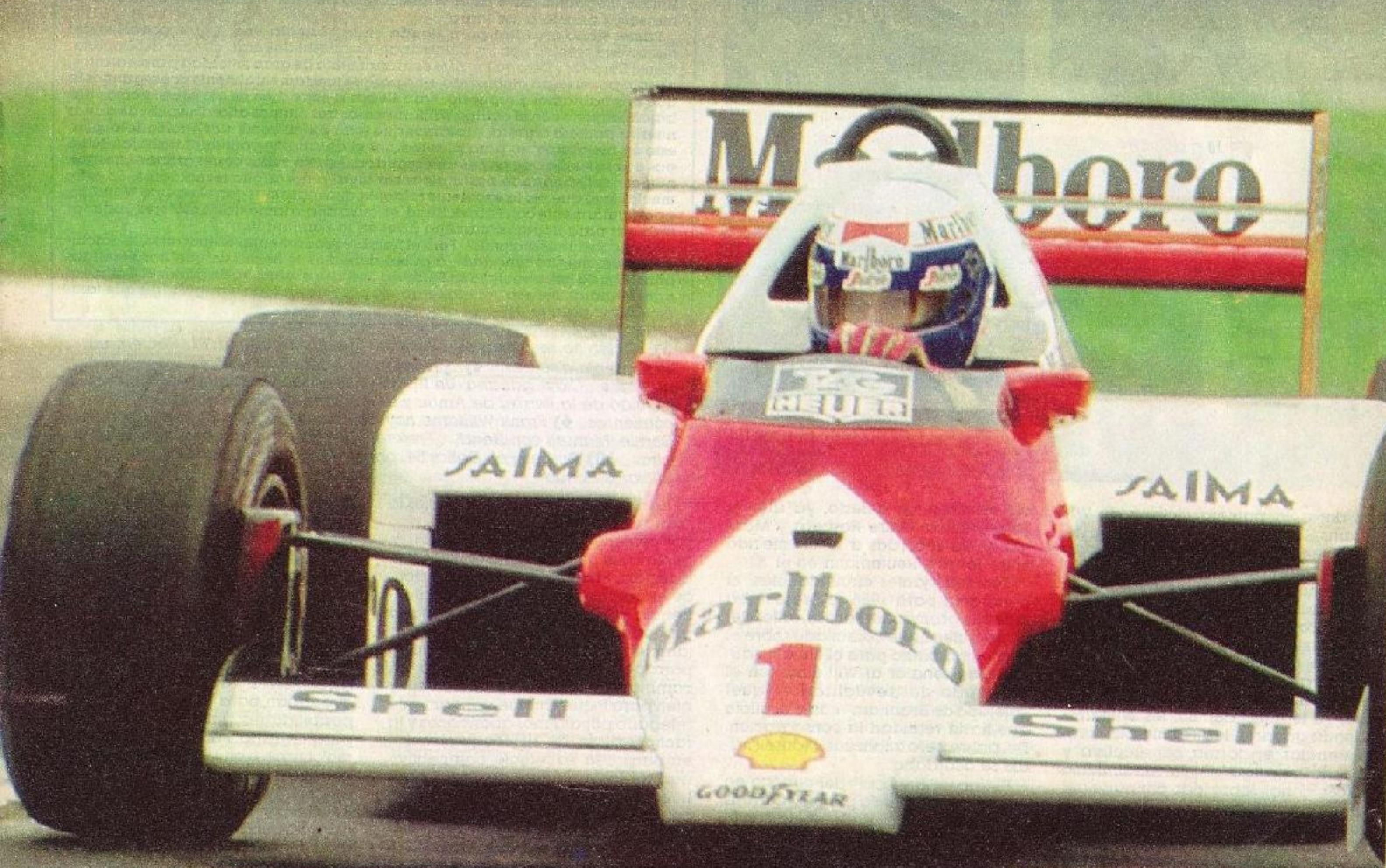
Alain Prost es otra vez Campeón Mundial de Fórmula Uno. Por segundo año consecutivo y concretando así un hecho que tenía su último antecedente en Jack Brabham en las temporadas 1959 y 1960. Un título que, al margen de las bondades mecánicas del McLaren-TAG Porsche, tuvo en el talento y la inteligencia del piloto francés su factor desequilibrante para superar a los favoritos pilotos de Williams. Y que, en forma sorpresiva para algunos, llegó en esta oportunidad quizás como una compensación por tantos otros que se le escaparon por tan poco...

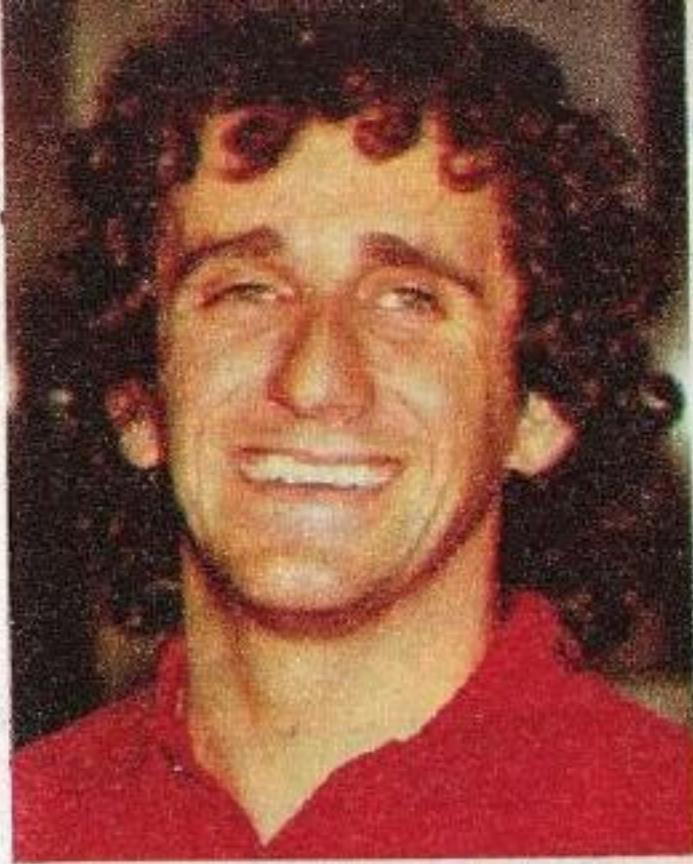
La sonrisa amplia del chico simple como corolario de un año increíble. Y pensar que perdió títulos mucho más "cantados" que este. Pero su temple de acero forjado en ese "amer sin barreras" que protesa a la acción, logró reanimarlo siempre. Como previo al G.P. mexicano, cuando supo de la muerte de su hermano.. Como cada vez que su crecido autocontrol disimula toda la "procesión" interna. "En el 84 cometí algunos errores; en 1985, uno o dos; este año, ninguno", sentencia.

Alain Prost ya es Bicampeón Mundial de Fórmula Uno.

¿Qué dirán ahora aquellos que apresuradamente, no hace mucho, le adosaban el mote de "Campeón sin corona"? ¿Qué argumentarán quienes inopinadamente, ante las recordadas frustraciones del francés en pos de la corona máxima, sostuvieron que le faltaba "ese algo más" para ser Campeón? ¿Qué les quedará por decir a tantos otros que se llenaron la boca, tras el título que por medio punto le quitó Niki Lauda, asegurando que ya no había más oportunidades para el pequeño gran hombre de McLaren?

Nada que decir, para nadie. Porque nuevamente el destino inexorable nos ha dado una ejemplar

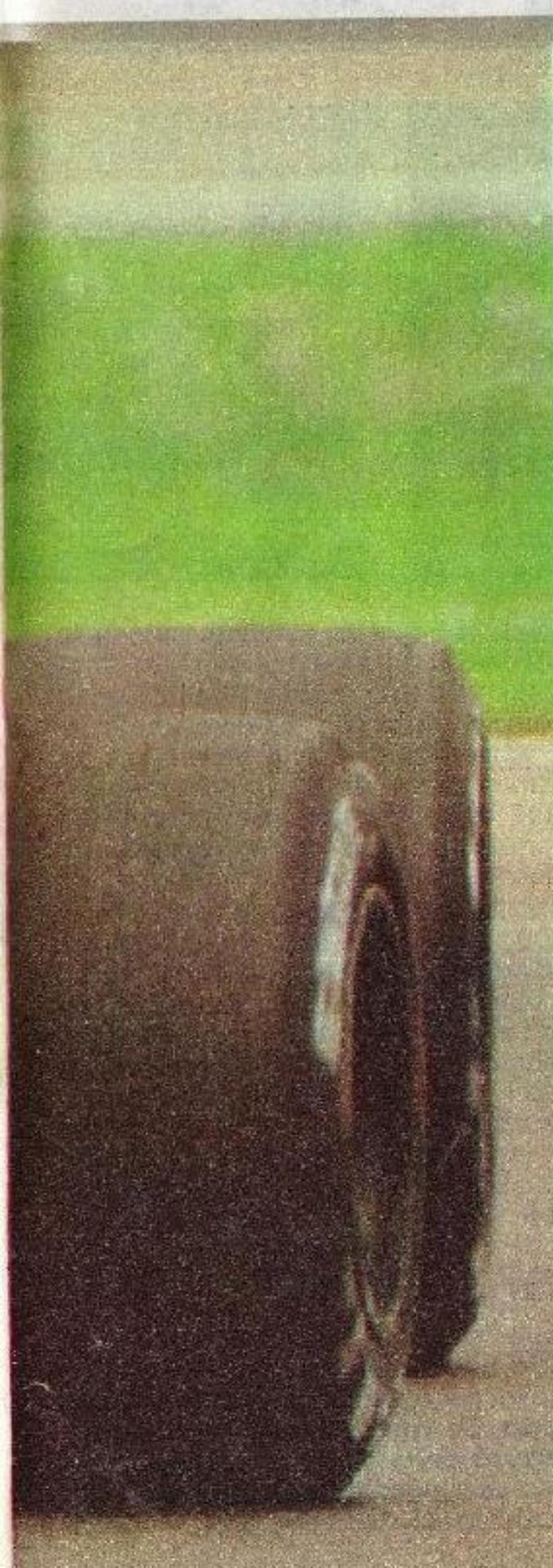




lección. Mostrándonos de qué manera caprichosa puede regir la existencia de las personas, cualesquiera sean sus actividades. Dándose, por ejemplo, el lujo de cerrar durante años las puertas de una gran ilusión, hasta casi hacerla perder para luego abrirlas y darle cauce hasta límites insospechados. Como ocurrió con Alain Prost.

Una, dos, tres veces le había negado por muy poco el título de Campeón Mundial. Se le dio por fin el año anterior, y éste, cuando muchos, quizás la mayoría, ya ni lo esperaban, vuelve a entregárselo, como compensación de tantos años de espera, angustia y frustración.

Nada que decir, tampoco, porque también desde el cíngulo que le toca



el hombre, que es mucho en la conquista de algo tanpreciado como un Campeonato Mundial de Formula Uno. Prost nos ha dado un ejemplo valedero. Y no limitado exclusivamente al punto de vista deportivo, sino ampliado a algo mas importante, como lo es el aspecto humano. Demos trando que las ambiciones, las sancas ambiciones, no deben tener un limite, por mas que buena parte de ellas se hayan cumplido. Ratificando lo importante que es para todo ser, renovar dia a dia, mes a mes, año a año, como en este caso, las motivaciones. Sin dejarse adormecer por los laureles del exito, por mas que estos sean tentadores y tiendan, con su especial aureola que siempre los rodea, a crear un estado de conformismo y satisfaccion con lo alcanzado.

Voy a pelear con uñas y dientes para seguir siendo el Campeón. Me costo mucho llegar a ese lugar, y ahora no voy a resignarlo así no más. A principios de año, esta parecio, para muchos, una frase rutinaria y de ligero compromiso de Alain Prost. ¿Qué otra cosa iba a decir un Campeón Mundial? Sin embargo, y a diferencia de tantos otros colegas que dijeron cosas similares pero obraron de manera distinta, Alain reflejo en la pista ese mensaje. Es que ademas de disfrutar, queria defender su campeonato. Ese campeonato que tan inaccesible parecio muchas veces a pesar de haber estado tan cercano, y que finalmente llego en 1985. ¿Como iba entonces a no intentar, al menos intentar, asestarlo, aterrizarlo para si, mas alla del tiempo logico que correspondia a su primera coronacion? Aunque mas no sea como revancha por tantas veces que se le nego.

Y tanto y tan bien supo defenderlo, que el destino, ese mismo destino que tantas veces se lo habia birlado casi de las manos, ahora vuelve a dejarselo al menos por un año mas. Quizá como pagando alguna cuenta pendiente...

UN SIGNIFICADO DIFERENTE

"Un titulo nunca es igual a otro." Palabra mas, palabra menos, escuchamos esto de boca de varios de los pocos elegidos que tuvieron la gloria de llevarse mas de un Campeonato Mundial. Y si ellos lo dicen, debe ser cierto, no mas. Alain, flamante integrante de ese reducido circulo, no representa la excepcion.

Mi primer Campeonato Mundial fue distinto de éste. Por muchos motivos. Despues de tantas posibilidades perdidas, parecia que llegar al título era algo imposible para mí. Esto, sin embargo, no me desanimó, y continué la lucha con la misma o mayor fuerza que en los años anteriores. Así, en 1985 llegó por fin lo que tanto había esperado. Y su logro fue como un desahogo, como el final de una pesadilla. Es que pude demostrar que, ademas de merecerlo, era el Campeón..."

Si, es cierto. Aquel primer titulo, en 1985, resulto, ademas del lauro a la superioridad mecanica del McLaren-Porsche y a la capacidad conductiva de Prost, el entierro definitivo de ese sino de frustracion que rondaba sobre el francés desde que comenzó su tuteo con las estrellas de la Formula Uno. Tres campeonatos mundiales perdidos en sus instancias finales, supusieron demasiadas chances escapadas en procura de tan dificil y complicado logro. Por eso aquella primera coro-

nacion ecumenica de Alain, tuvo para su protagonista, ademas del especial significado de la primera vez, otro tan importante como lo fue demostrar que la capacidad, la conviccion y el esfuerzo suelen ser, aunque sea a largo plazo, ganadores en la partida de la vida.

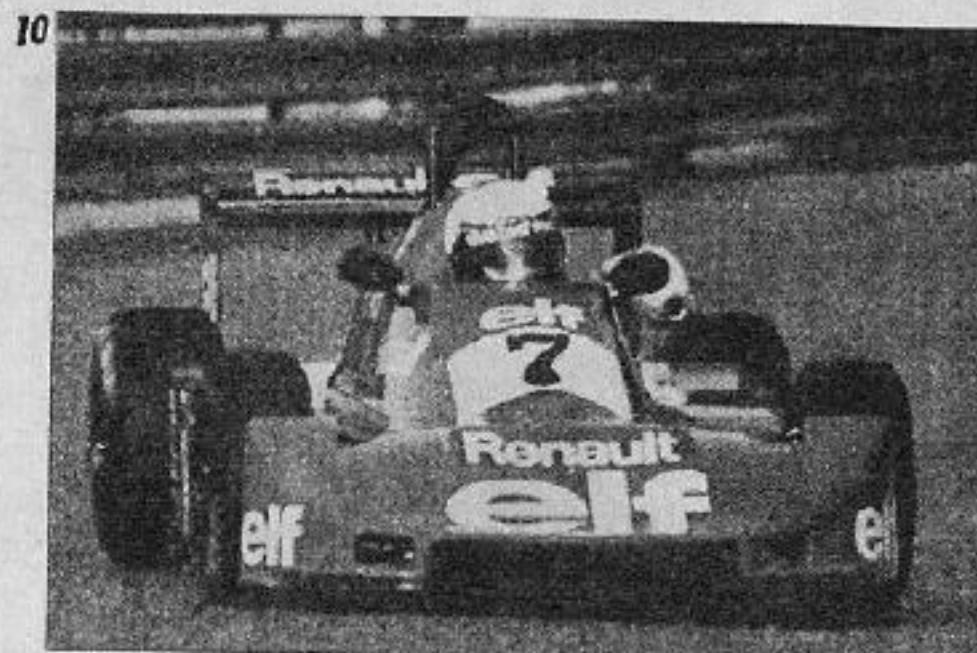
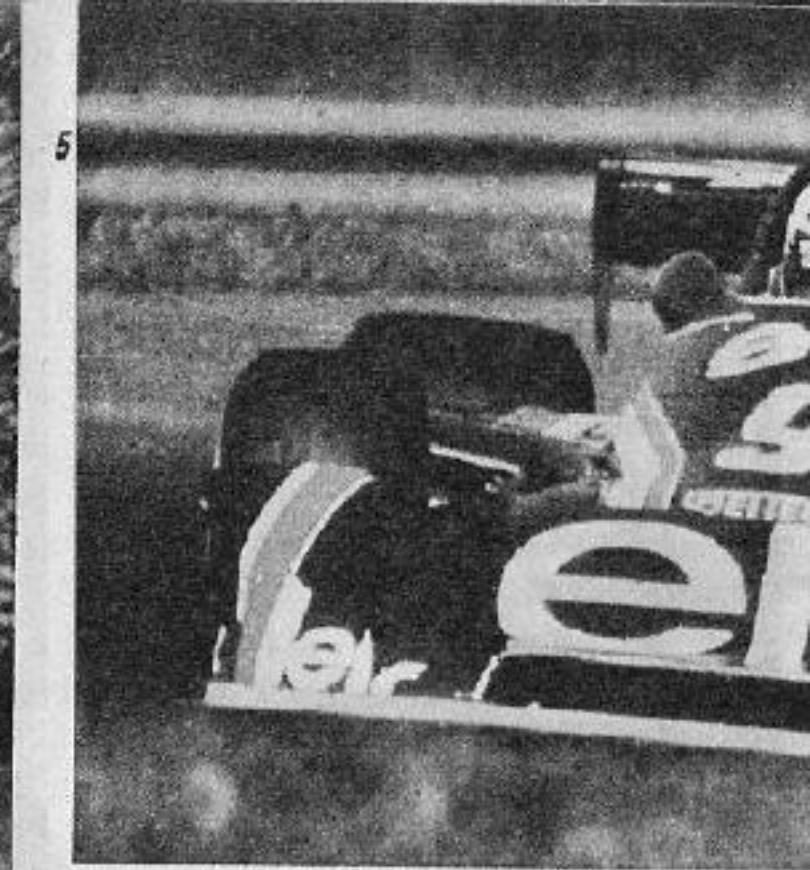
En cambio este segundo titulo "fue algo fantastico", segun lo confeso el propio Alain o Jackie Stewart, minutos despues de haber cruzado la meta en Adelaida. Y fue "fantastico" porque a diferencia del año anterior, cuando en virtud del mayor rendimiento del McLaren sobre el resto, el era el candidato obligado, en esta ocasión, ante el gran avance de los Williams, su esperanza parecia ser la menor entre los tres que llegaron a la tierra australiana para decidir la corona. Y debe ser lindo y, sobre todo, reconfortante, "fantastico", como dijo Prost, ganar de esa manera un campeonato, y mas que nada, un Campeonato Mundial de Formula Uno. Por eso, asi como el de 1985 fue el titulo que Alain se llevó por fin gracias a un imparable McLaren, este de 1986 quedara en la historia como el Campeonato que Prost le gano a los Williams.

TACTICA, INTELIGENCIA Y...

Este ultimo concepcion encierra un contenido importante. Porque en algo como la actual Formula Uno, donde los valores tecnicos y materiales suelen prevalecer, este titulo de Alain Prost, ganado de la manera en que lo gano ha demostrado que el factor humano sigue siendo fundamental a la hora de la definicion. Algo, mas que estimulante. Y que mientras perdure hara que el interes y la pasion por las carreras no ceda ante el avance del tiempo, en su vigencia. Simplemente porque el hombre seguirá siendo importante.

En efecto, el hombre fue decisivo en la definicion que tuvo este ultimo Campeonato Mundial de Formula Uno. Y lo fue ese mismo hombre que, en los umbrales de esta temporda, no se ruborizaba en reconocer lo dificil que seria defender ese titulo logrado entonces meses atrás, advirtiendo: **"Nuestros autos ya no tienen la superioridad de años atrás, y hay incluso algunos que nos superan. Pero esto no nos 'achica' sino que, por el contrario, nos da mas fuerzas y motivos para seguir trabajando."**

Ese hombre, llamado Alain Prost, fue el que a la tarea propia y la de su organizado equipo, le añadio su indiscutido y extraordinario talento conductor, Enriquecido por una inteligencia que le permitio, usando al maximo sus posibilidades, plantear las carreras de una forma que, por lo visto, no dejó lugar a discusion acerca de su condicion de estratega sin igual dentro del panorama actual de la categoria. Todo esto le permitio dar sus golpes en los momentos precisos. Ganando carreras clave, tanto desde el punto de vista deportivo como el animico. "Los triunfos iniciales en Imola y Mónaco fueron muy importantes porque nos demostraron, y nosotros demostramos a los demás, que estabamos para pelear el Campeonato. La victoria en Austria resultó tambien fundamental, porque no estabamos pasando por un buen momento y ello sirvió para reanimarnos y lanzarnos de nuevo a la lucha. Y el éxito de Australia fue decisivo, porque lo necesitábamos ineludiblemente para poder aspirar



rar a ganar el titulo."

Pero no solo los exitos tuvieron su cuota de impotencia a la hora de la suma final. Tambien pesaron aquellas posiciones con puntos "grandes" a las que Alain trepo muchas veces en carreras donde sus posibilidades parecian no ser las mejores. Algo donde las virtudes apuntadas de este Gran Campeon, unidas a su experiencia, tuvieron bastante que ver para llevarlo a ese lugar expectante que, en el instante de las decisiones finales, le permitio estar ahí, listo para asesiar el golpe fatal a sus adversarios.

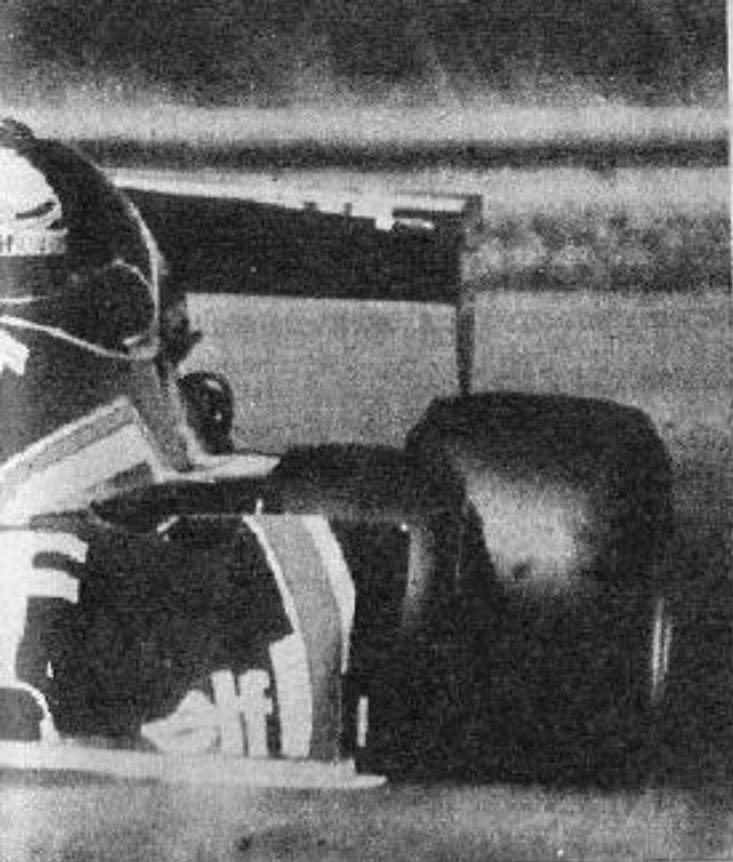
¿Y la suerte? Nadie que consiga algo en la vida, puede prescindir de ella, aunque sea en minima dosis. Alain tambien esta vez contó con aquella en el instante en que mas necesaria era. Ese mismo instante supremo, en el cual le fallo a alguien que, como Nigel Mansell, parecio tenerla como aliada incondicional durante todo el resto del año. Pero caprichosa, esa fortuna se lanzo a los brazos de Prost, seguramente para resarcirlo de recordadas traiciones del pasado. Como aquella de Portugal en 1984, con ese abandono del mismo Mansell

que le cerro la puerta de un titulo que, por solo medio punto, fue a parar a manos de Niki Lauda. ¡Qué mareas ironicas tiene esa Jansante llamada fortuna! Ahora volvio a poner en el camino de Alain, otro abandono de Mansell, pero esta vez para abrirle los portales de una consagracion para muchos inesperada...

ENTRE LOS GRANDES

Alain Prost es otra vez Campeon Mundial de Formula Uno.

Merecidamente. Y del mismo modo ya tiene guardado un lugar entre los grandes de todos los tiempos en la historia del automovilismo deportivo mundial. Pese a que aun puedan faltar en su estrella desiellos mas rutilantes que los vistos hasta ahora. Porque ahí corquita está el aun vigente record de Jackie Stewart en materia de Grandes Premios ganados. A 27 llegó el escoces. En 25 está por ahora la marca de Prost. "Superar a Jackie es algo que deseo y espero lograr en breve, pero no me obsesiona para nada. Sé que si tiene que llegar, llegará solo...", dice, porque tambien su juventud deja pendiente la posibilidad de nuevas conquistas



12



mundiales. "Claro que pienso en volver a salir Campeón. Si no perdí las motivaciones en los años en que el título se me escapó por muy poco, menos las perderé ahora que soy bicampeón. Por eso, no tengan dudas, que seguiré buscando ganar más campeonatos..."

Alain Prost es otra vez Campeón Mundial de Fórmula Uno.

Y más allá de lo dicho y conocido sobre su capacidad en un auto de carrera, la suya es una consagración que le cae bien a todos. Es que su simpleza y simpatía forman parte de una imagen que le ha proporcionado infinidad de adeptos, por encima de otras preferencias. Archivado dejó este trancesito, el gastado cliché del campeón-vedette que tan lejano se encontraba o parecía, del aficionado común. Lo de Alain es distinto. Más directo, menos complicado. Y eso habla bastante en favor de su perfil humano.

