

CORSA

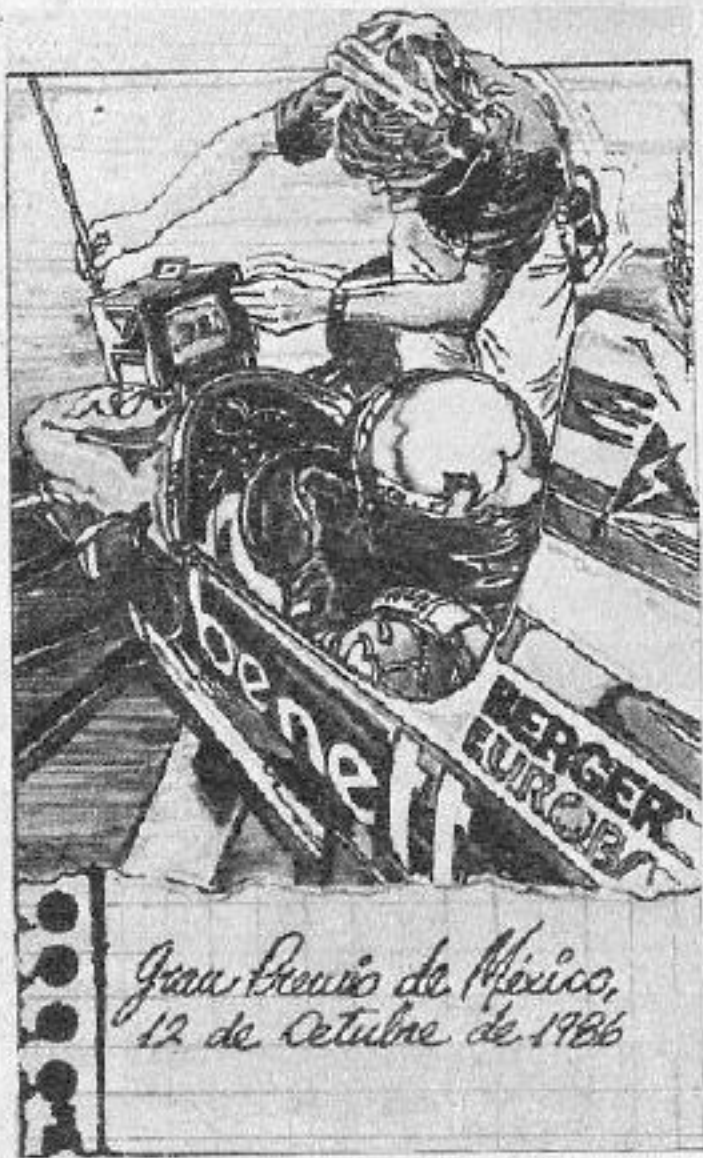
CORSA
20
ANOS
A FONDO

LA APOTEOSIS

T.C. en
Balcarce
BATAJLA EPICA EN EL REINO
DEL CHEVROLET



EL COLOR: T.C. 2000, RALLY, LAMINA "COCHO" LOPEZ
TEST: KART M-101 CAMPEON SUDAMERICANO
RECALDE Y FANGIO EN ACCION
TODO MEXICO F.1



*Gran Premio de México,
12 de Octubre de 1986*

Fórmula Uno

GRAN PREMIO DE MEXICO. Por fin...

VIVA LA A

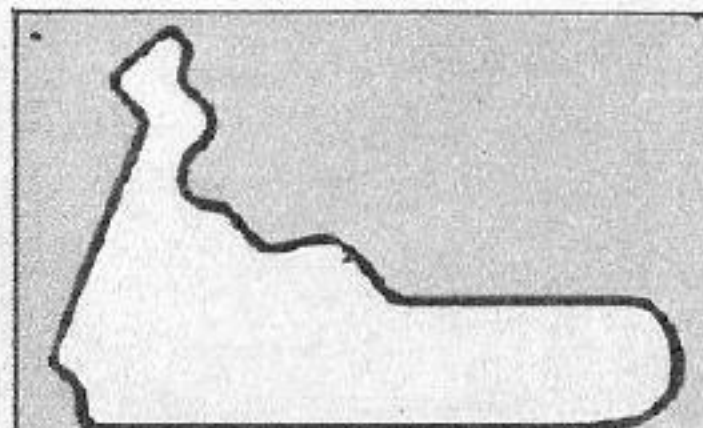
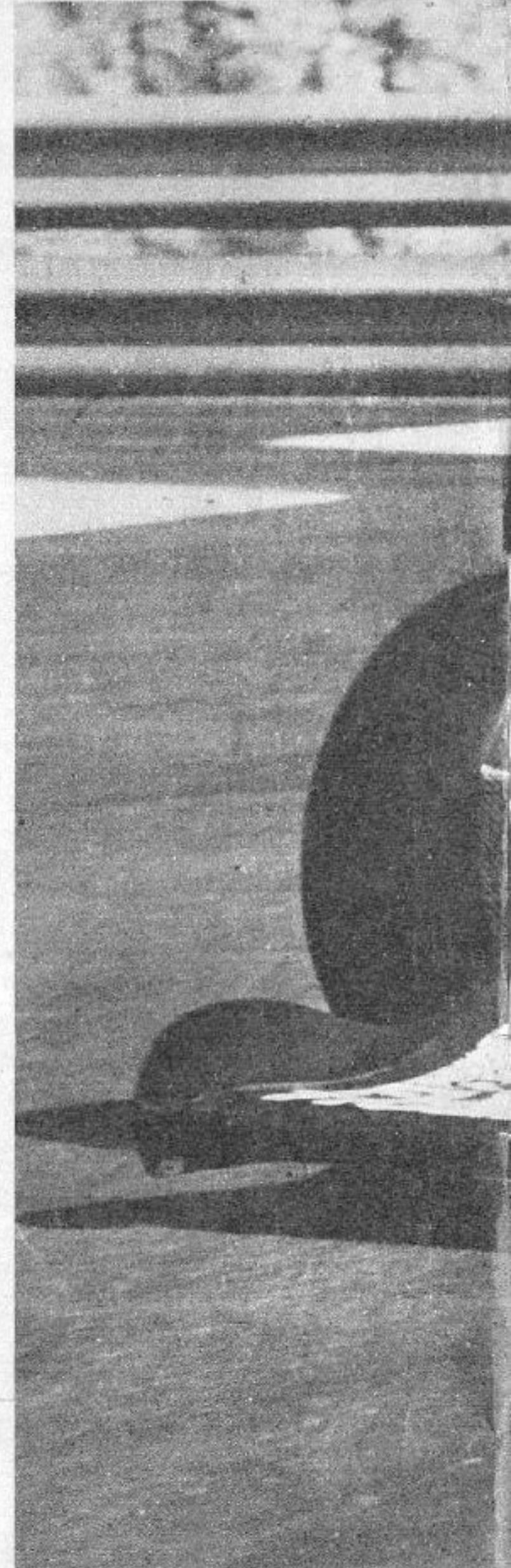
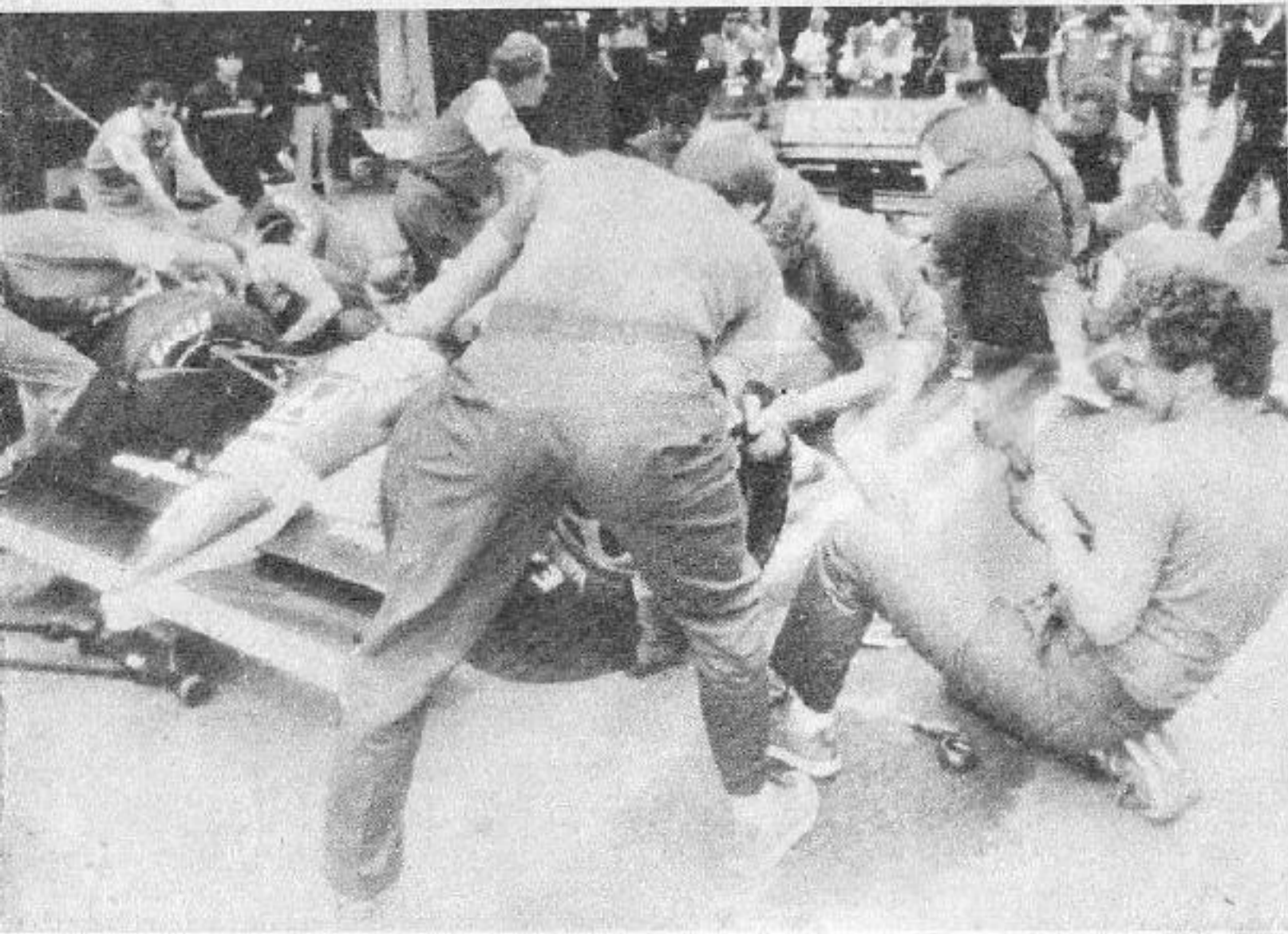
BERGE

Ni "Viva Zapata"... ni "Viva el nuevo rey". Porque este penúltimo Grand Prix del año dejó a los mexicanos con las ganas de ver coronarse al Campeón '86. Pero si vivieron la esperada e inapelable consagración del joven austriaco, que no paró ni una vez en boxes, para desdicha de sus rivales...

Méjito principal de las gomas italianas que, junto con el primer gran halago propio en esta feneclente etapa suya en F.1, le dio el "bautismo" triunfal al ascendente equipo angloitaliano y devolvió al éxito al motor alemán.

Gran victoria de Gerhard Berger, quien así se apresia a irse a Ferrari con una carta de presentación "de oro" para su llegada a la escuadra italiana. Fue un gran triunfo porque lo obtuvo con inteligencia, suya y de su equipo, desde la preparación táctica previa a la carrera.

Además de ser la primera vez que este austriaco gana un Gran Premio, también es el debut como ganador de su equipo, que con los motores



FICHA GENERAL

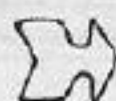
Fecha: 12 de octubre de 1986.
Denominación: VII Gran Premio de México.
Lugar: Autódromo "Hermanos Rodríguez", Parque Deportivo de la Magdalena Mixhuca, México D.F.
Organizador: Comité Automovilístico de México, junto con el Club Vitesse 2000 y la Federación Mexicana de Automovilismo.
Autoridades: Director de la Prueba, Roberto Arnstein; Comisarios Deportivos, John Corsmit, Burdette Martin y Manuel Medina.
Estado del tiempo: Nublado, 22°C.
Público: 80.000 espectadores.
Espectáculo: Bueno.



Derecha: Gerhard Berger obtuvo la victoria que lo consagra definitivamente luego de ser candidato en la mayor parte de la temporada. Arriba, izquierda: cambio de neumáticos para Piquet, escena repelida en Magdalena Mixhuca. Arriba: Berger festejando con champán. Foto interior: detención de Ayrton Senna. Paró dos veces.

R-BENETTON-BMW-PIRELLI AUTONOMIA!

Texto y fotos: Franco Lini
Radfototos: A.P.



BMW logró, aunque sea en parte, contrarrestar los fracasos del principal usuario de estas plantas motrices, el team Brabham.

Asimismo, otro vencedor en México fue Pirelli, puesto que la fábrica proveyó de neumáticos capaces de resistir toda la carrera con un ritmo muy veloz, mientras que los Lotus y Williams debieron detenerse en varias ocasiones para cambiar gomas durante el GP. En cuanto a Goodyear,

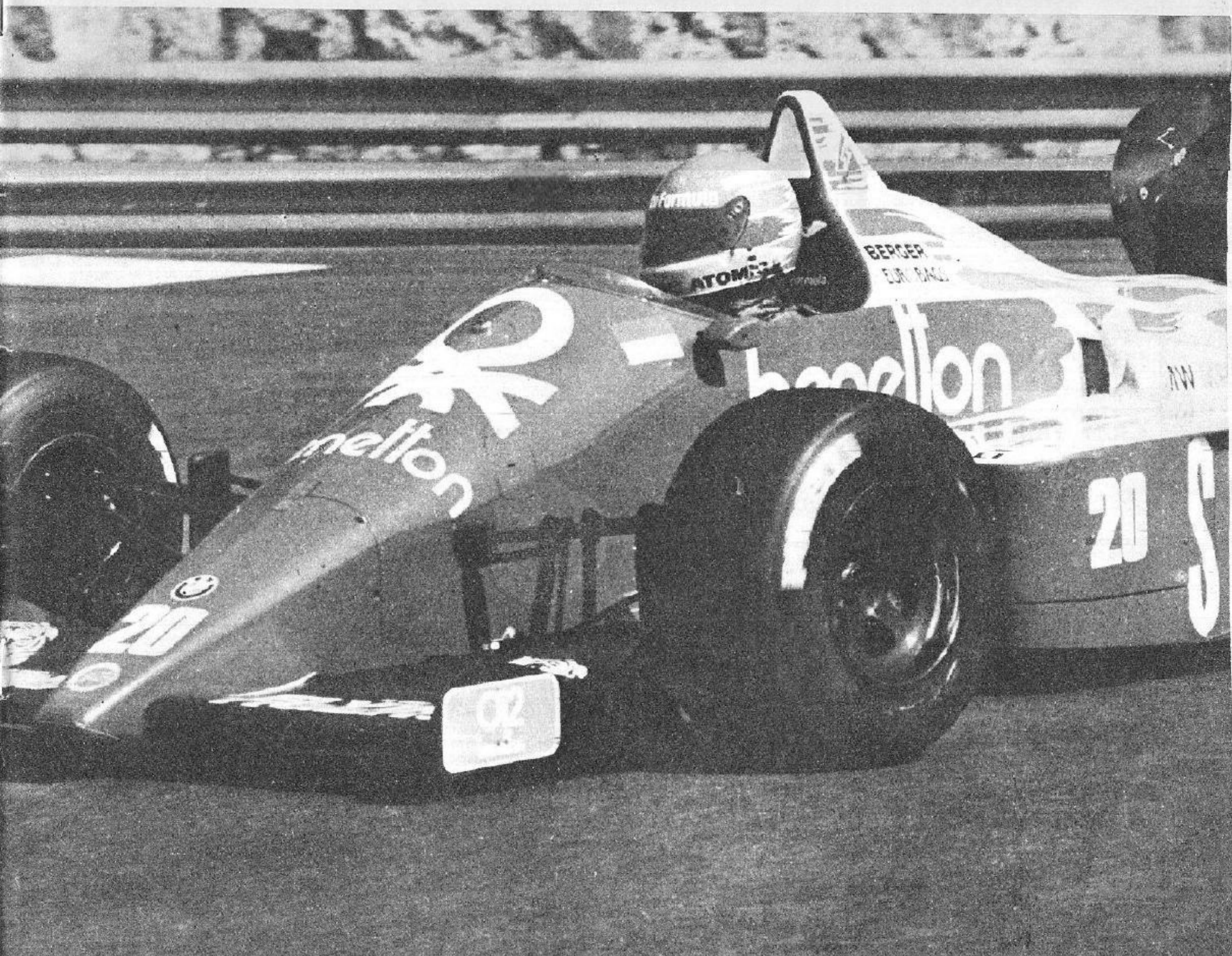
para ella fue una pésima jornada, donde las previsiones tomadas fueron erróneas. La poca adherencia de la pista en los días previos, engañó a los técnicos americanos, que eligieron gomas de mucho "grip" para las ruedas posteriores. Luego, con el pasar del tiempo, se depositó mucho caucho sobre el pavimento y la adherencia se tornó muy elevada, produciendo una marcada subvirancia en las ruedas delanteras, que no asegura-

ban una dirección perfecta. En las detenciones de Lotus y Williams debe buscarse la gran diferencia, comparándola con la carrera sin problemas de Berger.

La clasificación final no debe llamar a engaño. Después de la primera detención de Senna para cambiar sus gomas, Berger tenía una veintena de segundos de ventaja, y en los giros siguientes la aumentó a un ritmo de dos segundos por vuelta.

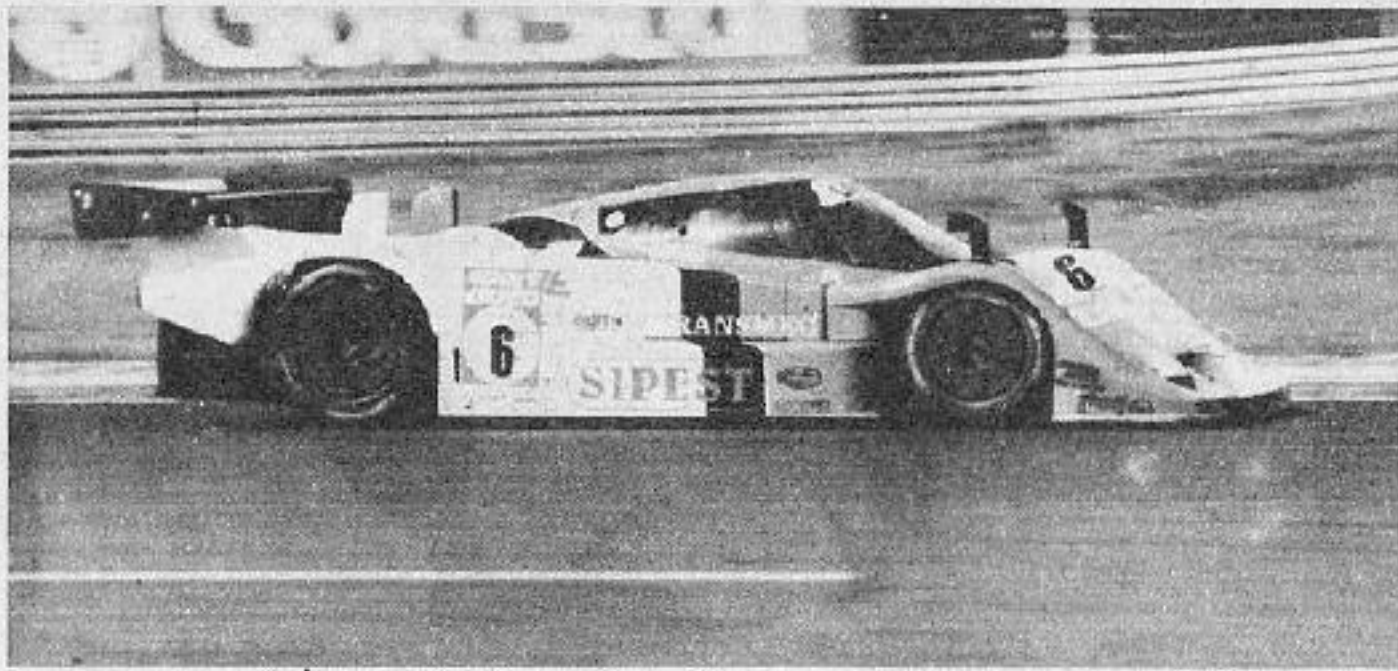
Cuando Senna volvió a entrar a boxes, detrás de Berger estaba Prost (que paró una sola vez), a treinta segundos, que se hicieron treinta y ocho al cabo de pocos giros más. A partir de allí, Berger disminuyó su ritmo, con el mismo sentido táctico e inteligencia que otrora Niki Lauda, y se quedó tranquilo, finalizando por esa razón con una diferencia de 25 segundos cuando culminó la prueba.

La carrera de las gomas, por lo tan-



GIACOMELLI, ACCIDENTADO EN AUSTRIA

Mientras probaba un Lancia LC2/85 de Sport Prototipo en el Oesterreichring vecino a Zellweg, el piloto italiano Bruno Giacomelli (34) sufrió un accidente provocado presumiblemente por el reventón de un neumático en momentos en que se desplazaba a 300 km/h por la recta "Valvoline" rumbo a la curva "Bosch". Rápidamente fue trasladado en helicóptero a la Clínica de la Universidad de Graz, donde no se informó sobre su estado, que sería de cuidado por haber recibido golpes y heridas en la cabeza e internas. Cabe destacar que el Lancia que estaba probando (toto), pertenece a una escudería privada y Giacomelli lo había corrido en algunas competencias disputadas en el corriente año.



Indy Cars

EL IMPLACABLE RAHAL

En una carrera en que la "pole position" había sido para Mario Andretti, el norteamericano Bobby Rahal se llevó este domingo el triunfo en Laguna Seca, dominando desde la tercera vuelta... y hasta el final de los "300 km". Las esporádicas paradas en boxes eran rápidamente recuperadas por el imbatible Rahal, mientras que Danny Sullivan, del equipo Penske, se resignaba al segundo lugar tras intentar en vano, y sobre las últimas vueltas, sobrepasar al hombre del March-Cosworth del True Sport Team.

Con esta victoria, el equipo de Rahal, se coloca en segundo lugar en competencias ganadas en cinco años, escoltando a Penske que suma 16 primeros puestos. Pero estas son dieciséis victorias logradas gracias a tres pilotos, Sullivan, Mears y Al Unser Jr., mientras que el detalle curioso radica en que los trece triunfos del True Sport habían sido obtenidos por un solo piloto que se llama... Bobby Rahal.

Clasificación Final: 1) Rahal, March 86C-Cosworth, 98 vueltas 1h33m20s, a 192,436 km/h de promedio; 2) Sullivan, March 86C-Cosworth, a:15:04; 3) Michael Andretti, March 86C-Cosworth. Campeonato: Rahal, 159 puntos; Michael Andretti, 150; Sullivan, 131; Mario Andretti, 122; Al Unser Jr., 109; Cogan, 99; Fittipaldi, 95; Sneva, 82; Mears, 75; Rutherford, 73.

H.C.

A.A.S. FANGIO Jr., BRILLANTE

Detrás de los resultados de Juan Manuel Fangio II en su incursión norteamericana en las AAS, existe algo imposible de describir pero que se percibe conversando con el piloto, sus mecánicos y los responsables del equipo. Fangio Jr. está en una escalada ascendente y afirmándose en esta categoría. La "pole position" de Elkhart Lake, por más de tres segundos sobre el líder actual del torneo, Barbazza, demostró lo positivo de su pase al Promotion Racing (con base en Indianápolis). Esto no fue simplemente el hecho de conseguir cuatro ruedas y un motor. Este es un equipo de profesionales que rinden como tales, mientras que el ser un piloto "invitado" por la organización —como antes— simplemente aseguraba eso: cuatro ruedas y un motor.

El trabajo de las últimas dos carreras ha sido impecable, y ésta disputada el domingo 12 en Laguna Seca (Monterrey, California), no fue la excepción. El viernes, Fangio logró el mejor registro de clasificación, que repitió el sábado. La pole position conseguida en la pista, sin embargo, se perdía en los boxes. En efecto, el equipo de Barbazza (Arctero Racing) elevó una protesta porque el auto de Fangio había sido abastecido en los boxes, cosa no permitida por el reglamento, y lo que en principio pensó

sería una sanción monetaria, se convirtió en una pole perdida. Fangio debió largar entonces desde el cuarto lugar con el registro conseguido el viernes. Ya en carrera, el pelotón se conformó inmediatamente con Barbazza y Fangio peleando el segundo puesto detrás del puntero Steve Millen. A mitad de carrera el argentino mantenía el segundo lugar y, según sus propias palabras, "esperando algún error de Millen". Sorpresivamente, Barbazza lo pasó a Fangio: "Con la vibración, había perdido un espejo y él se me coló en un momento en que me abrí demasiado. No pude verlo". El italiano, en una arriesgadísima maniobra en el famoso Corkscrew, superó luego a Millen para ganar la carrera. "Yo no sé cómo hizo para meter el auto en la pista. Se fue al pasto, se le puso de costado, pero pasó...". nos decía Fangio, para agregar, completando la conversación sobre éste, su primer podio: "Estoy contentísimo porque realmente estaba cansado de abandonos. Esto renueva la fe en el equipo, levanta los ánimos y nos entusiasma para seguir adelante. Hacía el fin de la carrera quise empezar a tratar de ver si podía pasar a Barbazza y Millen, pero me quedé casi sin nada de tracción en las ruedas traseras. Encontramos un desgaste imprevisto en

to, dio un resultado que deja abierta la carrera al título mundial, por la que ahora Nelson Piquet tiene alguna esperanza más, considerando que Mansell no logró un solo punto "sumable" en el GP mexicano. Los dos del quinto puesto de éste, de hecho, no valen, teniendo ya en su haber otra ubicación similar. Recordemos que no se puede sumar todos aquellos puntos que se logran... Prost también tiene posibilidades, aunque menos que Piquet, y de todas formas la última del año, en Adelaida, promete ser una carrera apasionante.

En cuanto a los austriacos, parecen tener ya asegurada la época "después de Lauda" gracias a Berger.

Lo hecho por Philippe Alliot fue memorable puesto que obtuvo su primer punto en un GP, mientras que el brasileño Piquet muestra una capacidad envidiable de seguir acumulando puntos en su haber.

Para Ferrari resultó una jornada desafortunada. Alboreto, luego de una buena partida, debió detenerse en boxes por la rotura del turbocompresor que alimenta a la bancada izquierda de cilindros. Johansson, quien estaba batallando con Senna por el tercer puesto —llegando a estar rueda a rueda y a punto de superarlo—, también tuvo que parar por la rotura del turbo... derecho.

Nigel Mansell tuvo un día terrible, que comenzó muy mal desde la largada, donde quedó patinando con las ruedas traseras en forma espectacular sin avanzar. Esa patinada hizo que debiera detenerse en la vuelta N° 12 para cambiar gomas cuando estaba undécimo, luego de pasar en la primera vuelta en el puesto dieciséis. Al volver, estaba decimoquinto...

Piquet, en cambio, largó muy bien, superando a Senna en la mitad de la primera vuelta. Al parecer, tenemos una linda competencia, con cuatro autos muy cercanos entre sí: Piquet, Senna, Prost y Berger. Alboreto, en el quinto lugar con cierta tranquilidad, delante de Alliot y Brundle, quienes

las cubiertas. Estamos con algunos problemas de amortiguación delanteros, y a medida que se calienta el auto, se empieza a "clavar" de punta y deja la cola en el aire. Esto provoca un consumo de las ruedas traseras que se va empeorando con el correr de las vueltas. Me di cuenta de que no tenía nada que hacer y no los iba a agarrar. Pero estoy contento porque yo tenía el auto bajo control y funcionando perfectamente. En estos momentos este tercer puesto es algo que necesitábamos; preferí cortar la racha y asegurarme el podio".

Las estadísticas no tienen memoria. Simplemente son números uno al lado del otro. Ninguna estadística recordará que Fangio llegó 14° porque "un toque contra el guardrail lo dejó fuera de combate cuando intentaba alcanzar a los punteros".

Su próxima presentación será el próximo "weekend" en el óvalo de una milla de Phoenix, y más adelante en la prueba de clausura en Tamiami Park, Florida. Clasificación Final: 1°) Fabrizio Barbazza (40 vueltas 123,284 km., 2°) Steve Millen, 3°) Juan Manuel Fangio, 4°) Albert Naon, 5°) Tedd Simpson. Tiempo del ganador: 41m 17s 03 a un promedio de 177,634 km/h. Campeonato: Barbazza, 95 puntos; Gross, 83; Geoffrey Andretti, 80; Millen, 75; Byrne, 54; Toat, 48; Bren, 38; Rice y Swindel, 37; Fangio, 36.

Héctor Cademartori (Desde los EE.UU.)

estaban entre los principales protagonistas, considerando sus autos.

También fue una buena carrera la de Patrese y Warwick con los Brabham, pero terminada antes de tiempo para éste (motor), mientras que aquél duró tan sólo cuatro vueltas finalizando con la misma suerte cuando estaba en el quinto lugar. En cuanto a los Minardi, por primera vez en esta temporada han logrado llegar al término de un GP. En efecto, lo lograron gracias a De Césaris, quien bien podría haber obtenido algún punto de no haber sufrido hacia el final con la caja de velocidades.

Martin Brundle hizo una excelente largada, y también protagonizó un comienzo de carrera interesante, girando a un ritmo veloz, el cual luego debió aminorar debido a que sus neumáticos perdían adherencia. Y si bien no tiene mucho que ver con los lugares de privilegio, cabe mencionar al canadiense Allen Berg, que por primera vez se clasificó.

Aunque Pirelli tuvo su día de gloria, es lamentable que ello suceda en el momento en que la fábrica italiana de neumáticos haya decidido retirarse de la F-1.

TRAGUITOS DE TEQUILA

ENFERMO— Nigel Mansell sufrió el pasado sábado de una indisposición estomacal, y si bien el domingo ya estaba restablecido, quedó algo debilitado por el tratamiento impuesto por su médico...

ELECCIÓN— Los Brabham partieron con gomas bien duras en su flanco izquierdo, y poco más blandas en el derecho, previendo, de todas formas, una detención en boxes para reemplazarlas durante la carrera.

CAMBIO— Los que sufrieron el sábado de clasificación ambas Ferrari. Tanto el auto de Alboreto como el de Johansson sufrieron unas pequeñas variaciones aerodinámicas, logrando así el sueco el cuarto tiempo en el "warm up" dominical.

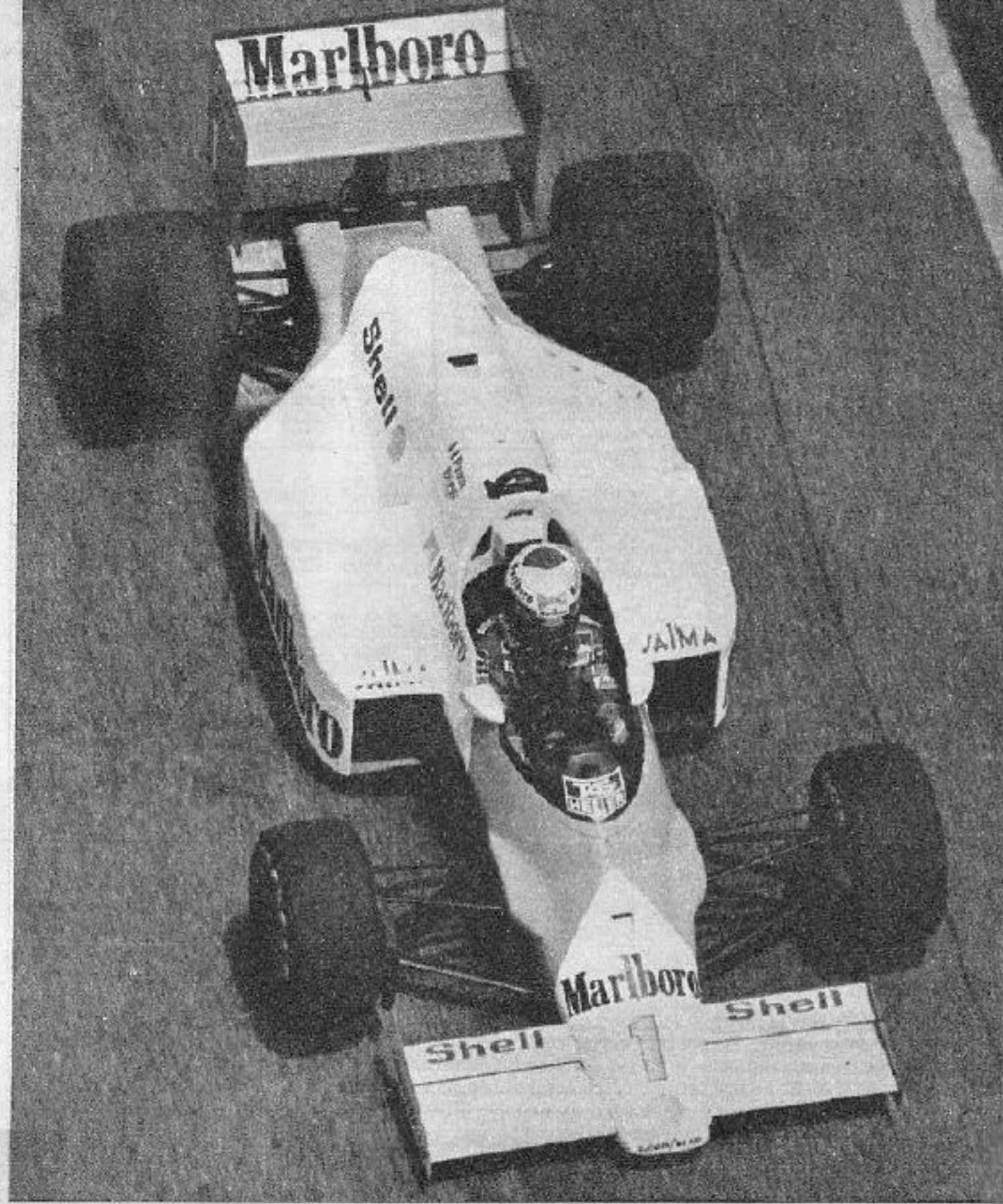
COMUNICADO— Del tema Lotus, que ha respondido de esta forma a algunas voces malignas que pusieron en duda, durante mucho tiempo, que el auto de Senna estuviese en reglamento en las pruebas de clasificación. Dice el comunicado que los autos en clasificación del brasileño, siempre fueron estrictamente controlados y que gracias a ellos, Senna logró 13 pole positions en GG.PP. (8 este año), mientras que el motor Renault alcanzó ya las 50 PP.PP.

PUBLICO— Se vendieron todas las entradas disponibles. Esto es, ochenta mil plazas, pese a que, en comparación con el poder adquisitivo de los mexicanos, costaban cifras astronómicas.

NANNINI— El italiano quedará en el equipo Minardi en 1987. Los autos del team serán equipados con un nuevo impulsor de Motori Moderni, aspirado y de 3.500 cm³, configuración ocho cilindros opuestos, que estará listo hacia junio del próximo año, y que probablemente recién pueda montarse sobre los coches a fin de esa temporada.

SE LO VIO— Alex Hawkridge, quien fuera manager de Toleman antes que ésta fuera adquirida por Benetton. Comentó que aquella marca volverá a la F-1 aunque con un motor aspirado que no será un Cosworth. ¿Quizá con un Jaguar de doce cilindros?...

Marlboro



Alain Prost obtuvo un valioso segundo lugar que lo mantiene -con escasa chance- en lucha por el título mundial.

¿DI PALMA JR. A EUROPA?

Todo puede ser... Como es sabido, este año, desde mitad de temporada, Oreste Berta viajó dos veces a los Estados Unidos (a Nueva York y a Los Angeles, más precisamente) y al viejo continente (Alemania, Italia e Inglaterra) por motivos técnicos muy variados e interesantes. Ahora han llegado a nuestros oídos -desde el exterior, ¿eh?- rumores que confirman su comentado proyecto de construir un monoplazo para correr en temporadas próximas en Europa. ¿El nombre del piloto? Sí, como no, el de su actual "pupilo", José Luis Di Palma. Los chicos crecen...

ASI VIMOS EL CIRCUITO

Aunque en México se dijo que la mayor parte del circuito usado en esta ocasión era el mismo que se vio desde 1962 hasta 1970, las grandes modificaciones que sufrió hacen que deba considerárselo como totalmente nuevo.

Esa reestructuración comienza con la eliminación de un tramo -aquel que incluía una horquilla-, y la sustitución de la primera curva con una variante de mixtas. Se mantuvieron, en cambio, las sucesivas curvas de la parte final, así como el último viraje -ligeramente elevado-, que desemboca sobre la recta.

Aunque con las dificultades propias de su altísima ubicación (a 2.400 metros sobre el nivel del mar) el circuito muestra una pista de quince metros de ancho en toda su extensión y con espacio suficiente en la parte externa de las curvas, lo que ofrece buenas condiciones de seguridad.

La recta principal, muy larga, permite velocidades elevadas y, de hecho, el promedio es cercano a los 200 km/h. El trazado posee nueve curvas a la izquierda, seis a la derecha y cinco rectas, de las cuales sólo dos tienen el largo suficiente para circular a alrededor de 250 km/h.

Uno de los lugares críticos es el trazado del último viraje que desemboca en la recta final, el cual -como dijimos- está algo sobrelevado y en el que la velocidad es muy alta y sostenida.

Las instalaciones son fijas y completamente nuevas. En la planta más baja, los garajes son cómodos y permiten trabajar en ellos en condiciones óptimas, la parte más cercana a la torre de control incluye la amplia sala de prensa, que posee todo lo necesario para que el periodismo realice su labor. En el mismo nivel hay "suites" otorgadas a diversas empresas. En la parte trasera de este complejo, hay locales climatizados que sustituyen a los clásicos "motorhomes", con amplios lugares de estacionamiento para los equipos y la prensa.

Para el público, se mantuvieron las tribunas delante de la línea de largada, sobre las que construyeron cabinas para transmisiones de radio y televisión.

Lo más sorprendente de este circuito es la zona que hay delante de los boxes, la cual posee una amplitud que supera en mucho a la de todos los circuitos existentes. Para dividir esta zona de la pista, se construyó una pasarela de cemento para ubicación de los señalizadores, algo semejante a Silverstone.

Lo único que creemos perfectible es la entrada a boxes, la cual comienza en la mitad de la última curva con un trazado que podría mejorarse. F.L.

SUGERENCIAS...

EDIC. PUBLICITARIA S.R.L. CUBO 442, 11 P. "A", TEL. 311-2184

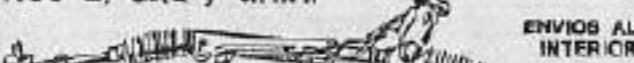
CAJAS AUTOMATICAS

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 QHIA.

SERVICIO AUTORIZADO



ENVIOS AL INTERIOR

IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • Capital

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO

INFORMES DE COLOCACION 750-5692/5483
de 7 a 15 hs. Lun a Viern.



IMPORTADAS de FRANCIA

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



TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3052/3057/8634/8650

carbex corp. CARBURACION

PRIMERA FABRICA ESPECIALIZADA
EN REPUESTOS DE LA CARBURACION.
SOLICITE CATALOGO - LINEA COMPLETA.
AZUL 459 (1407) CAP. FED. ☎ 612-8219

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES



Presenta su nueva línea de **EQUIPOS ESPECIALES Y DEPORTIVOS**

BRASIL 161 (casi esq. Paseo Colón)
BULNES 1490 (casi esq. Honduras)
CERVIÑO 3176 (casi esq. Malabia)
AUSTRIA 2007 (esq. Juncal) Capital.

Volantes Ematra



PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
MADERA Y CUERO.

Cinturones de Seguridad,
Apoya Cabeza, Consolas,
Bulacas, Tuercas Antirrobos de Ruedas.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694
• CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627
• CASEROS



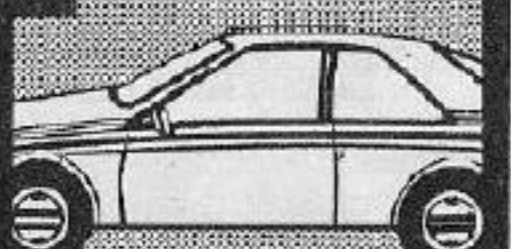
lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



TRIMBRITE
PRODUCTO
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.



ENVIOS AL INTERIOR

DUKE
WARNES 1180 CAP.
(1414) 855-1652/854-5156
VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

Seguridad y garantía!...
RESORTES DE SUSPENSION
CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO
641-2907/8429/5736



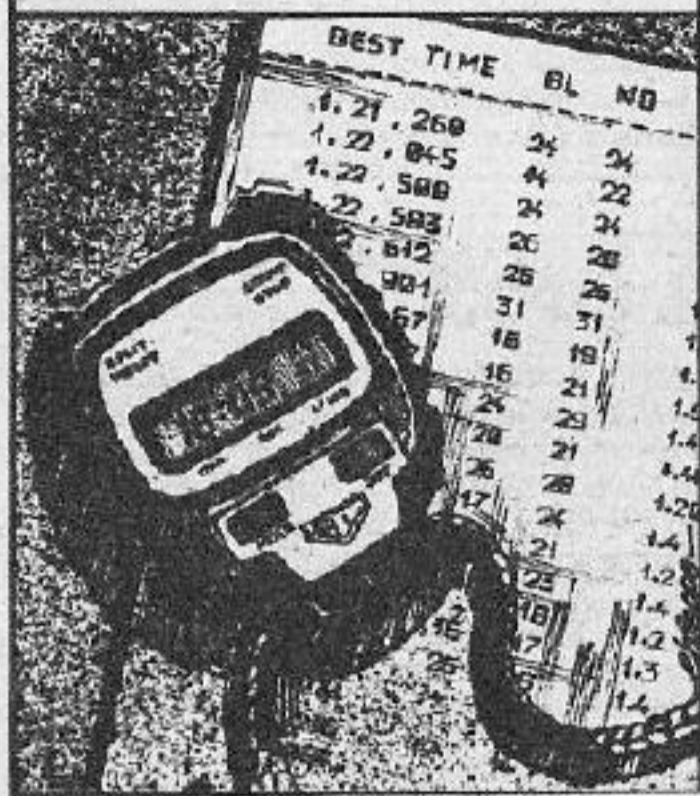
¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!
Polarizamos su auto en 2 hs....
con el NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA.

... y conseguirá de 5 a 7 grados más frío de su equipo de aire acondicionado.



AUTODECOR
Av. J.B. JUSTO 3316,
CAPITAL, TEL. 58-9551.
VENTAS POR MAYOR

LOS NUMEROS



En el renovado autódromo mexicano, comienzan a girar los F-1 ante un imponente marco de público, el cual asistió masivamente a la reedición de su Grand Prix

COPA DE CONSTRUCTORES

Disputadas quince competencias

Pos.	Marca	Puntos
1º	Williams	135
2º	McLaren	87
3º	Lotus	57
4º	Ferrari	33
5º	Ligier	29
6º	Benetton	10
7º	Tyrrell	6
8º	Force	6
9º	Brabham	2
10º	Arrows	1

CLASIFICACION

Gran Premio de México - Circuito "Hermanos Rodríguez" Parque Deportivo de la Magdalena Mixhuca - Circuito de 4.421,50m - 68 vueltas - Recorrido total: 300.662 km - 12/10/86

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	20	Gerhard Berger	Benetton B186-BMW	1h33m18s700/1000	68
2º	1	Alain Prost	McLaren MP4/2C-TAG	a 25s513/1000	68
3º	12	Ayrton Senna	Lotus 98T - Renault	a 52s513/1000	68
4º	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda		67
5º	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda		67
6º	26	Philippe Alliot	Ligier JS27 Renault		67
7º	18	Thierry Boutsen	Arrows A9-BMW		66
8º	23	Andrea De Cesaris	Minardi M.186 M.Moderni		66
9º	17	Christian Danner	Arrows A9-BMW		66
10º	14	Jonathan Palmer	Zakspeed 641		66
11º	3	Martin Brundle	Tyrrell 015 Renault		66
12º	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86		64
13º	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW		64
14º	24	Alessandro Nannini	Minardi M.186 M.Moderni		64
15º	26	René Arnoux	Ligier JS27 Renault		63
16º	22	Alan Berg	Osella FA1G A.Romeo		61

Promedio del ganador: 193,306 km/h.
Record de vuelta: Piquet en 1m19s360/1000 a 200,572 km/h.
Próxima competencia: el 26 de octubre en Australia.

CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

Desarrollo del Campeonato (disputadas quince competencias)

Piloto	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Total
Mansell	-	6	-	3	9	9	2	9	9	4	4	-	6	9	2	72
Piquet	9	-	6	-	-	4	4	6	9	9	-	-	9	4	3	63
Prost	-	4	9	9	1	6	4	6	4	1	-	9	-	6	6	65
Senna	6	9	-	4	6	2	9	-	-	6	6	-	-	3	4	55

Rosberg, 23; Johansson, 19; Berger, 17; Arnoux, Laffite y Alboreto, 12; Brundle, 5; Jones, 4; Fagi Patrese, Dumfries y Tambay; 2; Streiff, Danner y Alliot, 1 punto.
Referencias: 1. Brasil; 2. España; 3. San Marino; 4. Monaco; 5. Bélgica; 6. Canada; 7. Detroit; 8. Francia; 9. Gran Bretaña; 10. Alemania; 11. Hungría; 12. Austria; 13. Italia; 14. Portugal; 15. México; 16. Australia.

RENAULT ATMOSFERICO- La Régie podría decidir en pocos días más, continuar en la F-1, aunque con un motor aspirado que su proyectista Bernard Dudot ya tiene diseñado en rasgos generales, aunque no trascendió ningún otro detalle.

OSELLA- También seguirá en 1987, aunque su motor no sería un Alfa Romeo. Probablemente esa escudería italiana opte por un Hart turbo.

VALVULAS- El ingeniero Gabrielle Cadringer, de la FISA, viajó desde México a Los Angeles para adquirir dos válvulas limitadoras de presión del turbo usadas en el CART, para utilizarlas como referencia a fin de redactar el reglamento de la F-1 para 1987.

TECNICOS AUSENTES- Dos de los "top teams" han estado en México sin sus principales responsables técnicos. En el caso de McLaren, estuvo ausente John Barnard, (rumbo a Ferrari), y en el de Brabham, Gordon Murray, de quien se dijo que o deja la F-1 o pasa a McLaren en 1987.

DUCAROUGE VIAJERO- El responsable técnico de Lotus salió el domingo 5 de París a Tokio para hablar con gente de Honda. Desde allí fue a México para el GP, desde donde viajó a París y Londres, donde lo espera una semana de trabajo en el taller para volar a París, Adelaida y retorno. Solamente 87.500 km en tres semanas...

ORDEN DE LARGADA

Nelson Piquet Williams Honda 1m17s279	Ayrton Senna Lotus Renault 1m16s990/1000 (Prom. 206,723 km/h)
Gerhard Berger Benetton BMW 1m17s609	Nigel Mansell Williams Honda 1m17s514
Alain Prost McLaren TAG 1m18s421	Riccardo Patrese Brabham BMW 1m18s285
Patrick Tambay Force Ford 1m18s839	Derek Warwick Brabham BMW 1m18s527
Philippe Alliot Ligier Renault 1m19s257	Teo Fagi Benetton BMW 1m18s893
Michele Alboreto Ferrari 1m19s388	Keijo Rosberg McLaren TAG 1m19s342
Stefan Johansson Ferrari 1m19s769	René Arnoux Ligier Renault 1m19s624
Martin Brundle Tyrrell Renault 1m20s198	Alan Jones Force Ford 1m20s090
Jonathan Palmer Zakspeed 1m20s668	Johnny Dumfries Lotus Renault 1m20s479
Christian Danner Arrows BMW 1m21s069	Philippe Streiff Tyrrell Renault 1m20s946
Andrea De Cesaris Minardi M.Moderni 1m22s470	Thierry Boutsen Arrows BMW 1m21s171
Alessandro Nannini Minardi M.Moderni 1m23s457	Haub Rothengatter Zakspeed 1m22s524
Alan Berg Osella A. Romeo 1m26s573	Piercarlo Ghinzani Osella A. Romeo 1m24s176

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	FAT	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

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
4	19	Teo Fagi	Benetton B-186-BMW	Motor
8	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1G-A.Romeo	Motor
8	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015 Renault	Turbo
10	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	Turbo
32	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4/2c-TAG	Pinch 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	Bateria

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren. J.	Entren. V.	Clasif. V.	Entren. S.	Clasif. S.	Warm-Up	Camera
Senna	1m19s863	1m18s779	1m18s367	1m17s977	1m16s990	1m20s962	1m20s237
Piquet	1m20s614	1m18s601	1m18s037	1m18s353	1m17s279	1m21s852	1m19s360
Mansell	1m20s713	1m19s588	1m18s269	1m18s785	1m17s514	1m21s226	1m19s441
Berger	1m21s703	1m19s004	1m17s080	1m18s088	1m17s609	1m20s465	1m20s543
Patrese	1m23s703	1m20s746	1m21s241	1m19s520	1m18s285	1m21s407	1m21s060
Prost	1m21s402	1m19s851	1m19s294	1m19s282	1m18s421	1m20s928	1m20s357
Warwick	1m22s610	1m21s768	1m19s713	1m20s879	1m19s527	1m22s017	1m21s890
Tambay	1m23s373	1m21s950	1m20s492	1m20s084	1m19s839	1m22s666	-
Fagi	1m21s787	1m21s206	1m18s971	1m18s154	1m19s893	1m22s150	1m26s615
Alliot	1m23s484	1m21s359	1m20s372	1m20s541	1m19s257	1m21s954	1m21s630
Rosberg	1m22s348	1m19s099	1m44s307	1m19s160	1m19s342	1m21s280	1m21s298
Alboreto	1m21s493	1m20s737	1m19s628	1m19s388	1m19s388	1m22s366	1m22s546
Arnoux	1m22s746	1m21s747	1m19s624	1m20s459	1m20s458	1m22s123	1m22s020
Johansson	1m23s537	1m20s978	1m20s303	1m19s634	1m19s769	1m21s089	1m20s182
Jones	1m21s062	1m20s471	1m20s525	1m19s244	1m20s090	1m21s268	1m22s024
Brundle	1m25s269	1m22s812	1m21s587	1m21s447	1m20s198	1m22s360	1m23s337
Dumfries	1m23s410	1m22s011	1m20s479	1m20s701	1m21s491	1m22s503	1m22s036
Palmer	1m24s070	1m21s484	1m21s154	1m20s392	1m20s668	1m24s010	1m21s732
Streiff	1m24s075	1m21s460	1m20s946	1m21s065	1m21s174	1m23s608	1m24s525
Danner	1m24s617	-	1m21s069	1m21s879	1m21s461	1m23s273	1m23s551
Boutsen	1m25s990	1m22s050	1m21s171	1m23s515	1m21s361	1m23s619	1m22s315
De Cesaris	1m24s548	1m23s986	1m22s470	1m23s638	1m22s521	1m22s705	1m22s430
Rothengatter	1m25s349	1m22s947	1m23s812	1m22s230	1m22s524	-	-
Nannini	1m27s063	-	1m25s179	1m22s997	1m23s457	1m25s390	1m24s978
Ghinzani	1m40s2984	1m27s024	1m25s767	1m24s728	1m24s176	1m27s296	1m30s412
Berg	1m31s026	1m28s977	1m26s573	4m02s670	1m27s209	1m28s249	-

ESCAPESSINOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 Km. 36,600 Moreno
0228-21543 0228-20358

24RS AMORTIGUACION 1143

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



EN UNA OPERACION **3** RESULTADOS:

- * LAVA
- * LUSTRA
- * Y PLASTIFICA

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

SOLICITELO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS



DISTRIBUIDORES

ZONA NOROESTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI:
Sarmiento 451 - CARRERAS - SANTA FE
TEL: 0465-90119

ZONA LITORAL
JOSE MARIA ANGELINI:
Mendoza 363 VENADO TUERTO (STA. FE)
TEL: 0462-25960

ZONA SUR:
DISTRIBUIDORA SUR:
Chile 250 - BAHIA BLANCA
TEL 091-28191/44588/24733

ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS
MOTORESCAP
V.GDOR.GALVEZ (STA. FE)
TEL: 041-921483

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

ZONA MENDOZA
LA CASA DEL DODGE 1500:
Brasil 165 GODOY CRUZ - MENDOZA
TEL. 24-6814

ZONA CORDOBA
TURBO-SILEN:
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente
CORDOBA - TEL. 55-7382

PROVA

- ☆ Cascos
- ☆ Butacas
- ☆ Guzos
- BOTAS
- Antiflama
- Visores

Envios al interior

Dtas. Asoc. Fotos. Clubes e instituciones

Fabrica y distribuye **PROVA**

ATHOMAS 250 (1427) - CAPITAL
TEL 553-4071



DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR
BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

ATENTI-MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS
HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS. SOLICITAR CATALOGOS

OFERTAS NUEVOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2da SELECCION

SANY S.R.L.
TEL. 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Honora Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Terceros de crédito



DISTRIBUIDORA "SUD"

TODS

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 TOTAUTOS *
PORTAEQUIPAJE G.P.A. * MATAFUEGOS * IPE * ESPEJOS

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

CONCORDE S.R.L. (EF)

- TORNILLOS PARA METAL EN TODO TIPO DE CAGEZA HIERRO Y BRONCE
- TORNILLOS TIPO PARKER ZINCADO Y NIQUELADO
- TORNILLOS MILIMETRICOS
- MEDIDAS ESPECIALES
- BULONES DE RUEDAS
- TUERCAS DEPORTIVAS Y ANTIRROBO

Envios al interior

Pte. LAPLACE 3249/51 (1417) CAP.
587-8561 (Alt. A Jonte 3300 y Cuenca)

FABRICA DE PLASTICO REFORZADO • CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP • FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS Y BUTACAS PARA TC, TC 2000, CAP y otras

HAR plast

- DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)
- TRABAJOS ESPECIALES

FABRICACION Y VENTA DE KAYAK ☆ BOTES ☆ CANOAS

VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

- BUZOS ANTIFLAMA
- APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
- ☆ TABLEROS ☆
- ACCESORIOS AUTOPISTA

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

techo hidraulica DIAG. 76 N° 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644



TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

VENTAS POR MAYOR

CASA ISIDRO

GALICIA 102
Esq. Warnes 600 - (1414)
Capital - Tel. 855-4464

☆☆ ARENEROS ☆☆



ARMADOS Y SEMIARMADOS
ENVIOS AL INTERIOR
ENTREGA INMEDIATA

☆☆☆☆☆
CARRIJE 899. CAP TEL. 642-6478

CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

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

FITIPALDI, GANADOR EN INDY -

El pasado domingo 5, Emerson Fittipaldi obtuvo en Elkart Lake su segunda victoria en Fórmula Indy, luego del suceso de Michigan en la temporada pasada. El brasileño se impuso cómodamente en la 14ª fecha del Campeonato, haciendo gala de su particular sensibilidad para desenvolverse en condiciones desfavorables. La lluvia, que había obligado a suspender la carrera 15 días atrás, volvió a hacerse presente, complicando el trabajo de los pilotos. Al comienzo Fittipaldi tuvo problemas de subvirancia en su March 86/C, pero haciendo uso de la radio, coordinó con su box un trabajo de cambio en la puesta a punto, lo que tras dos reabastecimientos le permitió disponer de un auto muy bien balanceado sobre el piso mojado. El ex bi Campeón del Mundo pudo así contener sobre el final el ataque de Michael Andretti, quien debió conformarse con el segundo puesto. En cambio fue una jornada negra para el puntero del certamen, Bobby Rahal, quien ahora está solo a 2 puntos delante de Andretti Jr.

De todos modos, Rahal, con su 5to puesto, superó la barrera del millón de dólares ganados en premios a lo largo de la temporada. Si llegara a ser Campeón de la especialidad, podría arribar a la friolera de US\$ 1.600.000, lo que sería record absoluto en la historia de Indy. Rick Mears fue 3ro. con el March de Penske, mientras cuarto finalizó el colombiano Roberto

Guerreiro con otro March.

Fittipaldi volvió rápidamente a Miami luego de la victoria, ya que allí su actual esposa está a punto de darle un nuevo hijo.

FINAL DE LA F.3 INGLESA - El pasado domingo en Silverstone se disputó la última fecha del certamen británico de F.3. Pese a tener asegurado el título de antemano, Andy Wallace arrasó con todo. Hizo la pole (1.24.43 a 201.183 km/h, nuevo record para la F3), el record en carrera, y ganó de punta a punta. Wallace, nacido hace 25 años en Oxford, superó al sueco Thomas Danielsson con Reynard y al brasileño Mauricio Sandro Sala con Ralt. Este último quedó consagrado Subcampeón de la especialidad, confirmando que estará en el Europeo de Imola con el Ralt-VW del italiano Roberto Parnetti, equipado con neumáticos Bridgestone. Con respecto al Campeón, aún no se sabe si estará presente con el temible Reynard del team Madgwick.

FINAL DE LA F.3 ITALIANA - En el circuito de Varano de Melegari, vecino a la factoría de Dallara, culminó el pasado domingo el certamen peninsular de la F.3. Si bien la victoria fue para Stefano Modena con Reynard, Nicola Larini se adjudicó la corona utilizando uno de los Dallara del team Coloni. Su coequiper Marco Apicella debió resignarse al subcampeonato,

Rally Español

TERCERA VICTORIA DE TRELLES

Gustavo Trelles y Ricardo Ivetich volvieron a imponerse en un rally disputado en España, con su Renault 5 "Copa" de Grupo N. La competencia se desarrolló en dos etapas en las proximidades de la ciudad de Avila, denominándose 14º Rally de Santa Teresa.

Tal como lo ha hecho costumbre, Trelles se impuso a autos de mayor potencia y performance, aunque la prioridad que tiene es imponerse en su división -la más "tranquila" de las tres que compiten-. El trazado era predominantemente veloz, disputándose la primera etapa sobre piso seco mientras que la segunda y la última se desarrolló por la noche sobre suelo mojado con lluvia constante.



La clasificación final fue la siguiente. Trelles-Ivetich (R5 G N), Bravo-García (R5 Maxi Turbo G.B.) a 12s, Caro-Caro Jr. (R5 Maxi Turbo G.B.) a 42 s, Luengo-Racus (Citroën Visa

GTIGA) a 52s, "Ratael" Matias (Seat GA) a 1m14s.

Informes: Motor News (Uruguay)
Fotos: Amicar de León
(Diario El País, de Montevideo)

lo cual generó acidas declaraciones posteriores a la prueba, acerca de una eventual preferencia del team hacia Larini. En tanto, Coloni anunció su retiro de la especialidad luego de los títulos conseguidos, para dedicarse de lleno a la F.3000 y a la F1 durante 1987. Seguramente Larini será uno de sus pilotos en la próxima temporada. Por su parte, Modena confirmó su presencia en el Europeo de Imola con neumáticos Bridgestone sobre su Reynard-Alfa. Además de los nombrados, ganaron el derecho a competir en Imola el actual Campeón Europeo, Alex Caffi, Massimo Monti y Eugenio Visco.

LA F. FORD 2000 PARA BLUNDELL

Pese al triunfo del belga Bernard Gachot el británico Mark Blundell se adjudicó el certamen Europeo de F. F. 2000. La competencia de clausura se disputó el pasado domingo en Zolder y con el 4to. puesto

final, Blundell consiguió el título por 4 puntos de ventaja sobre Gachot. Ambos pilotos tripularon chassis Reynard, mientras que el 3ro. en la tabla, el danés Henrik Larsen, utilizó un Van Diemen.

Tanto Blundell como Gachot continuarán el año próximo en la F.3 inglesa, mientras que Larsen proseguirá su campaña en la F.3 alemana.

CONFIRMACIONES PARA MACAO

David Price confirmó los dos pilotos que tripularán sus Reynard 863-Alfa en la clásica prueba asiática del 23 de noviembre. Serán Iván Capelli y Johnny Dumfries los encargados de conducir sus autos. En principio, Price invitó a Rosberg y a Johansson, pero ante la negativa de ambos, decidió recurrir al flamante Campeón de la F.3000 y al segundo piloto Lotus. Otro confirmado para esta prueba es el brasileño Mauricio Gugelmin, que lo hará con un Ralt RT30/86-VW.

Fórmula Tres

ROSSO DUDA DE IR A IMOLA

Néstor Palmetti
(Desde Alemania)

Tal como lo habíamos anunciado, el argentino Victor Rubén Rosso estuvo haciendo ensayos el martes en Hockenheim, Alemania, y el jueves en el circuito de Zolder, Bélgica, sobre el Ralt del equipo oficial Volkswagen con motor de John Judd, de Brabham Inc.

Durante las pruebas, destinadas a tomar contacto con la nueva máquina, se usaron neumáticos Yokohama, los que se deberán utilizar en la competencia que se llevará a cabo en Macao el próximo 16 de noviembre. El piloto de Marcos Juárez registró tiempos muy cercanos a los establecidos por Kris Nissen, también presente en los test: a sólo dos décimas en el trazado alemán, y a un segundo en Zolder aunque esta vez sin disponer de neumáticos nuevos. "Debo trabajar aún más sobre el auto", declaró posteriormente "Vichin", a lo cual agregó: "El cambio que he hecho es bastante importante. Este auto es muy diferente con respecto al Dallara. Hay que manejarse de otra manera con el chasis de aluminio, y varían fundamentalmente las reacciones con respecto al carbono. Esta máquina tiene puntos en contra y puntos a favor, pero evidentemente hace falta mucho trabajo y es necesario compensarse con los nuevos elementos".

En lo que se refiere a su participación en Imola por el Campeonato Europeo de Fórmula Tres, han surgido algunos problemas que ponen en duda su presencia. Aparentemente esta competencia estaba dentro del convenio que a principios de año el argentino había establecido con Horst Schabell, pero en un último contacto con el dueño del equipo alemán, éste le hizo saber que necesitaba cubrir una cifra suplementaria para poder tomar parte de la carrera. En estos momentos Victor está en la búsqueda de este suplemento, pero no acaban aquí los inconvenientes. En efecto, hay mucho descontento general por una decisión de la FISA que ha eliminado las pruebas previas que se llevaban a cabo los días jueves y viernes. Esta eliminación es un serio contratempo para nuestro compatriota, puesto que le obliga a clasificar directamente el sábado para Imola con los nuevos neumáticos que iba a proveer la gente de Michelin.

En suma, no hay ensayos para poner a punto el auto en un circuito que, por ejemplo, ya conocen los pilotos italianos y algunos extranjeros que realizaron tests previos, pero no Rosso... En inferioridad de condiciones y ante perspectivas tan complicadas, es muy probable que "Vichin" pase por alto esta cita en Imola, -como ya lo han decidido Nissen y Wallace, Campeón británico- aunque de todos modos la definición llegará en el transcurso de esta semana.

Consultado acerca de la Fórmula Uno, Victor expresó que el asunto se está manejando de mala manera ya que él no ha tenido ninguna participación directa en aquél. El argentino nos comentó que una especie recientemente difundida pudo haber surgido de unos contactos que tiempo atrás hiciera otro argentino, Walter Weitzel, de BMW, con la idea de conseguirle alguna plaza en equipos italianos... Pero todo eso quedó en la nada y Rosso se olvidó en consecuencia. Para él, en este momento lo más importante es la posibilidad de hacer la próxima temporada (confirmada en un 99%) dentro del equipo oficial Volkswagen, para luego sí pensar en la categoría máxima.

En otro orden, Victor ofreció una vez más de relacionador entre Siegfried Spless, el conocido preparador de motores Volkswagen de Fórmula Tres, y nuestros destacados Guillermo Kissling, Osvaldo Anielo y Gustavo Sommi. El motivo de la visita de los tres argentinos (a Alemania e Italia) fue la adquisición y el estudio de elementos para este año (embragues, sistemas de inyección, cajas electrónicas) y para el año próximo con vistas a la nueva reglamentación de la Fórmula Dos Codasur. El regreso de éstos estaba previsto para este martes, desde Frankfurt.