Un perfil humano que encierra facetas interesantes, dentro de una personalidad que, como el mismo Prost

define, "Encuentra mezcladas la intraversión, la ansiedad y el buen humor". Una personalidad que no encuentra reparos en reconocer su poco afecto a los gastos impulsivos. "Heredé de la gente de la región del Auvergne, el sentido de la economía. Trato de invertir de la mejor manera posible el dinero que gano, ya que considero que si tomo riesgos físicos por mi profesión, para ganarlo, no tiene mayor sentido tomar riesgos económicos para perderlo..." Una personalidad que ha sabido paular de manera bien definida su vida privada de la profesional. Una es totalmente independiente de la otra. Cuando estoy en mi casa, con mi familia, estoy lejos de las carreras... y viceversa." Creo que así es como uno puede disfrutar su vida privada, por un lado, y rendir plenamente en su actividad profesional". Una personalidad que, como inequívoca muestra de una forma de ser, tiene esta respuesta para definir lo que representan las carreras de autos: "Correr es para mí una pasión y, luego, una profesión. Si no se siente fuego adentro, no se puede seguir.

4) 5 de julio de 1981: primer triunfo en F.1. En Francia (Dijon) y con Renault. 5) En Pau '78 con Chevron-Hart de F26) Recibiendo el 'Volant Elf' de manos de Ken Tyrrell. Asiste Balestre. 6) 6 de octubre de 1985, en Brands Hatch, se corona Campeón Mundial por vez primera. El abrazo con Mansell, que entonces se "estrenaba" como ganador de GG.PP. y en su propia tierra. 7) Con Fangio y Lauda en B.A. Tres grandes. 8) Tercera victoria consecutiva en Mónaco. El testejo con Rosberg (1-2 para McLaren). Rainiero y Alberto. 10) En Mónaco, con Martini-Renault F.311) También en el Principado, con Martini-R.P. 2) Única experiencia rallyística. Con R.5 Turbo, segundo hasta el abandono en Var '82, navegado por Andrié.

FICHA PERSONAL

No todo fue automovilismo deportivo en la vida de Alain Prost. En su adolescencia incursionó en el fútbol, como jugador en las divisiones menores del Saint Chamond ("Jugaba en las puntas y era bastante rápido...") y también intentó seguir un curso de profesorado de educación física "donde me rechazaron por ser muy bajo..."

Así fue que entiló su vocación hacia las carreras, el primer destino, como el de tantos otros campeones, fue el karting. Allí se inició en 1972, logrando al año siguiente el Campeonato Europeo en la categoría Junior, que sumó al séptimo puesto en el Mundial y al título logrado en el torneo francés. Este certamen nacional lo retuvo al año siguiente, y con tales antecedentes consideró que era momento de tentar suerte en el automovilismo. Para ello se inscribió en un Curso de Pilotos, y los resultados no pudieron ser mejores ya que obtuvo el renombrado trofeo "Volant Elf" que le dio la posibilidad de intervenir al año siguiente en el certamen de Fórmula Renault.

Su dominio en la categoría resultó aplastante, venciendo el 11 de las 12 carreras del certamen y llevándose obviamente el Campeonato Nacional. La cadena de títulos continuó en 1977 con el Europeo de Fórmula Renault, tras imponerse en seis oportunidades. Pasó a la F.3 Europea en 1978, y pese a no contar en su Martini-Renault con el medio mecánico más apto, se las ingenió para obtener una sensacional victoria en Jarama. Retornó a su costumbre de ganar campeonatos, en 1979, alzándose con el Europeo Fórmula Tres luego de imponerse en media docena de competencias y establecer la mayor diferencia que conoció el historial del certamen.

Con tales antecedentes su paso a la Fórmula Uno era algo "cantado". Llegó entonces el crecimiento de Teddy Mayer para probar un McLaren, y su sorpresa cuando el recién llegado logró mejores tiempos que el experimentado John Watson. El lugar fue suyo y así debutó en la Argentina, el 13 de enero de 1980, dejando como carta de presentación un meritorio sexto puesto y su primer punto, cosechado nada menos que en el debut. Desde entonces y tras un paso por Renault entre 1981 y 1983 (donde perdió dos buenas ocasiones de coronarse) y el retorno a McLaren, largó 105 Grandes Premios ganando 25 (con un porcentaje de eficiencia del 23.80% que es el más alto en la era moderna de la Fórmula Uno, obteniendo 15 récords de vuelta y largando en 16 ocasiones desde la pole position. Tales resultados derivaron en la conquista de los Campeonatos Mundiales de 1985 y 1986, llegando este último tras la siguiente campaña:

FECHA	GRAN PREMIO	CARRERA	P. CLASIFICACIÓN
30/3	Brasil	Abandono	Décimo
13/4	España	Tercero	Cuarto
27/4	San Marino	GANO	Cuarto
11/5	Monaco	GANO (R.V.)	P.P.
25/5	Bélgica	Sexto (R.V.)	Tercero
15/6	Canadá	Segundo	Cuarto
22/6	Detroit	Tercero	Septimo
6/7	Francia	Segundo	Quinto
13/7	Inglaterra	Tercero	Sexto
27/7	Alemania	Sexto	Segundo
10/8	Hungría	Abandono	Tercero
17/8	Australia	GANO	Quinto
7/9	Italia	Abandono	Segundo
21/9	Portugal	Segundo	Tercero
12/10	México	Segundo	Sexto
26/10	Australia	GANO	Cuarto

Y es ese mismo fuego de la pasión, el que a mí me ha permitido, antes, cuando no era Campeón, no desesperar pese a mis frustraciones; y ahora que lo soy, continuar en procura de seguir siendo el mejor".

Alain Prost es otra vez Campeón Mundial de Fórmula Uno. Enhora-buena

SUS TRIUNFOS EN F.1

1981: Francia (Dijon); Holanda (Zandvoort) e Italia (Monza)

1982: Sudáfrica (Kyalami) y Brasil (Jacarepaguá).

1983: Francia (Paul Ricard); Bélgica (Spa Francorchamps); Inglaterra (Silverstone) y Australia (Österreichring).

1984: Brasil (Jacarepaguá); San Marino (Imola); Monaco (Montecarlo); Alemania (Hockenheim); Holanda (Zandvoort); Alemania (Nürburgring) y Portugal (Estoril).

1985: Brasil (Jacarepaguá); Mónaco (Montecarlo); Inglaterra (Silverstone); Austria (Zeltweg) e Italia (Monza).

1986: San Marino (Imola); Mónaco (Montecarlo); Austria (Zeltweg) y Australia (Adelaida).

POSICIONES EN LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

1980: Décimoquinto con 5 puntos.

1981: Quinto con 43 puntos.

1982: Cuarto con 34 puntos.

1983: Segundo con 57 puntos.

1984: Segundo con 71,50 puntos.

1985: Campeón con 73 puntos.

1986: Campeón con 72 puntos.

Miguel Ángel Sebastián
Fotos: Franco Lini y Néstor Palmeiti

ingrese

ESCUELAS DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AEREA



Requisitos:

- Edad comprendida entre 16 y 20 años.
- Haber aprobado el Ciclo Primario.

Informes: Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104)
CAPITAL FEDERAL - UNIDADES de F.A.A.

CIERRE DE INSCRIPCION 15 DE DICIEMBRE DE 1986

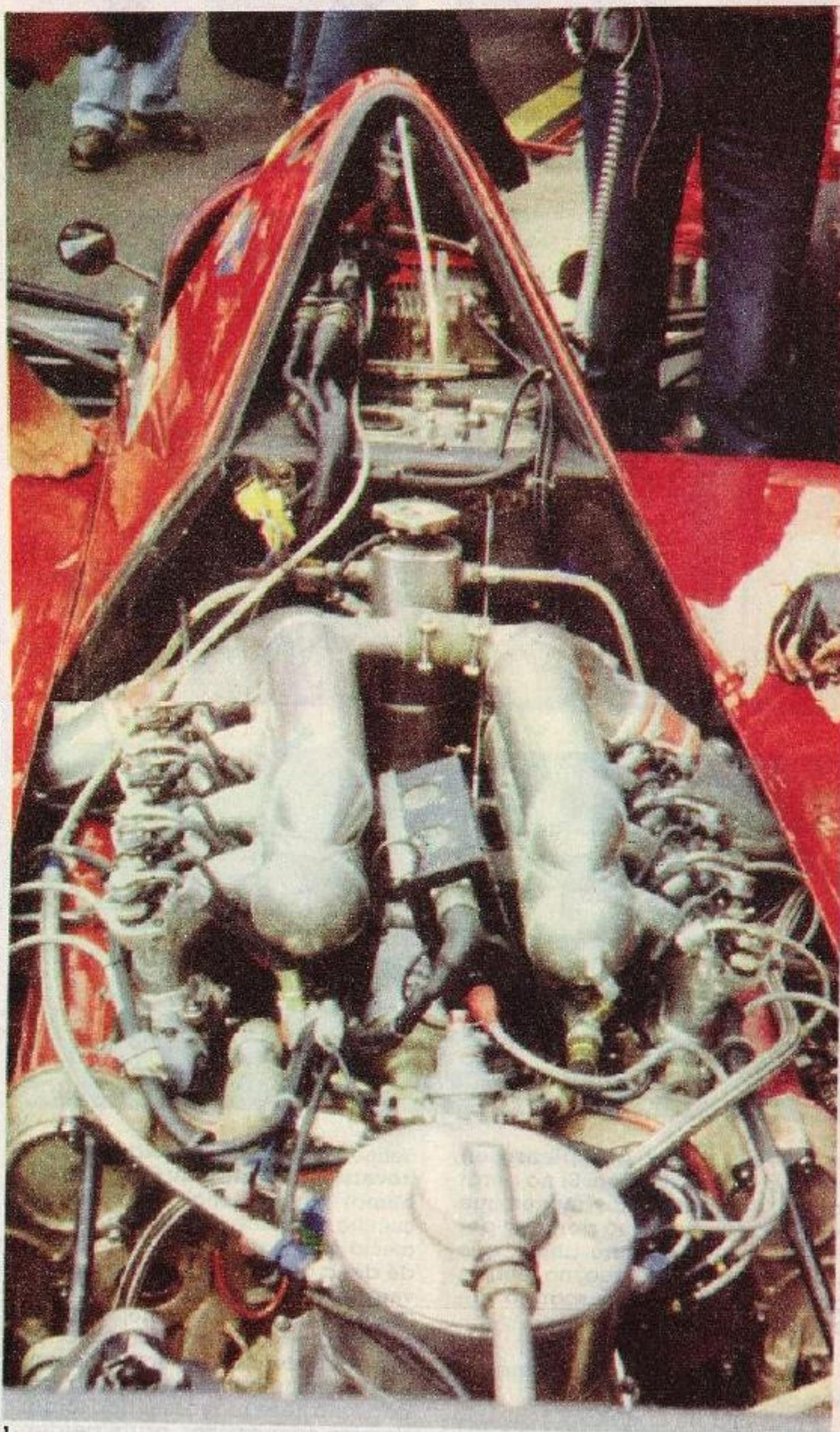
* Marque el casillero que corresponda.

FUERZA AEREA ARGENTINA - Edificio "CONDOR" Pe-
dro Zanni 250 (CP 1104) Cap. Fed. o Unidades de F.A.A.

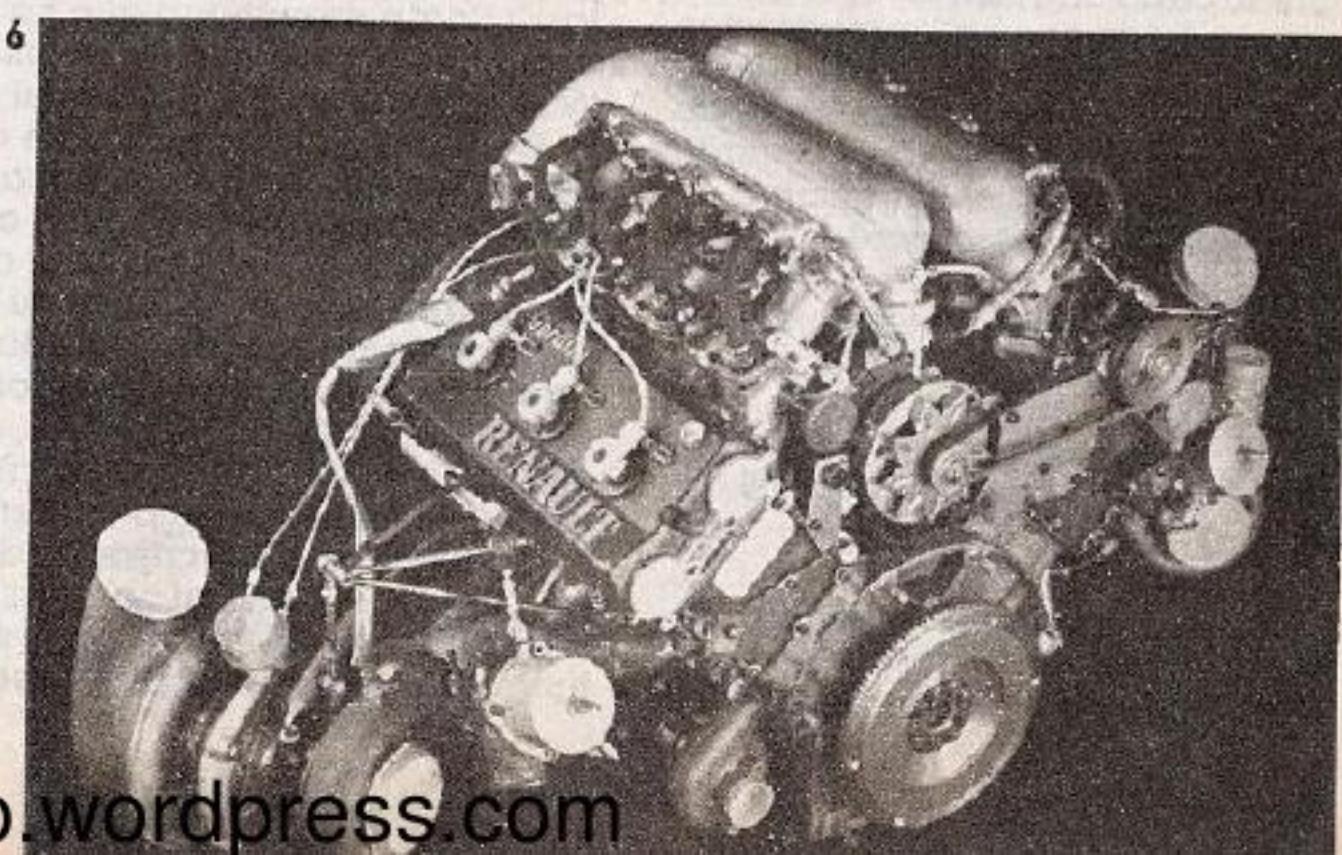
Solicito información referida a condiciones de ingreso a
la ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA F.A.A.
 CORDOBA EZEIZA

Apellido
Nombre
Calle No
Localidad C.P.
Provincia

TODOS

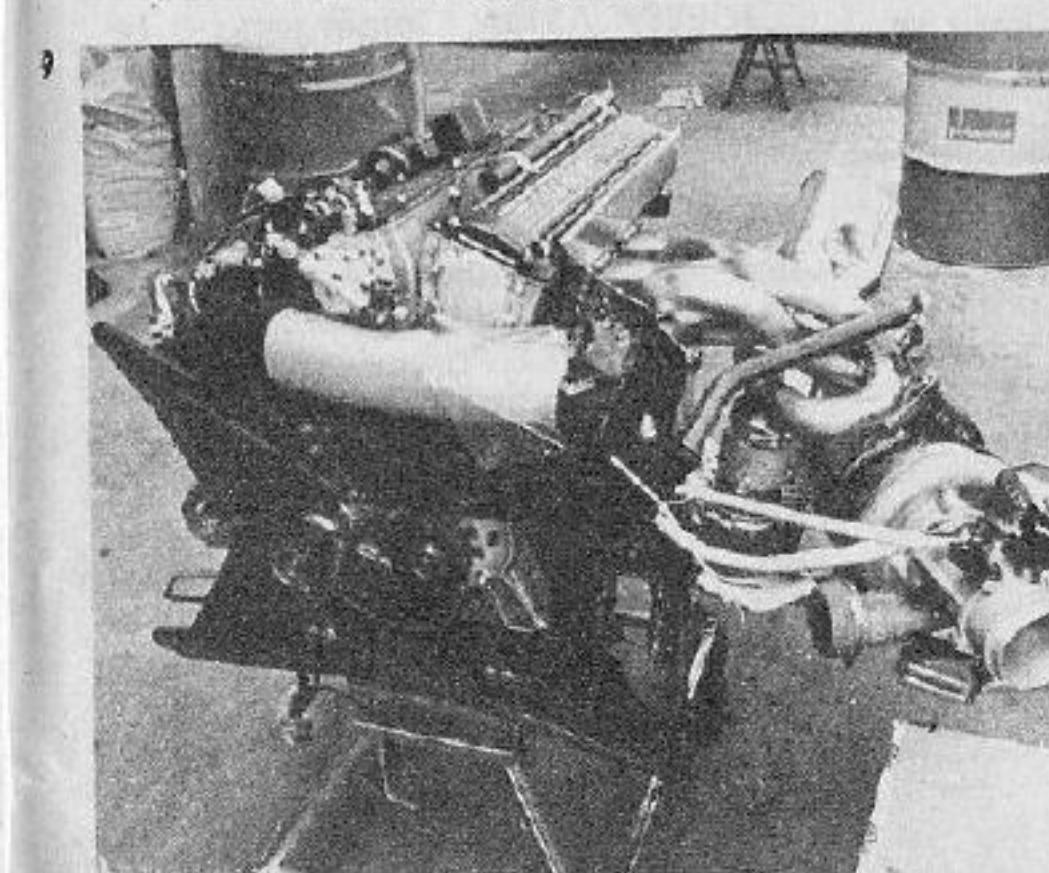
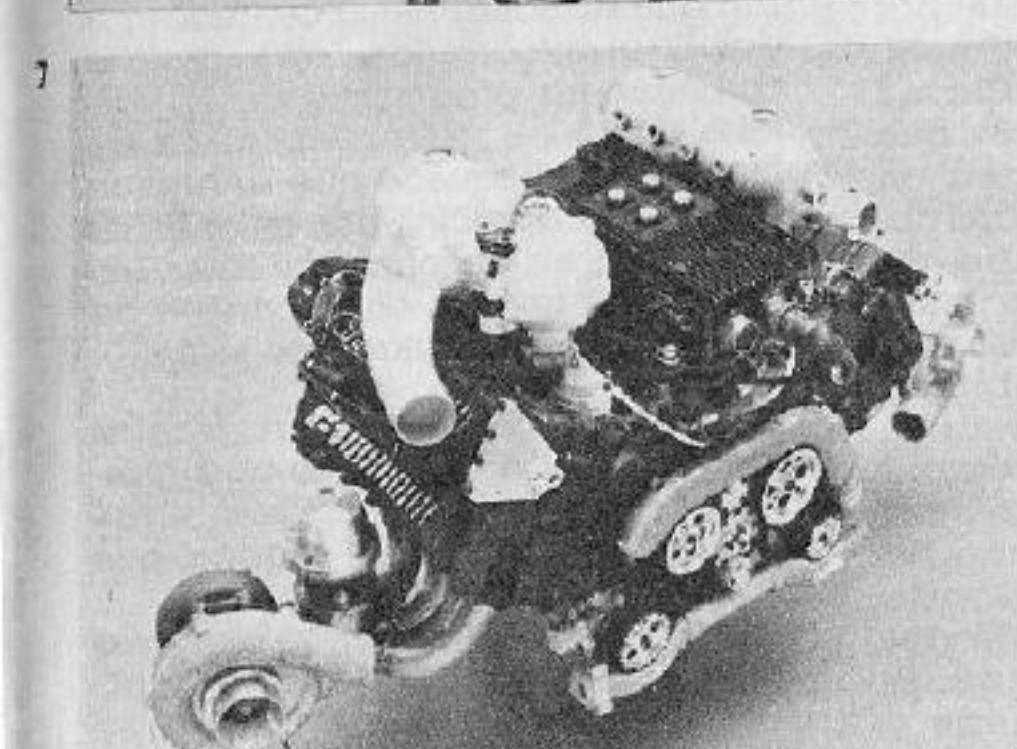
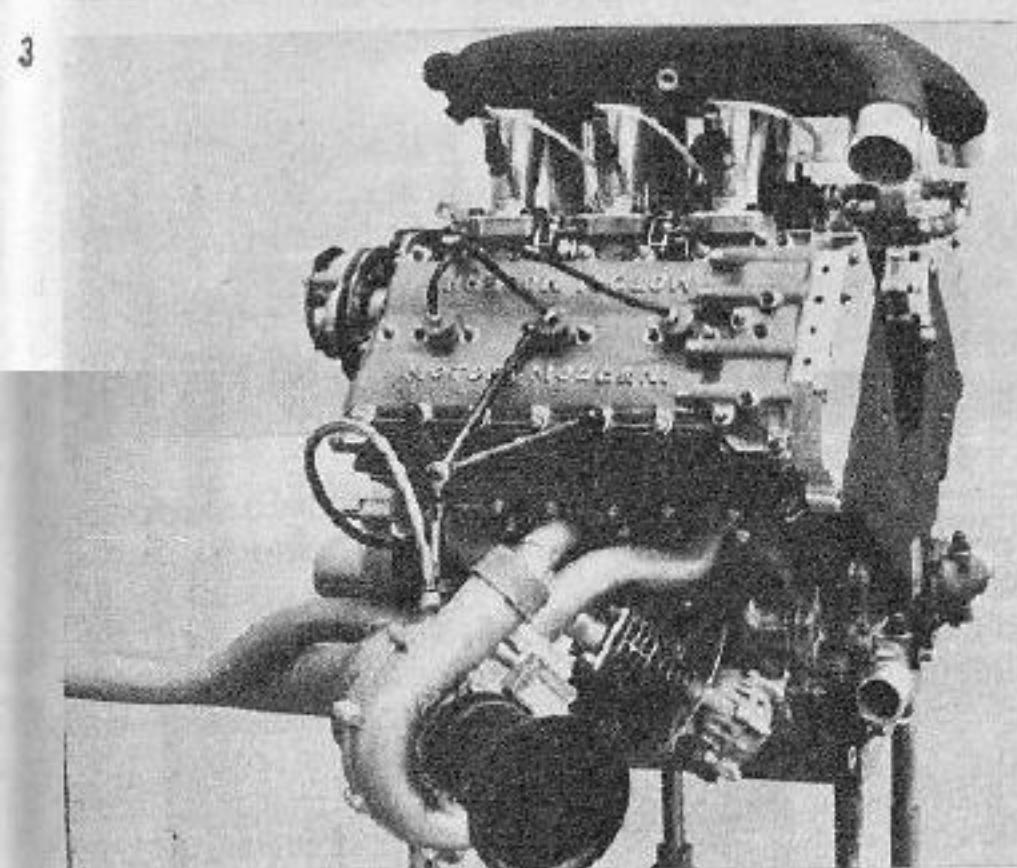
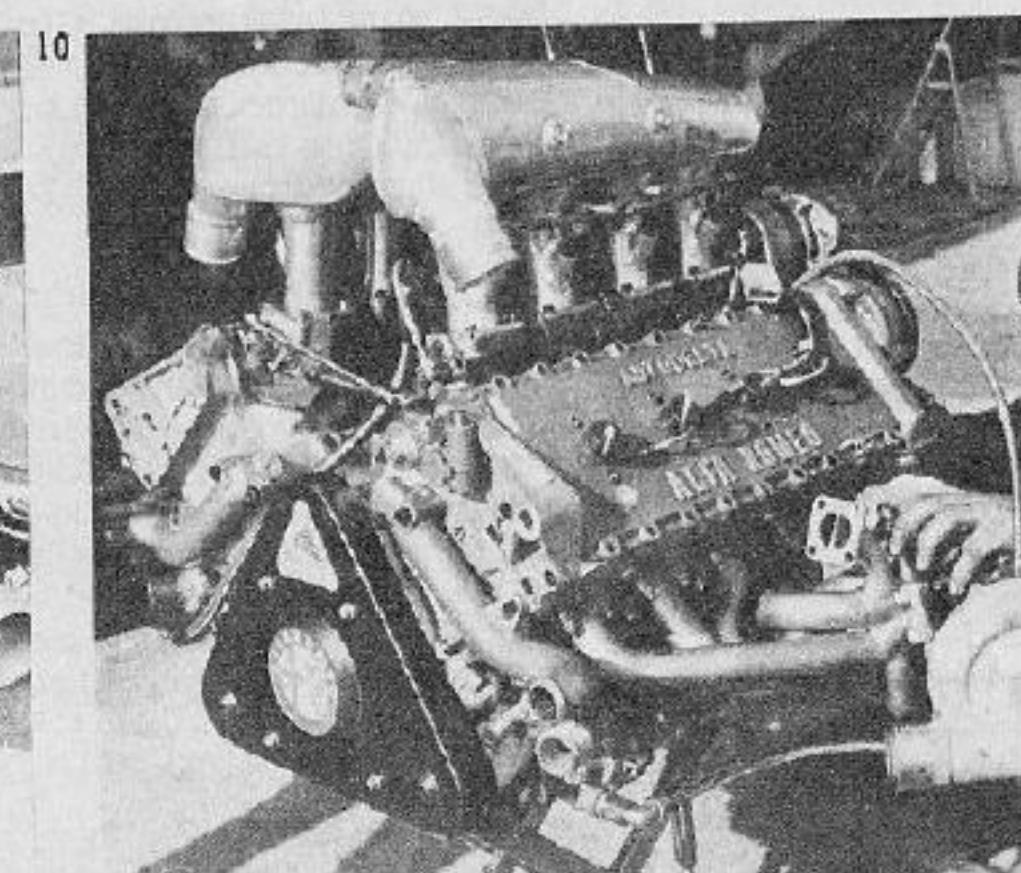
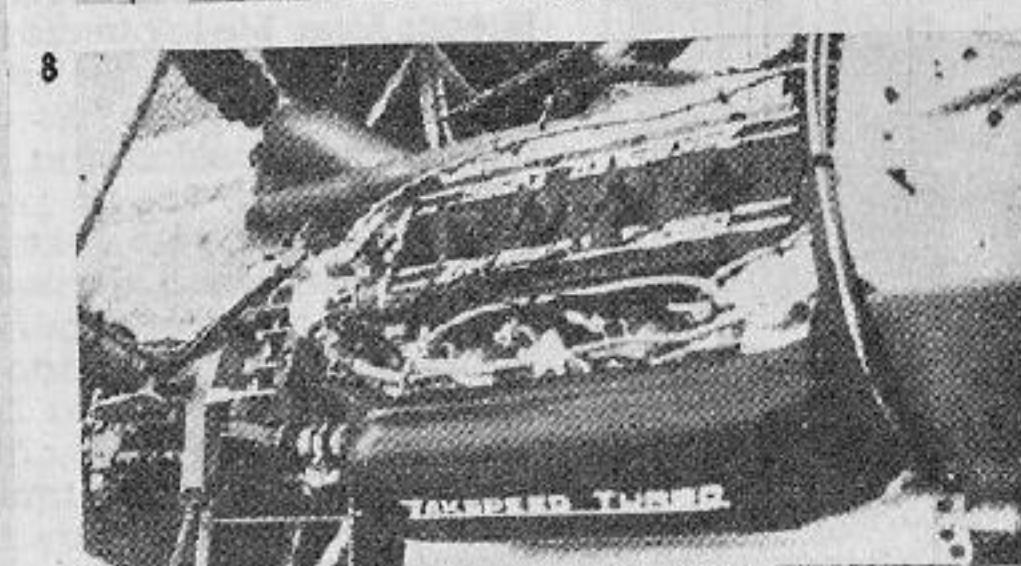
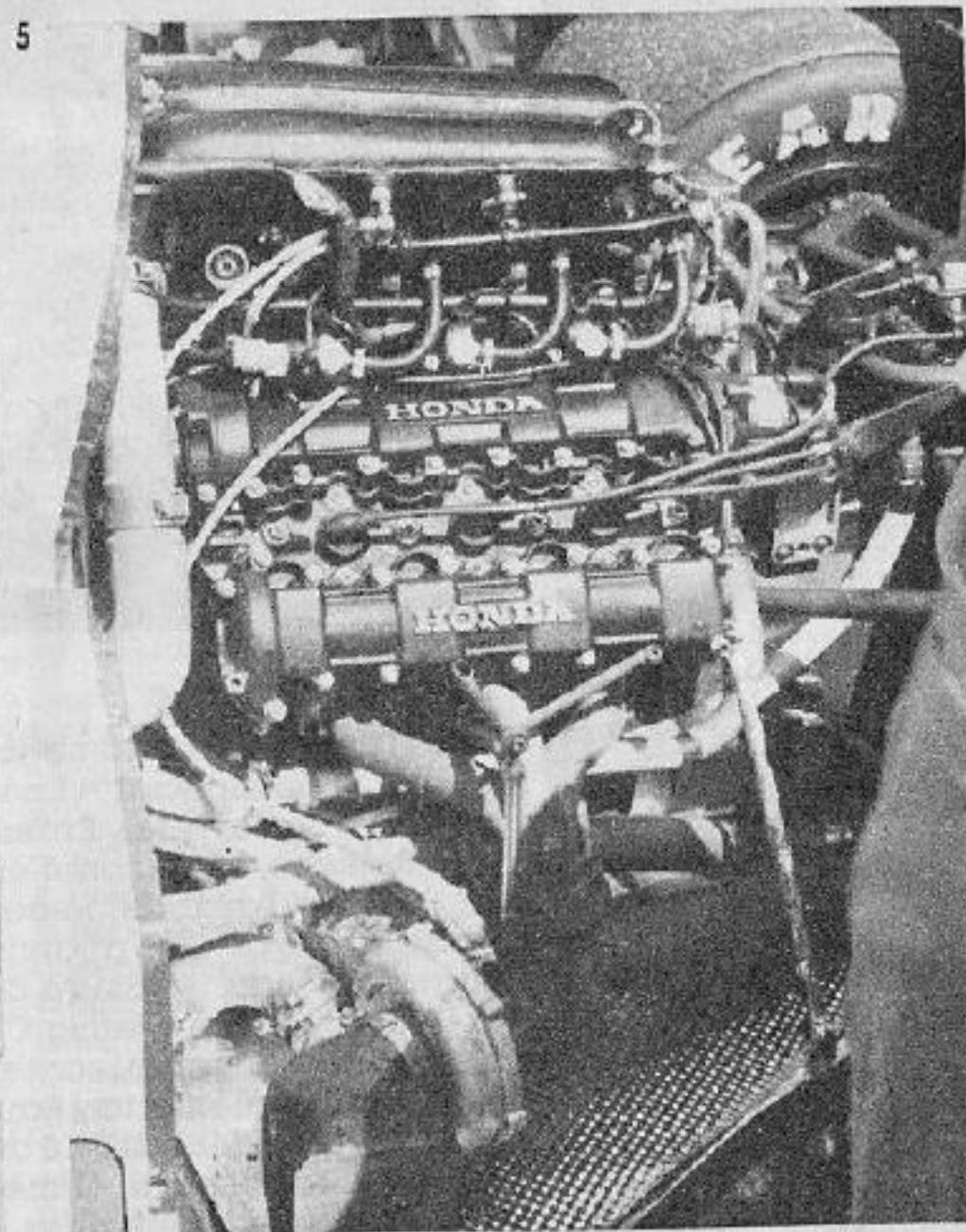
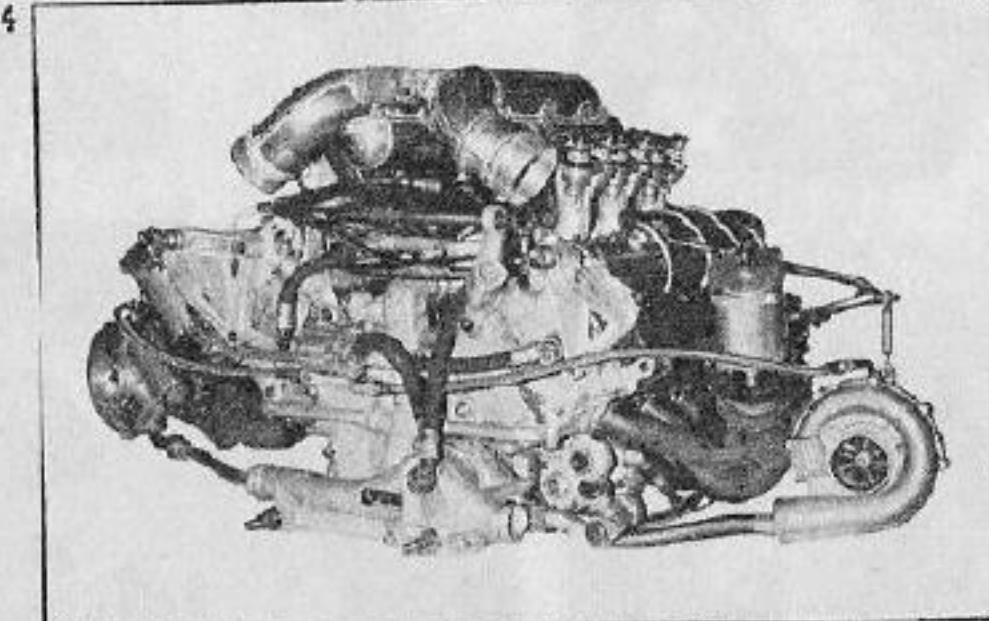
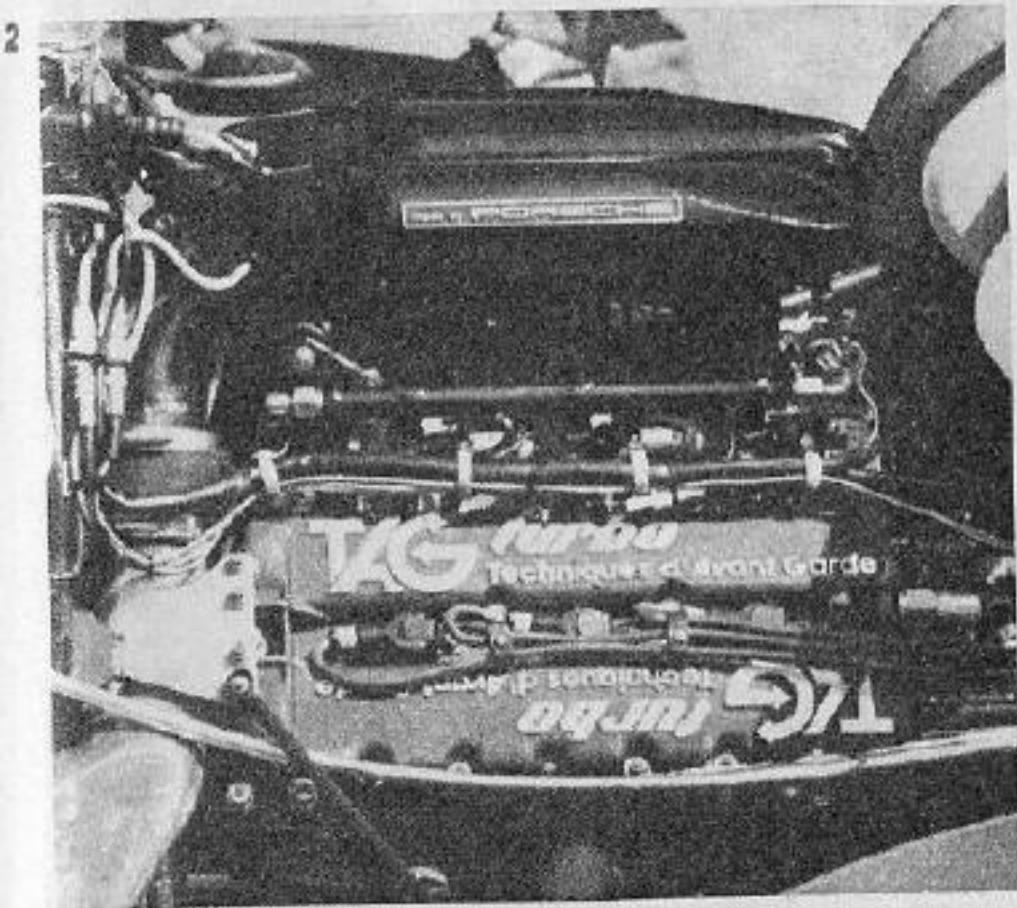