Fórmula 3000

CAPELLI ES EL NUEVO CAMPEON



Dos italianos festejaron en España y otro se fue con el sabor amargo de una gran frustración. Uno de los que celebraron fue Emanuele Pirro, (al centro en la foto) que sobre su March-Cosworth sumo en la carrera de Fórmula 3000 realizada en el Jarama, España, su segundo triunfo consecutivo en la categoría. El otro festejo fue mayor, y correspondió a Ivan Capelli, quien con su tercer lugar en la carrera española accedió al título de la especialidad. La cuota de resignación quedó para Pierluigi Martini, el otro aspirante al cetro, quien tras imponerse en pista,

fue desclasificado al haber modificado sus auxiliares la posición de la barra estabilizadora de su Ralt, cuando eso estaba prohibido.

Esto sucedió en boxes luego de que la carrera fuese interrumpida a consecuencia de la intensa lluvia. Posteriormente reiniciada, Martini logró llegar primero, pero al comprobarse la existencia de la maniobra anteriormente comentada, resultó excluido de la clasificación, quedando el triunfo en poder de Pirro, con un tiempo de 1h10m05s08/100, quien superó por casi diez segundos a Michel Berté (izquierda), conductor de otro March. El alegre podio se completó con Capelli (derecha), que también con March se llevó así los cuatro puntos que le aseguraron la obtención del título. Las restantes posiciones puntuables se las repartieron John Nielsen (Ralt-Honda), Mauricio Gugelmin (Ralt-Cosworth) y Adrián Campos (Ralt-Cosworth) en ese orden. Este último fue el mejor piloto español en la clasificación general, aventajando por tres segundos a su ascendente colega Luis Pérez Sala.

Las posiciones finales del Campeonato ratificaron el predominio de los pilotos italianos, ya que tras el Campeón Capelli que reunió 36 puntos, se ubicaron Pirro con 32 y Martini con 27, perdiendo este el Subcampeonato a causa de su desclasificación. Posteriormente quedaron el francés Michel Berté con 26, el español Luis Pérez Sala con 24,50, el danés John Nielsen con 18, el francés Pascal Fabre con 16,50 y el neocelandés Mike Thackwell con 11,50.

Concluyó así un certamen que, pese a su condición mundial, poco tuvo de ello en la práctica, ya que la totalidad de las carreras se efectuaron en Europa. Si bien inicialmente había competencias programadas en Curazao y Brasil, estas fueron suspendidas, lo que le dio a esta carrera de Jarama, que a su vez reemplazó a la cancelada de Jerez de la Frontera, características definitivas al quedar como la última de la temporada.

Sport Prototipos

MAS SOBRE LARRAURI EN JAPON: SENSACIONAL...

Néstor Palmetti
(Desde Milán)

Oscar Rubén Larrauri regresó de Japón tras la culminación del Campeonato Mundial de Sport Prototipos, que se disputó al pie del Monte Fuji, y conversó con nosotros al respecto. Estaba contento. No es para menos: la performance del auto de Walter Brun le permitió hacer la "pole position" y cumplir una destacada actuación en carrera. Era la cuarta vez que una máquina de este equipo llegaba a ese lugar en clasificación, y el trabajo del argentino en la puesta a punto fue definitorio para lograr este éxito parcial.

Vayamos a los hechos. El circuito de Fuji había provocado problemas de neumáticos, especialmente en los Dunlop que equipan a los autos oficiales de Porsche, y "Poppy" había logrado un buen balance con los Michelin y el diferencial común que tiene su medio mecánico, lo que le permitió estar delante de la otra máquina del equipo, tripulada por Frank Jelinski, que tiene un motor más grande y diferencial de uso progresivo. Así, el rendimiento de Larrauri fue superior, lo que le valió la pole.

Y llegó la carrera. Durante la primera hora, Poppy se mantuvo en punta y luego le cedió "la posta" a su compañero Jesús Pareja, para retomarla en la cuarta colocación, pero siempre dentro de la vuelta del líder. En poco tiempo, la vanguardia de la carrera era nuevamente suya. Sin embargo, un problema de frenos lo obligó a entrar a boxes... Los mecánicos demoraron siete vueltas para detectar el problema: se había fisurado un flexible. Solucionado el inconveniente, Oscar volvió a la pista (con mucha bronca) y recuperó tres rondas haciendo incluso el récord de giro. Está claro que el auto iba muy fuerte. La reflexión de Poppy no pudo ser más evidente: "Espero que la racha de mala suerte se haya terminado aquí. De todos modos, estoy muy contento por la victoria del equipo en el Campeonato (un privado sobre las oficiales), y sobre todo porque tengo definido el panorama para el año próximo. Ya he firmado el contrato con

Brun; ahora correré en Jarama la última de la Copa Alpine el 26/10, y retornaré a la Argentina a descansar, esperando las primeras carreras del '87, que van a ser las 24 Horas de Daytona y, luego, la de Miami, ambas del torneo IMSA. En ambas participare también con un auto de Walter Brun, para luego si comenzar aquí en Europa el Campeonato Mundial de Endurance 1987".

A propósito del equipo de Brun, Larrauri nos comentó que en los próximos días se debe definir el tema neumáticos, ya que aparentemente habría una posibilidad de que dejaran de usar los Michelin para pasar a Goodyear. Al mismo tiempo se va a tomar una decisión en lo que concierne a la sede de la escudería: es muy posible que haya un desdoblamiento en el equipo alemán, que de este modo tendría un team funcionando en Alemania, y otro con base operativa en Suiza.

Para finalizar, recordemos que la carrera de Japón tuvo un epílogo bastante conflictivo y dramático: en las postrimerías, Derek Warwick venía en punta con el Jaguar, y de ese modo se adjudicaba él el certamen para pilotos, y Jaguar el de marcas. Pero un pequeño problema de encendido lo retrasó en boxes. Cuando la carrera terminó, los oficiales japoneses lo dieron en la segunda colocación, mientras que los cronometradores particulares (en especial el del equipo Brun) lo ubicaban en el tercer lugar. La clasificación fue apelada, por supuesto, y tras dos horas de debates se aceptó el pedido formal de la gente de Brun, en beneficio de Jelinski-Dickens, y Warwick debió resignarse al tercer puesto en la carrera y al segundo en la clasificación final del torneo. Cosas que pasan...

El Campeonato de Marcas quedó entonces así: Porsche/Brun, 52 puntos; Porsche/Rothmans y Jaguar/Slik Cut, 47; Fitz Patrick/Porsche, 30; Kouros/Mercedes-Benz, 29.

Y el de Pilotos: Stuck y Bell, 82 puntos; Warwick, 61; Jelinsky, 74; Cheever, 61; Larrauri y Pareja, 50.

MAS SOBRE LA REUNION DE F.I.S.A. EN PARIS

SPORT PROTOTIPOS se estableció que el certamen '87 se disputará sobre 14 carreras, todas puntuables para Pilotos y Equipos. También se instituirá una Copa FIA para Grupo C2 (Pilotos y Equipos) y otra Copa FIA para los vehículos Sport, reglamentados bajo el Grupo B.

Siempre deberá utilizarse combustible de tipo comercial, en las siguientes cantidades máximas en función de la distancia: 350 km - 1.301, 800 km - 3051, 1000 km - 3651, 9 Hs - 5451, 12 Hs - 7851 y 24 Hs - 1151.

También el año próximo deberá comenzar a utilizarse un refuerzo en las estructuras de seguridad, oficializándose el uso del "Face-Car" en casos de accidentes durante la prueba. A partir del '86 se establecerá la obligatoriedad del fondo plano y, pese a la resistencia de Porsche, la FISA tentará llevar el reglamento en función a cilindradas y no a consumo, para equiparlo con el de la IMSA americana.

RALLY El año próximo el Campeonato estará reservado a los Grupos A y N, pudiendo participar los Grupos B de hasta 1600 cm³ pero sin derecho al puntaje.

Grupo A: deberán homologarse sobre 5.000 ejemplares, tendrán una preparación limitada, no podrán homologarse "evoluciones" y la potencia no podrá sobrepasar los 300 CV.

Se otorgarán puntos a los 10 primeros de la general (20, 15, 12...) y a los 6 primeros del Grupo (8, 7, 6...). Cada constructor tomará puntaje sobre el mejor auto, y para aspirar al título deberá estar presente en 8 de las 11 carreras y en al menos 1 de las extraeuropeas. Se tomarán en cuenta los mejores 7 resultados del año.

Grupo N: Serán autos homologados sobre 5.000 ejemplares con preparación limitada, y no podrán ser conducidos por pilotos prioridad A/B de FISA. Los constructores tomarán puntos sobre los 8 primeros del Grupo (10, 8, 6...) y además 3, 2 y 1 para los 3 primeros de cada Clase (hasta 1.300, hasta 2.000 y más de 2.000).

Pilotos: Tomarán puntos los 10 primeros (20, 15, 12...), siendo obligatoria una participación extraeuropea, para quien pretenda acceder al título. Se tomarán en cuenta los mejores 7 resultados sobre las 13 fechas previstas.

COMPETENCIAS: El calendario prevé Montecarlo (17/24-1), Suecia (13/15-2), Portugal (10/15-3), Safari (16/20-4), Córcega (7/10-5), Acrópolis (1/4-6), Nueva Zelanda (25/29-6), Olympus (11/14-7), Argentina (2/9-8), 1000 Lagos (26/30-8), Costa de Marfil (22/26-10), San Remo (11/17-10) y RAC (22/26-11). Todas a excepción de Costa de Marfil y Nueva Zelanda u Olympus, serán puntuables por los dos Campeonatos. En 5 pruebas europeas (Montecarlo, Suecia, Portugal, Acrópolis y 1000 Lagos) se deberá incluir un prime "indoor", es decir en circuito cerrado de entre 3 y 5 km, con partida y llegada en el mismo punto y que se recorrerá en dos oportunidades.

El lugar deberá tener tribunas para público, y a partir de 1988 esta prueba habrá de realizarse en todas las carreras de la temporada.

Es ésta una determinación tendiente a darle más espectacularidad para el público y más posibilidades a las coberturas televisivas, para tornar más atractiva a la especialidad.

Para todas las competencias, salvo las africanas, el recorrido máximo de velocidad libre será de 600 km, y cada especial no podrá tener más de 30 km. La velocidad máxima para los enlaces será de 70 km/h, y para los especiales, 110 km/h. Entre etapas deberá haber un descanso mínimo de 9 horas. En las pruebas africanas los enlaces podrán ser de hasta 90 km/h y los primes no podrán sobrepasar los 1.000 km en total.

GRUPO A. El nuevo "Campeonato del Mundo para autos de Turismo", que se disputará el próximo año bajo el Grupo A, tendrá 7 carreras en Europa y 4 fuera del continente. En diciembre se dará a conocer el "sponsor" que tendrá el certamen, y también el calendario confirmado. Los circuitos deberán tener capacidad para recibir al menos 40 autos en carrera. Se utilizará solo combustible comercial, y el constructor que aspire al título deberá hacerse presente en las 11 pruebas del certamen. Todas las carreras serán sobre 500 km, salvo una de 4 horas en Australia y las 24 Horas de Spa, Bélgica.

Sr. AUTOMOVILISTA

NO SE DEJE ENGAÑAR
CON FALSAS Y MALAS
IMITACIONES, ACEPTÉ
LOS CONSEJOS DE:

ORESTE BERTA

UNICO DISTRIBUIDOR

ESCAPES ESPECIALES

CANOSSILEN

PARA TODAS LAS MARCAS

ALTA GRACIA - CORDOBA

UNICOS FABRICANTES

CANOSSILEN

VENTA Y COLOCACION

Av. CORDOBA 5672 - Bs. As.

Tel. 772-2347 • 771-3354

ENVIOS AL INTERIOR

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

● FRENOS ● EMBRAGUES
● CARDANES ●

BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

Prov. UNIDAS 4618
TEL. 651-9936
SAN JUSTO

FLUJO METRO

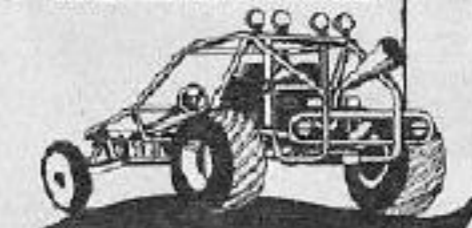
Profesional FM-185



Testeo: tapa de cilindro,
múltiple de admisión y escape
carburador, loma dinámica.
Precisión ±1% escala total.

O. NEMARIC
ALSINA 114
1642 S. ISIDRO
(01)743-2252

ARENERO



JAUJA TUBULAR B 2"
P/MECANICA: GORDINI - R4 - R6
R12 - F800 - DKW Y VW
797-9473

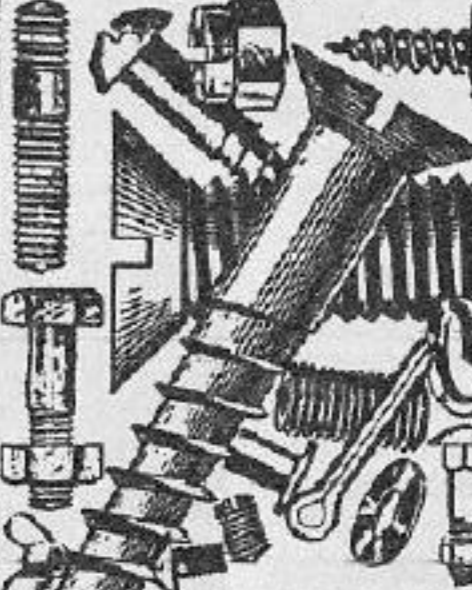
ZUFRIATEGUI 2699 ESO - BELTRIN FLORIDA

CALZADOS CARCER

PIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 60
11501 EL PRICMAR

GA-TA

EXC. 114



CANGAÑO 1314/24

BRN - CAPITAL FEDERAL

37-4311/7340 / 4901/0610

GA-TA

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO

POLARIZADO

DE CRISTALES PARA
AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE TEL. 782-9366 COLOCAMOS EN EL ACTO



LIBERTADOR 6602

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS

JEEPS - PICKS-UP

TEL. 541-2694

70-6387



BUZOS ANTIFLAMA
Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"

Tel. 824-2226 y 704-7948

PROVA CASCOS

ESPECIAL PARA COMPETICION



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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

- 1 ELECTRICIDAD
- 2 CARBURACION
- 3 MOTORES
- 4 MOTOS
- 5 MOTORES de CARRERA

CURSOS UNICOS POR CORRED

INA
C.C. 40-SUC. CASEROS IB
1678-CASEROS-BS. AS.

Feltrin

BALANCEO ELECTRONICO

ESPECIALIDAD
COMPETICION

CONGRESO 9016
Loma Hermosa
(a 200 mts Ruta 8 Km. 20,500)

SIMPSON.

ANTIPLAMA
NOMEX III U.S.A.

- * BUZOS
- * GUANTES
- * ROPA INTERIOR
- * CAPUCHAS

Bmé. Mitre 1339 Cap.

Tel.: 49-2601 -

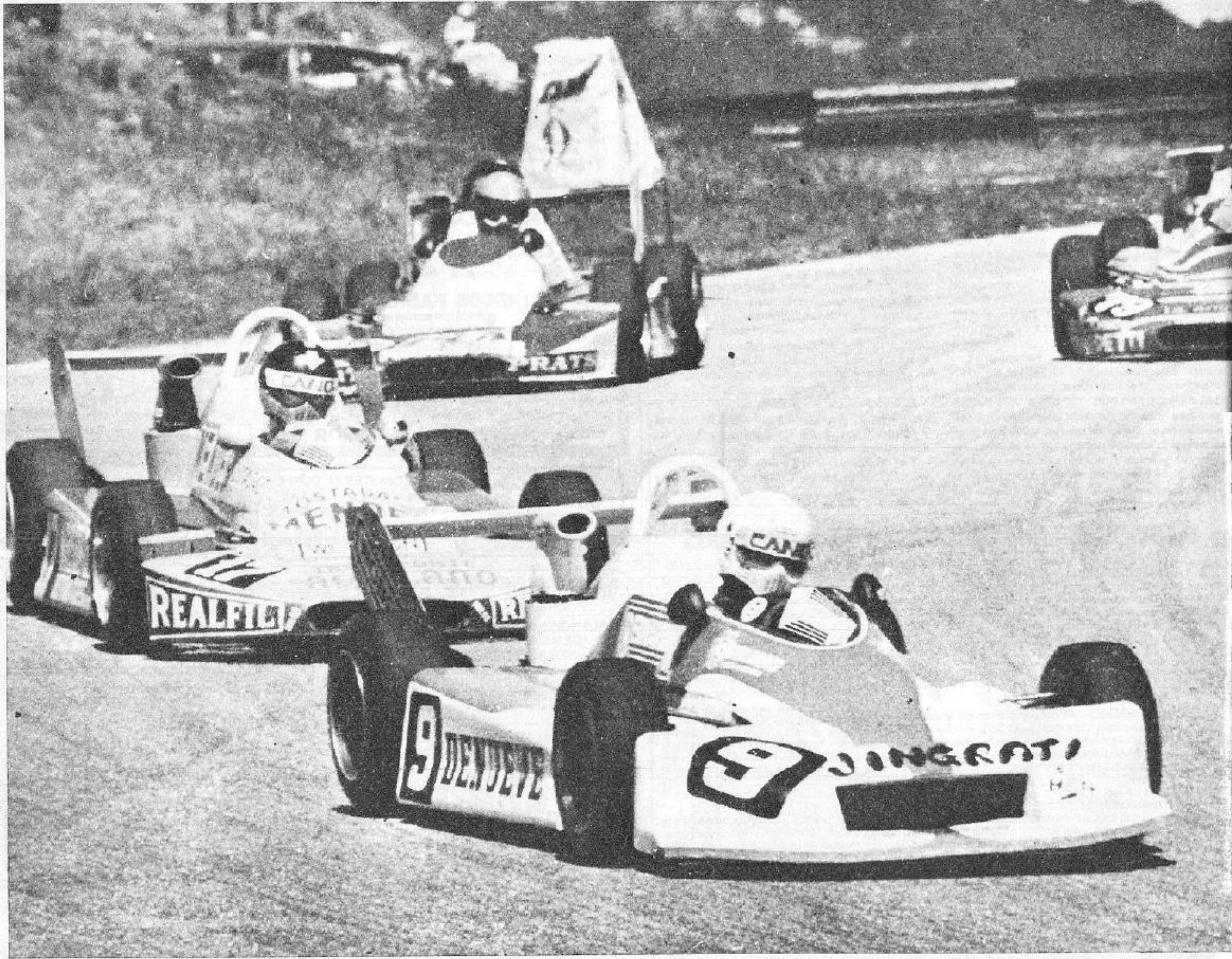
ENVIOS AL INTERIOR

Para avisos: H.B. Producciones y Publicaciones Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7134

Fórmula Renault

EN BALCARCE (BS. AS.), duelo de guapos al principio, pero después...

CINGOLANI GUARDO



1. Daniel Cingolani perseguido en los primeros tramos de la carrera por Gustavo Mancuso. Luego lucharía con Furlán y Neviani, para finalmente imponerse por primera vez. 2. El joven ganador -de Nueve de Julio, Buenos Aires-. 3. Della Santina seguido por Soldi y Pagani. 4. Néstor Furlán en boxes a punto de salir a pista. Notar los cobertores de sus neumáticos, utilizados para que lleguen a la largada con la temperatura ideal. (Como en F.I.).



EL PUNAL Y SE FUE

El primer tramo fue "de hacha y tiza", como suele serlo en la categoría... Pero sólo duró hasta poco después de que, formidable estocada mediante, Daniel Cingolani "ensartó" en una maniobra a Furlán y Neviani juntos. En un par de "fintas" más, el pleito ya quedaba dirimido... Entonces, "Chingolo" envainó el cuchillo y volvió a cantar, por primera vez al tope del podio. Della Santina y Paulizzi, sus guardaespaldas.

Un análisis previo a esta carrera indicaba ciertamente que había un doble compromiso para los dos hombres de la primera fila, pues tanto para Néstor Furlán, como para Daniel Neviani, los puntos gordos significaban, en distinto grado, la posibilidad de estar a un paso del campeonato 1986 de esta categoría. Neviani no tenía alternativa: su juego era ganar. Furlán podía darse el lujo de especular algo más, pero, ¿cómo hacerlo en esta categoría, justamente en Balcarce, donde la punta se pelea de a cuatro o cinco autos juntos?

Etchegaray, con algo menos que perder en el campeonato, podía dar "el zarpaço" que cortara la racha adversa que lo viene acosando. Cingolani, directamente quería su primer triunfo.

Todos estos elementos sólo sirvieron para ser barajados durante escasa media vuelta, puesto que a fuerza de golpes de escena, la realidad de la carrera fue imponiendo su propio argumento. Etchegaray desapareció de inmediato a causa de un inoportuno pozo. Neviani rompió la caja sin haber podido mostrar sus cartas y Furlán retrocedió con una goma pinchada, cuando aún no había usado el potencial del mejor auto visto en el fin de semana, logrado en base a un profesional desempeño del piloto y equipo. Cingolani vió así el camino libre a su primera victoria, sin tener que usar el cuchillo que por norma hay que llevar entre los dientes para ganar en Fórmula Renault. Esto no significa que todo haya sido fácil, simplemente indica que el remate de la prueba se le dio abiertamente y él supo aprovecharlo. "Siempre que se gana es fácil", se dice por ahí, pero hay que estar sobre un auto de fórmula, enhebrando Balcarce a casi 160 km/h. de promedio para comprender que nunca es fácil, aun sin rivales que le saquen chispas a las llantas.

En la segunda presentación de la categoría con el nuevo reglamento, se comprobó que en general las cosas no han variado demasiado, ya que las

plantas motrices de poder de Sarúl Lui y Juan José Reybet siguen marcando el camino en los resultados. La gran mayoría parece haber aceptado de buen grado las modificaciones a la letra, pues no se escucharon objeciones ni comentarios derivados de ellas. Un síntoma de que la FRA sigue funcionando bien como grupo e institución. Su presidente, Eduardo Bouvier, se cansó de repetir a quien se le cruzara, que el respeto que le brinda la gente del TC a la categoría nunca antes lo había encontrado en el ámbito nacional, por lo que se alegraría de poder compartir cuantas pruebas realice "la más popular" en autódromos.

Un sentimiento que compartimos.

CHIMENTOS

COLA - "Nos tuvieron desde el jueves a la mañana hasta el viernes al mediodía afuera del autódromo sin permitimos entrar; para luego abrir la puerta y que cada uno 'agarré' el lugar que pueda en los boxes, sin que nadie ponga el más mínimo orden." De un piloto de FRA a propósito de otro aspecto de la gran desorganización de Balcarce.

TOTO 1 - "Después de la carrera de Concordia este año, donde le di un pianazo feo, desarmamos todo el chasis Berta para revisarlo. Como estaba intacto, lo remachamos y pegamos todo de nuevo y ahí empezó el drama. En Resistencia y Rafaela no andaba como antes, así que volvimos a desarmarlo antes de ésta. Encontramos que el pegamento de las chaoas había fallado, lo volvimos a pegar y ahora anda como si fuera cero kilómetro." Etchegaray contándonos sus altibajos en las dos anteriores.

DEBUT 1 - El sanjuanino Henry Martín, uno de los mejores pilotos de karts del país en los últimos años, ha ingresado a la FRA. Le atiende el Crespi y el motor, el chacabucense "Topo Pa-

Tenga un Taunus único.



Y solución su problema.

Instale los nuevas 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.



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



En las Escuelas Rurales es difícil hacer buena letra.

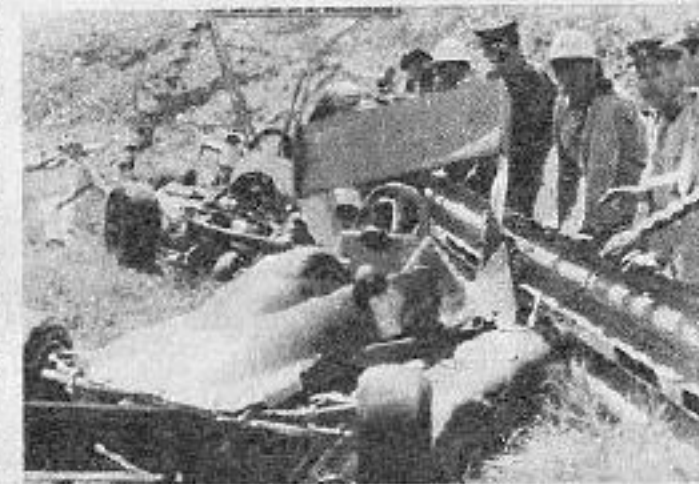
Y esto nos compromete a todos. Porque esos chicos que hoy no tienen útiles para estudiar, mañana no tendrán conocimientos para progresar. Y ellos, serán los integrantes de la Argentina del futuro. Unámonos para ayudarlos enviando útiles escolares, libros, ropa, alimentos y todo lo que esté a nuestro alcance. En las escuelas rurales, sus manos pueden hacer buena letra.

CAMPAÑA DE BIEN PUBLICO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

Déle una mano a Misiones Rurales Argentinas

Ricamba 1036 - (1116) Buenos Aires - 42-8447

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS



Los abandonos en la primera vuelta

Etchegaray: Despiste (rotura de trompa y radiador).

Mazzini: Semitrompo (no arrancó luego).

Sala: Despiste.

Neviani: Caja de velocidades.

Mancuso: Radiador perforado.

Mandriani: paltor quebrado.

Furlán: Goma trasera derecha pinchada.

Paganí: Alerón desprendido.

Solmi: rateo en el motor.

Ramos: Despiste.

Rado: Despiste.

Martin: piston pinchado.

gano", otro hombre de los karts. "Lo estamos haciendo con mucho esfuerzo y sin medios, porque en San Juan no hay apoyo para estas cosas por el momento", nos decía. Atención con él cuando consiga un buen auto.

LLEGO EL "PEJE" - Otro kartista se lanza a la FRA, el zarateño Luis "Pejerey" Belloso, tan flaco como en sus mejores épocas de karting y con el mismo pie de plomo. Acelera hasta cuando duerme. Anótelos a éste también, háganos caso. En Balcarce casi sube al podio y nos dijo: "Hacia rato que quería correr en Fórmula Renault, pero la cuenta nunca dió. Ahora tampoco da, pero nos juntamos un grupo y fuimos para adelante, vamos a ver...". Auspicioso comienzo.

FRAZADAS - Al mejor estilo Fórmula Uno el auto de Furlán lucía el sábado antes de clasificar, unas fundas térmicas eléctricas cubriendo los neumáticos. "Todos se ríen -nos decía Sandro Crespi-, las estamos probando y

cuando las usemos en serio, los que se ríen van a adoptarlas rapidito...". Con ellas se puede salir a pista con la temperatura ideal en las gomas, difícil de obtener en la vuelta previa tradicional, eliminando los problemas de gomas frías en la primera vuelta, la más crítica de la carrera.

VOLVIO PATORUZU - El pampeano Miguel Bongiovanni, quien sufriera un accidente grave en el Autódromo de Buenos Aires unas temporadas atrás, retornó con su sonrisa y las mismas ganas de acelerar todo. Lo atendió, como siempre, su hermano.

EMBALE - Estuvo en Balcarce, repuesto de su dolencia, Eduardo Bouvier. No corrió, pero vociferó, discutió y encaró como siempre. Sigue firme tratando de hacer de la FRA una mejor categoría. Va en camino. Le dicen (nos pidieron varios que lo hagamos público) "Gallina Vieja", por su costumbre de comer pan constantemente. Preferimos su anterior apodo: "El relámpago de Luján".

LOS PROTAGONISTAS



Miguel Etchegaray

Daniel Cingolani: "Hice la primera parte de la carrera más bien a la expectativa, porque note que Furlán no me atacaba y Neviani no se tiraba en los frenajes, pense que él podía tener problemas de frenos o algo así. Cuando se quedó Neviani empecé a esperar que actitud tomaba Furlán, pero cuando vi que me le escapaba me solté y viajé cómodo controlando todo".

Miguel Etchegaray: "Pise una mancha de aceite en la salida a la recta principal y lo dejé deslizar hacia el pasto, ya que el sábado había cortado varias veces por la tierra en ese lugar y estaba perfecto. Pero resulta que los Clirón zonales habían hecho un pozo en la carrera previa y me lo tragué de lleno. Rompi radiador y perdi la trompa".

Gabriel Furlán: "Primero me apretó Etchegaray en la recta de atrás en la prime-

ra vuelta y al entrar a la curva dos, para no tocarlo, casi bago un trompa. Recuperé y estaba cómodo atrás de Cingolani, cuando abandonó Neviani, considerando que actitud tomar, cuando se me desinfló la goma trasera. Por suerte pudo terminar en los puntos...".

Walter Paulizzi: "Recien el domingo a la mañana en tanques llenos pude relacionar la caja, porque durante el viernes y el sábado un motor nos tuvo a mal traer, pero cuando largamos la carrera vi que mi coche iba como un 'tren'. Todo funcionó de maravilla y fui pasando del puesto 25º al tercero. Es mi primer podio en la categoría y conseguirlo así fue muy lindo...".

Norberto Della Santina: "Trabajamos como para ganar, pero hasta el sábado estábamos para un sexto puesto. El auto va bien, pero los tiempos no salían. La carrera se planteó bien de entrada, porque sorteamos las dos primeras curvas muy prolijos en el grupo donde yo viajaba; y cuando empecé a controlar por los espejos vi que ya en la primera vuelta me había despegado bastante del grupo que me seguía. Viaje con ritmo y heredé algún puesto que fue fundamental, como el de Furlán".

Luis Belloso: "En la curva dos Solmi se cerro de golpe para esquivar un auto que se le cruzo adelante y me pegó en la rueda delantera izquierda, quedando la dirección desalineada. El auto era un buscapie y además en las rectas perdio trescientas vueltas gracias a la nueva "convergencia"; por eso Paulizzi me ganó ahí nomás, pero casi subo al podio...".

Daniel Neviani: "Es increíble la racha que tenemos. Si pienso cuantas carreras me quedé peleando la punta, me amargo. Ahora fue el selector de la caja de cambios. Estaba para ganar..." (muy apesadumbrado)

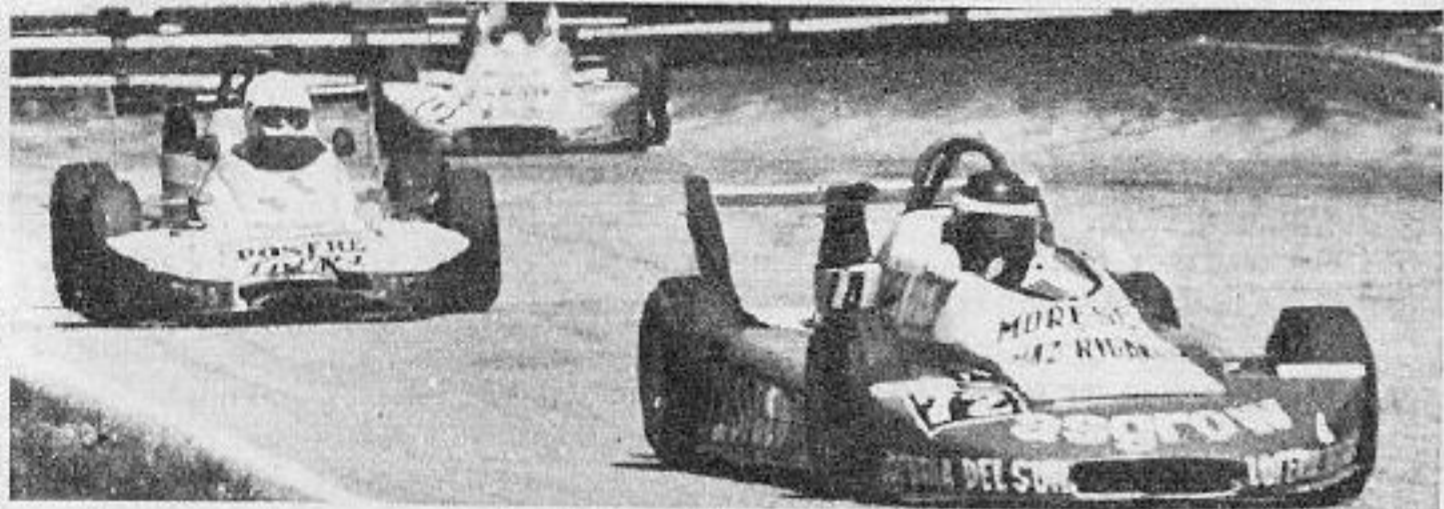
EL DESARROLLO

La largada fue bastante prolija, aprovechando Etchegaray sus dotes de partidario para abalanzarse sobre la punta cuando el pelotón sorteó con bastante facilidad la curva 1. En el segundo viraje, tras la recta larga, se produjo un desbande que dejó algunos autos fuera de juego, y a punto estuvo Furlán de ser uno de ellos, obligado a poner primera para recobrar el sentido correcto de la marcha. Etchegaray abandonó rápidamente tras romper la trompa al bajar al pasto, pasando Furlán decididamente al comando, postergando a Neviani y Cingolani, mientras Mancuso también desertaba pronto.

La primera parte de la carrera se caracterizó por la escapada del lio puntero Furlán - Cingolani - Neviani, que, a pesar de luchar rueda a rueda tomaba distancia del segundo grupo. Furlán adoptaba inteligentemente una posición expectante mientras sus "socios" se refregaban un poco adelante. Sorpresivamente, Neviani pasó lentamente y Cingolani, con Furlán a rueda, gira con la tranquilidad de saber

que su rival no intentará ninguna maniobra riesgosa para superarlo (ambos comparten preparador y a veces trabajan juntos en la puesta a punto, consultándose). Mientras, desde atrás, Della Santina se libera del grupo y comienza a distanciarse, aunque a un ritmo algo inferior al de la punta. Desde el puesto 25º de largada un inspirado Walter Pauluzzi remonta frenéticamente y escolta al barbado de Marcos Juárez. Luis Beloso también gana puestos y se ubica cuarto superando a Solmi que conducía un auto indocil.

En el tercio final de la carrera Furlán pierde terreno lentamente con respecto a Cingolani, y cuando se empieza a suponer una posible especulación con los puntos para el campeonato, ante el abandono de Neviani la goma trasera derecha se muestra claramente desinflada indicando la causa de su retraso. A partir de allí, Furlán retrograda hasta el sexto puesto final, muy bueno dadas las circunstancias. Della Santina se afirma en el segundo y Pauluzzi tiene un emotivo duelo con Beloso que finaliza a su favor, por medio auto, en la raya de sentencia. Solmi es quinto y Bovone septimo.



Pauluzzi, Sala y Beloso en el inicio

CLASIFICACION

Auto Club Balcarce - Autódromo "Juan Manuel Fangio" - Circuito de 4.592,40 mts. - 14 vueltas - Recorrido total: 64.293 km - 12/10/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Furlán, 1m44s25/100 (Prom. 158,586 km/h); Neviani, 1m44s37; Etchegaray, 1m44s52; Cingolani, 1m44s62; Mancuso, 1m44s58; Della Santina, 1m44s97; Sala, 1m45s100; Beloso, 1m45s33; Bovone, 1m45s41; Pagani, 1m45s45; Pereyra, 1m45s56; Giovine, 1m45s56; Mazzini, 1m45s64; Solmi, 1m45s69; Mandrini, 1m45s80; Martínez, 1m45s93; Obredor, 1m46s06; Keler, 1m46s28; Barceló, 1m46s35; Di Meglio, 1m46s39; Andueza, 1m46s60; Bongiovani, 1m46s62; Fabi, 1m46s64; Ramos, 1m46s80; Pauluzzi, 1m47s01; Morón, 1m47s02; Rossi, 1m47s09; Esceverri, 1m47s47; Yaregui, 1m48s36; "R. Augusto", 1m48s44; Fontana, 1m48s49; "Giorgio", 1m48s77; Marino, 1m48s85; Moraschi, 1m48s87; Ostrovsky, 1m48s88; Martín, 1m48s93; Occhionero, 1m49s04; Rado, 1m49s70; Aizpun, 1m49s71; Gaggino, 1m50s20; Baialardo, 1m50s36; Echaniz, 1m50s94; Di Giglio, 1m51s05; Agaib, 1m51s06. Sin tiempos: Pérsico, Echarri, Kaiser y Demarchi.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	9	Daniel Cingolani	Crespi	24m47s02/100	14
2º	12	Norberto Della Santina	Crespi	24m52s43/100	14
3º	72	Walter Pauluzzi	Crespi	24m56s07/100	14
4º	101	Luis Beloso	Crespi	24m56s26/100	14
5º	3	Sergio Solmi	Crespi	25m02s77/100	14
6º	8	Néstor Furlán	Crespi	25m10s33/100	14
7º	11	Juan Bovone	Crespi	25m11s96/100	14
8º	32	Carlos A. Rossi	Crespi	25m18s27/100	14
9º	113	Ricardo Keler	Crespi	25m51s55/100	14
10º	116	Raúl Marino	Crespi	25m52s21/100	14
11º	40	Raúl Moraschi	Crespi	25m52s45/100	14
12º	64	"Giorgio"	Crespi	25m53s89/100	14
13º	111	Raúl Morón	Crespi	26m03s22/100	14
14º	90	Mariano Yaregui	Crespi	26m03s42/100	14
15º	79	Alejandro Pagani	Crespi	23m28s60/100	13
16º	105	Raúl Ostrovsky	Crespi	24m55s68/100	13
17º	114	Juan J. Bongiovani	Crespi	21m40s97/100	12
18º	87	Pablo Obredor	Crespi	22m23s95/100	12
19º	78	"Roberto Augusto"	Crespi	22m31s19/100	12

No se clasificaron: Giovine (8v); Neviani (7v); Esceverri y Sala (5v); Mancuso (4v); Di Meglio (3v); Etchegaray, Pereyra, Fabi y Martín (1v).

No registraron paso: Mandrini, Mazzini, Fontana y Ramos.

No largaron: Barceló y Martínez.

Promedio del ganador: 154,701 km/h.

Record de vuelta: Cingolani en la 4a. en 1m44s46/100 a 158,267 km/h.

CAMPEONATO

(Disputadas 10 competencias)

Furlán, 123 puntos; Neviani, 94; Cingolani, 73; Etchegaray, 71; Mancuso, 69; Solmi, 68; Della Santina, 50; Palermo, 44; Pereyra, 27; Mazzini, 22; Pagani, 20; Bovone, 19; Pauluzzi, Giorgi y Bouvier, 16; Díaz, 14; Beloso, 12; Riva, 11; Albi, 10; Mandrini, 7; Sala, 6; Rovere, 4; Imposi, Minervino, y Rossi, 3; Barceló, Fabi y Keller, 2; Marino y Torregiani, 1 punto.

Próxima competencia: el 9 de noviembre en Río Cuarto.



ORESTE BERTA S.A.

distribuye en forma exclusiva en todo el país, la línea de productos de alta performance para autos de Competición, desarrollada especialmente por **BARDAHL LUBRICANTES ARGENTINA S.A.**

- Productos especiales de alta performance para motores y para transmisiones.
- Refrigerantes para sistema de enfriamiento.
- Grasas muy especiales

Asesoramiento Técnico y Ventas: **ORESTE BERTA S.A.**
Kenneth Flood 688 - Tel. 21777 - Alta Gracia (CORDOBA)



BARDAHL

LUBRICANTES ARGENTINA S.A.

IMPRESCINDIBLE PARA COMPRENDER EL MUNDO DE SUS HIJOS.

ENRIQUE MALDOVAN
computación para padres



EL CONOCIMIENTO FUNDAMENTAL PARA EL FUTURO DE NUESTROS HIJOS

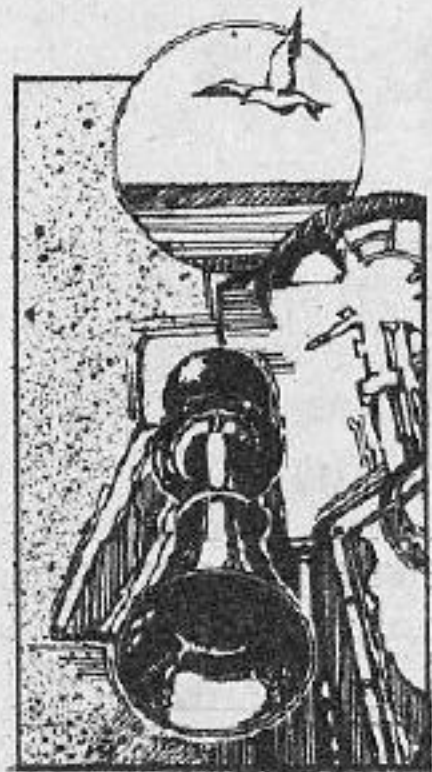
EN VENTA EN LAS MEJORES LIBRERIAS.



editorial abril.

Consígalo por correo escribiendo a:
EDITORIAL ABRIL S.A. - Casilla de Correos N° 1
Sucursal 32 - (1432) - Capital Federal

Toquecitos de bocina



RALLY CANCELADO

La Comisión Automovilística de Bariloche, que había respondido positivamente en un principio a la solicitud de la CDA para organizar un rally nacional en reemplazo de los suspendidos rallies Vuelta del Noroeste y de San Juan, debió desistir de realizar la prueba que había proyectado entre Viedma y San Carlos de Bariloche. Los motivos fueron estrictamente económicos puesto que uno de los principales patrocinantes dio "marcha atrás" a último momento.

Pese a todo, esta entidad confía en concretar su viejo sueño de organizar una fecha por el Campeonato Argentino de rally, en la próxima temporada.

BESSONE CON PEUGEOT

Dos semanas atrás, Ernesto Bessone (h) dio algunas vueltas en el circuito N° 9 del Autódromo de Buenos Aires con el Peugeot 505 de TC 2000, propiedad de Julio Ponce.

Al terminar esos ensayos, Bessone indicó varios detalles de suspensión que a su parecer sería conveniente retocar, mostrándose satisfecho con la performance del motor. Por otro lado, no sería extraño que "Tito" retornara activamente a la categoría este mismo año, de cristalizarse las conversaciones que ha venido manteniendo con Akel y Bamse "para 1987"...

BENAMO, VENDE

Enrique Benamo tiene en venta su Berta de Fórmula Dos Codasur, que es modelo '86, y asimismo repuestos varios y un microtaller de competición. Quien tenga interés en estos elementos, puede contactarse con el piloto bahiense al (091) 40270.

DARAY, INDIGNADO

En un alto de su trabajo para lograr más performance en el coupé Nissan 300 ZX de Carlos Moure, con la que el Campeón '85 de TC 2000 está alternando en el C.A.P., Rubén Daray nos manifestó: "estoy indignado por la noticia difundida durante esta semana (por la pasada). Lo publicado sobre que yo había tenido trastornos de salud debido a una dieta, y que por eso no estaba en condiciones de correr, me suena como algo de mala fe... No sé de dónde salió eso, pero indudablemente lo califico como un golpe bajo. Es cierto que estoy haciendo un régimen de comidas, y además practico gimnasia con Sergio Víctor Palma, ya que, como piloto, es mi obligación hacerlo para mantenerme en condiciones. Pero también cierto es que no tengo ningún problema físico a causa de eso. ¿De dónde sacaron que no puedo correr?... Es una infamia que me afectó mucho".

ZUAIN, SUSPENDIDO

La Comisión Deportiva Automovilística

BONOMO, PARDO Y LOS PREPARATIVOS PARA RAFAELA

Mientras Omar y Pascual Bonomo (izq.) siguen preparando su Volkswagen Gacel GS para la próxima carrera de Turismo, que se realizará en Rafaela el 19 de este mes, Julio Pardo (der.) está dándole los últimos toques al nuevo Fiat Regatta 85 que le compró a Alejandro Pugliese y que, de acuerdo con lo declarado, correrá él mismo en aquella prueba, quedando para Alberto Baldinelli el Fiat SE 1500 habitual con el que este piloto lidera el torneo de la clase dos pistera. Sin embargo O. Bonomo, quien se encuentra tan sólo a cinco puntos de atrás de aquél, en el certamen tiene muchas esperanzas de hacer un excelente papel el sábado y el domingo próximos. Para ello piensa utilizar el mismo motor que usó en la carrera anterior (Chaco). Por su parte, Pascual Bonomo tiene un flamante árbol de levas de Rafael Balestrini y, entre otras cosas, válvulas de titanio para experimentar. Por lo demás, Bonomo no tardará en recibir



un motor Volkswagen de 1800 cm³ que en un futuro próximo será presentado sobre carrocería de Gacel GS.

Pardo comentó que "siempre que hice un auto nuevo, lo probé yo mismo antes que nadie, y seguiré con esa costumbre. El auto de Alberto -Baldinelli- anda muy bien; los problemas que han sucedi-



do en las últimas carreras fueron provocados por mala suerte y detalles menores. Elegí un Regatta modelo 85 porque el 100 S aún no tiene homologada una caja de velocidades que esté a tono con las enormes posibilidades del motor, aunque cuando la haya, este auto será casi imbatible".

suspendió provisionalmente por treinta días a Rodolfo Zuain, por la agresión en perjuicio de Alfredo Pisandelli en el Parque Cerrado luego de la competencia de TC 2000 en Pigüé. Asimismo, el informe total del incidente, tanto acerca de la agresión de Zuain a Pisandelli, como del toque previo (a la inversa) en pista, fue girado a la Subcomisión de Penalidades.

¿REVOLUCIONARA EL REGATTA DE PERNIA?

"Vamos a tratar de hacer un trabajo en las suspensiones, al estilo del que hicimos antes en el Gacel de Bonomo y en el nuevo de Bessone, que aún no debutó.

En este último intentaremos realizar los tests previos a Rafaela, en Buenos Aires y con Tito Bessone sobre el auto, para ver si podemos llegar a la carrera santafesina con una puesta a punto más o menos aproximada. Después trabajaremos "a full" en la evolución de las suspensiones del Regatta 100 de Vicente Pernía, que ya está en el taller. Yo creo que ese auto, potencialmente tiene que estar en la punta de la categoría, y trataremos de llevarlo al Tano al lugar que merece". El monólogo fue del ingeniero Edgardo Fernández, colaborador y fundamentalmente amigo de "Pucho" Sáenz, y quien hiciera el diseño de las suspensiones del VW de éste y de los Gacel de Bonomo y Bessone, y quien ahora encara un nuevo desafío trabajando en otra marca en la que no había incursionado, sobre el Fiat Regatta. ¿Habrá encontrado Pernía el hombre indicado para evolucionar el auto? Antecedentes, evidentemente, no le faltaban.

LAS LLANTAS Y LOS FRENOS DE ORESTE

Las llantas que estrenó Juan María Traverso en su coupé Fuego en la carrera de Pigüé, son las mismas que estuvo ensayando en los entrenamientos y la clasificación de las carreras de Chaco y Rafaela, José Luis Di Palma.

Fueron diseñadas por Oreste Berta, y fabricadas por Ruedas Argentinas. Tienen un marcado parecido a las que equipan a las Fuego standard de fábrica, última serie, pero esto no es un capricho de Berta, sino que las nuevas llantas fueron diseñadas para poder albergar el flamante sistema de frenos delanteros fabricado por el "Mago", y que, según el criterio de Juan María, "son una maravilla, el auto 'para' mucho mejor que antes". La de Pigüé fue la carrera de debut de las mismas en competencias oficiales, y sólo las utilizó Traverso. Es muy probable que para Río Cuarto también las tengan Soto y José Luis Di Palma, junto con el nuevo sistema frenante.

Ambos elementos son una verdadera muestra de conciliación entre tecnología, eficiencia y belleza.

CALENDARIO

Competencias a disputarse en próximo fin de semana

ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo pista: décima fecha del Campeonato Argentino (Clases 2 y 3) y sexta del Torneo de Fórmula Sierra, en Rafaela, Santa Fe.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Rally Mundial: decimoprimer prueba, en San Remo, Italia, del 13 al 17/10.

Fórmula 3 Francesa: fecha final del Campeonato, en Croix-en-Ternois.

CART: 200 millas en Phoenix, EE.UU., el 19/10. Decimosexta fecha.

NASCAR: 500 millas en Nationwide, EE.UU., el 19/10. Vigésimoséptima fecha.

A.R.S.: el 19/10 en Phoenix, EE.UU., novena fecha del torneo.

Super Vee: el 19/10 en Phoenix, EE.UU.. Undécima fecha del certamen.

ACLARANDO

Días pasados, autoridades de la Asociación Argentina de Automóviles Sport realizaron una conferencia de prensa (foto) para aclarar ciertos comentarios y apreciaciones que diversos medios de difusión hicieran, en relación con la medida aplicada al interrumpir el desarrollo de la competencia de F-2 Codasur el pasado 28 de setiembre en el Autódromo de Buenos Aires, ante las condiciones climáticas.

A tales efectos, la posición sustentada por las autoridades de la prueba se basó en los siguientes puntos:

1°) "Esta competencia, por su carácter internacional,

se rige por las disposiciones que emanan del Código Deportivo Internacional".

2°) "El Reglamento Particular de esta Prueba, responde al Reglamento tipo para la Categoría Fórmula 2 CODASUR, que a su vez está inspirado en el Reglamento del Campeonato del Mundo para la Fórmula 1."

3°) "Para casos como el que nos ocupa, el C.D.I. en su artículo 13-C-5° del Reglamento del Campeonato de Fórmula 1 del que el R.P.P. extrae los puntos fundamentales, dice: "... si más del 50% de los vehículos participantes se presentan a la largada con neumáticos para lluvia, la carrera será declarada carrera pa-

ra tiempo húmedo" y un cartel "carrera para tiempo húmedo", se presentará sobre la línea de largada/llegada durante las primeras 5 vueltas, y a pesar de las disposiciones del artículo 19, la carrera no será detenida por lluvia."

"De la interpretación de este artículo se desprende: en una competencia donde todas las pruebas clasificatorias, así como los entrenamientos oficiales y pruebas de tanques llenos tanto como la iniciación de la misma, fueron realizadas con piso seco y automóviles con puesta a punto y neumáticos para este tipo de piso, al variar las condiciones del circuito e interpre-



El próximo fin de semana

TURISMO EN RAFAELA

El próximo domingo 19 las Clases 2 y 3 de Turismo, junto con la Fórmula Sierra, tendrán como escenario el legendario circuito de Rafaela en su versión N° 2 denominado "Ingeniero Juan R. Bascolo" de 3.050 m.

Esta será la primera vez que la "Clase 4" recorrerá este circuito. No así sucederá con las otras dos clases, que cuentan con un interesante antecedente en "Raphy". En 1985, el padre de los Bessone había obtenido la pole de la clase dos, en 1m16s81/100 a un promedio de 142,950 km/h. En carrera, la posición de privilegio en el podio le correspondió a Mario Serravalle, que con Fiat 128 1300 realizó las 17 vueltas en 33m01s29/100 a un promedio de 141,271 km/h.

En 1m15s53/100 se había establecido el tiempo de la pole para la clase 3, que E. García Gómez con un Renault 18 GTX E.L., la obtuvo a un promedio de 145,372 km/h. Sin embargo la carrera fue de Ricardo Costanzo, quien con otro R-18 recorrió el total de vueltas en 21m44s58/100, a un promedio de 143,080 km/h delante de "Zorba" que finalizó a 1s96/100 del ganador. Tercero en la final fue E. García Gómez a 2s21/100.

Respecto a los records de vuelta, Serravalle fue el más rápido de la clase 2, en la séptima vuelta en 1m16s75/100 a un promedio de 143,061 km/h. En la 3 E. García Gómez lo hizo en 1m15s60/100 a 145,238 km/h. en el decimotercer giro.

HORARIOS

La actividad comenzará el viernes, con los entrenamientos oficiales entre las 14 y las 17.50 horas. El sábado, las pruebas de clasificación tendrán lugar entre las 12.30 y las 17.40, en tandas de 30 minutos cada una. El domingo la actividad comenzará con la Clase 3 a las 11, con su final a las 17 vueltas (51,850 km), prosiguiendo con el final de la Clase 2 a las 11.35, y la Fórmula Sierra, a las 12.10, ambas también sobre 17 giros.

CAMPEONATO

Clase 2: Baldinelli, 75 puntos; Bonomo, 70; Percuz, 67; Bessone, 44; Basso, 36; Heguy, 35; Faure, "El Suizo" y Fossati, 32; Guiral, 30 puntos.

Clase 3: Breard, 119 puntos; Maggi, 117; Romero, 90; Adba, 65; Lustig, 50; Gianni, 47 puntos.

Fórmula Sierra: Fineschi, 74 puntos; Sgroppo, 58; Guiral, 57; Albertengo, 49; Raies, 43; Bessone, 37; Pentecoste, 33 puntos.

tando el mencionado artículo es dable esperar una interrupción de la prueba. 4) "El artículo 19 del C.D.L. y el art. 12 del R.P.P., dicen: "... la decisión de interrumpir la carrera, únicamente puede ser tomada por el Director de la Prueba desplegando una bandera roja en la línea de largada/llegada". luego de dada esta señal todos los vehículos dejarán inmediatamente de correr, reducirán su velocidad y se dirigirán lentamente a la falsa grilla o a un parque cerrado, según las instrucciones de los oficiales deportivos y de acuerdo a los siguientes casos:

a) Los dos de dos vueltas recorridas irán a su posición original, en la falsa grilla, b) más de dos vueltas pero menos del 75% de la distancia de la carrera, los coches deben parar en la falsa grilla bajo las directivas de los oficiales deportivos, c) más del 75% de la distancia total, los autos deberán ir directamente a un parque cerrado."

5) Condiciones para una nueva partida, CASO B:

"La carrera se considerará en dos partes. El orden al fin de la primera parte será el que resultare al finalizar la vuelta anterior a la interrupción de la carrera. Únicamente se admitirán los vehículos par-

tecipantes de la largada original y que estén en condiciones de largar, ordenados en la falsa grilla a las órdenes del largador y en la publicación que les corresponde según la clasificación de la primera parte."

6) "Teniendo en cuenta las condiciones de la pista a partir de la 4 o 5 vuelta, en que empezó a llover, la cantidad de trompos y despidos sufridos por los competidores, la evidente disminución de velocidad, que hizo que los tiempo se fueran incrementando hasta un orden de 20 segundos más por vuelta, al hecho de que aún faltaban más de 10 vueltas para cumplir el 75% de la distancia total programada, es que, por estrictas razones de seguridad, se tomó la decisión de detener la competencia, parando los autos en la falsa grilla para permitir el REEMPLAZO de los neumáticos y el ACONDICIONAMIENTO de los autos para pista mojada."

7) "Las autoridades de la Prueba y la Comisión Directiva de la A.A.A.S. están a entera disposición de los Sres. Periodistas para seguir dialogando sobre éstos y otros aspectos reglamentarios en los que pudiera haber dudas sobre su interpretación y/o aplicación."

¿QUE ES ESTO?!

Entre otras muchas cosas erráticas que —como de costumbre— hemos podido apreciar en el número inmediato anterior de CORSA, dos nos llamaron especialmente la atención. La primera de ellas es que en el recuadro de página 5 "Los Protagonistas", Pisandelli habla dos veces, diciendo en ambos casos, cosas que... nada que ver. Pues bien, en la segunda de ellas descubrimos que en lugar de "Pisandelli" encabezando el párrafo, debió haber dicho Baldinelli, y así se

entiende ¿no? La otra cuestión llamativa es acaso más grave, puesto que en el epígrafe de la página 10, correspondiente al recuadro "Causas de retrasos y abandonos", dice que Patat fue "uno de los que más trampas hizo"... Juramos que en ningún momento quisimos decir semejante cosa del amigo Raimundo, sino simplemente que, como explicamos en ese mismo recuadro, fue "uno de los que más "trampas", hizo". Por favor...

LA FORMULA DOS MIRA AL FUTURO

Pedro Passadore: "No sé con qué equipo, quizá propio, pero con el reglamento del año próximo, todo Fórmula Tres Internacional, te puedo asegurar que vuelvo a la categoría"

Reinaldo Cozzani: "Ya está concretada la carrera del 7 de diciembre en Uruguay. Finalmente vamos a correr en Colonia. El circuito tendrá una extensión de 2.400 metros. Está ubicado en la zona de la vieja Plaza de Toros de la ciudad. El bacheo del trazado ya está realizado, y en el curso de estos días comienzan a colocar los guarda rails y hacen una carpeta asfáltica en caliente en todos los sectores de la pista, para darle un buen tiempo de trágado total"

Ricardo Risatti: "Después de la carrera en Buenos Aires, tengo más ganas de seguir que antes. No sé si voy a ir a Cascavel, pero te aseguro que en Colonia y Mar del Plata voy a estar seguro"

Antonio De Souza (Manager de la F.2 brasileña): "La demora en llegar, de los autos de Feoli, Pegoraro, Bartelle y Friedrich, se debió a problemas en la aduana de Uruguayana. Resulta que los camiones traían también los neumáticos para toda la categoría, y aparentemente no había más declaración que los abarcara —por lo menos en su totalidad—, y entonces hubo que dejar una parte de los mismos y por eso se demoraron. Lo vamos a prevenir para la próxima oportunidad. ¿Otra carrera en Brasil después o antes de la de Cascavel? No. Imposible. La última nuestra va a ser la que se corra en Paraná, o sea, aquella"

Cezar Pegoraro: "Al chasis nuevo de Berta no lo pudimos tener listo porque llegó a Porto Alegre una semana antes de salir nosotros para Buenos Aires. De cualquier manera, seguiremos con los actuales, y ése lo dejaremos para estrenar el año próximo con el nuevo reglamento"

Leonel Friedrich: "No sé realmente por qué hubo tantas marchas y contramarchas el viernes, previo a la carrera de Buenos Aires, para dejarnos girar a los que llegamos tarde después de la clasificación. Fossacecca nos aseguró que íbamos a poder salir. Después de tenernos media hora vestidos y dentro del auto, con ellos en la pista, el director de la prueba nos dijo que no iban a dejarnos salir. Yo sé que se cumplió con el reglamento, pero esta

era una emergencia y se podría haber hecho una excepción, sobre todo teniendo en cuenta que llegamos más tarde por traer los neumáticos para la carrera..."

Juan María Traverso: "Con seguridad que voy a correr una o dos carreras más en la Fórmula 2 antes de fin de año, para seguir haciendo la experiencia. Después veré, pero la intención es armar un buen equipo que me permita estar toda la temporada próxima a primer nivel en la categoría"

Miguel Angel De Guidi: "La actitud del sábado, del comisario técnico, Carlos Funes, con relación al peso de los autos, merece todo nuestro respaldo. Tiene no sólo equilibrio sino también conocimientos técnicos suficientemente probados"

Oswaldo Antelo: "Lucio D'Andrea no corrió en Buenos Aires exclusivamente por razones económicas. No tenía asegurado el patrocinio para esta carrera, y prefirió no tomar compromisos. Me parece una actitud correcta. Si consigue el respaldo que merece, volverá al equipo en la carrera de Brasil. Las puertas siguen abiertas"

Marcos Troncón: "En realidad yo no tenía previsto venir a la carrera argentina, pero habíamos hecho un arreglo con el colombiano Pedro Cárdenas que iba a debutar con uno de mis autos en la Fórmula Dos. Es por eso que armé los autos y los mandé para Buenos Aires, saqué los pasajes de avión y me dispuse a venir. Cuando todo estaba organizado y el camión en viaje, me llamó Cárdenas desde Colombia y me dijo que no podía viajar, por razones comerciales. Ya nada podía hacer para volver atrás; fue una lástima. Ahora creo que voy a intentar ir, por lo menos, a Cascavel"

Francisco Abadía: "Oswaldo Scheer no vino a la carrera del autódromo porque está trabajando mucho en Florianópolis. Resulta que vamos a montar un taller en su ciudad para atender dos equipos de Fórmula Ford brasileña y el auto de Oswaldo de Fórmula Dos. Ya lo estamos armando con dinamómetro y todo. A partir del año próximo, dos de mis mecánicos y yo nos vamos a radicar en Brasil y continuaremos trabajando allá de la misma manera que aquí. Para Cascavel vamos a estar otra vez presentes en la categoría"

III RALLY DE COLONIA PARA AUTOS CLASICOS

CITA DE HONOR RIOPLATENSE

Pocas son las ocasiones en que los automóviles clásicos o antiguos tienen oportunidad de participar de pruebas deportivas (... esa rara y original mezcla de carreras de gymkhana, regularidad, aceleración y estado) en un marco general coincidente con la filosofía de los autos y de sus propietarios. Y tal vez sea el Rally Internacional de Colonia el que ofrezca una real posibilidad de enmarcar esos autos en un escenario acorde.

El Automóvil Club del Uruguay conjuntamente con la Liga de Fomento y Turismo Departamental de Colonia, vuelven a la carga con su tercer rally para autos clásicos, que se realizará en caminos y calles del Departamento de Colonia entre los días 24, 25 y 26 de octubre próximos.

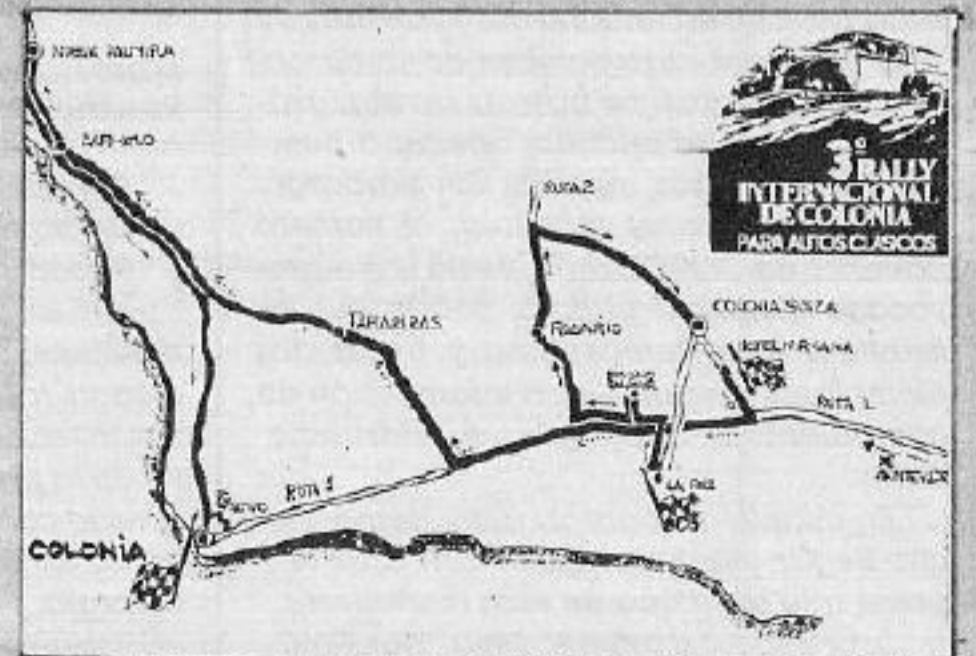
La competencia se desarrollará de acuerdo a un cronograma estricto que contempla diversas pruebas y actividades.

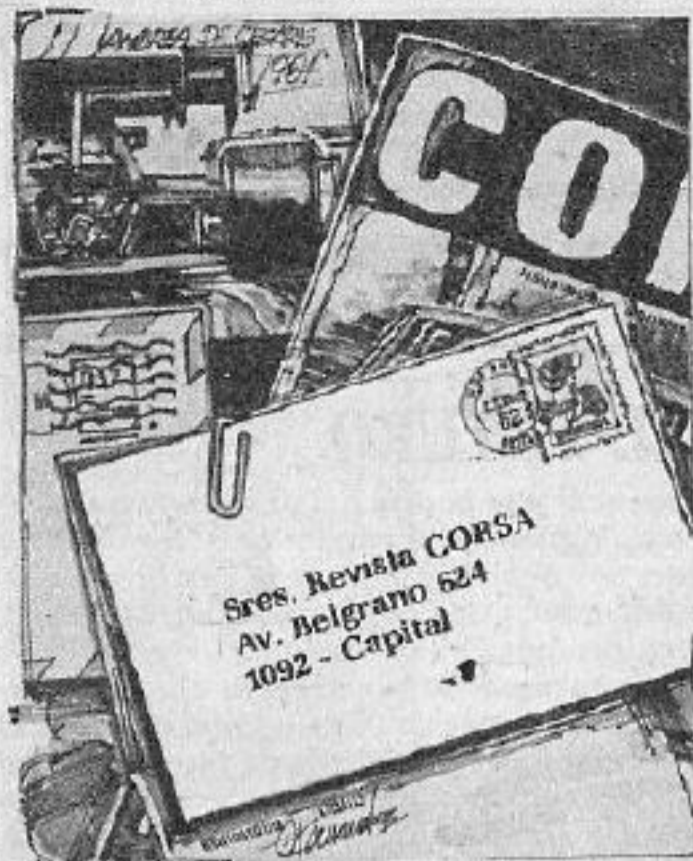
El jueves 23 en los Salones del Museo del Automóvil "Eduardo Iglesias" en pleno centro de Montevideo se entregarán los números e identificaciones a los autos participantes cuyo origen sea el Uruguay. Al día siguiente, viernes 24, a las 8 de la mañana los automóviles uruguayos ingresarán al Parque Cerrado en Av. del Libertador Lavalleja entre Mercedes y Paysandú, mientras los provenientes de la Argentina embarcarán a la misma hora en el ferry rumbo a Colonia. A la una de la tarde, los participantes argentinos y uruguayos se concentrarán en La Paz (Colonia Piamontesa) donde se servirá un almuerzo a ambos contingentes. Por la tarde, y con largada a las cuatro de la tarde, se realizará el tramo de regularidad entre La Paz, Destilería Ancap, Molino Bonjour, Rosario, Picada Benítez, Colonia Suiza y punto final en el Hotel Nirvana.