1



6

LOS MOTORES



He aquí los motores y sus principales características que este año impulsaron a la Fórmula Uno Internacional. En lo que respecta a las potencias en carrera y en clasificación, los datos que brindamos son muy variables en función del tipo de circuito donde se corra y sus requerimientos específicos, en cuanto a aprovechamiento del motor y al consumo que esto implique. A ello se suman las características propias de cada impulsor en consumo (muy alto en el Renault) y gama de utilización, puesto que hay motores bastante más elásticos (Honda, Ferrari, Porsche) que otros (BMW, Ford) donde la potencia se encuentra en una franja de regímenes de rotación considerablemente más estrecha, acudiendo en forma más brutal y sólo a altas rpm.

1. Iniciada de piezas móviles invaden, en cada Gran Premio, los boxes de los autódromos. Aquí una de las mejores (Ferrari), lista para salir a la pista a desarrollar aproximados 1.000 HP.

2-Renault EF4: 6 cilindros en V a 90°. Bloque de aluminio. Diámetro y carrera: 86 x 42,8 mm. Cilindrada total: 1.492 cm³. Relación de compresión: 7,1. Régimen máximo: 12.000 rpm. Potencia en carrera: 800 HP. En clasificación: 1.100 HP. Electrónica: Renault-Renix. Sobrealimentado por 2 turbos Garrett. Peso: 160 Kg.
Renault EF16C: 6 cilindros en V a 90°. Bloque de aluminio. Diámetro-carrera: 87,1 x 49,4 mm. Cilindrada total: 1.493,4 cm³. Relación de compresión: 7,5:1. Régimen máx: 12.500 rpm. Electrónica Renault-Renix. Sobrealimentado por 2 turbos Garrett. Potencia en carrera: 850 HP. En clasificación: 1.200 HP. Peso: 155 Kg.

3-Ferrari 170C: 6 cilindros en V a 120°. Bloque de aluminio. Diámetro-carrera: 81 x 48,4 mm. Cilindrada total: 1.495,45 cm³. Relación de compresión: 7,5:1. Régimen máx: 11.500 rpm. Potencia en carrera: 900 HP. En clasificación: 1.150/1.200. Electrónica: Marelli/Weber. Sobrealimentado por 2 turbos KKK. Peso: 149 Kg.

4-Motor Moderni V685: 6 cilindros en V a 90°. Bloque de aluminio. Diámetro-carrera: 80 x 49,7 mm. Cilindrada total: 1.498,9 cm³. Relación de compresión: 7,1. Régimen máx: 12.000 rpm. Sobrealimentado por 2 turbos KKK. Electrónica: Marelli/Weber. Potencia en carrera: 800/810 HP. No tiene motor para clasificación. Peso: 147 Kg.

5-Honda RA 160 E: 6 cilindros en V a 90°. Bloque fundido. Diámetro-carrera: 80 x 48,8 mm. Cilindrada total: 1.496 cm³. Relación de compresión: 7,5:1. Régimen máx: 12.000 rpm. Potencia en carrera: 900 HP. En clasificación: 1.150/1.200. Sobrealimentado por 2 turbos IHI. Electrónica: Honda.

6-TAG-Porsche 1701: 6 cilindros en V a 90°. Bloque de aluminio. Diámetro-carrera: 82 x 43,7 mm. Cilindrada total: 1.495 cm³. Relación de compresión: 7,5:1. Régimen máx: 12.000 rpm. Potencia en carrera: 850 HP. En clasificación: 1.100 HP. Electrónica: Bosch. Sobrealimentado por 2 turbos KKK. Peso: 145 Kg.

7-Ford: 6 cilindros en V a 120°. Bloque de aluminio. Especificaciones técnicas desconocidas. Gestión electrónica: Ford. Sobrealimentado por 2 turbos Garrett. Potencia en carrera: 900/910 HP. En clasificación (desde Australia): 1.000 HP.

8-Zakspeed 15004: 4 cilindros en línea. Bloque de aluminio. Diámetro-carrera: 89,2 x 56,25 mm. Cilindrada total: 1.495 cm³. Electrónica Zakspeed/Bosch. Sobrealimentado por 1 turbo KKK doble voluta. Potencia en carrera: 800 HP. No tiene motor de clasificación.

9-BMW M12/13: 4 cilindros en línea. Bloque fundido. Diámetro-carrera: 89,2 x 60 mm. Cilindrada total: 1.499 cm³. Relación de compresión: 7:1. Régimen máx: 11.000 rpm. Electrónica: Bosch. Sobrealimentado por 1 turbo Garrett. Potencia en carrera: 1.200/1.300 HP. En clasificación: 1.200 HP. Peso: 160 Kg.

10-Alfa Romeo 915/907: 6 cilindros en V a 90°. Bloque de aluminio. Diámetro-carrera: 74 x 48,5 mm. Cilindrada total: 1.496,7 cm³. Relación de compresión: 7,1. Régimen máx: 11.500 rpm. Potencia en carrera: 700 HP. Sin motor de clasificación. Electrónica: Bosch. Sobrealimentado por 2 turbos KKK. Peso: 180 Kg.

Revisando Apuntes

•Más Fotos •Apostillas •Conclusiones

TIERRA Y ASFALTO



PREMIO CORSA FORMULA ONE

Oscar Pentecoste recibe los guantes Formula One (y un besito de Laura Neira) como premio por su "pole-position" en la Formula Sierra, con un tiempo que fue luego igualado por Del Campo y Guiral. Por supuesto que el puesto de privilegio le fue adjudicado al presidente de APAT por haber sido el primero en conseguirlo.



BOLETIN DE ORGANIZACION (TURISMO)

Organizador: Club de Autos y Motos.

Promotor: Néstor Papini.

Accesos: cuatro, asfaltados, suficientes. 5 puntos.

Controles: correctos, pero impotentes ante la enorme cantidad de "credenciales" repartidas. 3 puntos.

Comodidades: excellentes, pero sobre pasadas por la demanda (hubo también carreras zonales). 4 puntos.

Estado del circuito: excelente. 8 puntos.

Promoción del espectáculo: muy buena, 4 puntos.

Servicio de Prensa: (a cargo del equipo del ACA) Excelente. 5 puntos.

Facilidades para las transmisiones: excelentes. 5 puntos.

Funtualidad: optima. 5 puntos.

Boxes: excellentes, aunque insuficientes. 3 puntos.

Total: 39 puntos (Ideal, 50 puntos).

PATIO DE BOXES

DEBUTS – En esto la jornada porteña tuvo un brillo especial. A los VW Gacel de Mario Serravalle y Ernesto Celestino Bessone, se sumaron el Regata 85 de Julio Pardo, el Renault 18 de Olmi, mientras que aparieron con nuevas "montas" los Sierra de Marcelo Ratis y Gastón Clement, conducidos ahora respectivamente por Alejandro Rementería y Raúl Sinelli. **OLMI CONFORME.** El R-18 de Clase 3 es del cordobés Jim Giménez que tiene taller en Versalles, acá en Buenos Aires. Me lo ofreció para correr y acepté pese a que estaba absolutamente 'crudo'. Es un auto nuevo y fue puesto en la pista recién el viernes. Por un problema menor di ese día sólo dos vueltas; el sábado tras otras cuatro se rompió el autoblocante y el domingo corrí sin él. Me retrasé cuando me fui afuera por esquivarlo a Delgado que había cortado el cable del acelerador. Quedé 12º y terminé 5º. El auto va muy bien, muy fuerte y cuando esté más maduro será un fiero muy interesante. Giménez se ve que conoce el tema... "El ex campeón de Turismo, seguiría en Clase 3. Nos pidió que publicáramos que vende el Nissan: llamar al 631-2859 o 612-4092.

BONOMO INTERCEDIO. El puntero del campeonato intercedió el sábado a la noche para que las autoridades atendieran el caso de Baldinelli y otros que quedaron fuera de la clasificación, por la lluvia de la segunda tanda y por no haber registrado un tiempo aceptable en la primera. "Me mortifica que Alberto no pueda participar" dijo hidalgamente el

RALLY EN CORDOBA Y TURISMO EN

By Neira Bros. & Co.

puntero del torneo. "Hay un reglamento y tengo que hacerlo cumplir" fue la postura del correcto C.D. Egídio Frangella. Se intentaba que los hasta ahí eliminados hicieran el domingo por la mañana una especie de clasifica-repechaje, para que entraran a la grilla los dos primeros.

SEMAPOROS NO. Una falla que habrá que subsanar fue la de las largadas. En el autódromo se dio la partida con bandera, preanunciada con carteles de "3-2-1 minutos" pero de un tamaño tan pequeño que se hacían difíciles de apreciar por quienes no estuvieran en las primeras filas. Esto fue más dramático en la carrera de Calse 2, la más poblada de todas.

GRACIAS MUTUAS. "Corri gracias a que Moyetta me prestó un sigüenzo el viernes" dijo el chaqueño José Daniel Sgroppo. El de Gigena, que estaba presente agregó enseguida: "Y yo gracias a que me lo devolvió sano..." Cosas lindas de las carreras que se contraponen a los autazos y otras malévolas manifestaciones.

JOSEPH ARMA. Comenzaría a armar un Regata "chico" Ricardo Joseph, con el auxilio de su padre, el notorio ingeniero. "Por ahora corté una mala racha que no me dejaba llegar. Este será un año para olvidar. A lo deportivo se sumaron muchos problemas familiares."

Hijo e Tigre. Parece que overoso salió Carlitos Menem, hijo del gobernador de La Rioja. Al menos así lo confirma su gusto por los fierros. Estuvo en el autódromo y probó con su Cupé Fuego particular. Según el preparador Jorge Scarabbi, "No sería raro que le tuviéramos que preparar un Renault 18..."



1. Mario Serravalle estreno en Buenos Aires este impecable Volkswagen Gacel GS preparado por Luis Cosma. 2. El puntano Sosa en situación harto comprometida durante el primer prime del Rally 24 Horas. 3. Oscar Fineschi -ganador del torneo presentación y de esta carrera- encarando la horquilla del autódromo porteño. 4. Mario Stilo controlando personalmente la presión de los neumáticos Fafe AR-28 en Cuchilla Nevada. El líder de la Clase 2 en rally no deja nada librado al azar simultáneamente, le estaban cambiando los gicleurs de su carburador. 5. En la rampa final de las 24 Horas de Villa Carlos Paz, el "Gringo" Alboretti utilizó una heterodoxa manera para salir de su auto, facilitada por su vuelco dos veces antes de llegar.

BOLETIN DE ORGANIZACION (RALLY)

Organizador: Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally.

Promotor: Alcides Riales.

Accesos: suficientes para ver el rally en todos los primers. 5 puntos.

Controles: muy buenos 4 puntos.

Trazado: excelente. Tuvo partes veloces, trabadas. Conforme a todos. 5 puntos.

Parques Cerrados: regular, considerando los tres

que existieron. 2 puntos.

Promoción del espectáculo: regular. 2 puntos.

Servicio de prensa: muy bueno. Solo falta la clasificación general después de cada prime. 4 puntos.

Facilidades para las transmisiones: buenas. 3 puntos.

Puntualidad: muy buena. 4 puntos.

TOTAL: 29 puntos. (Ideal 40 puntos)

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo más impresionante: Los 130 autos que largaron (incluyendo los dos invitados).

Los más previsores: Pancello, Tubal, Maccari y Altamirano, quienes venden sus autos, preparándose para el '87.

Los lios más grandes: Con los tiempos de Altamirano y Pasi en la primera etapa.

Lo insólito: El toro desbocado que asustó a los auxiliares en Cuchilla Nevada.

Los especiadores más notables: Ernesto Soto, Juan María Traverso (en Carlos Paz), Jorge Recalde (en Los Morteritos), Henri Barret (en Panaholma) y Alcides Riales (en El Durazno).

La explicación: "Corro con este Volkswagen Gol 1.6 porque no tengo otro auto". Dijo José Armezio.

El "hombre-orquesta": Abel Martínez. Coloca los números de los cruces, cobra las cuotas de APRIVN de la AAV, enrola nuevos socios, soluciona problemas, coordina la fiesta de entrega de premios, y muchas otras cosas.

Bifuncional: Carlos García Remchi. Fue presidente del colegio de comisarios deportivos y vendedor de la CDA.

Los carteles más grandes: Los que había en el PC3. Rezaban: "Morillo-Rossi, los mejores".

RALLY a RAUL NIZZO

Porque ganó en la Clase 1, donde la competitividad se mantuvo a lo largo de todo el rally. Porque en su andar superó en repetidas ocasiones a automóviles mucho más potentes y porque hace tiempo que buscaba una victoria.

IMPORTADAS de FRANCIA
Para su PEUGEOT 505, RENAULT 11 - 12, BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE Que Eliminan el "RATEO"

EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3863/65 (1425) PALERMO
Tel. 801-3952/3957/6634/8959

VOLANTES

Ematra

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS MADERA Y CUERO. Cinturones de Seguridad, Apoya Cabeza, Consolas, Butacas, Tuerca Antirrobos de Ruedas.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8927 • CASEROS

Seguridad y garantía!....

RESORTES DE SUSPENSION



CONSULETE SOBRE AGENTE MAS CERCANO
641-2907/8429/5736

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.

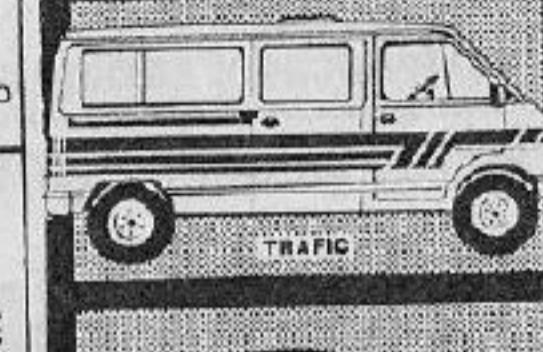
ENVIOS AL INTERIOR
SERVICIO AUTORIZADO
mitsubishi MOTORS

IMPORTADORES
EXPORTADORES

DE MARCO Hnos. S.R.L.

23 DE NOVIEMBRE 561

Tel. 37-4410/7486 • CAPITAL



lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas



ENVIOS AL INTERIOR

DUKE

WARNES 1180
CAPITAL (1414)
TEL. 855-1652 / 854-5156

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

Horacio O. Ferrea

NORTH AMERICA DIVISION, INC.

**Competition Parts
Asesoramiento**

Ofrecemos Repuestos y Nuestro Conocimiento en Moderna Tecnología Usada en EE. UU y Europa.

Consultas en U.S.A.
5095 NE 12 Ave - Ft. Lauderdale, Florida 33334
Tel. (305) 491-4445

Representante en Argentina: Emilio Tetelbaum
Olavarria 2950 - Caseros - Bs. As.
TELEFONO: 750-8627

EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!

Polarizamos su auto en 2 hs....
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.



AUTODECOR

Av. J.B. JUSTO 3324,
CAPITAL, TEL. 58-9551.