El sábado se cumplirá un nuevo tramo de regularidad sobre un recorrido de unos 150 kilómetros que llevará la

carrera a Nueva Helvecia, Tarariras, Carmelo y Nueva Palmira. La segunda etapa de regularidad del sábado se cumplirá entre Nueva Palmira y Colonia del Sacramento. Por la tarde, a las cinco de la tarde, se realizará una prueba de clasificación (... un prime) sobre un tramo cerrado de ripio. A la noche se llevará a cabo una prueba de slalom. El domingo se hará una selección de estado y luego una prueba de aceleración sobre el circuito del Real de San Carlos.

Ya han comprometido su participación más de sesenta automóviles entre los más destacados de ambas márgenes del Río de la Plata. Colonia será, nuevamente el punto de encuentro de quienes conservan con orgullo esos automóviles que son un trozo de historia.





DISCONFORME

Orlando Eduardo Ruiz e Hijos
Mendoza

Sr. Director de CORSA:

La presente es para hacerte a la revista CORSA unas criticas constructivas. Le dire que soy una persona mayor que ha estado siempre en el automovilismo deportivo y comercial, y que junto a mis hijos mayores leemos a Parabrisas Corsa desde el N° 1.

Con respecto al número 1039, aniversario de los 20 años, le informo que a mi criterio la lámina central del Porsche 917 es un mamarracho (que me perdone Chiappa). Todos esperábamos una fotografía impresionante para poder hacer un poster y colocarlo en el negocio, pero en fin.

En ese mismo número falta toda la información de lo acontecido deportivamente el día 1° de junio, y para cuando ustedes lo incluyen, en el N° 1040, a los lectores se les va a hacer una confusión con el agregado de lo acontecido. Mejor dicho, lo que aconteciera el día 8 de junio.

Con motivo de esto les digo que acá en Mendoza, CORSA se recibe el día viernes siguiente al día de las carreras (domingo) pero a veces, o mejor dicho, por lo general pasa a la semana siguiente, originando la confusión con las competencias del día domingo. Ejemplo: CORSA con las competencias del 13 de abril, se recibe aquí el 22 de abril, creando confusión con las carreras del domingo 20 de abril.

No se si se podrán acelerar las entregas para que sean puntualmente en la misma semana.

Damos votos para que sigan firme en la brecha porque si se acaba CORSA se nos acaba el automovilismo.

R) Señores, lamentamos mucho que el dibujo del Porsche 917 no haya sido de vuestro agrado. Electivamente, en el número 1039 no hubo información sobre lo ocurrido el fin de semana del 31 de mayo y 1° de junio, debido a cambios en las características gráficas de nuestra revista, gracias a los cuales pudimos ofrecer a nuestros lectores otras mejoras. Sin embargo, esa información se reflejó en el número posterior de CORSA, sin que ello haya provocado confusión alguna, puesto que es habitual que demos -una y hasta dos ejemplares después- más información de competencias nacionales e internacionales.

En cuanto a la distribución, hemos hecho llegar vuestras sugerencias a la empresa que se ocupa de esos menesteres.

Sobre vuestra reflexión final, pensamos exactamente lo mismo.

RALLISTA

Carlos Alzueta
Mar del Plata, Buenos Aires

Sres. de CORSA:

Antes que nada aprovecho esta oportunidad para felicitarlos por los veinte años de la revista, a la que sigo desde el N° 183, cuando tenía 8 años y me interesaban más las revistas de autos que las cuentas y los libros de lectura.

Soy un amante del rally, y quiero felicitarlos especialmente por la difusión que le dan (o sea, el lugar que se merece). En cambio, es lamentable la poca difusión que se le da por los distintos medios radiales, televisivos y gráficos capitalinos (excepto CORSA), que solo se acuerdan de él en ocasión del rally mundial, cuando ven la oportunidad de sacar partido de la gran repercusión de dicha carrera.

Pareciera que, para muchos, el rally nacional fuera una disciplina menor comparada con otras especialidades. Además, es hora que vayan sabiendo que "la categoría rally" no se agota en lo que pueda hacer (aquí o afuera) un piloto como Jorge Recalde.

Parece que nadie se percatara de lo competitiva (a nivel técnico y humano) que está la clase dos, la paridad de la clase uno, y en general, la evolución a todo nivel que está teniendo el rally. Si a esto le sumamos las grandes posibilidades que tiene el Campeonato Codasur, está a la vista que lo que el rally necesita es una mayor difusión.

Sé que es muy difícil el seguimiento de un rally por radio o televisión, pero habría que aprender de los medios cordobeses que lo saben hacer muy bien.

Por todo esto, los únicos que sobresalen (y con creces) son ustedes, para los cuales es tan importante el TC como el Rally. Son realmente jugosas las páginas de CORSA dedicadas al rally, como así también las que le dedican la semana posterior a cada carrera, porque es allí donde aparecen los tiempos de los primes.

Pero, aquí viene la sorpresa, en el N° 1042 de la semana posterior al rally Día de la Bandera, en el PCI solo mencionan a los 35 primeros, y no a todos como lo hacían antes.

Me apasiona llevar las estadísticas de todos los rallies, así que me gustaría conseguir copias de las posiciones de todos los pilotos en todos los PC. Para ello adjunto el tranqueo para que si pueden me los envíen. Desde ya muchísimas gracias.

R) Gracias por sus conceptos. Pese a no poder darle en estas páginas respuesta a vuestra inquietud, le sugerimos que se dirija a los clubes organizadores respectivos solicitando el libro final de computos de cada rally. Si no tiene eco, dese una vuelta por aquí. Veremos como podemos ayudarlo.

TEMA COMPLICADO

Marcelo PADIN
Rosario, Sta. Fe

Sres. de CORSA:

De mi mayor consideración:

Recorro permanentemente el país haciendo lo que más me gusta, o sea el automovilismo deportivo para una radio de mi ciudad, me ha enseñado muchas cosas en mis jóvenes 22 años. El motivo fundamental de la presente, es mostrar mi total desacuerdo con las declaraciones del Sr. Presidente de la CDA del A.C.A., Dr. Horacio Rivarola, publicada en esa revista N° 1043 en la página 5. En esa nota, donde se hace un sonero balance de la actuación de di-

RALLISTA ENOJADA

"Una vez más la alegría del triunfo se vio empañada por los problemas".

De esta forma Hilda Mercadier, navegante en el Rally de Argentina '86 de Gustavo Dechechi, nos hizo conocer esos "problemas" a los que hace referencia en la extensa carta que llegó a nuestras manos y cuyos conceptos resumimos. Principalmente hizo hincapié en la inoperancia de los organizadores quienes prolongaban enlaces o anulaban primes sin comunicárselo a los participantes. Además, calificó de inútil la largada realizada en Buenos Aires ya que las supuestas razones publicitarias no son redituables para los participantes. Y ellos mismos, los pilotos, deben ser también consultados acerca de las normas de seguridad para tener en cuenta en esas competencias, ya que en uno de esos aspectos cuestiona los prolongados tramos nocturnos que perjudican la concentración de los pilotos para los primes siguientes.

También la información brindada por la oficina de prensa la ha calificado como ineficiente uestro que no era posible conocer la posición en carrera y la futura hora de largada de los participantes.

Sostiene además que se ha producido por parte de la prensa una discriminación entre aquellos pilotos que eran "noticia" de los que no lo eran. Como solución, sugiere la realización de dos pruebas de rally. Por un lado creería justo realizar un rally para los equipos europeos junto con el equipo oficial nacional. Por otro lado, el resto de los participantes podrían hacerlo en una competencia mejor organizada y sin la agresión por parte de una infima, pero lamentablemente destacada, porción del público que, a pesar de las piedras puestas en el camino, la invasión en el camino o las chapas con clavos para pinchar los neumáticos fueron elogiados por su comportamiento.

Como corolario estableció la falta de educación y cortesía por parte de los directivos de la prueba y de la prensa en general al retirarse antes de concluir la ceremonias de el Resto de las clases en el podio de ganadores. Por último calificó de "mala" la fiesta realizada por el club organizador.

cho ente a lo largo de 1986 su párrafo final hace mención a la compleja situación del automovilismo y a la cantidad de intereses que deben tenerse en cuenta en caso de aplicarse una sanción.

De lo expuesto se extrae una sola conclusión: las sanciones se rigen por los intereses que el doctor Rivarola menciona y no por la falta cometida por el piloto, ya sea técnica o deportiva. Entonces yo me pregunto si ha quedado en el olvido aquella premisa que indica que la justicia es ciega, ¿Es realmente tan ciega? De acuerdo a estas declaraciones yo considero que no; y de acuerdo a muchas actitudes que se toman en las competencias automovilísticas de distintas categorías, considero que tampoco.

Sin duda, el tema es muy espinoso y me gustara dialogar sobre eso con el doctor Rivarola. Sin mas que agregar, saludo a todos los integrantes del staff de CORSA, con muchos de los cuales tengo el gusto de compartir muchas horas en las carreras.

R) Estimado amigo

Creemos estar en nuestro deber al hacer conocer la opinión del Dr. Rivarola respecto de la situación del automovilismo argentino y precisamente como presidente de la CDA.

La critica que lo ha llevado a escribirnos y a la cual justifica podemos entenderla como la primera contestación a un dialogo que creemos que el mismo Dr. Rivarola sera el encargado de contestarle acerca de tan intrincado tema.

CHEVETTE

Alejandro RIZZI
Caseros

Sres. de Revista CORSA:

Me dirijo a Uds. por varios motivos. Soy lector de vuestra revista desde hace varios años y de Parabrisas desde enero de este año. Lei el número 1048, especial de Rally, y en la nota de la página 12: "Todos los autos", estaban todos menos el coche del cual soy seguidor. "Chevette". Quisiera que publicaran su foto ya que tampoco lo hicieran en una de las revistas del Rally de Argentina del año pasado.

Además quisiera que me contesten si existe una academia de conducción deportiva que sea de Rally. En caso de existir deseana que me envíen su dirección o la publiquen en su correo de lectores.

A la espera de su contestación los saluda a todos y cada uno de la gente que

hace CORSA y que sigan como hasta ahora.

R) Estimado lector:

Agradecemos vuestras sinceras palabras de las cuales nos hacemos receptores como el pedido que nos hace sobre la fotografía del Chevette la cual si hemos publicado oportunamente en 1986.

Respecto de la escuela o academia de conducción de Rally hemos hecho las averiguaciones pertinentes y no hemos podido encontrar ni siquiera algo parecido. Quizá su carta sirva como incentivo a algún piloto experimentado que quisiera ser el transmisor de su sabiduría conductiva a aquellos apasionados por el rally.

LAMINAS

Claudio Fabián TAVAUT
Lugano

Queridos amigos de CORSA:

Les escribo para felicitarlos por la revista que cada vez viene mejor, y además me gustaria pedirles que sigan brindándonos las famosas laminas centrales. Como soy de Ford "a muerte" queria que publicaran una de Esteban Bernardino con el Ford de Felipe Salgado. También me gustaria tener una de "Keke" Rosberg a bordo del McLaren ya que tengo una suya con el Williams. No me quiero olvidar tampoco de Traverso, que aunque se paso a Renault yo lo sigo queriendo igual. Por favor, no se olviden de mis pedidos de laminas ya que sobre todo a estos ultimos yo los considero unos verdaderos "monstruos".

Por ultimo, quisiera decirles que sigan siempre así, publicando la mejor revista del automovilismo ya que esto es algo que tenemos que cuidar mucho y no dejarlo caer en la violencia que impera en el fútbol. Me despido de Uds con un fuerte abrazo y desde ya, gracias de verdad por todo lo que hacen por nosotros los lectores de CORSA, la N° 1.

R) Amigo lector:

Nos pone muy contentos el poder leer que uno de los lectores de la revista encuentra en cada espectáculo automovilístico el respeto que el público le merece tuera de aquel sano fanatismo que es necesario en este deporte. Es así como desea tener a sus adolos, aunque mas no sea en laminas a todo color como las que publica CORSA. No nos olvidaremos de su pedido y podrá tener a sus "monstruos" pegados en la pared.

EN ESTA PAGINA HAY ALGO QUE USTED ESTA NECESITANDO AHORA

BASTA DE RONCAR

¿Usted ronca cuando duerme? Ahora tiene con **NO RONCA** una solución práctica y segura, efectiva en el 100% de los casos, para terminar con los molestos ronquidos y asegurar su descanso y el de su familia. ¡Aproveche esta Oferta Especial! Presentación de **NO RONCA**
 Enviando Cheque o Giro: A 14,99. Por Contrarreembolso: A 16,99.

XL 700 GINSENG POTENCIADO

El mejor activador sexual natural hasta ahora conocido

XL 700 GINSENG POTENCIADO es el único producto elaborado a base de raíz pura de auténtico Ginseng importado de Corea, con el agregado de hierbas afrodisíacas especialmente seleccionadas que potencian su acción. Con él Usted obtendrá **EL MAXIMO RENDIMIENTO**.

XL 700 GINSENG POTENCIADO actúa inmediatamente. Usted verá los resultados cada día:

MAS ENERGIA • MAS POTENCIA • MAS RENDIMIENTO • MAS PLEASER • MAYOR SEGURIDAD

Y para todo esto no importa su edad, porque con **XL 700 GINSENG POTENCIADO... USTED SE SENTIRA SIEMPRE JOVEN.**

¡Usted no puede dejar de probarlo! Actúe ahora, ¡y recupere todo el tiempo perdido!

Enviando Cheque o Giro: A 12,99. Por Contrarreembolso: A 14,99.
 Aproveche nuestra Oferta Especial Presentación por 2 envases:
 Enviando Cheque o Giro: A 22,99. Por Contrarreembolso: A 24,99.



Un auxiliar indispensable para sus momentos íntimos

VIGOR

* De fácil aplicación en su envase de práctico aerosol.

* De efecto inmediato y duradero para prolongar sus momentos de máximo placer, y aumentar su intensidad.

* Usted lo aplica sin ningún riesgo porque no contiene ningún elemento nocivo ni irritante.

El producto de más éxito en los Estados Unidos en su género, ahora en la Argentina para Usted. ¡Totalmente seguro y efectivo! Úselo y disfrute de un renovado **VIGOR**.

Enviando Cheque o Giro: A 23,99. Por Contrarreembolso: A 25,99.

TENGA UN NUEVO CUERPO CON LA

BARRA SUPER MUSCULOS

Usted tiene una sola vida por vivir. ¡Vivala con un nuevo cuerpo que le durará para siempre! Pruebe ahora la **BARRA "SUPER MUSCULOS"**, diseñada por el profesor Kevin Douglas. Realizada en acero de alta resistencia, vale por un gimnasio completo. Usted desarrollará su cuerpo en sus ratos libres.

Con la **BARRA**, Usted recibe la nueva **DIETA DOUGLAS**, y las **PROTEINAS DON DON**, todo esto como **OBSEQUIO ESPECIAL**.

Convírtase en un hombre nuevo. ¡Y vea cómo las mujeres se dan vuelta dos veces para mirarlo! Logre **UN FISICO ESPECTACULAR Y LA VITALIDAD DE UN ATLETA**. ¡Comience ya!

Enviando Cheque o Giro: A 24,99. Por Contrarreembolso: A 28,99.



¡INFALIBLE! DEJE DE FUMAR

Si su problema es la fuerza de voluntad, la solución más efectiva está ahora a su alcance: las **GOTAS PARA DEJAR DE FUMAR**. Su efecto es instantáneo! ¡Pruébelas y terminará con su dependencia!

Enviando Cheque o Giro: A 14,99. Por Contrarreembolso: A 16,99.

AUMENTE SU VIDA SEXUAL AHORA Y PARA SIEMPRE

EL INFORME HOWARD le revelará los últimos descubrimientos científicos para mejorar su vida amorosa

Ahora y por primera vez en la Argentina, Usted tiene a su alcance el **INFORME HOWARD**, en una edición limitada de su versión integral. Escrito por el Dr. Philip Howard, afamado especialista en sexología de fama internacional, este libro indispensable incluye las respuestas a todos los interrogantes y dudas que Usted pueda tener.

Con él usted se enterará de muchas cosas importantes que desconocía con respecto a su propio cuerpo, podrá conocer la verdad sobre muchos temas que le interesan o preocupan, y además **EL UNICO SISTEMA** que garantiza aumentar el tamaño con resultados que **DURAN PARA SIEMPRE**, ampliamente probado en Europa.

Este es un libro indispensable que no se vende en kioscos ni librerías, sólo para mayores de 18 años.

Por eso, no lo dude y solicítelo **YA MISMO**. ¡Recuerde que ésta es una edición limitada!

Enviando Cheque o Giro: A 12,99. Por Contrarreembolso: A 14,99.



PIERDA TODOS SUS KILOS DE MAS SIN SUFRIR CON LAS

CAPSULAS ADELGAZANTES

Si está cansado de hacer dieta o gimnasia sin resultados, no siga perdiendo su tiempo. Haga una prueba con las **Capsulas Adelgazantes** y su cuerpo empezará a perder grasa **natural** para eliminar grasas. Le garantizamos que bajará **8 kilos en 2 semanas** y no los volverá a recuperar. Y luego perderá todos sus kilos y sus rollitos de más.

Miles de personas ya han comprobado en la Argentina los increíbles resultados de las **Capsulas Adelgazantes**. Sea Usted el próximo: ganará agilidad, recuperará las oportunidades perdidas en su vida social y sexual, y dejará de ser "el gordo" para siempre! Haga ya una prueba sin compromisos con las científicamente probadas **Capsulas Adelgazantes**, ¡y recupere su cuerpo de antes!

	Enviando Cheque o Giro	Por Contrarreembolso
Tratamiento para 15 días (30 cápsulas)	A 12,99	A 14,99
Tratamiento para 30 días (60 cápsulas)	A 22,99	A 24,99
Tratamiento para 45 días (90 cápsulas)	A 29,99	A 31,99



HAGA SU PEDIDO ENVIANDO EL CUPON DE ESTA PAGINA

O telefónicamente llamando las 24 horas del día al

Tel 611-3990 ó 41-8058

Usted puede adquirir estos productos personalmente en la representación de **S.M.B. CENTER** en

Capital Federal: Av. Córdoba 1768.

En Flores: Av. Rivadavia 7055, Galería Duñau, local 16.

RECORTE Y ENVIE YA MISMO ESTE CUPON

Detalle aquí su pedido y envíelo a:
S.M.B. CENTER, C.C. Nº 1998, Correo Central, (1000) Capital Federal.

Cantidad	Producto	Marcar con una X la forma de pago		Subtotal
		<input type="checkbox"/> Adjunto Cheque o Giro a la orden de S.M.B. CENTER IMPORTE	<input type="checkbox"/> Contrarreembolso. Abonaré al cartero al recibir el envío. IMPORTE	
SUMAR GASTOS DE ENVIO		A 2,00	A 3,00	
TOTAL A				

GARANTIA ESPECIAL

Queda entendido que puedo probar todos los productos durante 30 días. Si no quedo satisfecho con alguno de ellos, podrá devolverlo dentro de dicho término y me será reintegrado el valor abonado.

Nombre y Apellido
 Dirección
 Localidad C.P.
 Provincia Tel.

CECOR 1

Este es el último concepto en ATRACCION SEXUAL

Se llama **PADRINO 21** y Usted lo usará como un perfume. Pero su efecto es muy diferente. Pruébelo y observará cómo atrae a cualquier mujer que Usted desea. Su aroma atrapa: ¡porque queda grabado en la memoria de ella para siempre!

Coloque sólo unas gotas de **PADRINO 21** en su cuello, en su barbilla después de afeitarse o en su pañuelo, y deje que actúe para Usted en su próxima cita, en su trabajo, ¡o simplemente por la calle!

El efecto característico de **PADRINO 21** se llama **Sex Appeal Científico** y **Atracción instantánea por efecto**. Su aroma casi imperceptible pero potente actuará sobre el subconsciente de cualquier mujer que penetre en su radio de acción. ¡Ella no podrá evitar sentirse atraída hacia Usted, y nunca podrá olvidarlo!

Enviando Cheque o Giro: A 8,99. Por Contrarreembolso: A 10,99.
 Aproveche nuestra Oferta Especial Presentación por 2 envases:
 Enviando Cheque o Giro: A 16,99. Por Contrarreembolso: A 18,99.



Ya probó...

LUBRISEX?



Un nuevo concepto en cremas lubricantes personales.

No es grasosa, no mancha y se lava fácilmente. Para una acción más suave y profunda,

pruebe ya con **LUBRISEX** ¡y se asombrará con los resultados!

Enviando Cheque o Giro: A 21,99. Por Contrarreembolso: A 23,99.

La mejor respuesta en el momento justo

DRULA

Crema para uso íntimo masculino

Actúe siempre con total seguridad. Con **DRULA**, Usted podrá en todo momento, cualquiera sea su edad. La posibilidad del placer está a su alcance sin riesgos de ningún tipo, con esta sensacional Crema con una nueva fórmula exclusiva en la Argentina. Use **DRULA**, ¡y asegure su rendimiento todas las veces que le haga falta!

Enviando Cheque o Giro: A 12,99. Por Contrarreembolso: A 14,99.

¡Una solución a la medida de sus deseos!

PROLONGADOR MAGNUM

Alcance nuevas dimensiones con este medio único y seguro. Disfrute de momentos diferentes e inolvidables, que sólo el **PROLONGADOR MAGNUM** puede darle, ¡y logre aquello que siempre desea!

Enviando Cheque o Giro: A 39,99. Por Contrarreembolso: A 41,99.



Disfrute de maravillosas sensaciones con el nuevo

VIBRADOR PERSONAL

El nuevo **VIBRADOR PERSONAL** le ofrece múltiples posibilidades para darle a su cuerpo el relax que necesita. Especialmente diseñado para brindarle la más estimulante sensación de bienestar. ¡El mejor vibrador-estimulador ahora a su alcance en la Argentina!

Enviando Cheque o Giro: A 24,99. Por Contrarreembolso: A 26,99.



LAUDA VOLVIO A GANAR UNA CARRERA— ¿Cómo?, se preguntarán extrañados quienes recuerdan que *Niki* hace ya casi un año que se retiró de las competencias. Pero la aclaración llega diciendo que no se trató de una carrera de Fórmula Uno, ni algo por el estilo, sino de una prueba tipo desafío, que el austriaco realizó a bordo de su avión *Boeing 737-700* contra el auto *Porsche Targa Turbo* pilotado por su compatriota *Hans Hummer*. La singular carrera tuvo lugar en el aeropuerto de *Salzburgo*, en ocasión del *Festival Aéreo Bob Marley*, y contó con la asistencia de numeroso público que observó cómo el ex Campeón Mundial dejó tomar la delantera al *Porsche* en los primeros tramos para luego aprovechar toda la potencia de su avión a fin de "acelerarlo" y superarlo en los últimos metros, imponiéndose así en la particular "picada".

EL RETORNO DE LAFITE— Podría producirse, tal como habíamos señalado anteriormente, en los comienzos de la próxima temporada. Ya instalado en su domicilio, luego de ser dado de alta días atrás en la *Clínica Fort de Choisy* en *París*, el piloto francés reiteró sus deseos y el convencimiento de volver a la *Fórmula Uno* con el inicio del torneo 1987. "Ya pueden anunciarlo: he decidido seguir en la *Fórmula Uno* y con *Ligier*, que el próximo año tendrá un motor *Alfa Romeo*, lo que representará una nueva motivación. Con el supertrabajo que hicieron en mis heridas el profesor *Letournel* y su equipo, no puedo hacer otra cosa", comentó *Jacques* con cierta ironía. Ya más serio, aclaró: "Por supuesto que volveré a correr si veo que soy capaz físicamente. De lo contrario, no insistiré, aunque creo que todo marchará bien y estaré ensayando en los primeros meses de 1987".

LOS DE BRANDS HATCH NO SE RINDEN— Los responsables del circuito inglés de *Brands Hatch* no quieren quedarse así nomás sin *Fórmula Uno*. Por eso, ante el convenio suscripto recientemente por *Bernie Ecclestone* con los organizadores de *Silverstone* para realizar en dicho trazado el *Gran Premio de Inglaterra* en los próximos cinco años, han iniciado una campaña para que de alguna manera su tradicional escenario siga recibiendo a la categoría máxima. Por ello, e incentivado por buena parte del ambiente automovilístico británico, se está moviendo con el fin de crear un *Gran Premio de Esencia* o un *Gran Premio del Commonwealth*, que en un modo similar al que tiene el *Gran Premio de San Marino* en Italia, le permitiría tener una carrera de F1 sin interferir en el especial contrato que FOCA efectuó con *Silverstone*. ¿Lo lograrán?

¿REGRESA TOLEMAN A LA FORMULA UNO?— Este equipo que desapareciera este año ante la adquisición de sus acciones, efectuada por la firma *Benetton*, podría volver al gran "ruedo" del automovilismo deportivo internacional en la próxima temporada. Así lo anticipó días atrás nada menos que *Alex Hawkridge*, director general

del *Toleman Group*, quien sin embargo se apuró en aclarar que para esta etapa del retorno, el primer paso del equipo comprende una incursión en la *Fórmula 3000* en 1987, antes de intentar volver a la *Uno* en la temporada siguiente. A tal fin, es decir con la mira puesta en el 3000, es casi un hecho la asociación con *Adrian Reynard*, el exitoso constructor de *Fórmula Tres*, quien también cuenta con un paso por la *Fórmula Uno*, realizado años atrás en el equipo *RAM-March*.

TRINTA Y UN AÑOS DESPUES— La victoria lograda por el *Sauber-Mercedes Benz* en los *Mil Kilómetros de Nürburgring* y con la conducción del francés *Henri Pescarolo* y el neocelandés *Mike Thackwell*, marcó un hito especial en el *Campeonato Mundial de Marcas*. Es que la misma puso fin a un periodo de treinta y un años, sin que *Mercedes Benz* lograra un éxito en dicho certamen. Para encontrar el último antes del obtenido semanas atrás en el trazado germano, tenemos que retroceder hasta el año 1955, y más precisamente al 16 de octubre oportunidad en la cual otro vehículo de la escudería germana obtuvo el éxito gracias a los servicios de *Stirling Moss* y *Peter Collins*. Aquel día el festejo fue por partida doble, ya que sus escoltas resultaron *Juan Manuel Fangio* y *Karl Kling*, también con otro auto plateado. Después si vino la larga espera, que ahora llegó a su fin.

LARROUSE CAMBIA— Gerard Larrouse ha cambiado de idea, en cuanto al chasis a utilizar para su nuevo equipo de F-3000. En principio se había decidido por *Ralt*, pero luego se inclinó por el novel *Dallara*, que deberá ver la luz a fines de año. Gerard quedó gratamente impresionado por el nuevo proyecto del ingeniero *Giampablo Dallara*, que sigue un poco la filosofía vencedora en F-3. El nuevo chasis italiano utiliza mucho carbono kevlar, contando con un cuidadoso estudio en galería de viento. Recordamos que aun antes de Ferrari, *Dallara* fue el primer constructor italiano en disponer de túnel de viento con piso móvil, lo cual confiere gran precisión a los ensayos realizados. Los *Dallara* del equipo de Larrouse estarán impulsados por motores *Cosworth* y se espera realizar con ellos los primeros ensayos antes de fin de año.

LA APROBACION PARA UN "SUPER AUTO"— Se la dio recientemente la *Federación Francesa de Automovilismo* al modelo *Turbo 16 del Peugeot 206*, para participar en los rallies del *Campeonato Francés de Tierra* en la próxima temporada. La entidad publicó hace unos días un comunicado anunciando los autos que serán admitidos en el certamen 1987. Así podrán correr los del *Grupo A y N*, los del *Grupo B* de dos ruedas motrices desde 1.600 a 3.000 cc y los que no correspondan a estas definiciones y que tengan fecha de homologación antes del 1° de abril de 1984. Asimismo, estarán habilitados para participar los coches del *Grupo 5* francés. Es importante destacar que únicamente los autos de los gru-

pos *A y N* podrán sumar puntos, aunque obviamente la intervención estará abierta en estos rallies a otros tipos de vehículos.

FANGIO vs. MOSS— Estas dos grandes figuras del automovilismo mundial que allá por la década del cincuenta dieran vida a recordados duelos, volverán a encontrarse en un circuito y sobre autos de carrera. Claro que en este caso será una prueba tipo exhibición que tendrá lugar el 26 de octubre en *Adelaida*, como una de las atracciones previas al *Gran Premio de Australia de Fórmula Uno*, que ese día cerrará la edición 1986 del *Campeonato Mundial*. *Moss* conducirá en dicha ocasión un *Jaguar*, en tanto el "Chueco" dispondrá de un *Mercedes Benz 300 SLR*, modelo 1955, uno de los coches preferidos por el quintuple Campeón Mundial, y que para esta singular oportunidad será sacado del *Museo Daimler-Benz* de *Stuttgart*, donde actualmente se encuentra en exposición. Tales anuncios fueron hechos por *John Bannon*, ministro australiano, quien señaló que la presencia de los recordados ex pilotos servirá para aumentar los atractivos de la jornada del *Gran Premio*, que por otra parte ya lleva recaudados cinco millones y medio de dólares.

NEWMAN TRIUNFA EN TRANS AM— La afición de *Paul Newman* por las carreras es archiconocida, también su participación en competencias y los triunfos logrados en pruebas de categorías nacionales y zonales. Pero la última novedad es el éxito conseguido por el veterano actor-piloto ¿o piloto-actor? en una carrera del conocido certamen de *Trans Am*. Una prueba

que tuvo lugar en el circuito de *Lime Rock* y que *Newman* venció con su *Nissan 300 ZX* tras completar las 66 vueltas exigidas a un promedio de 146,509 km/h. Además de las felicitaciones, la copa y los laureles, *Paul* se llevó un cheque por 11.000 dólares como recompensa por su destacado trabajo, que demostró que pese a su edad, todavía tiene cuerda para rato en esto de andar rápido sobre un auto de carrera.

EL ORGULLO DE UNA MADRE— Lo manifestó, esta vez públicamente, *Helvia de Lavado*, madre de *Carlos Alberto Lavado Jones*, el venezolano que hace poco cosechó su segundo título Mundial de Motociclismo en la categoría 250. "Siempre mantuve la esperanza de que mi hijo se adjudicara este torneo, que merecía no sólo por sus condiciones conductivas, ampliamente conocidas, sino porque es un excelente hijo y un gran amigo", declaró la *Bra. de Lavado* a quienes la consultaron momentos antes de que su hijo llegara de retorno a Venezuela. Por su parte, la prensa de su país, también abundó en elogios hacia el nuevo compatriota Campeón, comentando en irónica alusión a la lluviosa jornada de *Anders-torp* en la que *Lavado* conquistó el título: "Todos quedaron lavados y planchados".

A PONERSE EL CASCO— Y la orden es para los motociclistas particulares italianos, que de ahora en adelante tendrán la obligación de utilizar dicho elemento protector para conducir motos, motonetas o motocicletas. Hasta ahora, Italia era, junto a Grecia, el único país europeo donde no existía esta disposición, que fue tomada ante los resultados de estadísticas que revela-

TRAGICO DESPISTE EN AUSTRALIA

Las carreras de autos no sólo suelen ofrecer peligro para sus protagonistas directos. También la cuota de riesgo, aunque lógicamente en grado menor, está abierta a los espectadores si estos no se hallan a suficiente resguardo. Y así es que de vez en cuando, dicho riesgo se cobra un precio trágico.

Recientemente tuvimos

uno de estos casos con el lamentable accidente ocurrido en *Sidney*, Australia, durante la disputa de una competencia de la *Fórmula Pacific*, válida por el torneo local. El escenario preciso fue el circuito de *Amara Park*, y el trágico hecho comenzó a cobrar forma al rozarse los autos conducidos por los pilotos australianos *Peter Hopwood* y *Graham Watson*.

Según el testimonio recogido de los auxiliares de pista que presenciaron el accidente, ambos coches que giraban a una velocidad de 180 km/h se tocaron en una de las curvas, saliendo el de *Watson* proyectado contra un terraplén donde, tras elevarse cuatro metros, voló otros diez para, finalmente, caer con las ruedas hacia arriba entre un grupo de espectadores...

La foto que acompaña la presente, muestra las consecuencias de tan espectacular accidente, que fueron trágicas y quedaron reflejadas con la muerte de una mujer y heridas en otras diez personas, entre las que se contó el propio *Watson*, quien sufrió la fractura de su clavícula izquierda. Sin embargo, y pese a la difícil situación vivida, *Watson* tuvo la suficiente lucidez y sangre fría para apagar el motor de su coche, lo que evitó una posible explosión que, de producirse, le hubiera dado a este accidente características mucho más lamentables aún.



ron que gran cantidad de accidentes fatales podrían haberse evitado sus consecuencias de haber estado sus víctimas protegidas con cascos. Pese a que muchos no han tomado muy bien esta medida, las autoridades se pusieron energías para su cumplimiento, anticipando la aplicación de fuertes multas a quienes no cumplan con las reglas. Como contrapartida, también aparecieron los comerciantes oportunistas de siempre, que ante el auge en la venta de dichos elementos, elevaron su precio hasta los 400 dólares.



Retirado de las pistas, Niki Lauda se dedica ahora a ganar carreras con su avión Boeing 737. Días atrás venció en un particular desafío a un Porsche Turbo en un Festival Aéreo realizado en Salzburgo.

BRASIL NO DEFINE AUN DONDE HARA SU G.P.

Nada se sabe aún con exactitud del circuito que albergará la edición 1987 del Gran Premio de Brasil. Si bien son muchos los que descuentan que Jacarepaguá continuará con la costumbre impuesta desde principios de la década del ochenta, hay otros, que no son pocos precisamente, que opinan que la sede de la carrera de Fórmula Uno cambiará el próximo año.

Y "el río empezó a sonar" en esta historia a principios de la actual temporada, cuando tras la concreción de la carrera de Jacarepaguá y debido a ciertos problemas surgidos con autoridades de la FISA, muchos fueron los que dijeron "En Jacarepaguá, nunca más un Gran Premio de F-1...".

El tema pareció caer con el tiempo en el olvido, pero desde unas semanas atrás ha comenzado a actualizarse. Y por partida doble nada menos, ya que por un lado es Brasilia quien se postula para ser por primera vez sede de la carrera, mientras que por otro, la gente de Interlagos es quien vuelve a la carga buscando que la competencia retorne al trazado paulista.

Las posibilidades de Brasilia surgieron luego de las conversaciones informales

mantenidas entre José Aparecido, gobernador de la capital brasileña; Thomas Rohinyi, representante de la FOCA en Brasil y Joaquim De Melo, titular de la Confederación Brasileña de Automovilismo. Si bien las intenciones están, lo que no se encuentra definido es la forma en que se conseguirán los fondos imprescindibles para hacer frente a los necesarios trabajos en el circuito, que según el agudo cálculo de FOCA asciende nada menos que a los seis millones de dólares. "El Gobierno no tiene dinero para financiar la carrera, pero ello no significa que renunciaremos a la posibilidad de hacerla, sin antes consultar a posibles patrocinantes", sentenció Aparecido haciendo un examen de la realidad.

Las esperanzas de los de Interlagos se renovaron, luego que su administrador, Antonio Mansur, declarase públicamente, que contaba con la promesa de Rohinyi (¿a quién le habrá dicho la verdad este hombre?) en el sentido que Interlagos sería en 1987 sede del Gran Premio de Brasil. Esto lo hizo ponerse en campaña para comenzar una serie de trabajos en el circuito paulista, que entre otros comprenden la reduc-

ción de 8.183 metros a 4.700 del trazado mayor, y que se estima concluir antes de fin de año.

A estas situaciones expectantes de dos que quieren conseguir algo, hay que agregar una, de parte de quien quiere conservarlo, o sea la gente de Jacarepaguá, que no se resigna así no más a ver escapar a la Fórmula Uno.

De todas maneras, esto asoma como lo más probable, aunque no será sencillo. Es que según se anuncia la FISA y la FOCA están decididas a solicitar al Banco del Estado de Río de Janeiro una fianza de ocho millones de dólares como garantía de la carrera y a fin de evitar la repetición de los problemas surgidos este año.

¿Probar con Brasilia? ¿Volver a Interlagos? ¿Seguir con Jacarepaguá? Esa es la cuestión en torno a la sede del Gran Premio de Brasil 1987.

Una cuestión que deberá resolverse muy pronto.

UNA GRAN NOVEDAD PARA EL MUNDIAL 1987

EL MAZDA RALLY PARA EL GRUPO "A"

El Mazda Team Europe, que tiene como director a Achim Warmbold y su sede en Bélgica, anunció que en la temporada 1987 del Campeonato Mundial de Rally estará presente en la totalidad de las pruebas del calendario. Lo hará con dos o tres autos por carrera, habiéndose ya confirmado que uno de los pilotos será el sueco Ingvar Carlsson. El otro sería nada menos que Timo Salonen, aunque hasta el momento el Campeón Mundial 1986 no lo ha confirmado. Los coches que utilizarán serán los Mazda Familia FWD, que desarrollan 350 HP en su versión para Grupo A.

PROYECTO FERRARI-INDY, POSTERGADO

Se ha podido saber que Ferrari decidió aplazar en doce meses el programa destinado a Indianápolis. Si bien el "Proyecto USA" estaba bastante avanzado, Maranello decidió plantear un "stop" a efectos de afrontar la experiencia americana con un mayor potencial.

Se asegura que la decisión sobrevino luego de los magros resultados obtenidos tras los primeros ensayos aerodinámicos del modelo diseñado por Gustav Brunner. Sin embargo, la verdadera razón de esta postergación debe buscar-

se en la reciente incorporación de John Barnard.

Resulta conocida la gran experiencia del británico en los coches de Indy, ya que ha realizado un par de autos ganadores en el clásico americano. Es por ello que los planes de Ferrari prevén que sea Barnard quien se ocupe personalmente del proyecto, puesto que para la casa italiana este tiene mucha importancia. No olvidemos que los Estados Unidos representan el principal mercado consumidor de la producción de autos de serie de Maranello.

Por otro punto, está bien claro que la prioridad actual de Barnard es la F-1. Por ello, el diseñador británico recién podrá echar manos al tema Indy una vez que se hayan logrado los resultados esperados en la categoría máxima.

Esta es la razón cierta por la cual seguramente habrá que esperar un año más para ver una Ferrari en los circuitos americanos. Si todo funciona de acuerdo con lo programado, esto podrá ocurrir en las últimas competencias del Campeonato 1987.

LOS PROYECTOS PARA LA NUEVA FORMULA UNO

Habiéndose conocido las intenciones de FISA tendientes a eliminar el turbo de la F-1 y retornar al motor aspirado, varios constructores están analizando proyectos de construir plantas propulsoras según las nuevas reglas de juego. Dos casas muy prestigiosas como son Honda y Porsche, estudian seriamente la posible realización de motores aspirados que se basarían en características constructivas realmente revolucionarias.

Sobre la premisa de los 3.500 cc de cilindrada, se piensa apuntar fundamentalmente a la reducción de peso, lo cual permitiría arribar a altos regímenes y por lo tanto a potencias superiores a los 200 CV por litro.

En este sentido, será de fundamental importancia la utilización de materiales livianos acompañada por una tecnología de avanzada, lo cual permite avisorar a muy corto plazo motores de 750/800 CV que girarán en regímenes del orden de las 15.000 rpm. Esto supone que si bien con el nuevo reglamento se conseguirá una reducción de la potencia—al menos al comienzo—el nivel de tecnología al cual recurrirían las grandes fábricas, no implicará una sustancial reducción en los costos...

Las primeras evaluaciones de los técnicos están orientadas a considerar motores de 8 cilindros en V como la mejor opción

constructiva. Se habla de blocks en carbono con camisas en cerámica, lo cual permitiría una reducción de peso del orden del 40%. En este sentido se pudo saber que Ford ha hecho ya algunas experiencias en ese campo, logrando buenos resultados. En cuanto a otros elementos constitutivos del motor, algunos se inclinan a pensar en cigüeñales de acero y en bielas de carbono. Con respecto a pistones, ya hay experiencias ciertas hechas con elementos de aleación liviana, revestidos luego en cerámica. Actualmente Honda utiliza este sistema de revestimiento en cerámica para las paletas de las turbinas del motor de F-1.

Estos proyectos consideran además la utilización de la cerámica a través de insertos en las tapas de cilindros, cosa que también los japoneses utilizan en la F-1 actualmente. El empleo de la cerámica tiene como objetivo resolver los problemas térmicos propios de los metales. A su vez esto permite utilizar mezclas de admisión más "fiacas" por la menor temperatura, y con ello se consigue una sensible reducción de consumo final.

En materia de distribución hay estudios que demuestran las ventajas de utilizar en motores de alto régimen, cinco válvulas por cilindro, de las cuales tres se usan en admisión y dos en escape.

Actualmente, la tecnología de la cerámica atraviesa por un período de desarrollo, y no son muchos los adelantados en el tema. Por esta razón, quienes han avanzado eso—por caso los japoneses—cuidan muy bien de conservar el secreto. De todos modos se sabe que para revestir piezas metálicas en cerámica, se utiliza un proceso complejo y de alta sofisticación basado en la fusión molecular. Las piezas a revestir se colocan en atmósfera inerte y luego, a través de altísimas presiones, se realiza el soldado de la cerámica con el metal.

Aunque todo esto parezca un poco de ciencia ficción, no debemos asombrarnos de que esta misma tecnología pase a utilizarse en los autos de producción normal en la próxima década. En ese sentido la competición cumpliría con su tradicional cometido, es decir, permitir el desarrollo tecnológico del automóvil de serie. Pero también es cierto que una vez más, el freno que se le pretende poner al avance tecnológico a través de modificaciones reglamentarias de emergencia, termina por ser puesto en ridículo por el arrollador avance de la ciencia y la técnica.

LAS VALVULAS PARA LOS TURBO

Tal como habíamos adelantado, el ing.

Cadringer de FISA estuvo la semana pasada en los Estados Unidos. Aprovechó para presenciar las 250 Millas de Michigan y charló largo y tendido con Kirk Russell, que no es otro que el Comisario Técnico de la Fórmula Indy. Es que los americanos disponen de una gran experiencia en el uso de las válvulas limitadoras de presión para los motores turbosobrealimentados. Russell le dio una amplia explicación a Cadringer, mostrándole también una colección de válvulas fuera de reglamento, que fueron oportunamente modificadas por ciertos preparadores americanos, hecho que demuestra que el problema de los "canes" en automovilismo es universal. Esta experiencia permitirá que se eviten adulteraciones en F-1. Según se supo, el Ing. Cadringer habría ya encargado en USA una primera tanda de 150 válvulas por cuenta de la FISA, las cuales serían luego vendidas a los motoristas de la F-1. Se utilizaría una válvula por turbina y las mismas estarían taradas a una presión de 3,5/4 bar, por lo cual puede pensarse en motores turbo de F-1 con 800/850 CV, para el año próximo, mientras que para el '86 se trabajaría con 2,5 bar de presión tope y una menor cantidad de combustible.

Néstor Palmotti
(Desde Milán)

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson



LOUZAO AMORTIGUACION

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

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD. ENVIOS AL INTERIOR. **Solicite vendedor**

AFINACION ELECTRONICA STANDARD Y POTENCIADO

ARBOLES DE LEVAS STD. ESPECIALES. EQUIPOS DEPORTIVOS



Ej.: EQUIPO DEPORTIVO COLOCADO
Fiat 128 - Regatta = 184 Km/h
VW. Gacel = 178 Km/h
Peugeot 504 = 186 Km/h

OTRAS MARCAS. CONSULTENOS

- INCLUYE**
- * Arbol de Levas especial
 - * Resortes de válvulas especiales
 - * Escape de competición (Múltiple caño, silenciador)
 - * Puesta a punto de distribución
 - * Calibración de Carburador

REPUBLICUETAS 3595/99 Cap. Fed. (1430). TEL 542-8970

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo, CHEVY y DODGE ISKY.
- Válvulas levanta válvulas ISKY.
- Pletillos para válvulas Titano hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja festigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombos de nafta eléctricos con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Buones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta, HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

• BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL 701-7948



Calle 14 N° 3820 (ESPOSA 153) - V. LYNCH
3. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL 755-3826



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

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

Av. AMERICA 2550.
- SAENZ PEÑA Tel. 757-4204



LEVAS para

- ☆ CHEVROLET ☆ FALCON ☆
- ☆ OPEL ☆ TAUNUS ☆

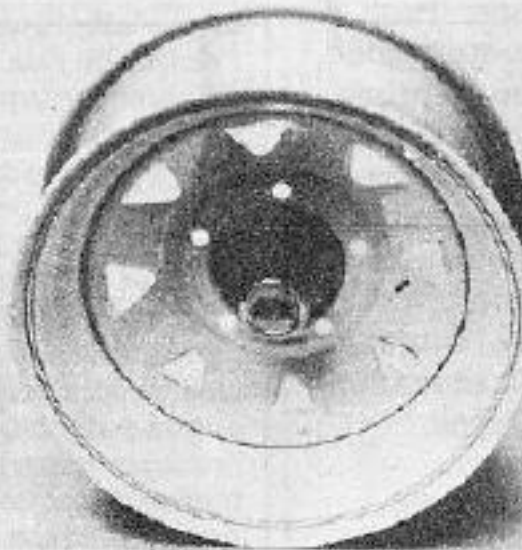
Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS
• REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

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

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

R U E D A S



- ★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
 - ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
 - ★ SEGURIDAD TOTAL **HUEDAS SPINA HNOS.**
- Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

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

FILTROS

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

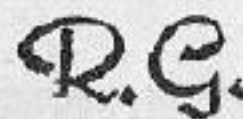
ESCAPES Y SILENCIADORES

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



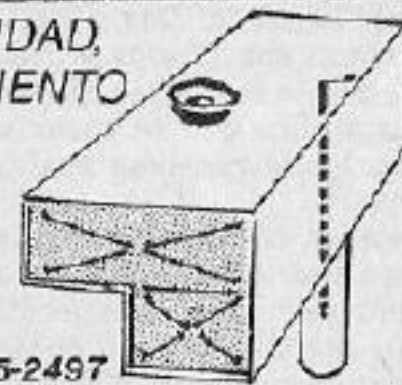
- LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.

Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL 752-2186

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

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!



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



EMBRAGUES 3G A DIAFRAGMA CITROEN - RENAULT COMPETICION
FABRICA Y DISTRIBUYE: MAZA 1570. MORON. TEL. 650-1678

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR.

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



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

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

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

CESAR GOÑI COMPETICION

PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS KARTING Y FORMULA 5

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

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

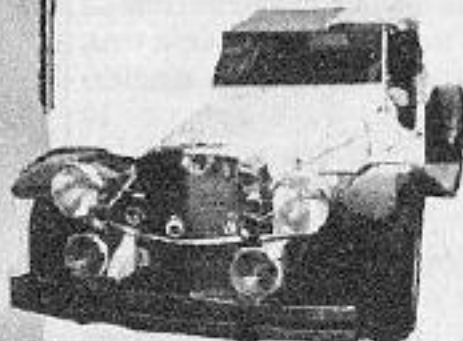
- * LOTUS SUPER SEVEN * BENTLEY 1934
- * FRAZER NASCH 1934 * MG
- * JAGUAR 1937 SS 100 * ALFA ROMEO

CHASSIS PARA ARENEROS

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



Revisando Apuntes

* Más fotos * Apostillas * Conclusiones

Por Néstor Carbia y Alberto O. Juárez
Fotos: Enrique Blanco

TURISMO COMPETICION 2000 Y FORMULA ENTRECOR EN FIGÜE, BUENOS AIRES (5/10/86)

EL DIA DEL IDOLO



"Genio", "Monstruo", "SúperJuan", "Juan Volante", "Juan María de los Milagros", "Traverso en el país de las Maravillas", "El Muchachito", "Astroboy", "Mandrake", son algunos de los apodos que inspiró la vana pretensión de calificar la obra maestra del idolatrado "Flaco de Ramallo", que desafió —y venció— "toda ley racional" en una definición antológica de la carrera de T.C. 2000; lo que por otra parte le valió a una competencia hasta entonces más bien anodina, conceptos como "dramática", "épica", "de película", "algo para recordar"... Pero no fue eso lo único como para consagrar de aquí en más esa fecha al homenaje de nuestros idolos. Es que el joven "Joe Louis" Di Palma —el "cuerdo" de la familia, de aquí en más...— también aportó lo suyo en un "bautismo de agua" triunfal, como para continuar la tradición familiar de ganarse con creces el favor popular, iniciada por su padre, el gran "Loco". Como sea, para muchos no cabe duda de que aquel domingo, el mismísimo duende de Villeneuve entró por la —Sierra (¡oh paradoja!) de la— Ventana y anduvo suelto por Pigüé. Y esto no fue todo...



JUAN MARIA... SOLO JUAN MARIA...

Venga, súbrase imaginariamente a una Coupé Fuego de T.C. 2000 en el circuito de Figüé empapado de agua, con cubiertas para lluvia y con otros 22 autos a su alrededor. Ajustese los cinturones de seguridad, empuñe el volante y atrevase a acelerar. Sentirá que los 220 HP que tiene el motor Renault que prepara Oreste Berta, lo pegan contra la butaca. Después tendrá que bajar los cambios en las zonas de frenaje, oprimir el pedal del medio y doblar con toda la jauría a su alrededor. Para tratar de ganar tendrá que hacer esto más rápido que todos sus rivales, cometer menos errores que ellos —o no cometerlos—, tener una marcha regular, no golpear ni maltratar el auto.

¿Qué tal, como va la experiencia? Es difícil, ¿no? Pues bien, todo esto que le estamos proponiendo a usted, es lo que hizo Juan María Traverso el domingo 5 de octubre en Figüé, con el auto que usted está "maneja"do. Pero, ¿sabe?... Hay más. No pudo largar bien porque se le estiró el cable que comanda el embrague, en la largada, y debió partir con el mismo desacoplado apenas. Después tuvo un corto circuito en la instalación eléctrica y ésta comenzó a quemarse; por suerte para Juan María, sin afectar ningún conductor de corriente del motor, ya que sólo se quemaron las vainas que recubren los cables. A pesar de todo ello, hizo la punta desde la vuelta 5 hasta la 41; la carrera era a 43... Además sus tiempos de giro eran muy regulares, salvo cuando debía superar rezagados. Por último, ¿qué le parece si le digo que cuando faltaban 3 vueltas para el final, se le soltó un tensor de la suspensión trasera? ¿Sabe lo que eso significa? Que el tren trasero se desplaza hacia atrás y adelante, alternativamente, según sean los movimientos que haga el auto: frene, doble o acelere. Por consiguiente, las gomas comenzaron a rozar en los pasarruedas y, obviamente, se deterioraron. La posterior derecha perdió primero el aire y después se fue rompiendo en pedazos. Además, se cortó un flexible de freno trasero... Mientras todo esto sucedía, el auto era intehible: Juan María se fue afuera dos o tres veces. Hizo trompos, pero siempre volvió a la pista. Lo pasó primero su compañero de equipo, Ernesto Soto, luego Carlos Crocco, y finalmente, lo alcanzó su rival en el Campeonato, Mario Gayraud, que para colmo corre con una coupé Sierra... Se da cuenta, ¿no? Mario lo superó a 300 metros del final de la carrera, y fue hacia la bandera que le daría el segundo lugar y le permitiría descontar 3 puntos en el torneo. Pero... en la Fuego iba Juan María... con los ojos desorbitados como beduino solo en medio de una tormenta de arena en el desierto. Los brazos no le alcanzaban para dominar la blanca coupé, más bellaca que nunca. Los pies tampoco, para accionar alternativamente cada pedal. Traspiraba como nunca. La Sierra amarrada y blanca estaba ahí, medio coche adelante. Así salieron de la última curva a la recta principal, ante el delirio del público por esa final. Era sólo por el segundo lugar, pero no importaba. Parecía que peleaban por la victoria. Diez metros antes de la bandera, Juan María sacó de la galera el recurso "mágico". Sin dejar de acelerar a fondo, le dio una patada al pedal del embrague para mandarlo hasta el fondo, el motor, girando en vacío, iba hacia la pasada de vueltas, y allí lo soltó. La Fuego dio un brinco hacia adelante y le ganó por treinta centímetros a la Sierra. Gayraud no lo podía creer... El público tampoco. El ídolo, el genio, Traverso, no había ganado ni la carrera ni el Campeonato. Sólo se llevó el 2° puesto y el delirio del público en sus tímpanos y retinas para su casa. El talento no tiene límites, y los recursos del "flaco" tampoco.

1) Primera vuelta, con Soto, Traverso, Zuain y Del Río. Todos detrás de Gayraud que ya se fue adelante. 2) Preciso instante en que Traverso hace uno de los dos trompos de la última vuelta, ya sin goma trasera derecha. Solo captura la punta en tres centímetros. 3) Massei, padre e hijo. No fue buen fin de semana para los marcosjuarenses: el chico está pensando seriamente en la Fórmula 2 "Sudam" para el '87. 4) Oltza en plena remontada, ya pensando con el conducto de aceite fisurado, de allí la estela de humo. 5) ¿La sonrisa de los hombres del rombo anticipa lo que venará...? 6) Daniel Keegan. Lástima que no tenga medios para estar en todas. Sabe y puede... menos en lo económico. 7) Las Faneco de lluvia. La de la derecha es de las intermedias, que sólo tenía puestas Oltza. 8) Así quedó el circuito en la curva uno el viernes luego del primer entrenamiento. Después se reparó y aguanicó. 9) Gayraud cuenta con seriedad. Herceg y Vidal parecen ensimismados en otra cosa. ¿En el futuro, quizá?

El suspenso de la definición del Campeonato de T.C. 2000 quedó postergado, en las matemáticas, por 35 días más a partir de Figüé. El segundo domingo de noviembre sabremos, en los números fríos, si Juan María Traverso es ya el sucesor de Rubén Daray en la titularidad de la corona.

Faltan dos carreras, hay cuarenta puntos en juego, y el ramallense tiene 26 de ventaja sobre Gayraud, es decir que con salir segundo en cualquiera de las dos carreras, Traverso es campeón aunque Gayraud gane ambas. Conclusión: a pesar de que los números indican que todavía no, Juan María ha comenzado a medirse la corona desde la semana anterior. Gran mérito de Traverso, de Berta, del equipo Renault, que supo enderezar un año que no había arrancado bien, de Soto y de José Luis Di Palma, que fueron eficientes escuderos, juntos o alternativamente.

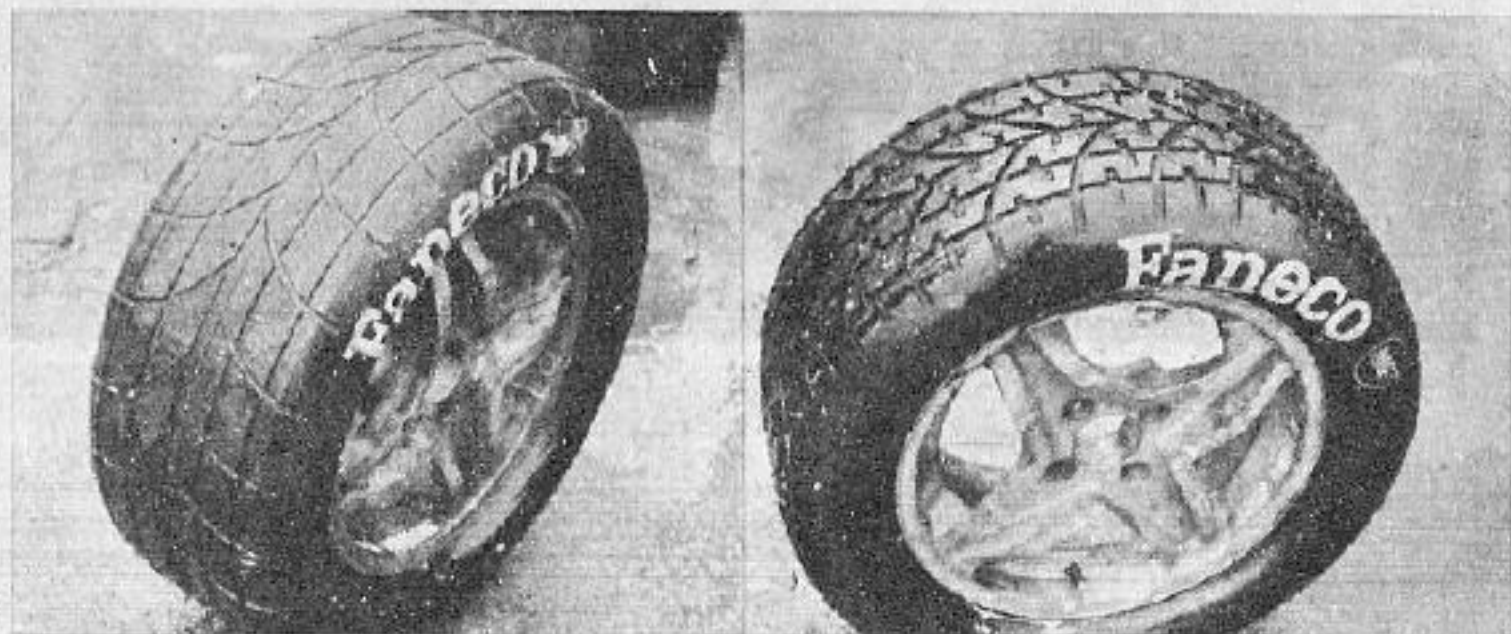
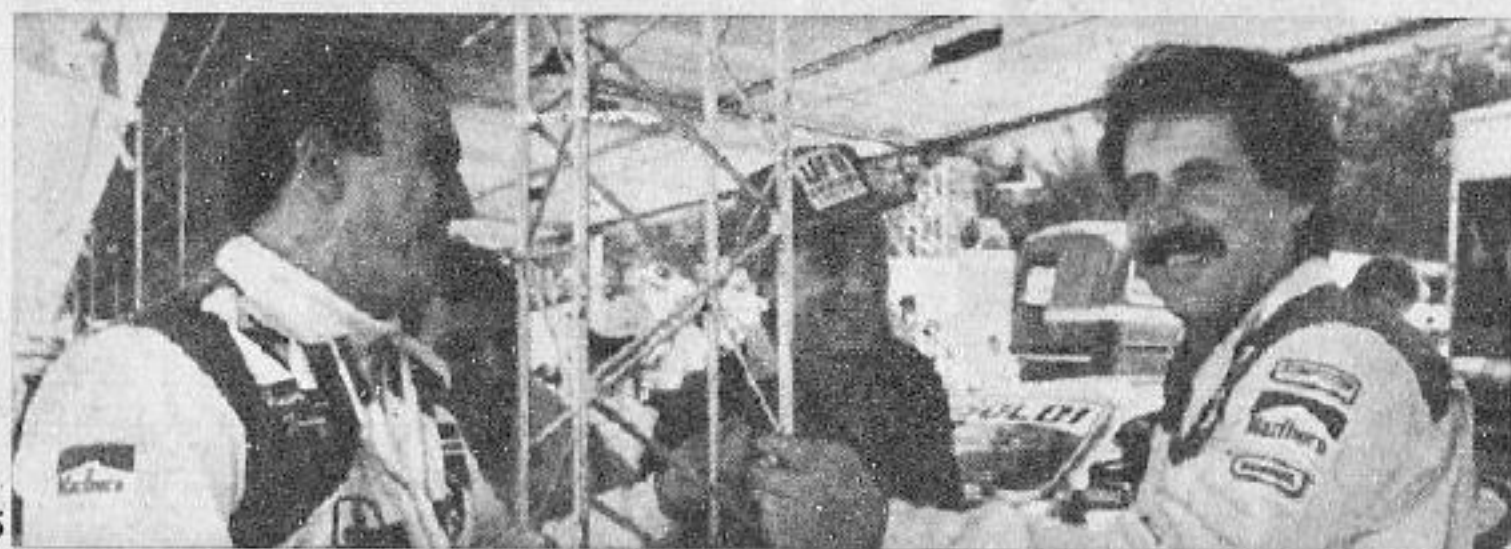
Hasta aquí el análisis somero de lo que hicieron ellos para obtener este logro. Pero también tuvieron colaboración... de sus rivales directos, para dar vuelta un año que arrancó ideal-

mente para Ford y pésimo para Renault.

Cuando Mario Gayraud finalizó victorioso la carrera de Las Parejas —la 5ª del año—, había ganado tres, sumado en todas, tenía 78 puntos en el Campeonato y le llevaba 42 a Traverso, que no había ganado aún. Por si ello fuera poco, "Tito" Bessone contaba con 43 puntos y era segundo en el torneo. Hasta allí, todo redondito para Ford y el equipo de José Miguel Herceg.

Pero la reacción de Renault se veía venir. Después de esa carrera se hizo un replanteo de la situación, se observaron los errores cometidos y se les buscó solución. Ese ajuste del sistema trajo aparejadas las cuatro victorias sucesivas de Traverso en Bs. As., Salta, Resistencia y Rafaela. Ya Traverso estaba adelante en el Campeonato, y la "contra" debía reaccionar...

Pero "Tito" Bessone decidió abandonar el equipo del "Polaco", cansado de estar postergado y de no trabajar como había que hacerlo para contrarrestar la ofensiva del rombo: es decir, no sólo elatárrar buenos tie-



LOS MAS Y LOS MENOS

Lo positivo: Que la categoría sigue brindando espectáculos de primer nivel. Siempre existe un ingrediente para darle realce a las competencias. En Pigüé fueron la lluvia y la actuación de Traverso.

Lo negativo: Los autazos de Pisandelli en la pista. Le pegó a Del Río más de una vez, a Zanatta y a Zuain.

Lo lindo: La ovación y el vitoreo del público hacia Traverso luego de la llegada y en el podio.

Lo feo: La agresión de Zuain a Pisandelli cuando éste salía del Parque Cerrado.

Lo mejor: El soberbio final que brindaron Traverso y Gayraud peleando el segundo lugar. La victoria de Soto y la actuación de Crocco.

Lo peor: La definición que tuvo el duelo Pisandelli-Zuain, que duró toda la carrera y se arruinó al final con el toque del primero y la agresión posterior del segundo.

Las actitudes: Las del Colegio de Comisarios Deportivos, que no vacilaron en ningún momento del fin de semana, en aplicar el reglamento o el criterio cuando correspondió. No tuvieron falencias y todo fue previsto en su momento.

El auto mejor presentado: El de René Zanatta.

El auto menos llamativo: La Coupé Fiat 125 de Scavuzzo, que no largó.

La gran escalada: La de Silvio Oltra.

La maniobra: La de Juan María para llegar en segundo lugar.

Lo espeluznante: Verlos entrar juntos en la última curva acelerando a fondo los dos, a Gayraud y Traverso.

Los más contentos: Soto, Traverso y Crocco.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Club Pigüé.

Promotor: Raies Promociones.

Controles: Correctos. 3 puntos.

Accesos: Dos, de tierra. En buen estado a pesar de la lluvia. 3 puntos.

Comedidades: Buenas. 3 puntos.

Estado del circuito: Discreto. 3 puntos.

Boxes: Idem. 3 puntos.

Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.

Servicio de Prensa: Muy bueno. 4 puntos.

Facilidades para las transmisiones: Muy buenas. 4 puntos.

Puntualidad: Relativa. 3 puntos.

Total: 30 pts. (ideal, 45).



α LEOPOLDO CUMINI



Porque siendo uno de los pilotos más veteranos de la categoría, a la hora de calzarse el casco tiene el mismo entusiasmo y empuje de un joven recién iniciado.