VENTAS POR MAYOR

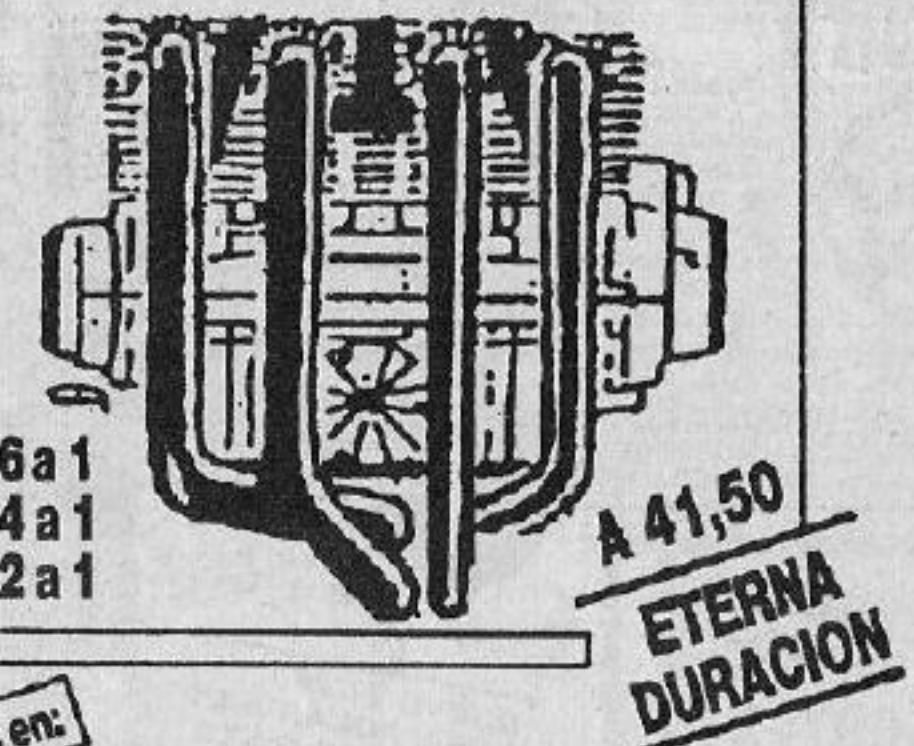
Killer

Presenta sus nuevos Modelos de Escapes
y Silenciadores *Ninja*

Totalmente fabricados en duro aluminio.

1 año de garantía escrita

También Mod. 2 tiempos



Adquielalos en:

PERFORMANCE CENTRE
AV. JUAN B. JUSTO 3525. CAP.
58-5143
Envíos al interior



ALFONSO VEGA

Encendido - Carburación
Afinación de motores
Mecánica General
Electricidad

Lavado - Engrase
Cambios de Aceite

11 de Setiembre 2234 (1428) Capital
Tel.: 783-4996/5055 784-5535

Tarjetas
de Crédito

Alineación
Saavedra

SUSPENSION BALANCEO
TREN DELANTERO
AIRE ACONDICIONADO
COLOCACION Y CARGA

AVDA. DEL TEJAR 3502
CAPITAL
TEL.: 541-2412

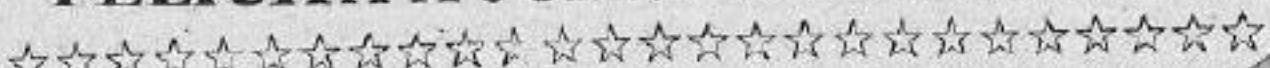


LOS PRIMOS

- P.C. 1 - Ichio Cruz - Cruce Ea. Cáceres 7.82 Km.
1. Rues-Campaña. Renault 18 GTL, 8m21s (1º Clase 3, Promedio 56,19 Km/h); 2. De Giovanni-López Piccione. Fiat SE 1.5, 8m28s (1º Clase 2 Promedio 55,41 Km/h); 3. Chicavalle-Ribe Nil. Renault 18, 8m32s; 4. Badia-Bizzochi. Fiat SE 1.5, 8m42s; 5. Stilo-Stella. Renault 12 TS, 8m44s; 6. Torras-Oyola. R.12, 8m45s; 7. Altamirano-Guerra. Volkswagen Gacel GS, 8m47s; 8. Bescham-García. Fiat SE 1.5, 8m48s; 9. Maciel-Maciel. Renault 18, 8m48s; 10. Passi-Gait. Renault 19, 8m48s; 11. Maccari-Poz. R.12, 8m56s; 12. Ceccheto-Carrera. Fiat SE 1.5, 8m57s; 13. Bua-López. Fiat 128 1100, 8m57s (1º Clase 1 Promedio 51,56 Km/h); 14. Nizzo-Cali. Fiat 128 1100, 9m07s; 15. Tubal-Valero. Fiat SE 1.5, 9m08s; 16. Mallar-Vidal. R.18, 9m09s; 17. Mastromirano-Bortolotto. VW Gacel, 9m1s; 18. Schmid-Gramoglia. R.12, 9m11s; 19. Surra-Zucchini. R.12, 9m12s; 20. Grasso-Ellera. F.128 1100, 9m13s; 21. Bonaldi-Merlo. R.18, 9m14s; 22. Bassi-Syriani. Peugeot 504 GRIN, 9m16s; 23. Pancello-Pancello. R.18, 9m17s; 24. Campra-Narváez. R.18, 9m17s; 25. Germán-Perelli. P.504, 9m17s; 26. Recalde-Seppey. R.12, 9m17s; 27. Trosoro-Guerrero. F.128 1100, 9m22s; 28. Rosso-Quirós. F.128 1100, 9m23s; 29. Mazzochi-Mazzochi. R.12, 9m24s; 30. Diaz Mayer-Madero. R.18, 9m26s; 31. Chali-Gait. R.18, 9m26s; 32. Cáceres-Gall. R.12, 9m27s; 33. Chiodi-Naera. F.128 1100, 9m27s; 34. Bondon-Altamirano. F.128 1100, 9m28s;
35. Macri-Ortiz. R.12, 9m30s; 36. Flores-Mutti. R.18, 9m31s; 37. Plaza-Vucchianini. Fiat SE 1.5, 9m31s; 38. Vigila-García. R.18, 9m33s; 39. Goranescu-Vega. R.12, 9m34s; 40. Sosa-Pardo. R.18, 9m35s; 41. Sainz-Roca. F.128 1100; 42. Luján-Luján. F.128 1100, 9m35s; 43. Alboreni-Volta. F.128 1100, 9m36s; 44. Panero-Bogliño. R.12, 9m37s; 45. Minelli-Croce. F.128 1100, 9m38s; 46. Barthus-Spada. R.18, 9m38s; 47. Górray-D'Ambrosio. F.128 1100, 9m39s; 48. Drudi-Ledón. F.128 1100, 9m40s; 49. Martínez-Brunetto. Fiat 125 8, 9m42s; 50. Morcillo-Rossi. F.128 1100, 9m42s; 51. Quintero-Saadi. F.128 1100, 9m43s; 52. Velázquez-Monti. F.128 1100, 9m44s; 53. Alba-Díaz. F.128 1100, 9m44s; 54. Arnesto-López. Volkswagen Gol, 9m44s; 55. Fernández-Ceccheto. F.128 1100, 9m44s; 56. Martínez-Silvestre. F.128 1100, 9m45s; 57. Torre-Klus. F.128 1100, 9m45s; 58. Sciangula-Yáñez. F.128 1100, 9m46s; 59. Gómez-Arguello. Fiat 147 CLS, 9m46s; 60. Gómez-Patricio. F.128 1100, 9m47s; 61. Matveichin-García. R.12, 9m48s; 62. Puchela-González. F.128 1100, 9m48s; 63. Pecci-Perugini. P.504, 9m49s; 64. D'Olivo. F.128 1100, 9m49s; 65. Sosa-García. F.147, 9m50s; 66. Velasco-Gahona. R.12, 9m52s; 67. Benítez-Pesci. F.128 1100, 9m55s; 68. Salgado-Nash-Salgado Nash. F.128 1100, 9m55s; 69. Cebrán-Farino. R.12, 9m55s; 70. Gamerman-Budman. F.128 1100, 9m55s; 71. Abarca-Toledo. VW Gacel, 9m56s; 72. Mezher-Puggioni. P.504, 9m57s; 73. Libaak-Ammann. F.128 1100, 9m59s; 74. Vincenti-Vincenti. Honda Prelude, 9m59s; 75. Micolini-Micolini. FSE 1.5, 10m00s; 76. Machado-Guzmán. F.128 1100, 10m01s; 77. Casadey-Oviedo. R.12, 10m06s; 78. Bruno-Vaca. R.12, 10m06s;
79. Ronzi-Cruz. F.128 CLI, 10m07s; 80. Categoris-Pinotti. F.128 1100, 10m07s; 81. Martínez-Gullino. F.128 1100, 10m09s; 82. Ghilardi-González. F.128 1100, 10m09s; 83. Gómez-Belluzzo. P.504, 10m10s; 84. Recalde-Moyano. F.128 1100, 10m11s; 85. Sisterina-Picco. F.128 1100, 10m11s; 86. Escrivá-Fontana. VW Gacel 10m11s; 87. Lario-Vera. F.128 1100, 10m15s; 88. González-Giaccone. Daihatsu Charade, 10m17s; 89. Masetti-Macias. F.128 1100, 10m20s; 90. Silvi-Bohagu. Daihatsu, 10m25s; 91. López-Avila. F.128 1100, 10m28s; 92. Pizarro-Romero. R.12, 10m30s; 93. Negrini-Lungo. F.128 1100, 10m33s; 94. Haccher-Carrizo. R.12, 10m33s; 95. Lucero-Avalos. F.128 CLI, 10m45s; 96. Testa-Pedernera. F.128 1100, 10m45s; 97. Oste-Cabrera. F.128 1100, 10m49s; 98. Zanet-Quiano. F.128 CLI, 10m50s; 99. Corvalán-Godoy. F.128 1100, 10m53s;
100. Agüero-Londero. F.128 1.00, 10m54s; 101. Ramírez-Ganglia. F.128 1100, 11m02s; 102. Musri-Baragnolo. Daihatsu, 11m05s; 103. Planas-Turra. R.12, 1.1. m07s; 104. Novelli-Giacomelli. F.128 1100, 11m25s; 105. Acevedo-Iriarte. F.128 1100, 11m26s; 106. Gentilini-Ceballos. F.128 1100, 11m45s; 108. Tesoro-Colazo. F.128 1100, 11m50s; 109. Cariglio-Schmidt. F.128 1100, 11m52s; 110. Grillo-Guzzi. F.128 1100, 12m26s; 111. Travesaro-Aguirre. R.12, 12m34s; 112. Severidja. P.C.2 Cruce Camino Cavallango - Carlos Paz (El Panillal) 5,48 Km. Croce, 4m04s (1º Clase 3 Prom. 80,85 Km/h); Rues. 4m14s; Altamirano, 4m14s, (1º Clase 2 Prom. 77,67 Km/h); De Giovanni, 4m14s; Chicavalle, 4m18s; Bescham, 4m18s; Stilo, 4m20s; Ceccheto, 4m22s; Torras, 4m23s; Banda, 4m26s; Passi, 4m26s; Maciel, 4m27s; Tubal, 4m28s; Rosso, 4m29s; Recalde, 28m11s; Bonaldi, Rosso, 29m12s (1º Clase 1 Prom. 73,34 Km/h).
- P.C.3 El Durazno - Cuchilla Nevada 38,49 Km. Torras, 26m41s (1º Clase 2 Prom. 86,55 Km/h); Chicavalle, 26m46s (1º Clase 3 Prom. 86,28 Km/h); Bescham, 26m52s; Stilo, 27m10s; Altamirano, 27m13s; Ceccheto, 27m42s; Tubal, 27m55s; Passi, 27m57s; Recalde, 28m11s; Bonaldi, Rosso, 29m12s (1º Clase 1 Prom. 79,09 Km/h).
- P.C.4 Cuchilla Nevada - Agua Fría 63 Km. Torras, 48m37s (1º Clase 2 Prom. 77,75 Km/h); Stilo, 48m39s; Chicavalle, 49m18s (1º Clase 3 Prom. 76,67 Km/h); Bescham, 49m48s; Passi, 50m29s; Tubal, 50m32s; Surra, 51m00s; Schmid, 51m46s; Maccari, 52m01s; Altamirano, 52m08s; Campra, 52m31s; Bassi, 52m55s; Grasso, 54m41s (1º Clase 1 Prom. 69,12 Km/h).
- P.C.5 Río Guasta - Tanninga 31,09 Km. Torras, 23m35s (1º Clase 2 Prom. 79,10 Km/h); Surra, 24m06s; Tubal, 24m09s; Rues, 24m11s (1º Clase 3 Prom. 77,13 Km/h); Altamirano, 24m12s; Bonaldi, 24m14s; Passi, 24m16s; Maccari, 24m30s; Piazza, 24m35s; Chali, 24m39s; Rosso, 25m20s (1º Clase 1 Prom. 73,63 Km/h).
- P.C.6 Chamico - Ambul 24,59 Km. Torras, 24m07s (1º Clase 2 Prom. 61,17 Km/h); Bescham, 24m46s; Tubal, 24m46s; Maciel, 24m49s (1º Clase 3 Prom. 59,49 Km/h); Bonaldi, 25m03s; Passi, 25m37s; Maccari, 25m46s; Rosso, 25m50s (1º Clase 1 Prom. 57,11 Km/h).
- P.C.7 Ambul - San Lorenzo 26,21 Km. Diaz Mayer, 16m13s (1º Clase 3 Prom. 96,97 Km/h); Altamirano, 16m40s (1º Clase 2 Prom. 94,36 Km/h); Tubal, 16m40s (empate); Bescham, 16m56s; Maciel, 17m21s; Bonaldi, 17m23s; Maccari, 17m46s; Passi, 17m38s; Pancello, 17m47s; Bassi, 17m51s; Rosso, 18m01s (1º Clase 1 Prom. 87,29 Km/h).
- P.C.8 Ambul-San Lorenzo 26,21 Km. Diaz Mayer, 17m09s (1º Clase 3 Prom. 91,70 Km/h); Tubal, 17m18s (1º Clase 2 Prom. 90,90 Km/h); Bescham, 17m24s; Altamirano, 17m42s; Passi, 18m09s; Nizzo, 18m13s (1º Clase 1 Prom. 86,56 Km/h).
- P.C.9 Curva Brochero - Nonc 19,15 Km. Bescham, 13m28s (1º Clase 2 Prom. 65,32 Km/h); Altamirano, 13m45s; Tubal, 13m46s; Rosso, 14m26s (1º Clase 1 Prom. 79,72 Km/h); Maciel, 14m28s (1º Clase 3 Prom. 79,42 Km/h).
- P.C.10 Mina Clavero - Giulio Cesare 22,26 Km. Tubal, 23m38s (1º Clase 2 Prom. 56,51 Km/h); Maciel, 23m59s (1º Clase 3 Prom. 55,69 Km/h); Altamirano, 24m03s; Bescham, 24m06s; Passi, 24m20s; Nizzo, 24m23s (1º Clase 1 Prom. 54,77 Km/h).
- P.C.11 El Cóndor - Cuesta Blanca 34,50 Km. Bescham, 28m22s (1º Clase 2 Prom. 72,97 Km/h); Tubal, 30m18s; Altamirano, 30m38s; Bassi, 30m59s, (1º Clase 3 Prom. 66,81 Km/h); Passi, 31m02s; Nizzo, 31m29s (1º Clase 1 Prom. 66,75 Km/h).
- P.C.12 Yecuina - La Calera 8,60 Km. Altamirano, 4m19s (1º Clase 2 Prom. 119,53 Km/h); Bescham, 4m20s; Tubal, 4m23s; Passi, 4m33s (1º Clase 3 Prom. 113,40 Km/h); Bonaldi, 4m33s (empate); Poccia, 4m39s; Diaz Mayer, 4m39s; Maccari, 4m41s; Pancello, 4m42s; Rosso, 4m44s (1º Clase 1 Prom. 109,01 Km/h).
- P.C.13 Runy - Dumesnil 8,61 Km. Bonaldi, 8m48s (1º Clase 3 Prom. 58,70 Km/h); Altamirano, 4,8m57s (1º Clase 2 Prom. 57,72 Km/h); Bescham, 8m59s; Drudi, 9m00s (1º Clase 1 Prom. 57,40 Km/h); Nizzo, 9m03s.
- P.C.14 Villa Allende - Villa Pan de Azúcar 22,89 Km. Altamirano, 18m56s (1º Clase 2 Prom. 72,54 Km/h); Bescham, 19m04s; Bonaldi, 19m19s (1º Clase 3 Prom. 71,10 Km/h); Maccari, 19m33s; Tubal, 19m41s; Bassi, 19m48s; Piazza, 19m52s; Sainz, 20m09s, (1º Clase 1 Prom. 68,16 Km/h).
- P.C.15 Cosquín - Tanti 20,77 Km. Altamirano, 13m27s (1º Clase 2 Prom. 92,65 Km/h); Bescham, 13m49s; Bonaldi, 13m57s (1º Clase 3 Prom. 89,33 Km/h); Tubal, 14m01s; Maccari, 14m20s; Chali, 14m28s; Bassi, 14m36s; Passi, 14m41s; Poccia, 14m52s; Mastromarino, 14m58s; Piazza, 15m00s; Pancero, 15m04s; Sciangula, 15m05s (1º Clase 1 Prom. 82,62 Km/h).
- P.C.16 Cavalango - Carlos Paz 9,09 Km. Altamirano, 8m24s (1º Clase 2 Prom. 64,93 Km/h); Bescham, 8m34s; Bonaldi, 8m34s (1º Clase 3 Prom. 63,66 Km/h); Tubal, 8m50s; Chali, 8m54s; Sainz, 8m54s; Bassi, 8m59s; Poccia, 8m59s; Rosso, 8m59s; (1º Clase 1 Prom. 60,71 Km/h).

Escoressilens®

FELICITA A JUAN MARIA TRAVERSO



Campeón Argentino '86

DE TURISMO COMPETICION 2000

- ★ JAULAS DE SEGURIDAD
- ★ SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- ★ EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

BARTOLOME MITRE 2033. RUTA 7, Km. 36,600 MORENO.

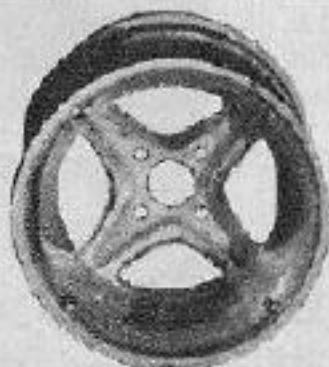
TEL. 0228-21543 • 0228-20356

ESTILO RUEDAS

11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD

- LLANTAS • CRIQUES
- COMBIMETROS
- BALANCEADORES •
- BALANZAS • DISCOS DE ALINEAR

• LINEA COMPLETA EN LLANTAS
PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS



TODOS LOS MODELOS

FABRICA Y DISTRIBUYE

ALSIM SRL Calle 105 nº 5077. (1653). V. BALLESTER.
Tel. 768-2846 Envíos al interior

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap. 642-5584

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

Ramón Solar e Hijos

- ° VENTA DE REPUESTOS °
- RECAMBIO DE CAÑONERAS
- ° ENGRANAJES EN GENERAL °
- CORONAS Y PIÑONES
- ° REPUESTOS PARA CAMIONES °

EN POCOS DIAS MAS:
BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919.
TEL. 92-7781

AUTO TINT UNICO LEGITIMO

POLARIZADO DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE COLOCAMOS
TEL. 762-9966 EN EL ACTO



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

Feltrin

BALANCEO ELECTRONICO
ESPECIALIDAD •
COMPETICION •
CONGRESO 9016
Loma Hermosa
(a 200 mts. Ruta 8 Km. 20,500)

ALARMAS ITALIANAS "CO-BRA" Ultrasonido. Comando a distancia-Vidrios-Baúl-Capot. ANEXO NORTE. Pasaje Obeisco Norte. Local 20.

BUZOS ANTIFLAMA
Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"
Tel. 821-2226 y 701-7948

PROVA CASCOS

ESPECIALES PARA
COMPETICION

MODELO
ESPECIAL



ALVAREZ THOMAS 250. CAP.
(1427). TEL. 553-4071

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

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



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

• BUZOS ANTIFLAMA •

APOYABRAZOS • VOLANTES

• TABLEROS •

• ACCESORIOS AUTOPISTA •

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

UN MUNDO DE REPUESTOS IKA RENAULT

MUNDO RENAULT
Prov. UNIDAS 7287
(Ruta 3) I. CASANOVA
Tel. 625-0131
Prov. UNIDAS 3225. S. JUSTO

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS



AUTOS
CAMIONES
NACIONALES
e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS
Y RESPALDADOS

POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

tecnohidráulica srl. DIAG. 76 N° 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. T 752-2644

Año XXI N° 1064
Del 26/11 al 30/11 de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
élex. 9229/17216 - ABRIL-AR
Tel. 30-7891/98

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 Área**)

Carlos A. Romano
(**Jefe de Diagramación**)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanich
(**Diagramadores**)

COORDINADOR
Rubén Lettieri

SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mingo

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelos,
Anselmo P. Chiapac
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Fiola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti
(Europa)

SERVICIOS EDITORIALES
Subdirector: Hugo García

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

Coordinadores

Enrico Cara, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Saia, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.

Fotógrafo

Cristian Frölich.

SERVICIOS EXTERIORES

Correspondiente
Maria Díaz (Nueva York)

LABORATORIO

Jefe: Omar García

ARCHIVO

Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril S.A.

AREA EDITORIAL

Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Muleiro
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

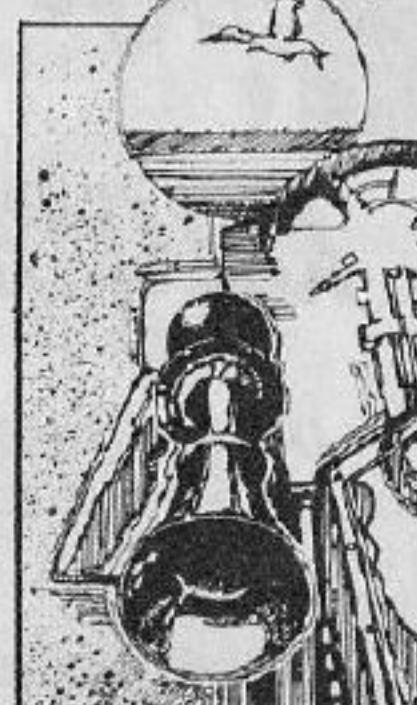
AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Publicidad exclusiva: Background S.R.L.,
Florida 670, 2º piso, of. 59, Tel. 392-4025/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

Toquecitos de bocina



EPILOGO DE LA F.2

Hasta el cierre de esta edición, estaba prevista para el 14 de diciembre la competencia de Fórmula Dos Codasur en el trazado de Pinamar, aunque existía un problema técnico que impediría su televisión en directo. La clausura de la temporada no se hallaba aún definida, y las opciones para el 21 de diciembre eran Mar del Plata o Córdoba. Claro que, ahora, todo queda suspendido a la fecha que se corra en Colonia.



ARGENTINOS EN EL PARIS-DAKAR '87

La novena edición del Rally Paris-Dakar, tendrá la participación, por primera vez, de un equipo argentino, tratando de "desafiar" la extenuante prueba de 12.000 km. de recorrido.

El 1º de enero a las 8,30 hs. largarán desde París Oscar Gómez Comelli (34 años, contador), Carlos Sarthe (33 años, consultor), Daniel Gill (32 años, empresario), Alberto González Virgili (43 años, médico), Luis Romero (44 años, radiólogo), Daniel Buteler (31 años, economista), José Ernesto Bordas (22 años, médico) y Héctor Oscar Safar (31 años, mecánico).

Nuestros compatriotas utilizaron dos Renault 18 Break 4x4 que fueron acondicionadas por la prueba por la gente de Vefra, y que integrarán las filas de la categoría Maratón.

El rigor de esta competencia, mundialmente conocida, será un exigente banco de pruebas para autos y pilotos, con todas las dificultades imaginables, y no imaginables también. Por tal motivo, la preparación de las tripulaciones argentinas es más que ardua, contando para ello con un intenso trabajo físico y psicológico.

"Todo esto se hizo posible gracias a la ayuda de 'Carrefour Argentino' y de 'Sheraton Hotel and Towers', como patrocinantes de lo que dimos en llamar la 'Asociación de Pilotos para Competencias'. Hacia ellos, nuestro agradecimiento". Así se expresaron los protagonistas de esta aventura quienes les deseamos la mejor de las suertes.

DI PALMA JR., CAMPEON

Independientemente de lo que decidiera la justicia ordinaria en el "caso Minervino", y ateniéndose a lo dispuesto hasta el momento por la C.D.A., el Campeonato de Fórmula Entrecor Nacional quedaría de la siguiente manera al eliminarse a Luis Minervino de todas las clasificaciones: J.L. Di Palma, 55 puntos; R. Zanatta, 30; O. Massie, 22; Gentili, 20; G. Massie y Patat, 16; Cumini, 14; Becaría, 12; Perelstein, Saboretti y Grinovero, 7; Horner, 6; Suriani, 5; Fernández, 3; Keegan y Pérez, 1; por lo que se desprendería que José Luis Di Palma ya se ha consagrado Campeón 1986 de la especialidad Veremos...

¡VUELVE EL DESAFIO!

Estarían avanzadas las gestiones para reeditar el recordado "Desafío de los Valientes" en Córdoba. La cosa sería entre el 14 y 15 de febrero próximo,

sobre unos veinte Fiat Regatta y con diez volantes destacados en actividad y diez ilustres retirados. Una prueba, organizada por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, sería entre Villa Carlos Paz y Mina Clavero, ida y vuelta; la otra, en el Autódromo Oscar Cabalén y a cargo del Córdoba Automóvil Club. Buena idea... ¿no?

COMO SE PIDE

Tal como se pide, reproducimos la aclaración, firmada por Víctor Lepore, Daniel Achinelli y Jorge Avocadra, en relación con lo publicado en nuestro número 1.061 bajo el título "Sanciones zonales". Los firmantes expresan que "Asumimos en todo momento la representación de nuestros pares, en virtud al mandato del cual adjuntamos fotocopia." (Remiten fotocopia con la firma de numerosos pilotos, que avalan a los arriba nombrados para el cargo de representantes.) Además, expresan que "Las conversaciones reali-

TYRELL VUELVE A COSWORTH

En efecto, Tyrrell volvió a su "viejo amor": el motor Cosworth atmosférico. En este caso el DFZ de 3.5 litros que la nueva reglamentación de Fórmula Uno ha puesto en vigencia para la categoría, será el propulsor que equipa a los autos ingleses durante la próxima temporada, según el anuncio formulado por su propio director, Ken Tyrrell, días atrás en París.

"El nuevo reglamento de la Fórmula Uno significa la muerte a corto plazo de los motores turbo", señaló Tyrrell durante el anuncio, para agregar, justificando su decisión de retornar al Cosworth: "Es por eso que no deseo invertir dinero y tiempo en desarrollo, en un motor que dentro de un par de años deberemos desechar". En cuanto a la conformación de su equipo, señaló que continuará Martín Brundle, en tanto para la segunda plaza, donde ahora es un hecho el alejamiento de Philippe Streiff, son varios los candidatos y seguramente la elección dependerá de los sponsors que éstos puedan aportar.

Retornando al rubro motores, vale destacar que Tyrrell fue el último en dejar los exitosos Cosworth, a mediados de 1985 cuando los reemplazó por los Renault. Asimismo, tiene en su haber el orgullo de ser la marca de chasis que posibilitó el último triunfo de dichos motores, concretado en el Gran Premio de Detroit de 1983, por intermedio de Michele Alboreto.

Motos-Velocidad

LATINOAMERICANO: MUCHOS PROBLEMAS PARA PEREZ

Escasamente afortunada resultó este año la participación de Guillermo "Willy" Pérez en una nueva edición del Campeonato Latinoamericano de Motociclismo. A este certamen, que tuvo lugar en el Autódromo de San Carlos, en Venezuela, concursó el piloto argentino con su Zanella en pos de la defensa del título logrado el año anterior en la clase 125cm³ Fórmula Internacional. Un objetivo que por diversas circunstancias -que en algunos casos poco tuvieron que ver con lo deportivo-, no pudo conseguir, pues como consecuencia de ciertas determinaciones de los organizadores, que el piloto argentino consideró perjudiciales, decidió retirarse promediando el desarrollo del torneo.

Pese a este lamentable final, las cosas se habían iniciado con buenas perspectivas para Willy. Había ganado la primera de las cuatro carreras previstas, tras hacer la "pole" y el record de vuelta. Los problemas comenzaron en la segunda competencia, al romperse el motor de la máquina. Reparado que fue, al día siguiente Pérez se presentó a la largada de la tercera carrera en momento en que se abatía una torrencial lluvia. Al no haber otros competidores, inicialmente el Comisario Deportivo le dio por ganada la prueba a Willy, decisión que luego fue rectificada ya que, por su lado, los organizadores decidieron conceder unos minutos más de espera...

Tal actitud provocó el reclamo del argentino, lo que, sin embargo, fue desechado. Así, tras una consulta con el delegado argentino, Willy decidió retirarse del certamen. "No podíamos hacer otra cosa, ya que esa fue una de las tantas irregularidades que tuvo el torneo y que comenzaron desde nuestro arribo a Venezuela, con los problemas que tuvimos entonces. Luego también se presentaron inconvenientes para conseguir combustible, especialmente para los extranjeros, y más tarde, en mi caso particular, encontré un pedazo de goma del carburador roto, y no precisamente por una cuestión propia del mismo sino por una cosa extraña... Seguí y al día siguiente, a la hora establecida me presenté a largar, siendo el único, lo que determinó que el Comisario Deportivo me considerara el ganador. Pero después cambiaron todo..."

La deserción de Willy dejó abierto el camino para que el venezolano Iván Troisi, su escolta en la primera carrera, concretara por fin su anhelo de lograr el Campeonato, imponiéndose sin mayores problemas en las restantes tres carreras y totalizando así 57 unidades. Por su parte, Willy, con los únicos 15 obtenidos por su triunfo en la prueba de apertura, quedó en el quinto lugar. A su vez, otro venezolano, Luis Lavado (hermano menor de Carlos), se llevó la corona en la clase 250 cm³ tras ganar las cuatro carreras programadas.

La suerte tampoco acompañó, aunque por otras circunstancias, a los restantes argentinos, interviniendo en la categoría 125 cm³ Fórmula Latinoamericana. Fabián González, defensor del título, tras ganar las dos primeras carreras, se retrajo en las dos últimas, y esto, unido a los triunfos obtenidos por el ecuatoriano Mario Gómez, le hizo perder por un solo punto, el cetro que fue a poder de Gómez, quien sumó 49 unidades. El tercer puesto fue para otro argentino, Oscar Cobas, quien totalizó 45.

CODASUR EN SUSPENSO

Así, postergada, ha quedado por el momento la competencia de *Fórmula Dos Codasur* que debía llevarse a cabo el próximo fin de semana en *Colonia, Uruguay*. Como es sabido, todo tuvo su origen en la insólita actitud del titular de la Confederación Brasileña de Automovilismo, *Joaquim Melo*, quien accionó hasta las últimas instancias a fin de anular la prueba que, finalmente, se disputó el 9 de noviembre último en *Cascavel, Estado de Paraná*, con cuyos dirigentes automovilísticos regionales aquél mantiene un enfrentamiento político de larga data.

La actitud ya ampliamente detallada por nosotros, de las asociaciones de F.2 argentina y brasileña, de concretar a toda costa aquella carrera pese a la inesperada falta de fiscalización por parte de la *Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana* y, luego, de buscar una "conciliación" solicitando una reunión extraordinaria de la Mesa Deportiva de la Codasur, alcanzó éxitos iniciales. Aunque esto no ha podido disimular una llamativa vulnerabilidad del organismo subcontinental ante las airadas posturas del Sr. Melo, quien, posteriormente, tomó la decisión de suspender a los pilotos brasileños participantes de la competencia en cuestión.

La semana pasada, la Codasur difundió el siguiente comunicado:

"El día 20 del corriente la Mesa Directiva de Codasur se reunió en Porto Alegre convocada por su presidente con el propósito de tomar cabal conocimiento de la situación que planteaba la Confederación Brasileña de Automovilismo con respecto a la carrera disputada en Cascavel sin el consentimiento de la precitada C.B.A."

"En dicha reunión se resolvió:

"1º) Convocar a una inmediata Asamblea General Extraordinaria con la participación de todos los países miembros del Codasur, con el fin de encontrar una solución definitiva al problema planteado."

De más está decir que la viva intención del Sr. Melo es recurrir a todos los medios a su alcance, a fin de demorar la realización de la citada asamblea hasta más allá de los límites lógicos para que el torneo pueda reanudarse este año... Por su parte, las respectivas agrupaciones de F.2 mantenían contactos con el presidente de Codasur, Sr. Roberto Gardiel (de Uruguay), con el objeto de conseguir que la reunión plenaria tuviera lugar, de ser posible, sobre el fin de esta misma semana en curso, en la esperanza de poder proseguir con la disputa del certamen el 7/12, precisamente en *Colonia*; aunque noticias procedentes de la vecina orilla indican la probabilidad de que dicha fecha sea demorada una semana más aún (con lo cual se comprometería todavía en mayor grado la conclusión del Campeonato, para lo cual están previstas dos carreras más, que en este caso deberían efectuarse sin solución de continuidad a partir de aquella, o sea en tres fines de semana consecutivos...).

En fin, ojalá la mentada Asamblea se concrete a la brevedad, aunque es de suponer que el saldo no será totalmente favorable a ninguna de las partes, por lo cual, en el mejor de los casos, no sería extraño que los pilotos brasileños sancionados no pudieran concurrir a la próxima cita deportiva.

Lo importante sería que, de una vez por todas, se diera un corte razonable a este tan lamentable como embrionario episodio, y no se perjudicara más, con conductas dirigenciales erráticas, a quienes, en definitiva, son los que pretenden hacer positivamente. Sería bueno que a estos, si es que no se los apoya activamente, al menos se les deje hacer, y que no sólo se respeten compromisos políticos con aquéllos cuyas acciones, en este caso, parecen únicamente apuntadas a impedir hacer.

CUPECITAS A ENTRE RÍOS



Por caminos de la provincia de Entre Ríos se llevó a cabo el "Segundo Gran Premio de la Asociación Cupecitas de Turismo Carretera". Largaron 51 autos y al cabo de las cuatro etapas, en la clasificación general fue ganador Nicolás Colonna (Chevrolet), a quien escoltaron José Vaccaro (Ford), "Mandrake" (Ford), Francisco Navarro (Ford), Roberto Fligueiro (Ford), Rubén Rocha (Chevrolet) y Vicente Marra (Ford). En la foto vemos a los hermanos Marra y a Mendoza, junto a tres glórias del T.C. que participaron en la prueba: Ángel Ricetti, Rubén Roux y Marcos Ciani, y también a este último en acción, a bordo de su cupecita Chevrolet. (Fotos: Gentileza Contreras).

LA F.2 MIRA AL FUTURO

Complementando lo brindado tras la carrera de Cascavel, agregamos algunas prospectivas más, para 1987, de los protagonistas de la F.2 Codasur.

Pedro Muffato: "En poco tiempo voy a Europa con Darcio Dos Santos, a ver el tema de los motores de Judd. Los chasis serán los de mi producción, con caja Hewland -la más moderna, probablemente MK 10- y con suspensión progresiva".
Darcio Dos Santos: "Voy a hacer lo mismo que hace Muffato. Probablemente formemos un equipo para la próxima temporada".
Ricardo Risatti: "A Colonia no voy a ir. Reconstituirémos el chasis golpeado en Cascavel y corremos las dos últimas. ¿El año próximo?... Ve-

remos".

Marcos Troncón: "Tengo en venta todo el equipamiento de este año. Los dos chasis lleva con sus respectivas cajas Hewland y todos sus repuestos. Si consigo vender bien ese material, y logro el mayor respaldo económico posible, la idea es continuar. Probablemente lo haga con todo importado de Europa, aunque no sé de qué origen".

N.C.

zadas ante autoridades legalmente constituidas de nuestro automovilismo deportivo, en ningún momento comprometieron a nuestras autoridades naturales, sino que se realizaron con la anuencia de éstas y con el sólo objeto de clarificar el panorama para la temporada venidera". Luego expresan que "En lo que respecta a las 'negociaciones comerciales', dicha versión es antojadiza, muy personal y carente de todo fundamento; pues es

irracional siquiera contemplar la posibilidad de que delegados de pilotos, respetuosos de sus obligaciones, tengan la más mínima capacidad para contratar". Por último, dicen: "En lo que respecta a nuestra condición de socios de la entidad de referencia, nuestra apelación, aplicando los recursos legales que nos amparan, se encuentra en mano de nuestros letrados patrocinantes, que iniciaron las acciones legales correspondientes".

NUEVO T.C. 2000

Esta coupé Renault Fuego es la que usará Osvaldo "Cochito" López en el Turismo Competición 2000. El auto fue hecho por Osvaldo Antelo (a su lado) y durante jueves y viernes pasado estuvo girando en el Circuito N° 9 del Autódromo de Buenos Aires, con vistas a su debut en la competencia del 30 en Bahía Blanca. Luego de la primera salida a pista, donde registró tiempos de giro del orden de 1m32s2, se mostró duro de suspensión y con alguna pérdida de aceite de la calle Tres Arroyos. Tanto Cochito como Antelo se mostraron conformes con el rendimiento, el que, sin duda, esperan que mejore y evolucione. (Foto: Jorge Korchman).



ANUNCIO DEL GRAN PREMIO DE T.C.



Oficialmente (ya se había anunciado informalmente en la ACTC) fue presentado el Gran Premio de T.C. La reunión se efectuó en la Casa de La Pampa, y estuvieron presentes en el panel (foto), Carlos Legnani, Guillermo García (Secretario de Información Pública), Cándido Díaz (Secretario General de la Gobernación de La Pampa), Ricardo Pellegrino (Comisario Deportivo Adjunto), Oscar Rertcher (Presidente del Club Social y Deportivo Winifreda), Juan Carlos Deambrosi (Presidente del ACTC) y Eduardo Pereyra (Comisario Deportivo). La competencia se llevará a cabo entre el 4 y 7/12 por rutas de La Pampa, y tendrá un recorrido de 1.532,600 kilómetros, divididos en tres etapas, la primera de las cuales llevará el nombre de "Pedro Heredia", la segunda el de "Ricardo Arias" y la tercera el de "Cosma y Brizuela".

El próximo fin de semana

T.C. 2000, F.R.A. y F.E.N. BAHIA BLANCA

Con la organización de la AAAS y colaboración del Bahía Blanca Automóvil Club, se correrá en el autódromo "Aldea Romana", de 3.278,88 metros, el Premio Coronación, con la participación del Turismo Competición 2000, la Fórmula Renault Argentina y la Fórmula Entrerriano Nacional. Consagrado ya Juan María Traverso como campeón en la primera de estas categorías, queda ahora por resolver quién se llevará la corona en F.R.A. y Entre-

cor, aunque en ésta ya podría darse como tal a Di

Palma Jr., dada la situación legal de Minervino.

ANTECEDENTES

La última vez que el T.C. 2000 se presentó en el escenario bahiense fue el 7 de noviembre de 1982. En esa ocasión Rubén Luis Di Palma fue el más veloz en la prueba de clasificación, registrando con su VW 1500, 1m24s12 a 141,152 km/h. La final la ganó Carlos Crocco, también en VW 1500, empleando para las 32 vueltas, 46m58s10 a 133,868 km/h, y quedando el record de vuelta en poder de Daniel Neviani (Crespi) en 1m13s84 a 159,663 km/h.

HORARIOS

Viernes: El T.C. 2000 entrenará entre las 12 y las 12:40 de 14:45 a 15:25 y de 16:55 a 17:35. La F.R.A. lo hará entre las 12:50 y 13:55 y de 15:35 a 16:40. La Fórmula Entrerriano por su parte, entrenará entre 14:05 a 14:35 y de 17:45 a 18:15. **Sábado:** De 9 a 12 habrá verificación técnica y administrativa mientras que entre 12 y 12:30 entrenará el T.C. 2000, que luego tendrá tandas clasificatorias entre las 14 y las 14:40 y 16:40 y 17:10. La F.R.A. clasificará de 12:40 a 13:10, de 13:20 a 13:50, de 15:20 a 15:50 y de 16 a 16:30. Por último, la Fórmula Entrerriano tendrá sus turnos clasificatorios entre 14:40 y 15:10 y de 17:20 a 17:50, mientras que el TC 2000 Clase "B" lo hará de 18 a 18:30. **Domingo:** Entre 8 y 8:20 habrá pruebas libres para la

Fórmula Renault Argentina; entre 8:30 y 8:50 será el turno para la Fórmula Entrerriano, mientras que de 9 a 9:30 probará el T.C. 2000. A las 9:40 se largará la final de T.C. 2000 "B", a ocho vueltas (26,231 km). A las 10:10 comenzará la final para No Clasificados del F.R.A., sobre 10 vueltas (32,788 km). A partir de las 11 se correrá la final de F.R.A. 19 giros (62,299 km) y sobre idéntico recorrido competirá la Fórmula Entrerriano a partir de las 11:30, mientras que el T.C. 2000 cerrará el programa (televisado en directo por ATC) a partir de las 12:05 con su final a 30 vueltas (98,366 km). Recordemos que desde ayer (lunes 24) hasta el jueves 27, están expresamente prohibidas las pruebas en el circuito "Aldea Romana".

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

TARJETAS DE CREDITO

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

- T.C. 2000
- F2 Limitado-Nacional
- F. Renault Argentina
- F.2 Codasur y Entrecor
- F-5
- Turismo clase 2, 3 y 4
- SPORT PROTOTIPO
- CAP
- F-850
- RALLY
- MILLE - MIDGE
- LLANTAS ESPECIALES
- Y además categorías zonales

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

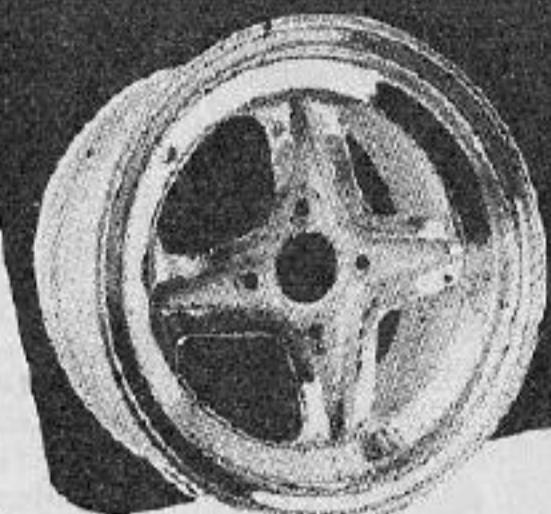
ENVIOS AL INTERIOR

AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

FABRICA: ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

LLANTAS DE COMPETICION

AERA



FERRAZZI

COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS

- 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

C. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9616 y 687-0051



EQUIPAMIENTOS SOUZA

REPLICAS ORIGINALES DEL JEEP C.J.5 y C.J.7 AMERICANO, POTENCIADO CON MOTOR FORD.

* Paneles Flotantes * Diferencial autoblocante * Discos en las cuatro ruedas * Caja de cuarta * Reductora de salida central * Diferenciales DANA 44

BF Goodrich. LINEA COMPLETA EN ACCESORIOS PARA EQUIPAR A TUOL SU TODO TERRENO

HUMAITA 1282 - VALENTIN ALSINA - T.E. 208-6604

DISTRIBUIDORA "SUD"



REPUESTOS Y ACCESORIOS

- A-3 • S.M. • LAMPARAS • VIMOR • NIC • CABLES TAIYOT • ESPEJOS W.G.
• PLASTILLIT • R.T.M. • AUTOKLINER • CINTURONES • B.R.D.
ANTENAS ELEMAR • APOYA CABEZA TOTALUTOS
PORTAEQUIPAJE G.P.A. • MATAFUEGOS • IPE • ESPEJOS

LA RIOJA 2455 - (1824) LANUS OESTE - TEL. 247-6431

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



3 EN UNA OPERACION
RESULTADOS:

- * LAVA
- * LUSTRAR
- * Y PLASTIFICA

- UNICO CON SILICONAS
- NO ES ABRASIVO
- PROTEGE LA PINTURA
- NO SE ENJUAGA

SOLICITELO
EN ESTACIONES DE SERVICIO
Y CASAS DE ACCESORIOS

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores

sodar

- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.

Avda. La Plata 568/72. TEL: 983-4792
Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255

En Avda. La Plata se atiende: Sabado 8,30 a 12 - 14,30 a 20 Domingo: 9 a 12,30 hs.

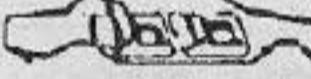
DA - DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

- BUTACAS • paneles tapizados • CUBRE TABLEROS • APOYA BRAZOS
- APOYA CABEZAS ORIGINALES • PARASOLES • FUNDAS • ARREGLOS

TAPIZAMOS EN TWEED AZUL - HABANO PARA 505/504 - 128 E ORIGINALES

TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS



Colocacion en el acto ENVIOS AL INTERIOR

Batalla de Pari 471 (Av. Warnes 1100). TEL 855-0449

Avellaneda 435 - Vta. López 795-1607

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300
CAP.



Auto Radio
SARANDI

★ VENTAS Y REPARACION ★
AIRE ACONDICIONADO

Service Pioneer • Motorola • Beltek
• Aiwa • Transica • Panasonic •
Cassettes • Antenas electricas

AV. DEBENEDETTI 3543 - SARANDI - T.E. 204-5191

MUNIZ 2376
(C.P. 1603)



SAN MIGUEL
664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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



DULBECCO

PEUGEOT 505-COUPE FUEGO

A INYECCION

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...
E INYECCION CONSULTENOS

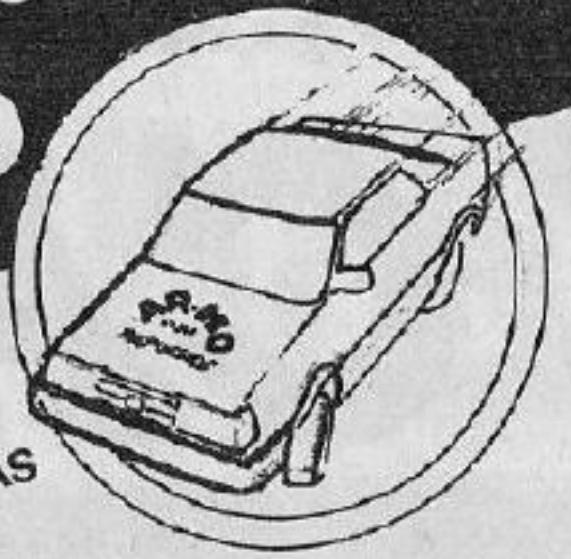
MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA 760-3511

REPUESTOS AUTOMOTORES AR-MO

S.A.C.I.F.A.

- * ACCESORIOS
- * HERRAMIENTAS
- * EMBRAGUES
- * PEGADO DE CINTAS
- * RULEMANES
- * SUSPENSION
- * ELECTRICIDAD
- * MOTOR

• REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS •
• ASESORAMIENTO ESPECIALIZADO •
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845.
CAPITAL



ZOL AMORTIGUACION

HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN -
TC 2000 - RALLY -
F2 CODASUR -
PISTA FRA
Envios al interior

Fabrica, Administracion,

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



JEEP SHOP

CONCESSIONARIO OFICIAL LODI

LAPRIDA 1458 Vicente Lopez. 765-8571 a 50 mts. de Avda. Neuquén al 300

VENTA DE CARROCERIAS LODI

ENVIOS AL INTERIOR

ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD

Lodi CITRAK: PARA
CITROEN 2CV, 3CV, AMI 8,
FURGONETA Y MEHARI.
MONTAJE DIRECTO SOBRE
CHASIS ORIGINAL

Lodi RETRACK: NUEVO
MODELO PARA RENAULT 4,
RENAULT 6, MONTAJE
DIRECTO SOBRE CHASIS
ORIGINAL

TECHOS LODI PARA
TODOS LOS MODELOS
LODI Y TAMBIEN PARA
JEEP DE CHAPA

ACCESORIOS: BARRA,
TRANQUERAS, DEFENSAS,
ESTRIOS, FAROS,
BUTACAS, etc.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO



1/32
1/28

1/24
1/12

- SCALEXTRIC • BACHI
- SEBRING • LEONE

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

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

PER - PLAST

FABRICA DE CARROCERIAS PLASTICAS



* JEEP * MEHARI * LOTUS *

VENTA DE KITS.
ARMADO Y ASESORAMIENTO
• Stock permanente • Entrega Inmediata
• Envios al interior •

JULIO A. ROCA 742. HURLINGHAM. TEL: 665-7360



ARENEROS

ARMADOS Y SEMIARMADOS.
ENVIOS AL INTERIOR
CARHUE 699. CAP. TEL. 642-8478

CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich
PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP
LLANTAS BRONCO

TEL.
541-2694
70-6387



PROVA

- ★ Buzos livianos y pesados
- ★ Botas
- ★ Butacas
- ★ Buzos Antiflama
- ★ Visores



Fabrica
y distribuye
PROVA
A/THOMAS 250° (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS DE ALEACION LIVIANA



APOLO RUEDAS

T. Manzione Hnos.

RUTA 8 - Km. 22,600 N° 10.594.
PABLO PODESTA (cp. 1657) 3 de FEBRERO TEL: 769-1453

• ENVIOS AL INTERIOR

ANEXO J

BUZOS • QUANTES.
BOTAS • CAPUCHAS
JUAN B. JUSTO 4300-Cap.

ANTIFLAMA • CASCOS

O'S VALDO Suspension

- VENTA DE REPUESTOS TREN DELANTERO
Tambien repuestos de Competicion.
- BOMBAS DE AGUA
- RECAMBIO • CREMALLERAS
- ROTULAS EXTREMOS
- AMORTIGUADORES • etc.

Abierto sábado todo el dia.

Domingo 1/2 dia.

CESAR DIAZ 3742 (1407) • CAPITAL

TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

VENTAS POR MAYOR

CASA ISIDRO

GALICIA 102

Esq. Warnes 600 - (1414)

Capital - Tel. 855-4464

ORESTE BERTA

AV. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel.: 772-2347 771-3354 ENVIOS AL INTERIOR

UNICO DISTRIBUIDOR EN
ALTA GRACIA
CORDOBA

UNICOS FABRICANTES

CAVASSILEN

VENTA Y COLOCACION

DE ESCAPES ESPECIALES

CAVASSILEN

PARA TODAS LAS MARCAS

SOLO DE CAMPEÓN



Ficha general

Fecha: 23 de noviembre de 1986.
Denominación de la prueba: "Inauguración Museo Juan Manuel Fangio". 13era. competencia de los campeonatos argentinos de Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX.

Lugar: Autódromo Juan Manuel Fangio de Balcarce.

Ubicación: 8 km al oeste de la ciudad de Balcarce.

Autoridades: Director de la Prueba, Hugo Ficritti; Comisario Deportivo, Raúl Escolar; Comisario técnico, Juan Manuel Esnal.

Condiciones climáticas: Soleado,

24°C de temperatura Escaso viento.

Participantes: en 280 ZX clasificaron 20 coches y largaron 20; en 300 ZX clasificaron 17 autos y largaron 16.

Público: 2.000 personas.

Difusión: ATC y su red de canales de todo el país, en directo; Canal 10 de Mar del Plata ("Mundo Veloz") y Canal 2 de La Plata ("Campeones") en diferido. Radio Rivadavia ("Carburando"), El Mundo ("Campeones"), Excelsior ("Ruedas"), Splendid ("Autoradio Sport") y Balcarce.

Organización: Buena.

Espectáculo: Muy bueno en ambas categorías.