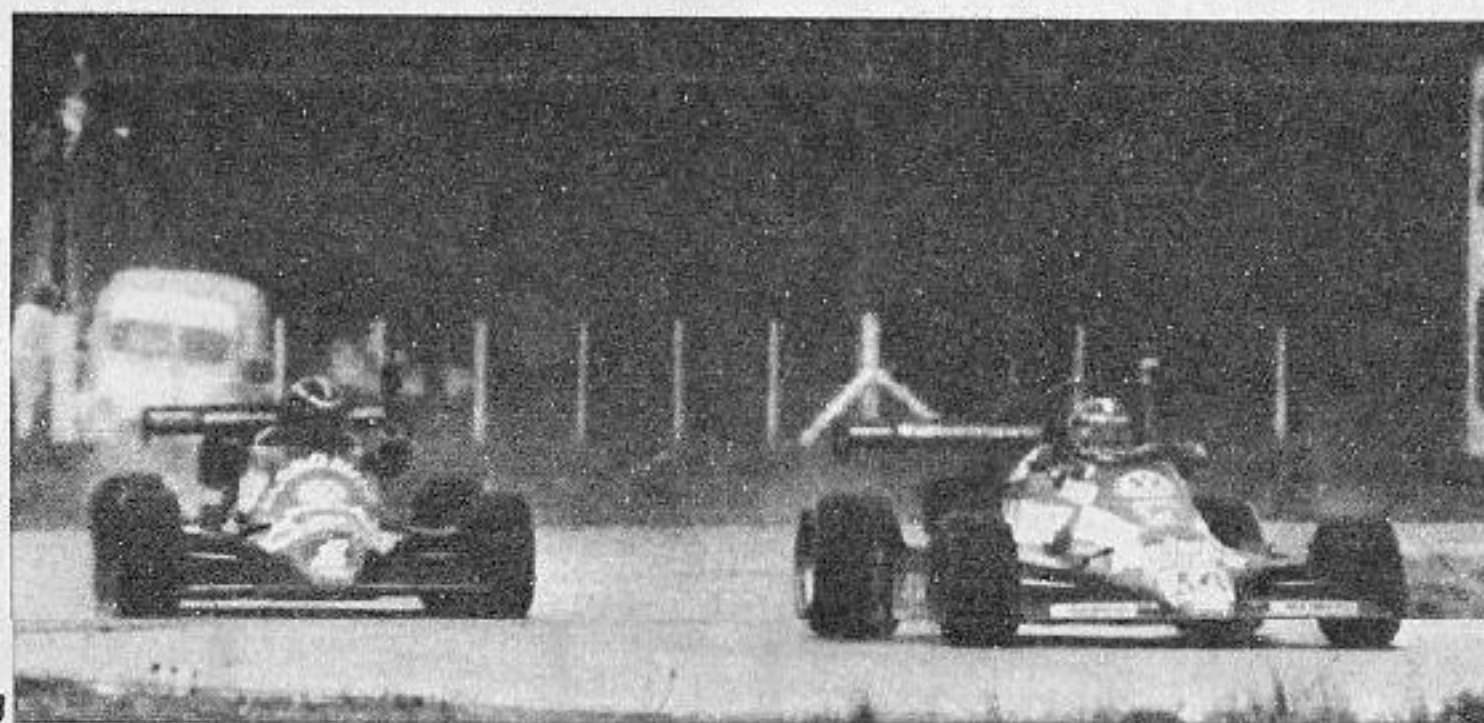
Porque luchó rueda a rueda, pontón a pontón, con el más nuevo de Entreacor, Armando Fernández, por el cuarto puesto, y tuvo su premio a tres vueltas del final.

Porque la alegría que su actuación causó entre los pilotos participantes es un poco el reconocimiento al presidente de la Asociación de Pilotos, que muchas veces deja de lado sus labores particulares para trabajar por los intereses comunes de la categoría.

α CARLOS CROCCO



Porque se jugó una carta difícil como fue largar con cubiertas "slick" cuando el piso estaba mojado, aunque no llovía. Porque hizo malabarismos en esa condición y no pudo evitar un trompo en el cual perdió 25s, que recuperó luego con creces. Porque el motor con la preparación de su hermano Ernesto y una nueva tapa de cilindros que le permitió ampliar la gama útil de vueltas en 500 rpm, merced a la información brindada por Migue! De Guidi y Gabriel Casella, rindió como nunca antes ahora en Pigüé. Porque el auto con las suspensiones diseñadas por Pedro Campo, ha logrado un equilibrio no óptimo aun pero sí elogiado. Por todo ello, y por el talento que puso Carlos para manejar a primer nivel y recuperar la vuelta que había perdido, Crocco hoy es "Copa CORSA".



ros en el taller e invertir horas en las levas, el flujómetro y el dinamómetro, como tan bien y efectivamente lo hace Hecceg, sino ir a la pista, probar, buscar diferentes puestas a punto, valores de amortiguación, de resortes, de barras... pero en la semana, y llevando el auto lo más aproximado posible a cada circuito. Como lo hace Bessone en Nissan, tal como es el estilo que lo llevara a ganar dos campeonatos. Como lo hicieron Traverso y José Luis Di Palma para evolucionar una Fuego que apuntaba pero no ganaba.

Y la reacción no llegó. Y Hecceg no supo ver la realidad. Y prefirió perder fiel a su filosofía, aquella que le diera los campeonatos de T.C. y la corona de Gayraud en T.C.2000 hace dos años, cuando la categoría no era ésta. Ahora no, José Miguel; ahora es otra cosa, y hay que cambiar la teoría. Las carreras son de autos y de pilotos. Pero más de autos integrales y de pilotos integrales. De esos que se elaboran en el taller y se afinan en la pista, en la semana, en el "9" del Autódromo de Buenos Aires. Usted bien lo sabe. Pola-

co: auto que va bien en la "catedral" portena, va bien en todos los circuitos del país.

Cómo nos duele tener que escribir esto. Cómo nos duele marcarle que desperdió un talento como el de Ernesto Bessone (H) que es un "tester" excepcional y un piloto de primerísimo nivel, quizás el único con el que podía haberle peleado el Campeonato de igual a igual a Traverso y Renault. Cómo nos "parte" decirle que volvió a equivocarse y virtualmente le entregó el Campeonato a Renault en Pigüé cuando no convocó a un piloto con más experiencia que José Luis Bessone - dicho esto con todo respeto por el primo de Tito, que trabajó muy bien durante todo el fin de semana de la última carrera - ¿Por qué no Fernando? ¿Por qué no Daray? Si usted sabía que para restarle puntos a Traverso y mantener la chance del título para Gayraud, había que sacarle puntos "gordos" al "flaco"...

Realmente, nos cuesta entenderlo. Realmente, créanos, nos duele tener que hacer este análisis tan simple y tan a la vista de todos, de los muchos

que piensan igual y no se atreven a decirse, así, públicamente, sin que ello signifique perderle el mucho respeto que le tenemos en su tarea de hacer autos de carrera.

Se lo decimos con sinceridad, hasta con cierto dejo de tristeza. No queremos que se vaya de la categoría. Sí, que cambie la filosofía.

Que estas cinco derrotas consecutivas, la virtual pérdida de chances para el Campeonato, el haber desperdiciado a uno de los mejores talentos que tiene el automovilismo argentino de este momento —como le ocurriera con Kissling en Fórmula 2, hace unos años—, le sirva de experiencia como para mirar el futuro de otra manera. Para que pueda volver a la sonrisa que entregan las victorias y los campeonatos en las categorías en las que se trabaja de verdad, donde la tecnología es de avanzada, como a usted le gusta, Polaco.

FORMULA DE BOXES

LUGON Y EL SUSTO DEL SABADO -

En la primera tanda de clasificación,

Foto 1: Esio fue la carrera de Fórmula Entrecor. Di Palma, Minervino y Zanatta. El segundo largó mal y no pudo, a pesar de su recuperación, ir a pelear con José Luis, que hizo maravillas en el agua en su primera carrera en esa condición. **Foto 2:** Traverso y Gayraud, en la lluvia, hacia el final apoteósico que brindaron en la definición del segundo lugar. Ya la Fuego venía herida. **Foto 3:** Esta es el preciso momento en que Oitza decide, antes de largar, colocar las Faneco Intermedias. El equipo, en el cambio de neumáticos. Allí tenía puestas las de lluvia. **Foto 4:** Fue el viernes. Seraini rompo su segundo motor y sufre un principio de incendio. Fineschi dibuja un trompo en la parte del circuito que se había deteriorado.





y en la primera curva, que precede al curvón del autódromo de Pigüé, se le rompió la maza de rueda trasera izquierda —luego se comprobó que estaba fisurada— haciendo que Rubén Lugon se despistara.

PODRÍA HABER MODIFICACIONES — Dentro de los integrantes de la Asociación de Pilotos de la Fórmula Entrecor se está analizando una posible modificación reglamentaria para equiparar la performance de los VW 1500 con los Renault 18. No quieren que la categoría se haga monomarca, fundamentalmente porque el recambio de los motores producirá un desembolso económico que en este momento el grupo no está en condiciones de afrontar.

MEJORO EL CAUCHO — Al finalizar la clasificación, René Zanatta le comentaba a Héctor Filter, de Faneco: "Estoy gratamente sorprendido con el rendimiento de los neumáticos; iba bajando los tiempos vuelta a vuelta sin que perdieran adheren-

cia; si hubiese tenido tiempo de probar resortes más duros, creo que bajaba los 58 segundos".

SE LAMENTABA DANIEL KEEGAN — "Mi padre había trabajado mucho en el banco hasta lograr en el Volkswagen una potencia de casi 180 HP, y cuando pusimos el auto en la pista, apareció una falla en la aceleración, que mermó el rendimiento.

DE RUBEN LUIS DI PALMA — Viendo a su hijo José Luis que se llevaba empujando el fórmula del parque cerrado: "Me gusta la tranquilidad con que resuelve las situaciones difíciles. Hoy, debajo del agua, manejó el auto como si fuera algo de todos los días".

LOS PROBLEMAS DE GABRIEL MASSEI — Fueron durante la clasificación del sábado. No pudo girar en la tanda que se realizó con piso seco, porque se fundió el motor en los entrenamientos.



3

4

Año XXI N° 1058
Del 15/10 al 21/10 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 Area)
Carlos A. Román
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich
(Diagramadores)

COORDINADOR
Rubén Lettieri
SECRETARIA
María Della Cedrés de Mango

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labeloss,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (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 Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calasione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L.
Gemelli.

Fotógrafo
Cristian Frölich.
SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diamant (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: Femanida Costanzo
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Publicidad exclusiva: Background S.R.L.,
Florida 670, 2° piso, of. 59. Tel.: 392-4025/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

AREA INDUSTRIAL
Avda. Rocca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

Automodelismo EL PROXIMO SABADO...

¡T.C. 2000 EN VE



La noticia cayó como una bomba en la Redacción, y a decir verdad, no era para menos, ya que anunciaba la presentación de la gran categoría-espectáculo en un nuevo circuito existente en el predio de la añeja institución deportiva capitalina.

Afortunadamente el señor José Luis Amalfitani, presidente de la subcomisión de autos a radiocontrol del Club Atlético Vélez Sarsfield, se prestó de buen grado a nuestra "requisitoria periodística", contribuyendo a disipar equívocos y a revelar algunas de las intimidades de los pequeños (en realidad, pequenísimos) bólidos que componen el parque automotriz de "su" categoría: "Si bien en nuestro club la práctica del automodelismo existe desde fines de 1981, la etapa más reciente, la de los motores natteros, comienza durante la temporada '85, con la fiscalización de la subcomisión cuya titularidad ejerzo, asistido por los Sres. Padovani, Abelleira, Ramos y Lenzi, entre otros colaboradores".

-Técnicamente, ¿cómo son los autos?
-Por reglamento, están construidos

en escala 1/10, de manera que su longitud total ronda los 45 cm., por más o menos la mitad de ancho, en tanto el peso en orden de marcha oscila en los 1,7 kg.

Con respecto a los chasis, se emplean distintos materiales para su construcción, principalmente aluminio para la parte trasera y P.R.F.V. para el resto de la estructura. Si bien, por razones de economía, carecen de suspensión convencional, los trenes delantero y trasero son de tipo "basculante", lo que permite obtener algunas ventajas de los sistemas clásicos, con un mínimo de componentes mecánicos y gran abaratamiento de costos.

-¿Qué clase de impulsores utilizan?
-Básicamente del mismo tipo de los empleados en aeromodelismo: un cilindro vertical, dos tiempos, 3,5 cc de cilindrada (máxima) y una potencia de 1 HP a 28.000 rpm. Si bien de momento sólo existen en plaza motores importados, sabemos que dentro de poco tiempo estará disponible uno de producción nacio-

nal. Las bujías son de punta incandescente, en tanto los carburadores poseen gargantas de 7,8 o 9 mm., aunque todos deben colocar obligatoriamente una brida de 5 mm. de diámetro que, dicho sea de paso, constituye la única limitación reglamentaria (junto con la cilindrada tope) en el rubro de las plantas motrices.

En lo concerniente a la transmisión, se adopta el clásico sistema de piñón-corona, al que se suma un ingenioso mecanismo que hace las veces de autoblocante, en tanto los frenos actúan sobre el mismo piñón.

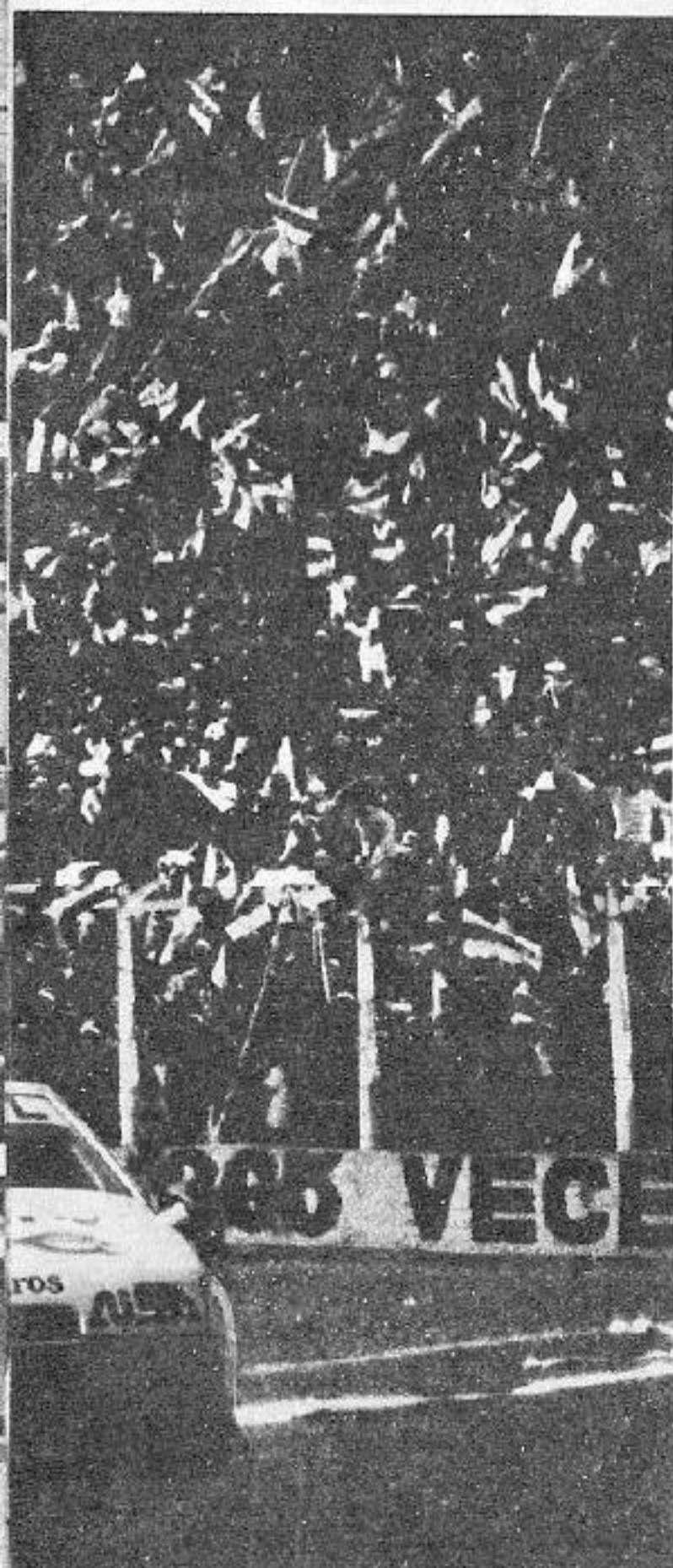
-¿Cómo se comandan a distancia todos estos mecanismos?

-La conducción se realiza mediante un equipo transmisor-receptor de dos canales que posee a su vez dos servocomandos, uno de aceleración y freno y otro de dirección.

-¿Qué otros datos técnicos caracterizan a estos autos?

-Digamos que las carrocerías, moldeadas en policarbonato importa-

¡VEZ?!

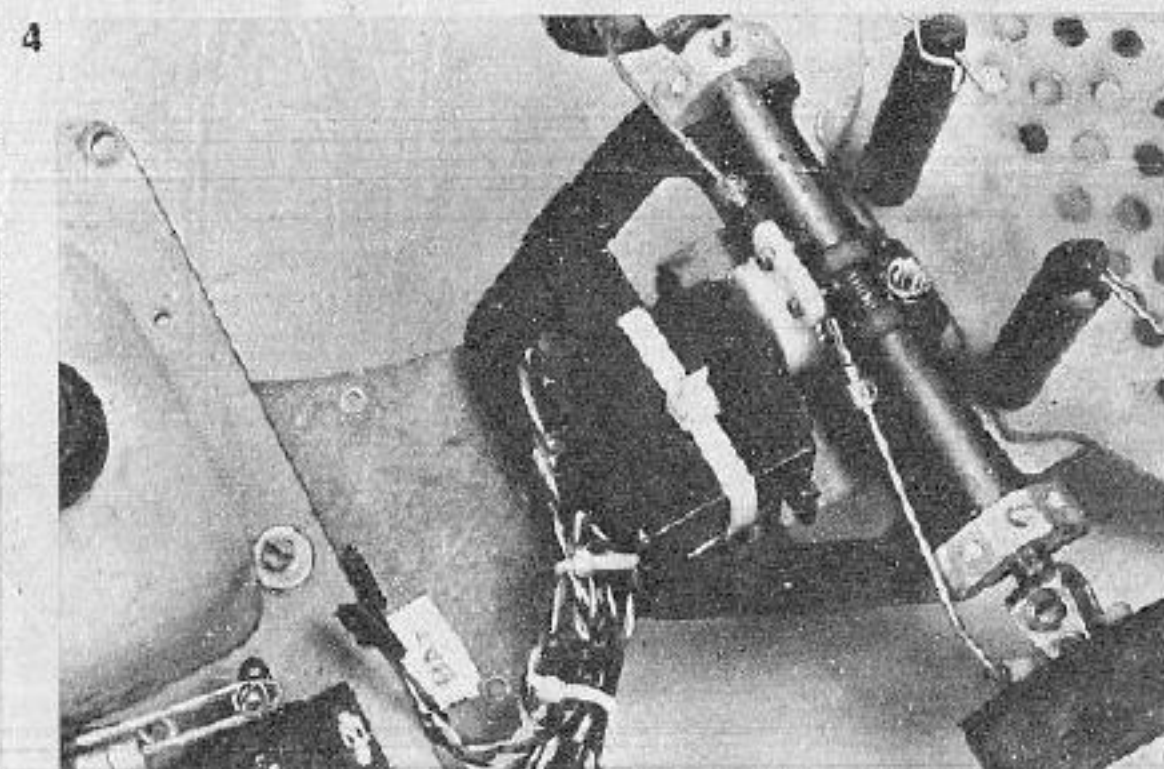
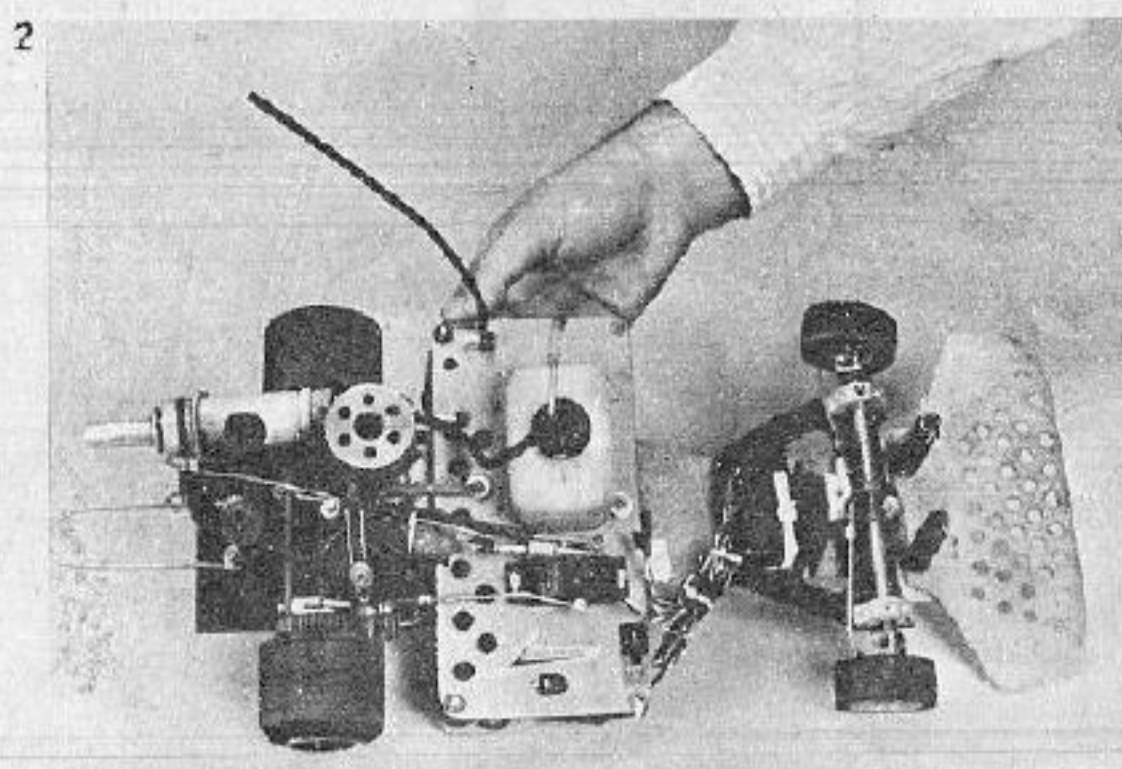
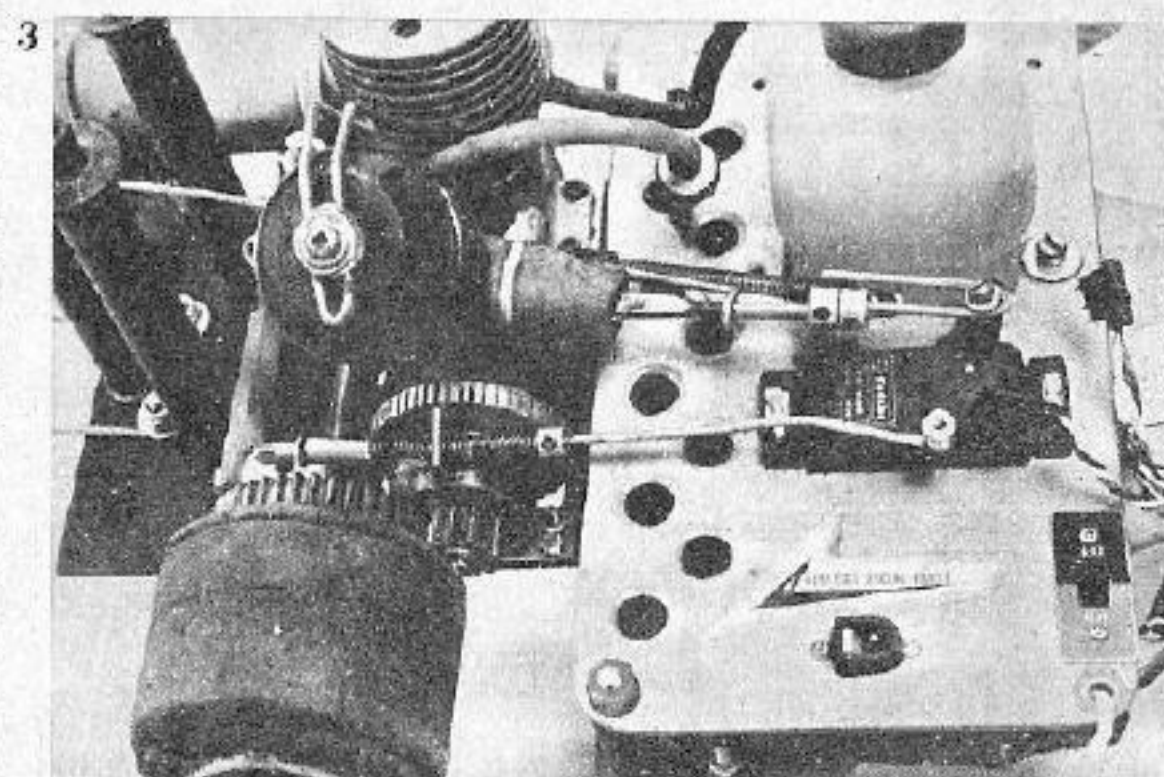


1 *Todo el "gancho" de una gran categoría nacional se refleja en estos tres diferentes modelos escala*

Aquí se aprecia claramente la disposición transversal del motor y el depósito de combustible. La mezcla utilizada se compone de alcohol metílico, aceite de ricino y una pequeña dosis (10%) de Nitrometano

La vinculación entre motor y transmisión se realiza mediante un mecanismo de embrague centrífugo que actúa sobre el piñón

Una correcta puesta a punto implica regular comba, convergencia y "caster" en el tren delantero



do, son reproducciones en escala de los T.C. 2000 reales (decoración incluida), detalle que contribuye poderosamente a captar la atención del público. Con respecto a los neumáticos, las ruedas delanteras miden 60 mm de diámetro por 25 mm de ancho, y las traseras 65 por 45 mm respectivamente. En todos los casos son de gomasespuma de diversos compuestos, lo que permite elegir el grado de dureza adecuado a cada tipo de piso, detalle que, junto con la alineación, el ajuste de la carburación, la flexibilidad del chasis y la distribución

del pesos, constituye los principales aspectos en que se trabaja durante la puesta a punto.

—¿Cuánto dinero cuesta armar uno de estos autos?

—Un motor cuesta aproximadamente \$ 100, teniendo, en condiciones normales, dos temporadas completas de vida útil. El chasis, elemento más caro del conjunto, orilla los \$ 250, mientras que por el equipo de radiocontrol debemos abonar otros \$ 100. El gasto por carrera es mínimo, ya que no supera los \$ 5 incluyendo el combustible necesario para todo el fin de semana. Digamos, de paso, que estos

costos son sensiblemente menores a los de otras categorías más sofisticadas que recurren profusamente a los elementos importados.

—Finalmente, ¿dónde se realizan las carreras?

—Las competencias se llevan a cabo todos los sábados a partir de las 15 hs. en el sector polideportivo de Vélez Sarsfield (Juan B. Justo 8900), siendo libre el acceso del público. La pista que posee el club comprende ocho circuitos distintos, el mayor de los cuales tiene una extensión de 230 m, al cabo de cuya recta principal, la casi treintena de autos participantes alcanzan velo-

idades del orden de los 80 km/h. Además esperamos presentar la categoría en la Rural, el 22 de octubre.

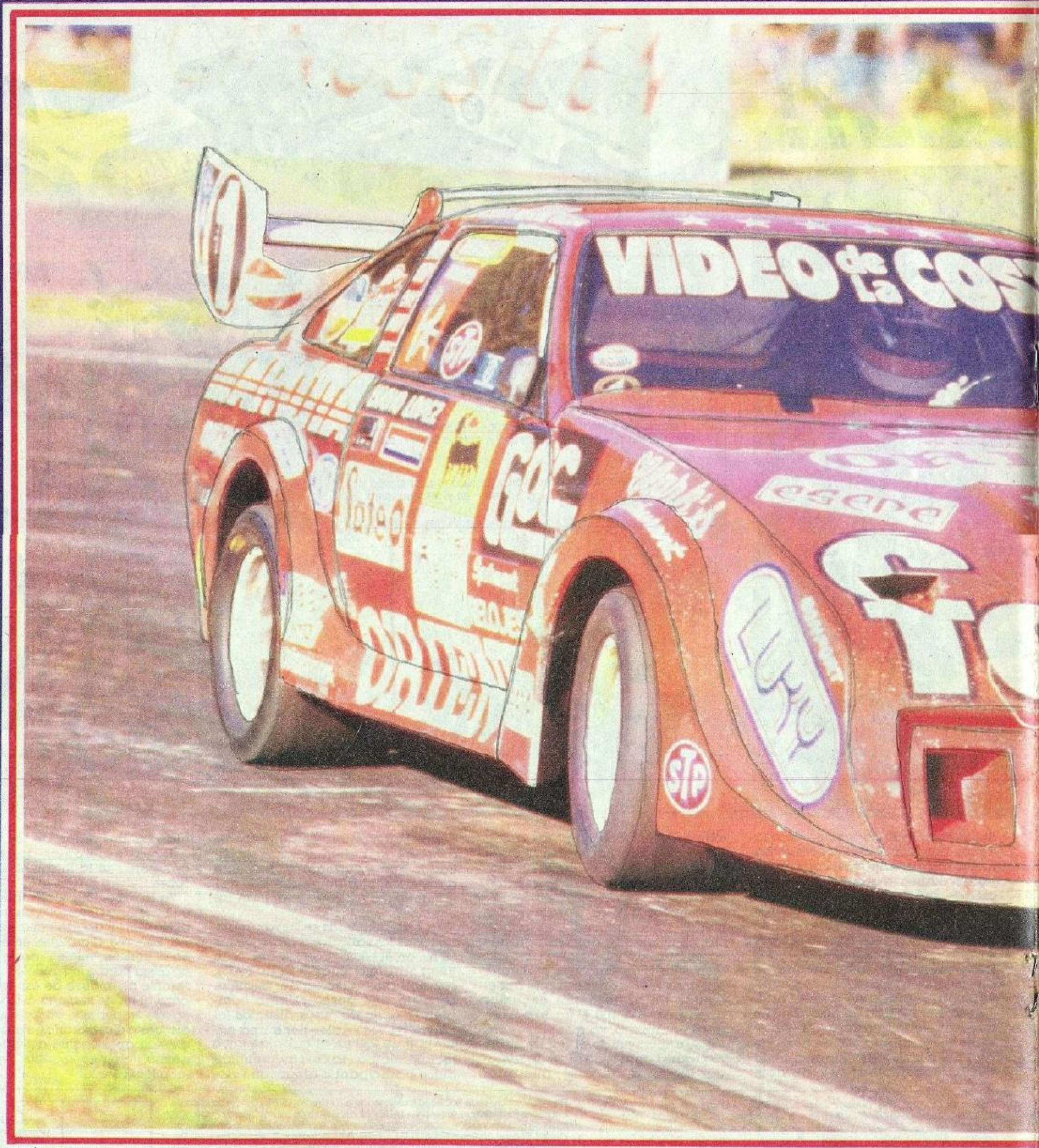
Ya lo sabe, todos los sábados, allá en Liniers, se desarrolla un nuevo capítulo en la apasionante trama del T.C. 2000 '86. Claro que, en este caso, en su versión "miniaturizada", lo que no obsta para convertirlo en una interesante alternativa de esparcimiento para el fin de semana. Y si su presupuesto lo permite, encontrará gente dispuesta a asesorarlo en el comienzo de esta apasionante actividad. Si se anima, tome los mandos... acelere... ¡el piloto es usted!