Todo se ve de acuerdo al color del cristal con que se lo mire", según reza un viejo refrán. Pues bien. Si al aplastante dominio de Osvaldo "Cochó" López se le buscan los "peros", se puede decir que: "Está en otra categoría", "No debiera sacar tanta ventaja", "Tendría que regular su andar", "Destruye la categoría", "Corre con un Nissan 600 ZX"... Si, en cambio, se lo quiere explicar lógicamente, debiérase escuchar al Campeón del Club Argentino de Pilotos, quien resume: "Trabajo". ¿Qué sucede? Pilotos de la talla de Monguzzi Fernandino, Guerra, Mustafa, Der Ohanessian, Oltra, Mayorga, Daray, ¿se olvidaron de manejar? ¿Se olvidaron de poner a punto un auto? Evidentemente, no. Ninguno de ellos es lo

que se dice un "nene de pecho" ni cosa parecida. Conocen todos -a casi, los trucos, secretos y diversos "yeites" que se deben poner, sacar, o regular sobre una coupe Nissan 300 ZX. Pero parece muy claro que el único que logró extraer todo lo necesario de este auto es, justamente, el Campeón, secundado por un equipo eficiente. Hace no mucho tiempo, el C.A.P. avenía las dudas reglamentarias con una publicitada y muy exhaustiva revisión técnica. Allí se comprobó que tres autos (de López, Traverso y Oltra) cumplían el texto reglamentario a rajatabla. ¿Por qué, entonces, continúan las dudas? Ellas no benefician a nadie, y mucho menos a la institución que nuclea a la categoría, la cual, lamentablemente, está atravesando un mo-

mento difícil. ¡Vaya! Si esto mismo escribiamos hace unos meses, cuando el auto N° 1 estaba siendo revisado... Y antes.

COCHO SIN ANESTESIA

En la clásica sabatina, Cocho López hizo un giro de 1m56s08/100, superando a Daniel Mustafa por 74/100 y a René Zanatta por 75/100. En menos de un segundo (95/100) se agrupaban once autos: Menguzzi, Oltra, Fernandino, Larroca, Mayorga, González, Luaces, Guerra y Der Ohanessian. Rubén Daray sufrió con su auto, lo que decidió a su equipo retirarse de Balcarce, sin participar.

El domingo, en un hermosísimo día, el C.A.P. no logró convocar más que a un reducido grupo de espectadores, y

también se coronó por adelantado

PEONES



si bien el dominio de López fue total, tras su auto la competencia mostró alternativas interesantes. La lucha por los puestos de escolta fue continua y duró hasta poco antes de la bajada de bandera. Oltra, Zanatta, Mayorga, Mustafá, conformaron un pelotón que sólo se desintegró cuando Mayorga se descontroló en un incidente que involucró a Oltra (que escapó sin perjuicio mayor) y a Mustafá, quien fue el más perjudicado al romperse buena parte de su freno delantero. Luego, Oltra y Zanatta se las ingenieran para mantener vivo el interés a esa altura de la fila india. Los cordobeses Larroca y Monguzzi hicieron lo propio, roces incluidos, y cuando parecía que aquél sería el vencedor en el duelo, los frenos le fallaron y se fue de

pista cuando su auto desarrollaba la velocidad máxima (220 km/h circa). Estaba conforme de vivir para contar lo: "Fue el accidente más feo que tuve. El auto quedó muy roto". Carlos González se debatía detrás contra la tendencia subvirante de su auto, mientras que Hugo Olmi remontó desde el puesto 12º hasta el 5º, gracias, en parte, al repaso que hicieron los hermanos Calvello el sábado en la inyección de combustible.

El longilíneo Fernando Boggio decía: "Me di unos sustos espantosos. Es bastante feo correr sin frenos. Tras cada viraje pareciera que hay una montaña".

REMENTERIA: EL CAMPEON QUE VINO DEL VIENTO

"Necesitaba ganar para ser Cam-

En una suerte de "función privada" algo insólita para el C.A.P. -acostumbrado a llevar buena cantidad de público a sus presentaciones-, el ya titular de la 300 ZX y el finalmente consagrado en esta prueba como "rey" de los 280 ZX, se distinguieron netamente del resto. Apenas Rementeria admitió cierto "acompañamiento" en la parte inicial de su "pieza", por parte de Cerquetti, el único en condiciones -hasta entonces- de discutirle el cetro.



1. Largada de los Datsun. Gerardo Cerquetti lidera, mientras Alejandro Rementeria (detras y a la derecha) busca "chuparse". Siguen Pairetti, Zabala y Musso (cruzado, bloqueando) por dentro mientras que Cao se ubicaba a la cola del ahora Campeón. 2. Pairetti (con gorro) y Rementeria en el podio. 3. Mientras Oltra se escapa, Musata y Mayorga pastorean. 4. Uno de los pocos momentos en que estuvieron juntos: "Cochito" López enseñando el camino a Zanatta, Clíra y Mustafá.

peón. Podría haber especulado y esperar hasta la próxima carrera, en mi ciudad, Comodoro Rivadavia, pero más vale pájaro en mano...", se sinceraba Alejandro Rementeria después de haber protagonizado durante buena parte de las 18 vueltas, un notable duelo con su rival en el torneo, el cordobés Gerardo Cerquetti, quien lo había vencido en la clasificación sabatina por 11/100, al igual que a Pairetti Jr. Si bien aquellos dos protagonizaron la principal lucha, a sus espaldas se sucedían las novedades que generaba el segundo pelotón. Este lo integraban un veloz Zabala y un ascendente Pairetti. Asimismo, Sancho y De Giusti aportaban lo suyo, finalizando con distinta suerte. La nota de la carrera la dio la

colisión de la primera vuelta, que contribuyó a desperdigar prematuramente a la fila india, además de generar dos denuncias que dejarían sin confirmar la clasificación del cuarto puesto (inclusive) hacia atrás. Luego vendría la desclasificación de Ricardo De Giusti (en su segunda carrera), debida a que su auto estaba 15 kilos debajo de los 1.055 mínimos permitidos.

POSTRECITOS

DENUNCIAS - Hubo dos en Datsun 280 ZX, y ambas motivadas por el torque múltiple de la vuelta inicial. De "Carly" Cura contra Eduardo Tuero, y de este mismo contra Ricardo De Giusti. Evidentemente, al novato De Giusti no le fue muy bien en Balcarce,

LOS PROTAGONISTAS

Osvaldo López: "Hay varios que se quejan porque yo tengo un auto muy superior. El secreto de ello no es tal. Tenemos una puesta a punto excelente. Yo estoy dispuesto a aconsejar a quien me lo pida. Lo hice con Luaces, Harpe y González, y en algunos casos con mis consejos, bajaron hasta 3 segundos el tiempo de giro. Por lo tanto, no es que mi auto sea extraordinario, sino que el equipo trabaja mucho y bien para ello. Nadie le pregunta a Prost cómo hizo para ganar dos campeonatos seguidos en F-1? ¿Nadie le pregunta a Maldonado cómo hizo para ser cinco veces Campeón de Fórmula Dos?"

La base de todo son los entrenamientos en el circuito N° 9 de Buenos Aires y el trabajo en el taller. Además, la lucha por el segundo puesto fue muy dura y eso, indudablemente, me benefició, debido a que otras mis seguidores se molestaban entre sí".

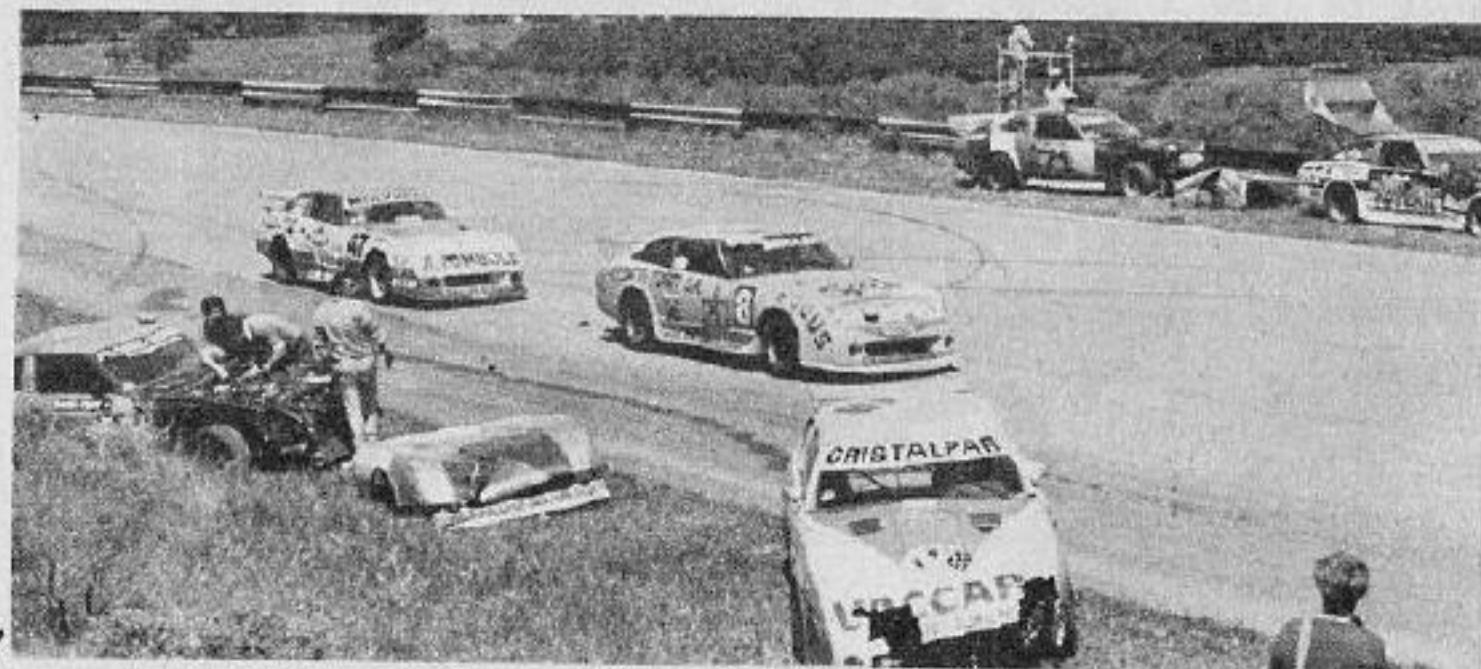
Alejandro Rementería: "Si bien el circuito propicia 'chuparse', no quería girar mucho tiempo así, porque el calor hacia levantar demasiada temperatura al motor. Gerardo Cerquetti andaba muy rápido, y me permitió tomar cierta distancia cuando puso las cuatro ruedas en la banquina de la recta opuesta a boxes. Poco antes lo había pasado cuando mi termómetro de agua indicaba alta temperatura. El auto acababa perfecto y terminó como para seguir girando. Es una alegría salir Campeón, ya que trabajamos mucho para eso. Cerquetti fue un dignísimo rival, en esta carrera y en todo el Campeonato".

"Tim" Pairetti: "Yo sabía que esta carrera era difícil. Por los frenos y las gomas, principalmente, que tanto sufren. Por ello, no quise arrriesgar desde el principio, esperando que se definieran algunos puestos adelante. Había muchas bloqueadas, que castigan a las pastillas de freno y los neumáticos, y mi segundo puesto era cuestión de tiempo. Ahora sólo me falta ganar. En este o el próximo año".

Silvio Oltra: "Pensaba 'chuparme' con Fernandino, para tratar de alcanzar a 'Cochó'. Cuando el 'Chango' se quedó, lo hice con Mustata. Necesitaba una pausa porque solo no podía ir para adelante. Así fui pasando de a uno, y después en sucesión con Zanatta. Luego pude superarlo a este jugándome en las frenadas de las dos últimas vueltas, y una vez que lo logré cuide la cuerda hasta la llegada".

Gerardo Cerquetti: "Hice una buena carrera, pero hacia el final me quedé sin nafta. Al principio, el motor no aceleraba, y luego rateaba. Llegue de pura suerte".

René Zanatta: "Corri porque 'Tito' Vitelli me prestó una coche completa para reemplazar a la mía (que tenía rota la horquilla de la quinta marcha). Creo que cumplí una buena carrera hasta que me quedé sin frenos en los últimos cinco giros. Cuando me pasó Oltra, no lo 'apreté' porque no sabía cuánto podía andar sin frenos. Si lo hubiese intentado, quizá habríamos quedado ambos al costado de la pista. Sin embargo, estoy contento. Pese a una drástica disminución de mi presupuesto, pude lograr un muy buen auto".



Arriba: El auto de Tomás Harpe luego de colisionar contra un cartel. Su dueño, desconsolado, mira sin poder creerlo. Arriba, derecha: Pasaje de la lucha entre Larroca (adelante) y Monguzzi (detras, con la trompa levantada por toque con Fernandino). Abajo: Daniel Sancho y "Tim" Pairetti pasando entre los autos dañados por el incidente de la primera vuelta.

CRUCES DE RETRASOS Y ABANDONOS

DATSON 280 ZX

Luis Ponte, colisión múltiple; Alberto Herlitzier, colisión múltiple; Arnoldo Capra, colisión múltiple; Daniel Sancho, rotura neumática trasero izquierdo; Julio Carlisky, neumático delantero izquierdo; Daniel Musso, neumático y cambio de trompa; Carlos Zabala, varilla de acelerador.

RETRASOS: Eduardo Tuero, colisión múltiple; Osvaldo Cao, discos y pastillas de freno; Abelardo Zenklusen, neumático trasero izquierdo; Walter Alfraco, colisión múltiple.

NISSAN 300 ZX

ABANDONOS: Esteban Fernandino, embrague; Francisco Mayorga, colisión con Mustata; Daniel Mustata, colisión con Mayorga; Roberto Vido, rotura del engranaje de la tercera velocidad; Gustavo Der Ohanessian, motor recalentado; Miguel Angel Guerra, pinchadura neumática izquierdo; Carlos González, pinchadura neumática delantero derecho; Juan Carlos Larroca, colisión por falta de frenos; Carlos Luaces, pinchadura neumática trasero derecho.

RETRASOS: Osvaldo López, amortiguador delantero; Fernando Boggio, frenos; Hugo Olmi, neumático delantero izquierdo con alta temperatura; Angel Monguzzi, toma dinámica tapada; Carlos Luaces, golpes varios; René Zanatta, goma trasera derecha desbalanceada por toque, luego con poco freno adelante.

pese a que si lo vimos muy bien ubicado en la pista.

DULBECCO NO – La firma Dulbecco, quien apoyó con su presencia, taller móvil y "Know-how" al C.A.P., ha concluido su relación con esta institución.

PREOCUPACION – La hemos detectado en varios pilotos, sobre la situación financiera del C.A.P., si bien a muchos de ellos el "espíritu de cuerpo" los hace encarar la crisis con ánimo positivo.

AUSENCIA – La de varios. Aunque se destacó nítidamente la de Ernesto "Tito" Bessone, quien estaría ocupado en la coupé Ford Sierra de T.C. 2000. Es la primera vez que el bicampeón falta a la cita este año en esta especialidad.

DIJERON – Comito: "Casino largo. Se plantó la bomba de nafta en las pruebas de tanques llenos"...

Mayorga: "Se me rompió la quinta velocidad en la clasificación" ... Cerquetti: "Tengo la posibilidad de correr un Ford Sierra de T.C. 2000 en 1987" ... Pujadas: "Se me rompió un ojal de la suspensión trasera, el sábado" ... Todos: "Hay que cuidar los frenos" ... Capra: "Esta racha de mala suerte me tiene loco. En el toque se salió la varilla del acelerador" ... Baravalle: "Estoy contento porque el cambio de preparador fue muy positivo. Ahora mi 280 ZX anda muy bien" ... Carlisky: "No pude mejorar en clasificar, porque pinché una goma y se me salió de punto el distribuidor".

Por Eduardo E. Netra
Fotos: Miguel Tillous y E.E.N.

Nissan 300 ZX

Vuelta 1: "Cochó" López picó adelante, y al cumplir el primer giro, tenía 1s18 de ventaja sobre Zanatta. Los siguientes Oltra, Fernandino, Mustata y Monguzzi.

Vuelta 3: Cocho seguía puntero, aunque la diferencia con Zanatta era de 2s87. Bernardino ya había abandonado.

Vuelta 5: Entre López y Zanatta la diferencia era de 4s03, mientras que Mustata trataba de colocarse segundo.

Vuelta 10: López puntero, once segundos delante de Zanatta, a quien ahora perseguía Oltra. Mustata se había detenido. Detrás se encolumnaron Larroca (a 20 segundos de López y en ardua lucha con Monguzzi), Der Ohanessian, González, Olmi y Boggio.

Vuelta 15: Cocho López aventajaba a Zanatta por 1s51, mientras este era atacado continuamente por Oltra. A 2s44 estaba Larroca, quien sufrió una salida de pista espectacular dos giros más tarde.

Vuelta 18: Luego de acosarlo varios giros, Oltra logra pasar a Zanatta en "La Olla", finalizando a más de 1s segundos del ganador López.

Datsun 280 ZX

Vuelta 1: Cerquetti tomó la punta, perseguido por Rementería, Pairetti y Osvaldo Cao. A poco de largar, una colisión espectacular involucró a Tuero, Cura, Herlitzier, Ponte, Capra, Alfraco y Musso. Mucho plástico roto.

Vuelta 4: Rementería lo superó a Cerquetti, seguido por Pairetti, Zabala, Sancho, Cao y Harpe.

Vuelta 7: Cerquetti retoma la punta, dejando segundo a Rementería y tercero a Zabala (a 1s40). Pairetti había perdido momentáneamente su tercer lugar, siendo relegado también por Sancho, aunque este pincharía una goma en la siguiente vuelta.

LOS DESARROLLOS



Mayorga con el tren trasero elevado en el momento de su toque con Oltra y Mustata

Vuelta 10: Rementería volvió a punlear, seguido a 0.7s por Cerquetti. Detrás los perseguían Zabala, Pairetti, De Giusti –notable actuación–, Baravalle, Comito, Harpe, Musso, Bulla, Tuero, Alfraco, Cao y Zenklusen.

Vuelta 14: Entre el puntero Rementería y Cerquetti había 0.65 segundos que este intentaba descontar, bloqueadas mediante. Pairetti y Zabala peleaban el tercer lugar, seguidos por Giusti, Baravalle, Comito, Musso, Harpe, Bulla, Zenklusen, Tuero, Alfraco y Cao.

Vuelta 15: Cerquetti comienza a perder terreno a ojos vista.

Está a 1s77 de Rementería mientras que Zabala queda a 4s69 en plena lucha con Pairetti.

Vuelta 16: Cerquetti queda a 4s24 de Rementería, y Zabala abandona en la recta opuesta.

Vuelta 17: Con Rementería puntero y Campeón, Pairetti supera a Cerquetti y queda a 0s5 del líder.



BONOMO LUCIDO PERO FRUSTRADO

Luego de la carrera del domingo anterior, en Buenos Aires, Omar Bonomo viajó al Perú con el fin de participar en las 6 Horas de Turismo, junto con Juan C. González (radicado en el país hermano desde hace varios años) a bordo un Mazda 323 en la Clase "A" del Turismo Nacional. Allí puntuaba la competencia hasta la rotura de un soporte de motor, el que fue reparado, volviendo a salir a pista. En momentos en que se encontraba recuperando tiempo, dicho soporte se volvió a romper, razón por la que Bonomo trató de entrar nuevamente a boxes, pero por un lugar prohibido, aunque con la autorización

de un banderillero.

El Comisario Deportivo, desconcierto ese permiso, desclasificó al piloto argentino, quien no contó entonces con la suerte que le acompañó en otras oportunidades en las que participó en el automovilismo peruano. Finalmente la competencia fue ganada por Alex sobre un Nissan Sunny, y el segundo fue el binomio Coltrin-Luna a bordo de un Toyota. El argentino trajo en sus maletas una invitación para participar de una competencia a disputarse en el autódromo "Las Vizcachas" de Chile, integrando un equipo peruano, antes de finalizar el año.

CLASIFICACION

Auto Moto Club Balcarce - Autódromo "Juan Manuel Fangio" - Circuito de 4.592 metros. Premio "Inauguración Museo Juan Manuel Fangio" - 20 vueltas. Recorrido total: 91.840 km. 23/11/86.

DATSON 280 ZX

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Cerquetti, 1m58s28/100 Promedio 139,763 km/h; Rementeria, 1m58s39; Pairetti, 1m58s39; Zabala, 1m58s41; Musso, 1m58s66; Cao, 1m58s66; T. Harpe, 1m58s87; Sancho, 1m58s84; De Giusti, 1m59s03; Cuna, 1m59s10; Tuero, 1m59s14; Zenklusen, 1m59s15; Bulla, 1m59s22; Comito, 1m59s35; Baravalle, 2m00s13; Costilla, 2m01s48; Capra, 2m01s48; Hertrier, 2m01s67; Ponte, 2m02s04; Carlisky, 2m05s13.

No clasificó: Alfraco.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Tiempo	Vtas
1°	19	Alejandro Rementeria	39m46s44/100	20
2°	47	Carlos Pairetti (h)	39m54s27/100	20
3°	70	Gerardo Cerquetti	39m59s95/100	20
4°	60	Daniel Baravalle	40m10s64/100	20
5°	89	Nicolás Comito	40m10s84/100	20
6°	90	Walter D. Alfraco	40m46s42/100	20
7°	54	Eduardo Tuero	40m43s90/100	20
8°	65	Osvaldo Cao	41m18s90/100	20
9°	57	Tomás Harpe	38m37s83/100	19
10°	61	Abelardo Zenklusen	40m31s05/100	19
11°	77	Ruben Bulla	40m44s85/100	19
12°	75	Carlos Zabala	35m53s29/100	18
13°	12	Daniel Musso	34m50s76/100	17
14°	55	Julio Carlisky	35m08s92/100	15

No clasificó: Sancho (8v).

No registraron paso Capra, Hertrier, Ponte y Costilla.

Promedio del ganador: 138,545 km/h.

Record de vuelta: Cerquetti en la 15a. en 1m58s70/100 a 139,269 Km/h.

NISSAN 300 ZX

PRUEBAS DE CLASIFICACION

López, 1m56s08/100 (Promedio, 142,412 km/h); Mustata, 1m56s32; Zanatta, 1m56s83; Monguzzi, 1m56s92; Oltra, 1m57s15; Fernandino, 1m57s22; Larroca, 1m57s24; Mayorga, 1m57s32; González, 1m57s59; Luaces, 1m57s62; Guerra, 1m57s72; Monguzzi, 1m57s77; Boggio, 1m58s25; Olmi, 1m58s64; Pujadas, 1m58s69; Vido, 1m59s11; Daray, 1m59s72.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Tiempo	Vtas
1°	1	Osvaldo López	39m30s47/100	20
2°	5	Silvio Oltra	39m44s10/100	20
3°	76	René Zanatta	39m44s55/100	20
4°	3	Ángel Monguzzi	39m57s87/100	20
5°	11	Hugo Olmi	39m59s69/100	20
6°	40	Fernando Boggio	40m25s57/100	20
7°	16	Carlos Luaces	40m12s94/100	19
8°	14	Juan C. Larroca	33m56s69/100	17
9°	53	Carlos González	33m57s68/100	16
10°	4	Gustavo Der Chahessian	26m04s11/100	13

No clasificaron: Mayorga (12v), Guerra (10v), Mustata (9v), Pujadas (6v), Vido (4v), Fernandino (2v).

No largó: Daray.

Promedio del ganador: 139,480 km/h.

Record de vuelta: López en la 2a. en 1m57s92/100 a 140,309 km/h.

CAMPEONATOS

Disputadas dos competencias)

DATSON 280 ZX

Rementeria, 175 puntos; Cerquetti, 130; Sancho, 66; Pairetti, Redolfi y Zenklusen, 50; Lavari y Musso, 51; González y Cao, 46; R. Zanatta, 42; Cura, 31; Harpe, 30; Zabala, 27; Torras, 23; O. Zanatta, 22; Tuero, 17; Sapiro, 16; Marianovic, 15; Ferrari, 13; Baravalle, 10; Boni, 9; Comito y Bulla, 8; Capra, 7; Alfraco y Sotro, 6; Cao, 5; Moratinos y Chehede, 4; Hertrier y Pivarc, 2; Basco, 1.

NISSAN 300 ZX

López, 21 puntos; Traverso, 119; Oltra, 115; Bessone, 93; Fernandino, 61; Der Chahessian, 58; Rates, 51; Olmi, 46; Mayorga, 44; Monguzzi, 39; Luaces, 30; R. Zanatta, 28; Guerra, 27; Croceri, 20; Larroca, 17; Boggio, 16; Urrutia, 15; Picetti y González, 14; Del Rio, 13; Vido, 4; Constanzo, Bergallo, Zampa y Daray, 3; Rodríguez Marsili, 2.

...Y FANGIO CUMPLIO SU SUEÑO



Con un nutrido y variado programa de actos, cuya culminación fue la inauguración del Museo Juan Manuel Fangio (foto superior), transcurrió el pasado fin de semana en la ciudad bonaerense de Balcarce. El acontecimiento reunió a una multitud de personalidades del mundo automovilístico y político, que con su presencia jerarquizaron la ocasión. Entre ellas, se destacó la del propio Juan Manuel Fangio, quien ve de esta forma plasmado un sueño de larga data.

El viernes 21 se realizó una conferencia de prensa y presentación del Museo, al periodismo mientras que el sábado se cortó la cinta luego de descubrir varias placas en el frente del edificio. Entre los más destacados personajes presentes se encontraban (foto inferior) los campeones mundiales de Fórmula Uno Phil Hill y Jack Brabham, Ca-

rol Shely, "Gigi" Villoresi, María Teresa De Filippis, Oscar Gálvez, José Froilan González, Tony Brooks, Roy Salvadori, Maurice Trintignant y Sergio Mantovani. Luego desde un palco situado frente a la hermosa plaza central balcarceña, se dirigieron al público los gobernadores de las provincias de Buenos Aires, Dr. Alejandro Arredondo, y de Córdoba, Dr. Eduardo Angeloz, acompañados por el de Salta, Sr. Romero. Posteriormente se realizó un multitudinario almuerzo en las instalaciones de la llamante fábrica de Tulio Crespi, al que concurrieron cerca de 1.800 personas.

En cuanto al contenido del Museo, se destacan nitidamente una Alfetta de F.1 (foto) prestada por 90 días por Alta Romeo, y el conocido Renault F.1 de 1983. La semana próxima, amplia y colorida "visita guiada" en nuestras páginas.

en LA PLATA con saldo lamentable

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco y Enrique Perrupato

SIGNADO POR LA DESGRACIA

Esta vez no hizo falta que lloviera para "aguilar la fiesta"... Y nuevamente lo deportivo quedó relegado a segundo término. Una serie había sido para Morresi y la otra para Castellano. De la final, apenas cuatro giros y, de repente, el drama con el Dodge de Miguel Atauri que se cruza en la zona de frenaje de la rotonda y, de costado, sube a la plazoleta, impactando contra un grupo de gente donde predominaban integrantes del cuerpo de seguridad, con el lamentable saldo de dos muertos y varios heridos.



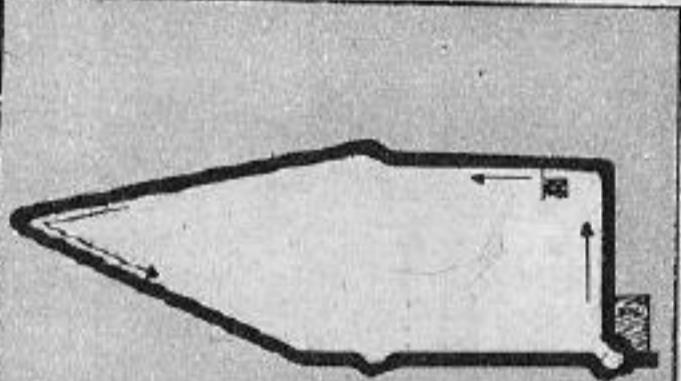
IMPRESIONANTE DOCUMENTO. Totalmente descontrolado, el Dodge de Atauri subió a la plazoleta arrasando. La foto (derecha, arriba) es elocuente. Gente que corre, algunos que cae cerca de la parte posterior del auto parabrisas y tapa de baúl que vuelan, y sobre el margen derecho una persona por el aire. Una fracción de segundo después (derecha abajo), con más gente que huye y ya dos personas por el aire (derecha). (Fotos: Carlos Vidal. Gentileza diario Clarín). Luego, el auto ya detenido con la policía y los bomberos despejando el área

EL FUTURO DE ESTA CARRERA

Recién en el curso de esta semana se decidirá qué hacer con esta competencia, y la decisión partira de la sede de la ACTC, aunque pensamos que lo más lógico es —al menos por este Campeonato— olvidarse de La Plata. Olorgar el punto respectivo en ambas series, ya que fueron corridas y pensar solo en el Gran Premio. Creemos que insistir en la disputa de la final sería erróneo.

LAS TIBIAS SERIES

Deportivamente, la competencia quedó reducida a la disputa de las dos series clasificatorias que como en la mayoría de los casos, no son un muestrario de poderío como las finales, sino que allí la mayoría de los de punta "acomoda" su trabajo en forma mesurada, llegando incluso a no arriesgar para ganar una posición. Así, con este planteo fueron ambas baterías vistas en La Plata. Durante la primera, Emilio Satriano había logrado buena diferencia con respecto a su coequipier Osvaldo Morresi, pero una vez que recibió el mensaje de que había aceite en la pista, redujo ostensiblemente su tren de marcha, sin importarle que lo avientaran Morresi y Angeletti en el curso de la última vuelta. De Benedictis fue cuarto y bastante lejos, con problemas a la hora de frenar, mientras que lo poco de bueno estuvo dado en la lucha entre Brescia y Doumic —también tercero Hernández por el quinto puesto que finalmente fue del azulino, y por el muy buen trabajo de Vicente Pernia.



FICHA GENERAL

Fecha: 23 de noviembre de 1986.
Denominación de la prueba: "Premio Municipalidad de La Plata".

Lugar: Circuito semipermanente "19 de Noviembre", en La Plata.

Ubicación: A siete kilómetros del centro de la ciudad.

Autoridades: Director de la Prueba: Omar Fortino; Comisario Deportivo: Nelo Massola; Comisario Técnico: Carlos Marchese.

Condiciones climáticas: Soleado y algo ventoso. 22°C.

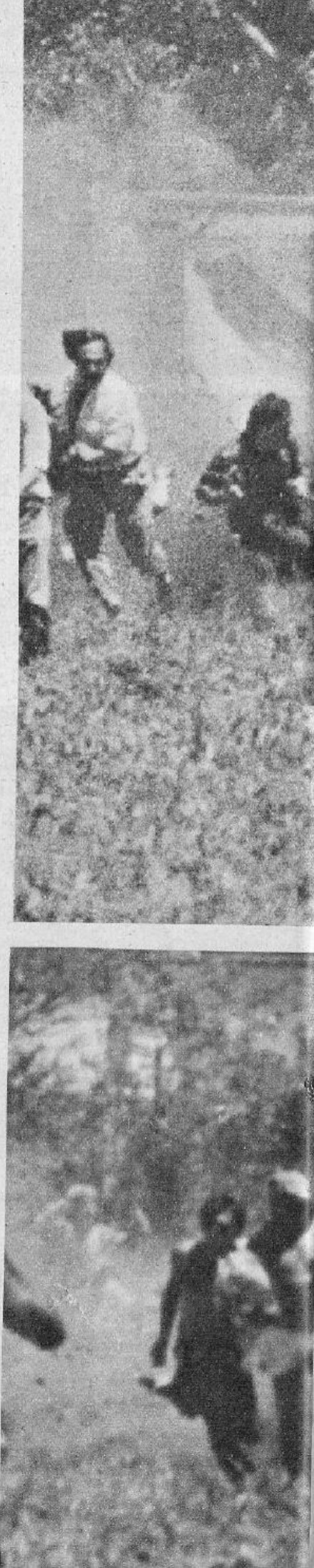
Participantes: 72, 36 en la primera serie y 36 en la segunda.

Público: Alrededor de 30.000 personas.

Difusión: "Carburando" (Radio Rivadavia), "Campeones" (Radio El Mundo), "Autoradio Sport" (Radio Splendid), "Acelerando" (Radio Necochea), TV, "Campeones" (Canal 2 de La Plata), "Coche a la vista" (ATC) y Canal 4 de Chivilcoy, con fragmentos en diferido.

Organización: Buena.

Lo concreto es que el auto número 18 subió a la plazoleta y arrasó con todo lo que estaba a su paso, especialmente con gente que pertenecía a cuerpos de seguridad, ya que el público en ese sector estaba perfectamente ubicado. El trágico saldo fue de dos muertos: Juan C. Otero y otro, un joven no identificado al cierre de esta edición. Además hubo varios heridos, cuyos nombres son Alberto Solís, camarógrafo del equipo de Satriano, y Jorge Luis Ghisoldi, banderillero de 22 años.





Tenga un Taunus único.



Y solucione su problema.

Instale los nuevos paragolpes envolventes en una sola pieza.

De plástico de alto impacto.

Delantero con spoiler incorporado.

Trasero, que cubre toda la chapa inferior y los paneles laterales.

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan



FACELIFT

FACELIFT

Venga a FACELIFT. Usted puede cambiar su auto y no va a extrañar su Taunus.



LUBRIRAP - Av. Cabildo 4453/65 TE. 70-2473



Catch me if you can
Dufour CORSA

DECAS'S S.R.L.
CALCOMANIAS · CALCOMANIAS EN ROLLOS
IMPRESION DE TELAS PLASTICAS EN ROLLOS DE 1,40 Mts.

URQUIZA 3160

T.E. 750-7729

CASEROS



Todos estos ganadores y muchos más realizan sus calcomanías en materiales autoadhesivos:

AUTOFIX®

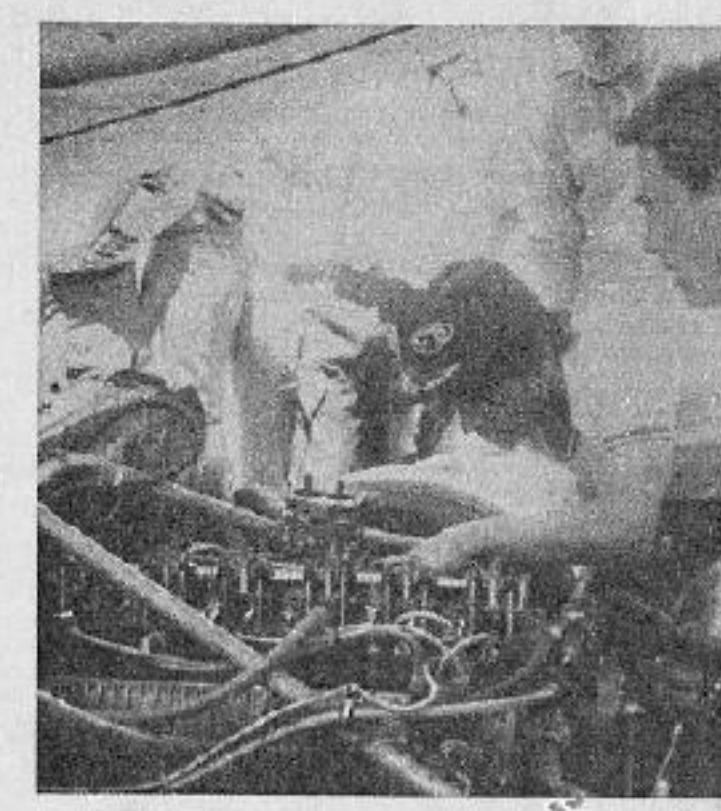
PAPELBRIL S.A. Larrazabal 2024/80 - 682-2622 - Cap.

con Torino, ascendiendo al octavo puesto luego de irse afuera.

CASTELLANO PURO

Solito en la punta, Oscar Castellano fue regulando su trabajo en la segunda, mientras que Oscar Aventín se retrasó por un resorte de válvula. Jorge Oyhanart mantenía un ritmo parejo, al revés de Mouras, quien fue en paulatino ascenso hasta quedar como escolta del ganador Castellano. Además, otro trabajo interesante fue el de Angel Di Nezio, esta vez con un Dodge.

Hasta aquí, todo lo que fue "normal"... Luego vino la final, reducida obligatoriamente a cuatro giros, lo que es casi preferible olvidar.



CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

José Santagatti (Torino): Temperatura.

Marcelo Polinori (Chevrolet): Se fue afuera.

Juan C. Nespris (Dodge): Quedó en cinco cilindros en la vuelta previa.

Osvaldo Bianchi (Dodge): Se le trabó el acelerador.

Hugo Pesenti (Dodge): Cortó una biela.

Antonio Aventín (Dodge): Tuvo un toque con Saiz y luego rompió radiador.

Carlos Saiz (Ford): Volcó a causa del toque con A. Aventín.

Osvaldo Villaverde (Dodge): Fundió el motor.

Mariano Calamante (Chevrolet): Rompió un pistón.

León Urquiza (Dodge): Problema con el cardán.

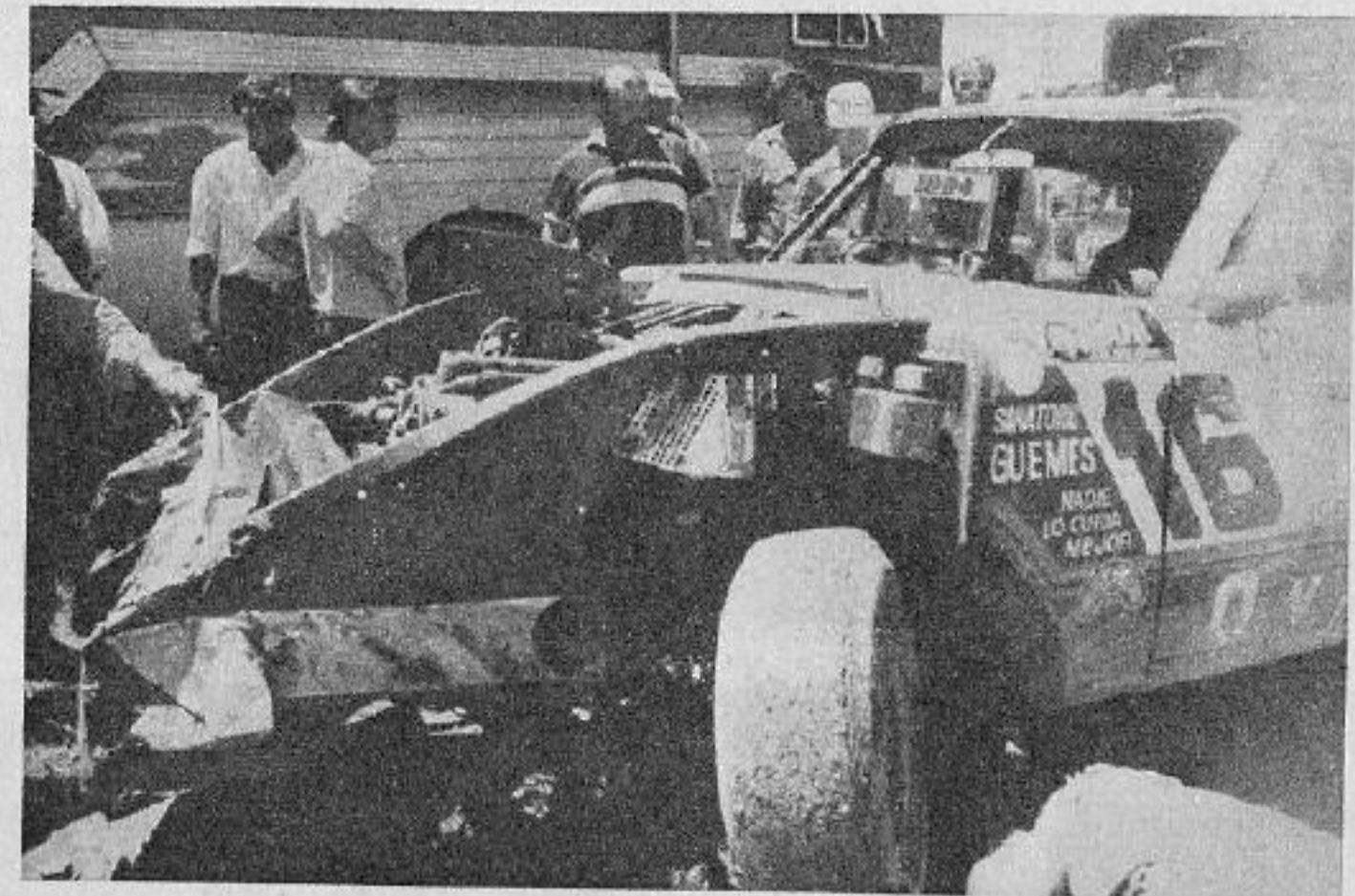
Domingo Martínez (Torino): Rompió un pistón.

Oscar Aventín (Ford): Rompió un resorte de válvula.

Juan de Benedictis (Dodge): Problemas de tren.

Emilio Satriano (Chevrolet): Añadió el ritmo ante una indicación de mancha de aceite.

El Ford de Carlos Saiz tras el vuelco luego del toque con Antonio Aventín, al que varios testigos (y Saiz) le asignan culpabilidad en el encontronazo.



CLASIFICACION

"IV Vuelta de Los Hornos" - "Premio Municipalidad de La Plata" - Circuito 19 de Noviembre de 13.900 metros - 14 vueltas - Recorrido total: 194.600 km. - 23/11/86.

PRIMERA SERIE (Cuatro vueltas)

Monesi, 17m53s86/100; Angeletti, 17m54s94; Satriano, 17m55s59; De Benedictis, 17m57s12; Brescia, 18m07s30; Doumic, 18m18s88; Hernández, 18m21s24; Pernia, 18m22s70; Sasso, 18m24s81; Roux, 18m27s01; Mazzacane, 18m31s78; Colbello, 18m34s69; Spinello, 18m35s44; Altuna, 18m36s81; Romero, 18m36s87; Giustozzi, 18m42s79; Perlo, 18m51s33; González, 18m54s60; Benito, 18m55s53; Bianchi, 19m14s60; Jazma, 19m15s71; Finocchio, 19m16s51; Costa, 19m20s92; Lavan, 19m23s41; García, 19m26s25; Aranzana, 19m31s75; Bautista, 19m52s26; Palazzo, 19m56s23; Moretti, 19m50s03 (3v); Aldana, 19m09s03 (2v); Benegas, 5m32s51 (1v). No registraron paso: M. Calamante, Polinori, Santagata, Lojoco, Carrillo. No largaron: Nespris y Martínez D. Promedio del ganador: 186,393 km/h. Record de vuelta: Monesi en la 4a. en 4m24s66/100 a 90,072 km/h.

SEGUNDA SERIE (Cuatro vueltas)

Castellano, 17m56s92/100; Mouras, 17m57s64; Oyhanart, 18m00s52; O. Aventín, 18m03s58; Di Nezio, 18m05s33; Alain, 18m07s61; Urietavizcaya, 18m11s33; Politano, 18m21s05; Salgaro, 18m21s59; Bustos, 18m32s56; Nani, 18m39s74; Caparello, 18m40s56; A. Martínez, 18m42s25; Apella, 18m48s32; C. Calamante, 18m48s76; De Quesada, 18m59s77; Luppi, 19m09s44; Palma, 19m11s05; Nathan, 19m15s77; Maracci, 19m55s22; Fernández, 20m12s03 (4v); Crovo, (3v); Alcazar (3v); Paolucci (2v); Pacchialat (2v); López (2v); O. Rodríguez (2v); Urquiza (2v); A. Aventín (1v); Bautista (1v).

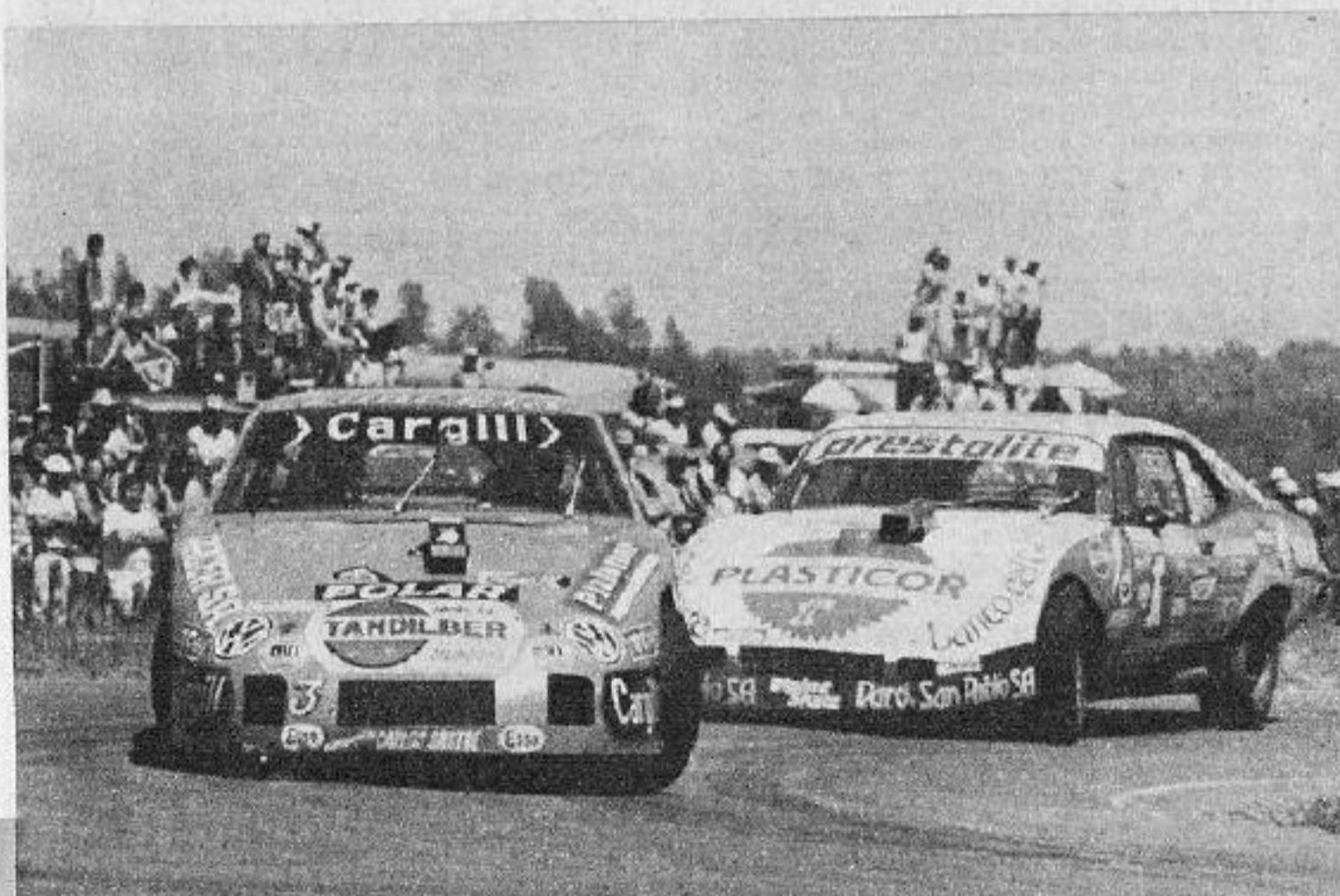
No registraron paso: Saiz, Firpo, Villaverde, Delconte, E. Rodríguez, Dielsi.

No largaron: Pesenti, Cubina.

Promedio del ganador: 185,863 km/h.

Record de vuelta: Mouras en la 3a. en 4m25s97/100 a 188,141 km/h.

Oscar Castellano, ganador de la segunda serie, y su escolta Roberto Mouras, de muy buen trabajo. Este había debido entrar a boxes para solucionar una falla que se presentó en el motor del Chevrolet (izquierda) durante la vuelta previa. Arriba, Jorge Oyhanart y su Ford en primer plano: iba primero en el momento de la suspensión. Detrás, De Benedictis, y a la distancia asoma Oscar Aventín.



LOS DESARROLLOS



Emilio Satriano y su coequipier Morresi, ganador de la batería inicial.

Primeras serie: Al principio se dio entre Satriano y su compañero de equipo, Morresi. Al cabo de la primera vuelta ambos encabezaban el lote, seguidos por Angeletti, De Benedictis, Brescia, Hernández, Sasso, Romero y Mazzacane. Al giro siguiente se mantuvieron los cinco primeros puestos, notándose cambios de ahí para atrás. Doumic llegaba a la sexta ubicación y luego se escalonaban Hernández, Sasso, Romero y Pernia. En la tercera vuelta, únicos cambios fueron los ascensos de Pernia al noveno lugar y Roux al décimo. La última ronda marcó cambios en la punta, ya que Satriano se retrasó, heredando la punta Morresi, seguido por Angeletti, Satriano, De Benedictis, Brescia, Doumic, Hernández, Pernia, Sasso y Roux.

Segunda serie: Antonio Aventín sorprendió a todos ganando la primera vuelta, aventajando a su hermano Oscar, a Castellano, Oyhanart, Mouras, Atauri y Paolucci. Pero en el segundo giro tuvo un toque con Saiz, y Castellano llegó al frente, mientras O. Aventín seguía segundo y Mouras lograba colocarse tercero; más atrás, Oyhanart, Di Nezio, Atauri y Paolucci. La tercera vuelta mostró a Castellano puntero y el ascenso de Mouras, que llegó al segundo puesto desplazando a O. Aventín. Más atrás, todo igual con la salvedad de Urretavizcaya quién se hizo del séptimo puesto. El último giro mostró como único cambio el ascenso de Oyhanart, postergando a O. Aventín. Más atrás, Di Nezio, Atauri, Urretavizcaya, Politano y Salgado.

Final: La lucha se había planteado entre Satriano y Oyhanart, que en las tres primeras rondas estuvieron separados por 71/100, 1s10 y 69/100, respectivamente, mientras que en el tercero y cuarto puestos se afianzaron Castellano y Morresi. Di Nezio y Brescia mantenían un duelo aparte por la quinta colocación, y Mouras escalaba paulatinamente. La carrera se paró en la cuarta vuelta, cuando se desencadenó la tragedia. Por entonces, Oyhanart había pasado a la punta, aventajando a Satriano por 42/100. A 2s86 estaba Castellano, y detrás, Mouras, Angeletti, Di Nezio, Brescia, De Benedictis y Urretavizcaya.

BFGoodrich Radial T/A

EL NEUMATICO, **Radial T/A** DE **BFGoodrich** DE PERFIL DEPORTIVO Y ANCHA PISADA COMBINAN LA MAS AVANZADA TECNOLOGIA CON EXCELENTE MANEJO Y MAXIMO RENDIMIENTO. DIVERSOS DISEÑOS Y MEDIDAS PARA TODA LA LINEA DE:

- PICK-UPS NACIONALES
- PICK-UPS AMERICANOS Y JAPONESES
- VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS
- AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES



NEUMASUR
Australia 1160 - Capital

NEUMAWARNES
Warnes 899 - Capital

MONZA SUR
H. Yrigoyen 9336
L. de Zamora



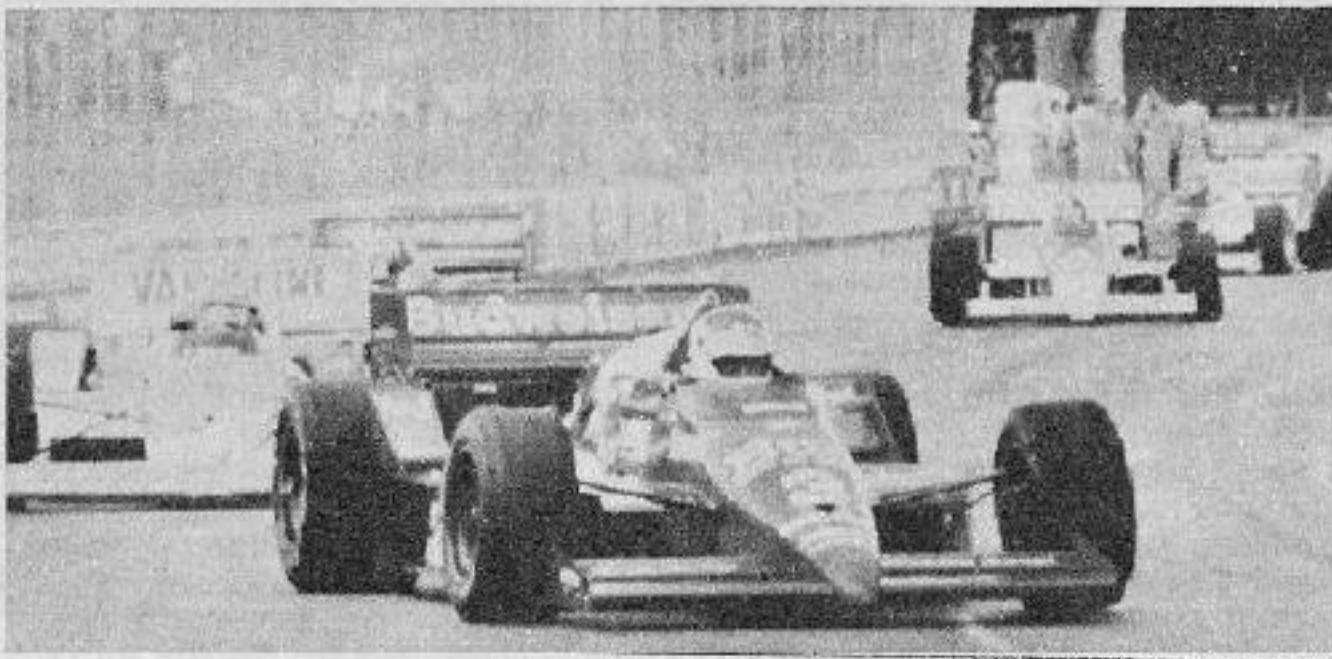
Indy Cars

UNSER Jr., GANADOR; RAHAL, NUEVO CAMPEON

Finalmente fue para **Bobby Rahal** el ambicionado título del certamen del CART. Este norteamericano, que quizás para muchos pasara inadvertido a fines de 1982 cuando, en el equipo de Guillermo Maldonado, concretó una aislada presentación en la entonces incipiente Fórmula Dos sudamericana, rubricó con la conquista de dicho cetro —que de paso le reportó nada menos que un millón de dólares en premios— una excelente temporada donde, además de Indy, venció en Toronto, Mid Ohio, Montreal, Michigan y Laguna Seca.

Rahal llegó a la última carrera en Miami (foto), con sólo el escollo de **Michael Andretti** para sus aspiraciones de ser Campeón. Arribando allí cuatro puntos adelante, Bobby asomó como el leve favorito, condición que confirmó cuando en la vuelta 60 de las 112 que comprendía la carrera, el joven Andretti se vio obligado a desistar por un semieje de su March, roto. Rahal continuó hasta el final, llegando octavo y asegurándose así el título. De esta manera, Michael perdió la posibilidad de quedar en la historia como el Campeón más joven de la categoría. Algo similar a lo que en 1985 ocurrió con **Al Unser Jr.**

Precisamente Unser Jr. tuvo este año en Tamiami Park, algo de la suerte que le faltó en el anterior, cuando debió resignar el título en beneficio de su propio padre. En esta ocasión el joven Al ganó la carrera en la última vuelta, al superar al colombiano **Roberto Guerrero**, que tras liderar desde el comienzo, se quedó sin nata justo en la ronda final...



EL NUEVO TIEMPO ORIENT



ALLTIME

El color

Quartz. Water Resistant. Caja metálica. Cuadrantes y mallas al tono. Amplia variedad de modelos.



SUMERGIBLE
30 Metros

ORIENT

Diseñadores del Tiempo

ROSSO, INFORTUNADO EN MACAO

La legendaria colonia portuguesa del Mar de la China resultó escenario pintoresco pero poco propicio para Víctor Rubén Rosso en su debut como piloto del team oficial Volkswagen de F3 tripulando un Ralt RT30. Habiendo clasificado apenas 24º para largar (la "pole" fue para Stefano Modena con Reynard-Alfa), en carrera debió desistir.

Por lo demás, el Campeón Británico, Andy Wallace (Reynard 863-VW), respondió a su favoritismo imponiéndose en ambas series del ya tradicional Gran Premio de Macao para Fórmula Tres, sumando 1h12m31s/9/100 para completarlas con 4s11 de ventaja sobre el brasileño Mauricio Gugelmin (Ralt-VW, 3º en la primera y 2º en la última) y 5s41 sobre el holandés Jan Lammers (Ralt-VW, 2º y 3º respectivamente). Los tres en la radiofórmula de Reuter. Luego se ubicaron Emanuele Pirro (Ralt-VW) a



10s60, Yannick Dalmas (Martini Mr49-Alfa Romeo) a 14s65 y Michel Trollé (Martini Alfa) a 22s34. Cabe acotar que ya en la primera serie se produjo el abandono de 11 de los 32 participantes que largaron, como producto especialmente de un temprano choque de ocho máquinas, sin consecuencias personales.

La semana que viene, ampliaremos.

Rally Mundial

R.A.C.: TRIUNFO DE SALONEN, TITULO SIN DECIDIR

Si la F-1 brindó una definición electrizante del Campeonato en el último GP, el Mundial de Rally no se quedará atrás. Luego de un RAC no apto para cardíacos, Markku Aien pasó a la punta del certamen con un solo punto de ventaja sobre su rival —y futuro coequipier— Juha Kankkunen, tras finalizar respectivamente 2do y 3ero de Timo Salonen, en un pedo totalmente finlandés. En teoría, todo se decidirá en el Rally Olympus (5 a 7 de diciembre) pero tras la batalla en el estado norteamericano de Washington, deberá esperarse la reunión del Comité Ejecutivo de la FISA (15 de diciembre), para saber qué pasará con San Remo y, por lo tanto, con el Campeonato de Pilotos.

Desde el inicio, el RAC tuvo golpes de escena. Aien comenzó su serie de desventuras haciendo un trompo en el segundo especial, y perdiendo 22s al tocar un árbol. En tanto, Kankkunen hacía la punta —pose a una perdida de hasta dentro del habitáculo— y ganaba la etapa. Aien recuperaba bastante y quedaba segundo a 4s del Peugeot.

En la jornada del lunes "apareció" Ericsson, sorprendiendo a todos con el Lancia y adueñándose de la punta de la general. Aien limaba algunos segundos y escoltaba a su coequipier a sólo 2s, empatando la posición con Salonen y el mejor Peugeot. Kankkunen era cuarto pero a 5s de Ericsson.

La tercera etapa brindó las mayores emociones. De movida, Aien desbandó una cubierta trasera, debiendo hacer el resto de este primer y el siguiente con el auxilio delantero, hasta arribar al puesto de asistencia. También Kankkunen tuvo problemas con un neumático, pero sobre el final de un especial, por lo cual casi no perdió tiempo. En cambio, no resultó tan afortunado lo que le sucedió en el especial más extenso de la jornada, donde se fue del camino y protagonizó un espectacular tumbó. Pudo rehacer la marcha pero perdiendo casi 4 minutos, lo que le significó la imposibilidad de luchar por la victoria final. Otras novedades de la jornada eran el abandono del Ford RS200, de Blomqvist por problemas de motor y el paso a la punta de la general, de Salonen. Aien lo escoltaba a 9s, Ericsson a 1m0s y Kankkunen a 3m23s.

La última etapa prometía la arremetida del inspirado Aien en busca de la victoria merecida, pero un problema con el turbo del Lancia Delta S4 lo demoró en los 2 primeros especiales del día, haciendo perder casi 1 minuto con respecto a Salonen. Mas adelante la rotura del motor dejaba de a pie a Ericsson, con lo cual Kankkunen podía ascender al tercer puesto final. Sin mayores problemas, Salonen aseguró el Sto suceso de Peugeot en este año, y su 2da. victoria personal en 1987. En tanto, otro escandinavo —Ingvär Carlsson— llevaba al Mazda BFMR Familia 4X4 al triunfo en el Grupo A. Esta será el arma de Salonen en el próximo campeonato.

Con respecto al Mundial de Pilotos, digamos que ambos contendientes llegaron a los 7 resultados posibles, por lo cual el descarte tendrá mucha importancia si ninguno de los dos gana el Olympus. En este caso se ve favorcido Kankkunen, que deberá descartar ocho unidades mientras que Aien resignaría 12 puntos. Esto, siempre y cuando se confirme la clasificación de San Remo...

CLASIFICACION FINAL: 1º Salonen-Harjanne (Peugeot 205 T.16), 5h21m11s; 2º Aien-Kivimaki (Lancia Delta S4) a 1m22s; 3º Kankkunen - Pironen (Peugeot 205 T.16) a 6m05s; 4º Sundstrom-Siander (Peugeot 205 T.16) a 6m31s; 5º Grudel-Melander (Ford RS 200) a 8m21s; 6º Pond-Arthur (Austin Metro 6R4) a 9m03s; 7º Eklund-Wilcock (Austin Metro 6R4) a 12m01s; 8º McRae-Grindrod (Austin Metro 6R4) a 13m57s; 9º Llewellin - Short (Austin Metro 6R4) a 19m27s; 10º Carlsson - Bohlin (Mazda Familia) a 39m22s (Ganador G.A.).

Ganadores de Primes: Aien, 16; Salonen, 14; Ericsson, 8; Kankkunen, 5; Pond y Sundstrom, 2; Blomqvist y Wilson, 1.

CAMPEONATOS

Marcas: Peugeot, 137; Lancia, 128; VW, 79; Audi, 29; Ford, 22 y Toyota, 20.

Pilotos: Aien, 104; Kankkunen, 103; Salonen, 63; Blomqvist, 59; Valdegaard, 40; Saby, 38; Ericsson, 33; Thorp, 28; Ericsson, 28 y Grudel 24.

Pilotos GA: Eriksson, 72 (Campeón); Stöhl, 58; Wittmann, 32.

LANCIA CONFIRMO SUS PILOTOS

Finalizado el Rally, Lancia confirmó la contratación de Jean Todt y la renovación de Aien. De ese modo, no hay dudas que el Campeón del Mundial esté de vuelta en 1988. La estrategia de Fiorio se basa en tres pilotos fuertes, que se adicionarán a Bråstrand complementados por especialistas en otras pruebas. Recalde para Argentina, Loubeau para Corcega y posiblemente Vic Preston Jr. para el Safari. Luego de haber resuelto las diferencias económicas con Fiorio, Aien se prepara a realizar su decimoquinta temporada dentro del Grupo Fiat. Con referencia a Kankkunen, digamos que Jean Todt trató hasta último momento de retenerlo, ofreciéndole un programa alternativo económicamente rentable (Paris-Dakar, Paris-Pekín, Baja 1000, Pikes Peak, etc.), pero el finlandés prefirió la oferta de Lancia y la posibilidad de volver a pelear el Mundial. Con respecto a la alternancia de los pilotos, se sabe que los finlandeses no irían a la Argentina (preparándose para los 1000 Lagos) Bråstrand no competirá en Suecia, 1000 Lagos y RAC, mientras que Kankkunen no hará Corcega. La cantidad de autos dependerá del desarrollo del Campeonato. Con mayor espacio, la semana próxima nos ocuparemos de las otras escuderías del Mundial '87.

Nestor Palmetti (desde Europa)

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson GARANTIA DE 6 MESES
15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION



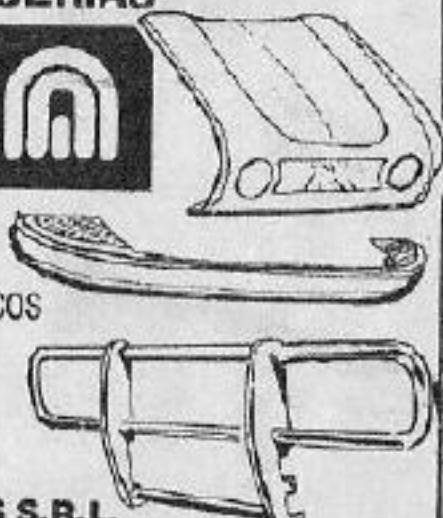
Emilio Lamarca 1273.
(cp.1407) CAP Tel: 67-0024

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVANZADA NUESTRA CALIDAD
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS



- DEFENSA PARA VEHICULOS
- ESTRUCTURAS DE PROTECCION PARA VUELOS
- PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
- DISEÑO REGISTRADO
- ENVIOS AL INTERIOR



EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

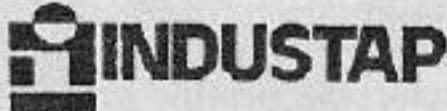
GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL 663-1175/8647

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



DISTRIBUIDORES TANDILBER



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

Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault
Informes por carta: Rastreador Fournier 2522,
Olivos (1636) Bs. As. ó personalmente en el
Autódromo de Bs. As.

Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

AUTO-TINT POLARIZADO
UNICO LEGITIMO
DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS
CONSULTE TEL 782-9966

Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR
VENTAS POR MAYOR
CASA ISIDRO
GALICIA 102
Esq. Warnes 600 - (1414)
Capital - Tel. 855-4464

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Boradores a Rodillo. CHEVY y DODGE ISKY.
- Vanillas levanta válvulas. ISKY.
- Patillos para válvulas Titánio hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja flexible.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Total linea.
- 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 Stá. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.
- BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL 701-7948



Calle 14 N° 3829 (ESPOLA 168) - V. LYNCH
C. MARTIN. Tel. 116721 TEL 755-3825



- SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIO DE BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO.
- MECANIZADO COMPLETO.
- SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUERALES.

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.
Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA Tel. 257-4204



EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS

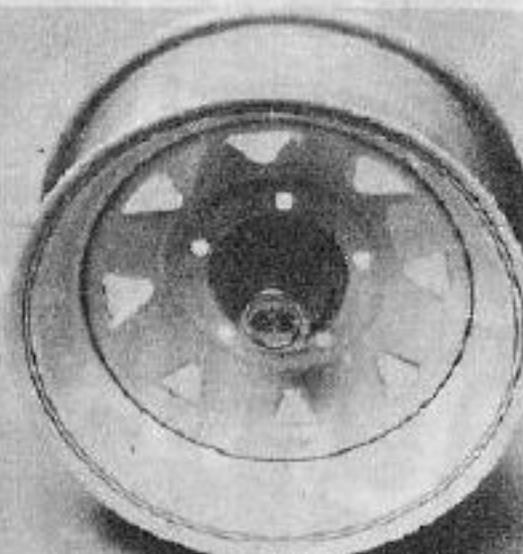
- ★ CHEVROLET ★ FALCON ★
- ★ OPEL ★ TAUNUS ★
- Competición y calle
- TAPA CILINDROS POTENCIADAS
- REGISTROS
- PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.208 (1640).
Tel: 747-2557. ACASSUSO

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS

SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS
EN TODA LINEA

★ SEGURIDAD TOTAL RUEDAS SPINA HNOS.
Adquiera las en las mejores casas del Remo de todo el país

REPUESTOS AUTOMOTORES

AR-MO
S.A.C.I.I.F.A.

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES

REPUESTOS
PARA TODAS
LAS MARCAS



- PEGADO DE CINTAS
- RULEMANES
- SUSPENSION
- ELECTRICIDAD
- MOTOR



FILTROS

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

ESCAPES Y SILENCIADORES

FANTIN

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS

STANDARD Y COMPETICION

WILLIAMS MORRIS 398 (cp. 1603) V. MARTELLI 761-4265

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G. LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
DE COMPETICION PARA FIAT 128
TN - y FIAT 800 SM.

Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

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

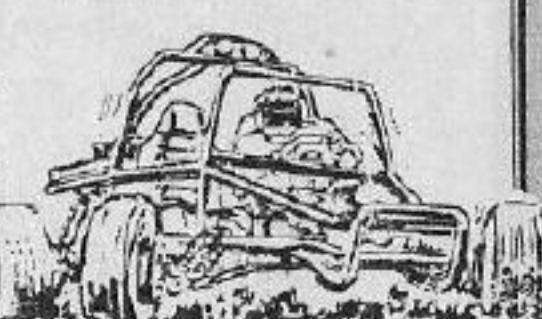


* LOTUS SUPER SEVEN * BENTLEY 1934

* FRAZER NASCH 1934 * MG

* JAGUAR 1937 SS 100 * ALFA ROMEO

CHASSIS PARA ARENEROS



LOTUS KIT

PRESENTA



CARROCERIAS EN FORMA DE KIT (ACCESORIOS, BASTIDOR, etc.). PARA QUE UD. TRANSFORME SU NOBLE Y CANSADO COCHE EN UN PODEROSO

MERCEDES BENZ EXCALIBUR

TODOS NUESTROS MODELOS ESTAN PROTEGIDOS POR REGISTROS INDUSTRIALES

ENTREGA INMEDIATA Certificados para patentamiento. Envios al interior Registro Industrial N° 47.163
SOMOS FABRICANTES: CNEL. APOLINARIO FIGUEROA 1844 (1416) CAP. FED. (Alt. GAONA 2400) TEL. 58-5479

El Club de la Buena Música

presenta

MUSICA PARA TODOS LOS MOMENTOS

3 cassettes por sólo * 8,70

UNA OFERTA EXCEPCIONAL PARA QUE USTED Y SU FAMILIA Y AMIGOS DISFRUTEN DE LOS RITMOS MUSICALES QUE MAS LE AGRADEN

Seleccione los cassettes de su preferencia y recíbelos cómodamente en su domicilio

RITMO Y MAS RITMO PARA LAS FIESTAS

cod. 01
A gozar con el Cuarteto Imperial
Sus grandes éxitos: Mi perito - El propósto - Pensamiento - La patrulla - Coqueta - Torero torero y otros.

cod. 02
24 cumbias famosas
A moverte sin parar un instante con: La pollera morilla - Villa canita - Cumbias sobre el mar - El onguitín - La banda bonita - La palera colora y otros.

cod. 03
A puro ritmo
Fiesta continuada: Palo bongo - Cachaza - Por 4 días locos - El súcu sucu - El candombe - Fava regular y otros.

BOLEROS DE AYER Y DE SIEMPRE

cod. 04
24 boleros para amar
Tenor para amar bailando: Comita corrigió - Lamentablemente - Inolvidable - Saboranada - Una noche de mi amor - Nosotros y otros.

cod. 05
Lucha Gatica, Gregorio Barrios, Fernando Torres y Leo Marini
Las voces del amor interpretan: Lagrimas de sangre - Pecado - Peccata - La cerca - Noche de oración - Caminos - Dos almas - Aquella melodía y otros.

cod. 06
Lo mejor de Gregorio Barrios
Sus mejores temas: Somos - Fieles - Anguria - Abolavamien - Regiomonte estan noche - Una luna - Sólo que te quiero - Toda una vida y otros.

TANGOS INMORTALES

cod. 07
Tangos en estéreo
La dulceza clásica en un impresionante sonido estéreo: Baile oír - El cholo - Garúa - Esta noche me emborroncho - Mi Buenos Aires querido - La comparsita - Cuesta doajo y otros.

cod. 08
Lo mejor de Donato Recalatti
No lores por mí Argentino - Vesperday - Los hogares muertos - Yo tomé mión non plus - Té para dos - Eres el sol de mi vida y otros.

cod. 09
Voces-Lazzica
Antiguo rey de cobre - No me hablen de ella - San José de Flores - Resorte - De puro cariño y otros.

MUSICA PARA REPOSAR Y SOÑAR

cod. 22
Sucesos de Lafayette
El sonido mágico de Lafayette: Nunca lo discuidado - Nada comparable por ti - Llamaba para dormir que te quiero - Extráñotelo - Desmedido amor para decir adios y otros.

cod. 23
Gino Baretti, su saxo y gran orquesta
No lores por mí Argentino - Vesperday - Los hogares muertos - Yo tomé mión non plus - Té para dos - Eres el sol de mi vida y otros.

cod. 24
La maravillosa trompeta de Pierre Sellin
Gerada - Ave María de Gaudí - Arengua de un cuento - O soñito - Mariana de carnaval y otros grandes temas

GRANDES TEMAS DEL FOLKLORE

cod. 10
Cafrune interpreta a Falú, Yupanqui, Dávalos y Chango Rodríguez
Con sus mejores temas: La olvidada - Anocheciendo zambas - La atardecida - Zamba de Olán - Tierra querida - Zamba de los mineros - India madre y otros.

cod. 11
Lo mejor de Los de Salta
Los clásicos del folklore: Zamba del lejano - Tú que puedes vuélvete - La componer - La noche de la canción del jangenero - La sañuencina - y otros.

cod. 12
Daniel Altamirano
Dios o la uno - Sombras - Todos los jueves - Para los dos - Que venga a beber y otros temas

ITALIA CANTA

cod. 13
Iva Zanichi en español
Todo el encanto melódico de Italia: Aparte el hecho - Finalmente nosotros - Te quito por no leernos - Una tarde para olvidar - Dimelo - Vivir y otros.

cod. 14
Milva, Domenico Modugno, Bobby Solo, Sergio Endrigo, Claudio Villa y Fred Bongusto
Piove - Si tu fuera tan bella como eras - No quiero piedad - Una larga en tu rostro - Espera a mañana - Violín súbito y otros.

cod. 15
Tarantelazos
El sol y la alegría del sur: Tarantela manifiesta - Nendorio fiofio - Tarantela nusicona - Carrillera súclera - La bella de Taormina y otros.

BRASIL CON AMOR Y ALEGRÍA

cod. 16
Taquinho, Maysa, Walter Wanderley y Ney Matogrosso
Grandes compositores e intérpretes: Muchacha del panema - Corcovado - Samba de una sola sola - Sangre latira - Mañana de carnaval - Felicidades y otros.

cod. 17
Samba Leté
Resa de Santanna - Baile do folio - Agua no feijão - Aviña e só pra cantar y otros.

cod. 18
Delirio de samba
Para bailar sin parar: Cidade maravilhosa - Marcha da puebla - Marçanga - Ven chegando a necluda - Madurela choró - Festa para um rei negro y otros.

TEMAS INOLVIDABLES DEL CINE

cod. 19
Éxitos del cine y la TV
American Singers Interpretan: Tema de Brisada A - La familia Ingalls - La dama rosa - Starsky y Hutch - Estadounidense Tchaikovsky - Marcha húngara de Benito - Marcha funeral de Chopin y otros.

cod. 20
Grandes películas
Tema de El Pionero - Tema de Arturo el Millonario - Los cazadores de aracaripe - Sólo para tus ojos - Carreras de fuego - Peli Gordón - Boero y otros.

cod. 21
Trasnoches de cine
Temas inolvidables: Fiebre de sábado a la noche - Sia Robinson - Cae la lluvia sobre mi cabeza - El golpe - Un hombre y una mujer - Love story - Último tango en París y otros.

GRANDES COMPOSITORES CLÁSICOS

cod. 25
Marchas sinfónicas
Marcha militar de Schubert - Marcha funeraria de Alida de Verdi - Marcha italiana de Aldo de Verdi - Marcha estival de Tchaikovsky - Marcha húngara de Benito - Marcha funeral de Chopin y otros.

cod. 26
Momentos clásicos
Segmentos interpretados genialmente: El vuelo del moscardón de Tchaikovsky - Rapsodia en azul de Gershwin - Danzón de Julia de Beethoven - Ronda a la turba de Mozart y otros.

cod. 27
Clásicos famosos
Marcha nupcial de Mendelssohn - Tango en re de Albeniz - Ave María de Shubert - Marcha nupcial de Liszt y muchos más.

La compra mínima es de tres cassettes

Todos los cassettes se entregan con su estuche y lámina correspondiente y están totalmente garantizados por El Club de La Buena Música.

3 cassettes * 8,70
cada cassette adicional: agregue * 2,90

Y al comprar 6 cassettes, usted los recibe con una hermosa casseteta para contener 6 cassettes con estuche... Al adquirir 12 cassettes, recibirá usted -siempre sin costo adicional- 2 cassetteras de 6 cassettes cada una.

**OFERTA
ESPECIAL**
6 cassettes a su elección,
cada uno en su estuche in-
dividual, más una cassette
gratuita GRATIS (valor real
* 3,90) por solo * 17,40



VIAJE GRATIS A BARILOCHE!

Todos los socios del Club de la Buena Música participan de un sorteo a realizarse el 31.10.86, cuyo premio es un viaje a Bariloche, durante noviembre, para 2 personas, con viaje y estadía pagas por 1 semana.

Operador turístico: LLOYDTUR, Arenales 1123 - 5to piso, Capital.

Usted puede participar del sorteo, sin obligación de compra, enviando al cupón adjunto con sus datos y la palabra "sorteo" cruzada.

UNA OFERTA

QUE NO SE REPETIRÁ

EN MUCHO TIEMPO!

Esta es una oferta limitada, con vencimiento a los 45 días. Envíe el cupón hoy mismo o realice su pedido telefónicamente al 42-9061. También puede adquirir los cassettes de su agrado personalmente en Rodríguez Peña 1051, 1º piso, Capital Federal, de lunes a viernes, de 10 a 18 hs.

Complete y envíe hoy mismo este cupón a Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires.

Sres. El Club de La Buena Música
Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires

Marque los cassettes (x) de su preferencia y complete claramente sus datos personales.

- | | | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| cod. 01 <input type="checkbox"/> | cod. 02 <input type="checkbox"/> | cod. 03 <input type="checkbox"/> | cod. 04 <input type="checkbox"/> | cod. 05 <input type="checkbox"/> |
| cod. 07 <input type="checkbox"/> | cod. 06 <input type="checkbox"/> | cod. 09 <input type="checkbox"/> | cod. 10 <input type="checkbox"/> | cod. 11 <input type="checkbox"/> |
| cod. 13 <input type="checkbox"/> | cod. 14 <input type="checkbox"/> | cod. 15 <input type="checkbox"/> | cod. 16 <input type="checkbox"/> | cod. 17 <input type="checkbox"/> |
| cod. 19 <input type="checkbox"/> | cod. 20 <input type="checkbox"/> | cod. 21 <input type="checkbox"/> | cod. 22 <input type="checkbox"/> | cod. 23 <input type="checkbox"/> |
| cod. 25 <input type="checkbox"/> | cod. 26 <input type="checkbox"/> | cod. 27 <input type="checkbox"/> | cod. 28 <input type="checkbox"/> | cod. 24 <input type="checkbox"/> |

Sr.

Sra.

Srita.

Nombres _____ Apellido _____

Dirección _____ Ciudad _____ Cód. Postal _____ Tel. _____

Abonare contrarremboso al recibir mi pedido. La suma de * 2,90 hasta 6 cassettes;

* 3,90 por 7 o más cassettes.

Deseo ahorrar los gastos de envío, para lo cual adjunto giro postal por la suma de *