Revista CORSA Nº 1058. 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 Corsá esté de acuerdo anónimo se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 303.417. Material Periódico: Aída 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: Vaccaro 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: Diapla S.A., Juan Blanco 107B, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Octubre 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 Sucreales 11-27-34-50	Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981
	Código Postal 1052
	Concesión Nº 7.970



Oswaldo Abel "Cocho" López
NISSAN 300 ZX
CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS 1986

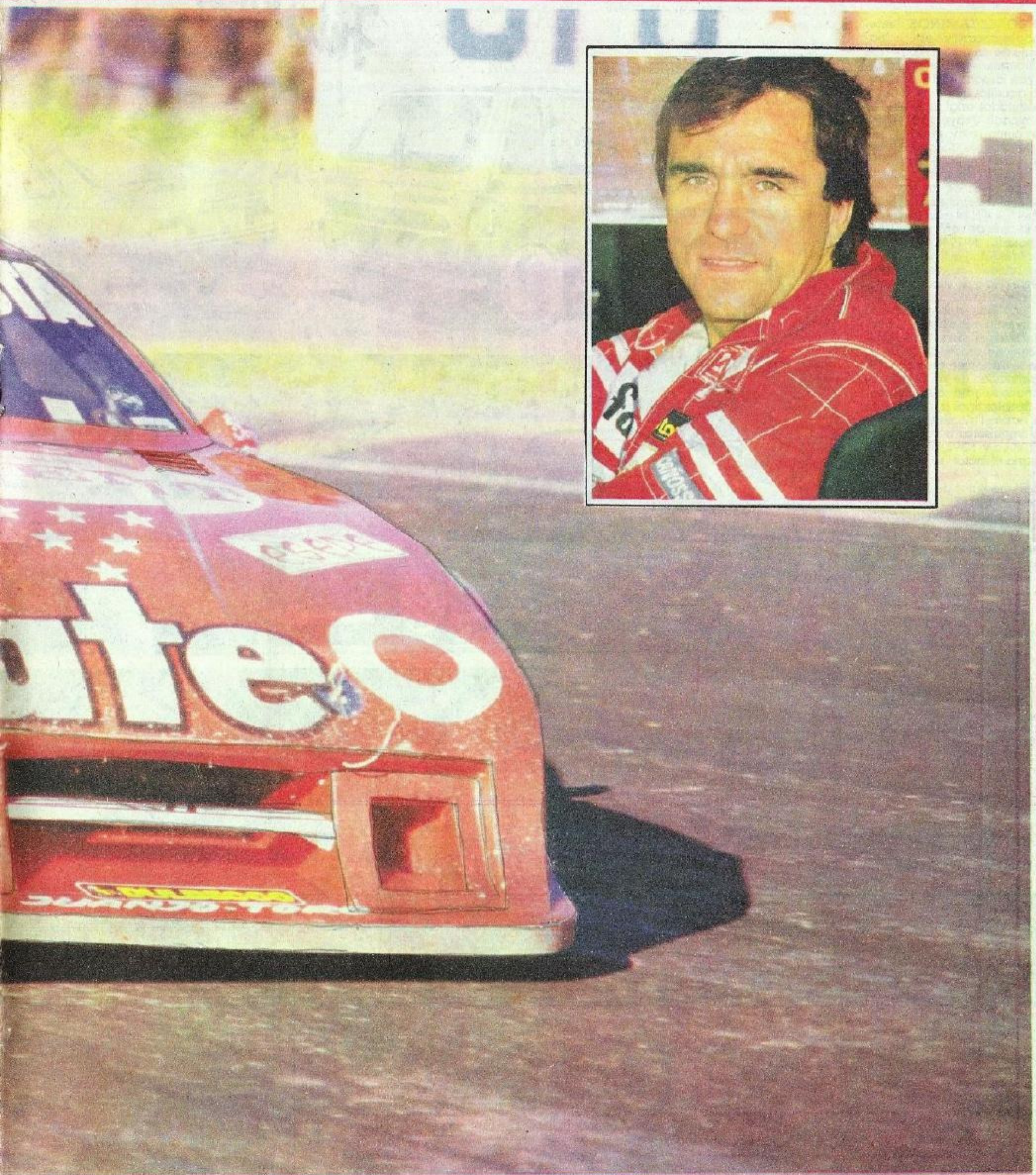


Foto: Rubén Lottieri

Colección
CORSA

CIRCUITO URBANO

Internacional

Producción:
Sergio Marcelo Goldvarg

1. UN NUEVO CORRECAMINOS. Generalmente cuando se encara un estudio para el lanzamiento de un nuevo modelo se parte por varios caminos paralelos y posteriormente se van descartando algunos, quedando sólo aquellos que más se aproximan a los postulados originales. En Renault, el denominado "Proyecto X-45" ya ha llegado a un punto de "no retorno", con la realización del modelo "Master". Es decir que la totillo que hoy le mostramos a usted es nada menos que la forma definitiva del "X-45", que, fuera de la jerga del agente Maxwell Smart, equivale al reemplazante del Renault 4 L, el cual llegará a las agencias y salones de venta de la Régie recién a mediados de 1988 (no se pueden quejar por lo adelantado de la información que les brindamos, ¿verdad?).

Contrariamente a lo que ustedes se pueden imaginar y pese a la fotografía, el nuevo R-4 no será un "Petit", sino que tendrá dimensiones muy similares a las del actual "Supercinco". Incluso se habla de una posible superposición de un modelo con el otro, por lo que se estaría en presencia de una teórica disminución de las ventas del Supercinco. Por ello se trataría de diferenciarlos por los distintos tipos de motor que los equiparían. Hasta el momento se habla de tres plantas impulsoras para el nuevo R-4: 956 cc, 1.108 cc y 1.397 cc; mientras tanto, se adaptaría el motor de 1.721 cc al "Supercinco".

Como planes inmediatos de Renault, figuran un completo "restyling" de los modelos 9 y 11, para soportar mejor los embates del nuevo Peugeot 309. Fuerza, muchachos.

2. OTRO LEON ESTA NACIENDO. Y ya se lo ha bautizado: se llama "405", aunque para la fábrica Peugeot todavía es el "Proyecto D-60".

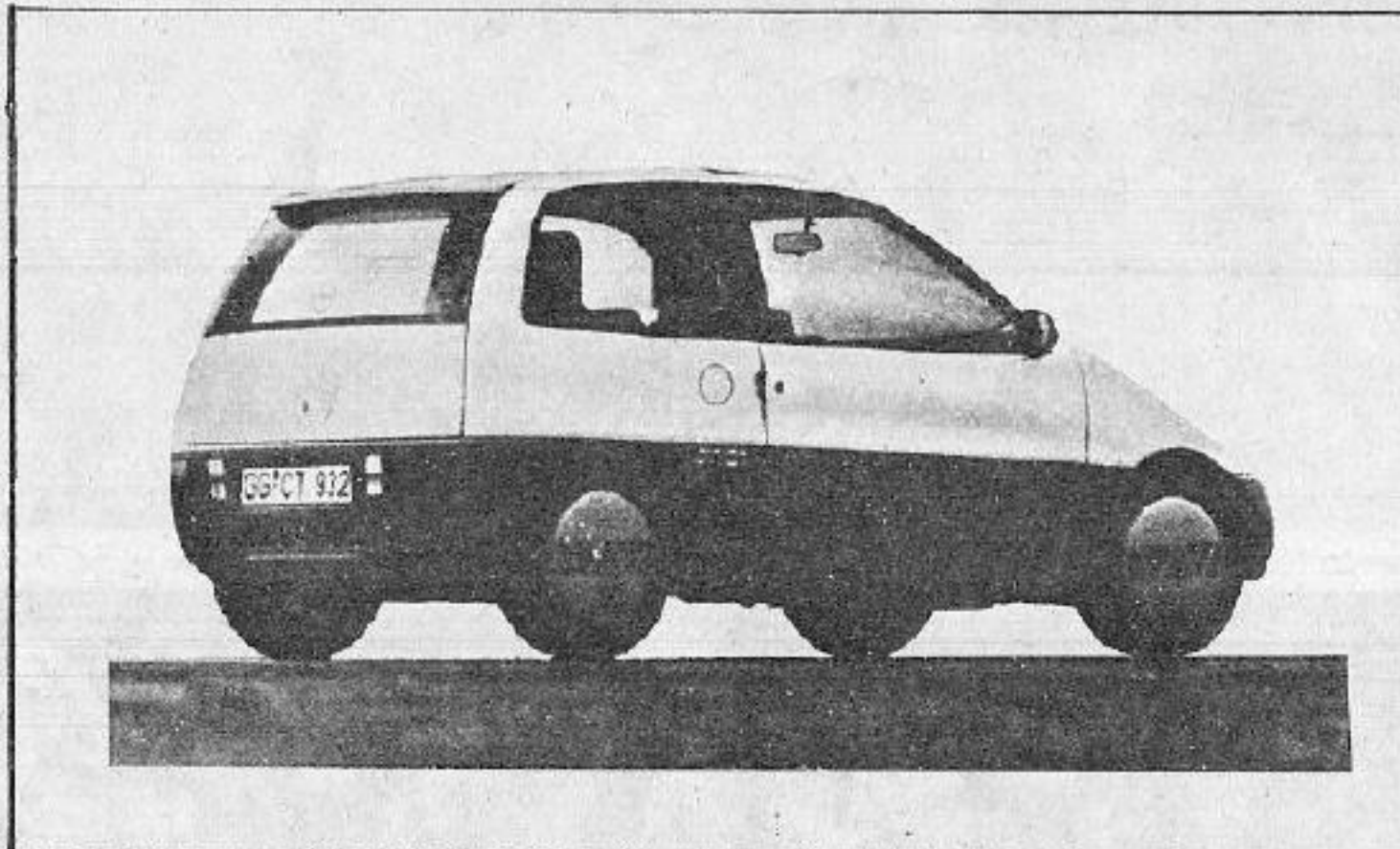
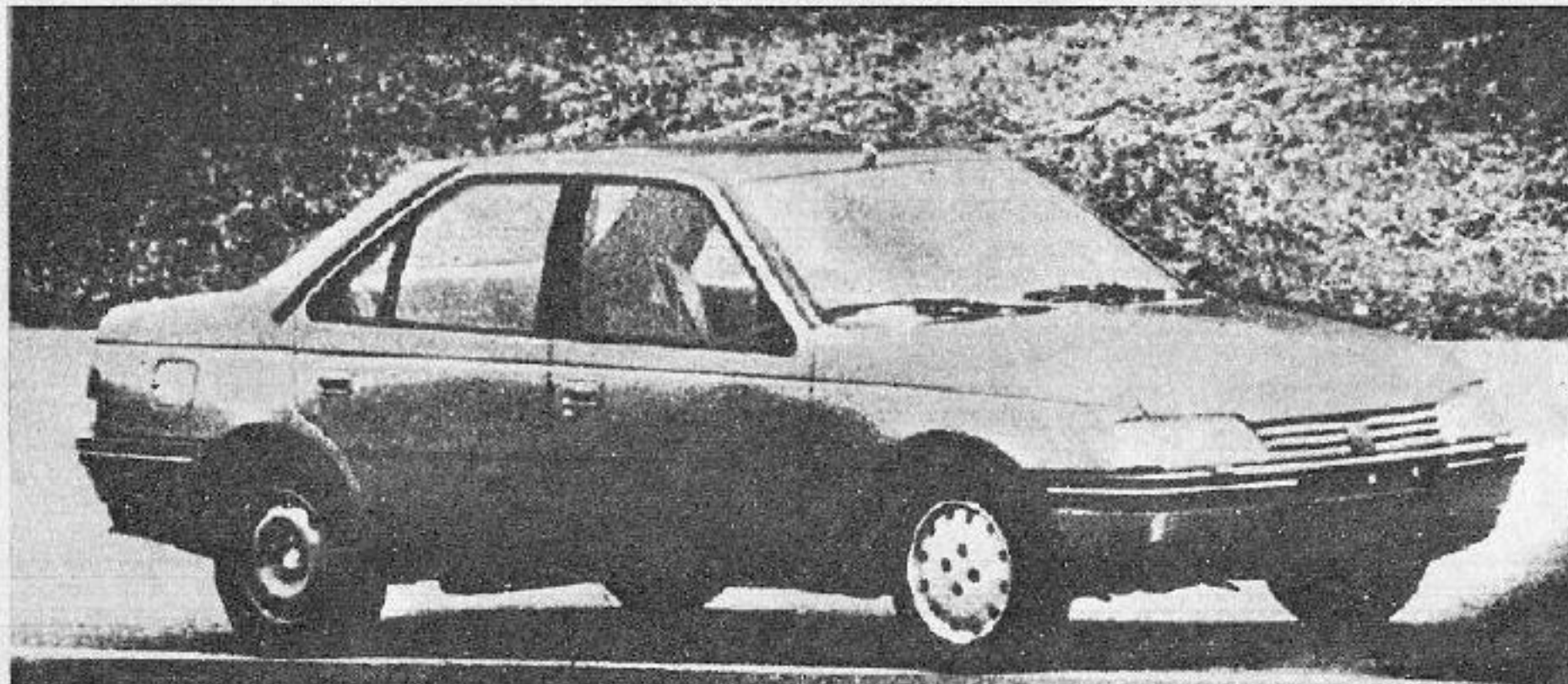
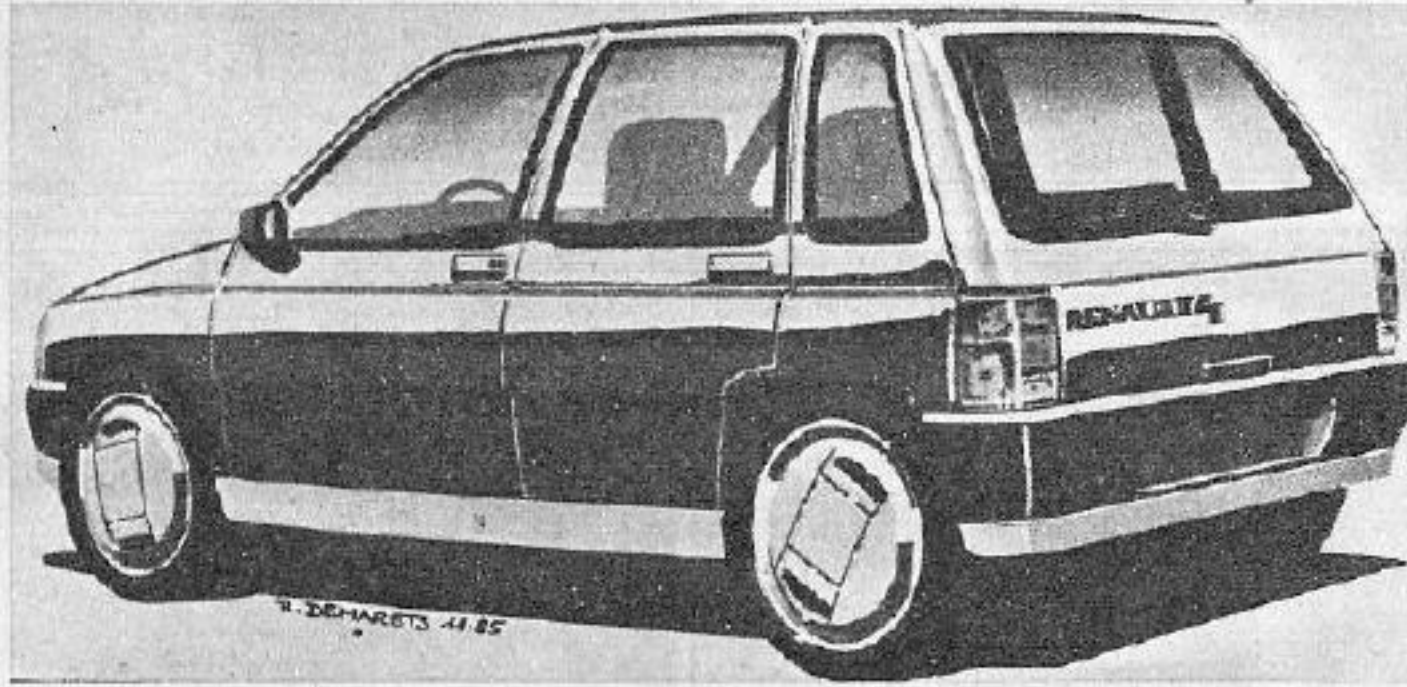
Se trata del próximo lanzamiento de la casa francesa, el cual ocupará el espacio comprendido entre los modelos 305 y 505, aunque se sabe que más adelante ocupará el lugar que dejará vacante el 305. Como siempre, el diseño ha salido del lápiz de Pininfarina y simboliza nada menos que 32 años de colaboración entre las dos firmas. Previéndose como el más encarnizado rival del nuevo Renault 21, el Peugeot 405 será lanzado al mercado a fines del año próximo o a principios de 1988.

Este auto será dotado de tracción delantera, pero está prevista la incorporación de un tracción integral de serie. Este fue siempre un punto que se le criticó a Peugeot, ya que en los rallies ellos aplican la tecnología del 4 x 4, pero no han ofrecido ésta a los clientes de vehículos de serie, salvo los 200 ejemplares del 205 Turbo 16 "Client".

Si bien se ha confirmado el lanzamiento del 405 con tracción integral, éste recién aparecerá en 1989! En él, la cupla será transmitida según la relación 60 adelante-40 atrás. La suspensión, tanto en el 405 de tracción delantera como en el de tracción integral, será de brazos oblicuos y amortiguadores inclinados.

Hay que tener en cuenta que la mayoría de los componentes del "chasis" del 405 provienen del Citroën BX, por lo que se descarta que la arquitectura del tren delantero será muy similar a la de dicho modelo Citroën. Como anticipo digamos que también, en el futuro, el modelo 505 será reemplazado por el 606, modelo del cual ya se han visto algunos croquis.

3. ES UN DURO. La robustez fue siempre una de las cualidades que hicieron de los Volvo, uno de los autos más seguros del mundo, fama bien ganada, por cierto. En el caso de la nueva Coupé 480 ES, la seguridad continuó siendo una de las prioridades, y tal vez por ello no luzca lo suficientemente hermosa en comparación con otros autos de la misma franja del mercado. Si bien la trompa tiene un aire bastante importante al Triumph TR7, el corte general del vehículo posiblemente posea su embrión en la recordada rural Volvo 1800 ES.



Nuevamente, querido lector, le ofrecemos la posibilidad de "hacerse la croqueta" con las novedades que están surgiendo en lejanas tierras (¿o es que somos nosotros los que estamos lejos?).

Algunos de los lanzamientos ya efectuados—otros esperan salir al rue-

do próximamente—son realmente de magnitud, ya que implican el reemplazo de ciertos autos de los que podrían denominarse "tradicionales" por su exitosa difusión. El ejemplo más claro lo tenemos con el novísimo Citroën AX, que tendrá la complicada tarea de reemplazar al Visa. También

se anuncia el proyecto "X-45" de Renault, el cual desembocaría nada menos que en el sustituto del archiconocido "4 L". ¿qué tal?

Pero no todos son reemplazos, puesto que desde donde las rubias están un montón (adiviné, es Suecia...), Volvo nos ofrece una nueva coupé, la

"480 ES". En este caso la similitud entre las mujeres de dicho país y esta coupé, sigue siendo la tradicional robustez.

Bueno, basta de comentarios previos y a zambullirnos de lleno en lo que se usará en Europa en las temporadas próximas.



El capot—largo en relación con el resto del auto—posee faros encastrados que lo separan del paragolpes, totalmente sobredimensionado, a tal punto que absorbe choques de hasta 8 km/h sin sufrir ningún tipo de deformaciones. Las premisas para tomar como punto de partida, fueron claras: crear un auto compacto, dotado de un vasto espacio interior con comodidad para los eventuales pasajeros de los asientos posteriores, liviano y de buen perfil, capaz de performances deportivas, confiable y seguro. El coeficiente de penetración aerodinámica es de $C_x=0,34$, lo que si bien no es ninguna maravilla, para Volvo sí debería serlo ya que es una de las pocas veces en que da a conocer este coeficiente.

El motor de 1.721 cc que equipa al 480 ES, es nada menos que la planta motriz que impulsa a una de las versiones europeas del Renault 11, la cual también equipa al Volvo 340 desde 1985.

La fecha de lanzamiento de esta coupé fue el 15 de septiembre y hasta fines de año se exportarán 600 unidades hacia Francia.

4. UNA INSPIRACION "JUNIOR". En el Salón de Francfort 1983, Opel sorprendió a todos los presentes con la exhibición del prototipo "Junior", un espléndido "Mini" al cual ya se lo conoce popularmente como el Citroën 2CV de los años '90. El concepto era básicamente el de un vehículo súper compacto de formas marcadamente aerodinámicas, considerando sus competidores en tamaño (foto) con un coeficiente de penetración de $C_x=0,31$. Este prototipo tuvo dos objetivos claros; el primero de ellos, explorar cuáles eran los límites de diseño vigentes para un auto Mini, y el segundo era observar el impacto de este auto en el público (no por chocarlas, se entiende...). La aceptación de estas líneas fue notable, y ello no resultó desperdiciado por los estilistas y técnicos de Opel. ¿La razón? Es simple. Actualmente, se está trabajando en la segunda generación del modelo Corsa, nacido en 1982, y que prácticamente reproduce las formas del Junior. En cambio lo que se mantendrá casi sin cambios será la planta motriz, pues en esos momentos la gente de Opel no puede darse el lujo de atacar al mismo tiempo el "styling" y los elementos mecánicos.

En los planes inmediatos de Opel figuraba el lanzamiento para el mes de setiembre, de un nuevo Rekord, que según datos que poseemos, resulta bastante distinto del actual.

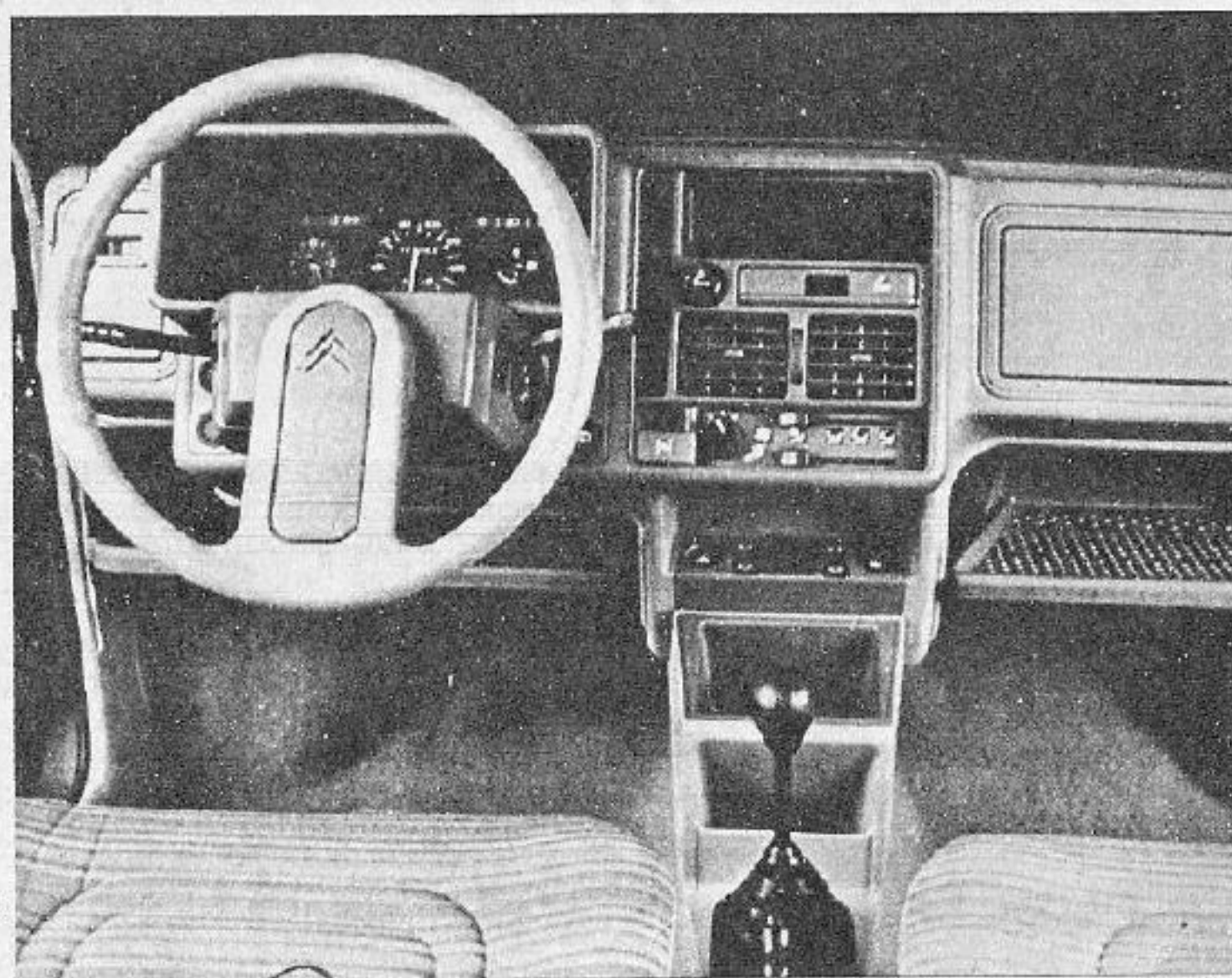
5. CHAU VISA, HOLA "AX". El flamante Citroën AX es el resultado de un nuevo equipo de diseño, regentado por el recién llegado—a la casa francesa—Carl Olsen. Los dibujos preliminares comenzaron a mediados de 1982, y luego de cuatro años ya se han dado a publicidad las primeras fotografías. A juzgar por éstas, inmediatamente salta a la vista un diseño sobrio y clásico pero no por ello en desmedro de lo moderno. El capot es totalmente liso y los faros delanteros son de tipo trapezoidal fino; estos encierran solo una pequeña parte de la parrilla, ya que esta es baja, ubicándose la mayoría de las canalizaciones de aire en el plástico que abarca en una sola pieza al spoiler y al paragolpes.

El estudio aerodinámico está basado en el proyecto ECO 2000, presentado tiempo atrás. Ello coopera para lograr un excelente C_x , nada menos que de 0,31, el mismo valor arrojado por el pequeño Lancia Autobianchi.

Las superficies vidriadas son importantes y la altura de su cintura, la ideal para este tipo de vehículos, logrando una armonía total con el resto del auto.

La idea es ofrecerlo con tres tipos distintos de motor el más chiquitito de 954 cm³ (45HP), el del medio de 1.124 cc (55HP) y el más grande de 1.360 cm³ (65HP).

Posee suspensión independiente en las cuatro rueditas.



Revisando Apuntes

● Más Fotos ● Apostillas ● Conclusiones

IV RALLY PAGOS DEL TUYU, PCIA. DE BUENOS

DE VUELTA AL PAGO



1. Las playas cercanas a Pinamar perdieron su habitual tranquilidad, mientras son fatigadas por el Renault 18 GTX de Lonati-Madero, quien es seguido de cerca por el avión afectado a la transmisión radial de la prueba. Pocos instantes después, cuando intentaba subir desde la playa a la tierra, volcanta espectacularmente. 2. Jorge Bescham, en el tramo clasificatorio disputado el viernes 3 de octubre. El último día se le tapó una boca del carburador de su Fiat SE 1.5. 3. Trosero-Guerrero en la largada del prime de la playa, a pocas metros del espigón de pesca de Pinamar. Su triunfo en este rally (en la clase uno) lo muestra como firme candidato al título de esta temporada. 4. Tal como reza el cartel que se ve en segundo plano, Rates y Campana necesitan "tomar aire", para volver a sumergirse en el trabajo y alejar así la mala racha que los afecta.

Por Eduardo E. Neira
Fotos: Juano Fernández y E.E.N.

ESPECIALISTA - Francisco "Panchito" Alcúzar, estaba encargado de las relaciones con los concurrentes, tarea ideal para aplicar su experiencia en la categoría. "Si tuviese algún ofrecimiento para correr en rally por parte de un equipo, ni dudaría un instante en aceptarlo. Tengo ganas de hacerlo, pero tiene que ser en buenas condiciones de participación", nos decía el sábado por la noche, en el Centro Tradicionalista de Madariaga.

COLABORADORES - De la organiza-

ción eran, entre otros, Pedro y Héctor Del Buono y la esposa de Jorge Del Buono. Asimismo, estaban Raúl Escolar y Jorge Yebra. Un calificado equipo de colaboradores para este rally.

DEBUT I - El de Poche a nivel nacional, quien participa en el campeonato provincial de rally. Lo hizo con un Renault 18 GTX que anteriormente fue auto muleto de Eduardo Lonati. En la primera curva del prime -90° a la derecha- clasificatorio nocturno, realizó un trompo.

SUPIMOS - Que el ministro de Go-



TATA
O...

2



4



bierno de San Luis, Dr. Angel Rafael Ruiz, tiene previsto seguir compitiendo, en equipo con el puntano Carlos Bassi, con sendos Renault 18 GTX E.L. Recordemos que Ruiz debutó en ocasión del pasado Rally de San Luis con un Peugeot 504 GR TN.

DESTRIPIADO - Así quedó el Volkswagen Gacel de calle del hermano de "Tata" Maineri, porque se le quitó el puente delantero completo al fin de un prime, para reemplazar la suspensión dañada del auto de ese piloto bolivarense. "Quedó con el motor

apoyado en el suelo. Ahora voy a socorrerlo", dijo apenas llegó el último día a Parque Cerrado.

PASSI - Es cordobés, tiene 23 años y ha sido subcampeón de karting en su provincia, el año pasado. Debutó en San Luis con un Renault 18 GTX E.L., propiedad de su navegante, "Tito" Gait. El auto es armado y preparado por Luis Echenique y posee caja de cinco marchas "armada". "Yo voy aprendiendo, porque estoy más acostumbrado a la pista que a la ruta. En el primer prime hice un

trompo en la mitad de una curva por inexperiencia. Sin embargo, el auto anda muy bien. Tira 7.500 RPM y es más que suficiente para mí en este momento", Passi dijo.

CURSO VELOZ - Fue el que hizo sobre mecánica R-18 Héctor "Puchi" Valles, quien fue navegante de Carlos Díaz Mayer. En efecto, aquél debió cambiar el sábado por la mañana la junta de tapa de cilindros, algo que nunca había realizado en ese motor, puesto que está más acostumbrado al Peugeot 504 con que partici-



paba junto a Jorge Maggi y "Dino" Landriscina, quien está aún armando el R-18 GTX E.L. con el cual piensa volver a intervenir en el campeonato argentino.

MULETTO - Federico "Feco" Schmid y Miguel Gramaglia corrieron en el Pagos del Tuyú, con su antiguo Renault 12 TS, puesto que el nuevo que utilizaron en San Luis, está siendo reparado luego del vuelco sufrido en aquella competencia. Pese a todo, la gente de la Peña "La Punta", se hizo presente en esta oportunidad. Schmid tuvo inconvenientes con el alternador en el primer prime y una salida de ruta en ese mismo tramo, para finalizar su rally en el PC6, por la rotura del diferencial autoblocante. "Tenía como diez rallies encima..."

PEUGEOT - Tan sólo dos 504 GR TN largaron en este rally, Maglione-De los Santos y Germani-Peretti. Sólo este último finalizó, pese a que estaba aquejado por una falta crónica de velocidad final. "Me equivoqué al elegir el diferencial y puse uno muy largo, que el motor no alcanza a tirarlo. Colocando gomas algo más bajas mejoraba un poco, pero no mucho."

RECUERDO - A todos los pilotos participantes se les entregó, en la verificación previa a la competencia, una pequeña plaqueta como recuerdo de la 4ta. edición de esta prueba. Una gentileza de los organizadores.

LAMENTABLE - En los últimos primes de la etapa dominguera, se debían cruzar varias veces unas vías férreas, retomando el mismo camino en cada oportunidad. En uno de esos cruces José Gómez, de General Roca, Río Negro, se equivocó de camino y fue visto por un veedor que informó de ello al Comisario Deportivo, quien procedió a desclasificarlo. El error -porque de ello se trata- se podría haber subsanado si el vehículo del veedor hubiese estado cruzado en el camino incorrecto, para mayor claridad de todos los participantes, tal como se estila en la mayoría de los rallies, cuando un cruce puede acarrear alguna dificultad -aunque sea pequeña- de interpretación. El auto de Gómez, aparte de correr sirvió -al mismo tiempo- para transportar al pi-

loto, navegante y sus repuestos en tan alejada zona. En los primeros tramos había tenido inconvenientes con la bomba de combustible.

CORZO - Corrió con un Fiat SE 1.5, propiedad de Prevosto. Rompió tres amortiguadores y también tuvo algún inconveniente con el burro de arranque. Llegó al Parque Cerrado final con la caja rota y solamente con la quinta marcha. El principio de su carrera tampoco fue muy auspicioso, puesto que se fue de la ruta en el primer clasificatorio.

"CORTE LA RACHA" - Decía el Dr. Carlos Díaz Mayer. "Es la sexta vez que corro con este Renault 18, y aquí es la primera vez que llego al final". Suerte para él.

POCAS ROTURAS - Este rally es especialmente benigno con las cubiertas, debido al piso de arena y tierra, sumamente suave. Por ello, fueron pocas las roturas de neumáticos. Las que pudimos detectar las sufrieron los hermanos Faini y Pancello.

MARINO - El piloto de La Plata, quien había debutado, justamente, en el anterior rally Pagos del Tuyú, cumplió una buena actuación con el Fiat Se 1.5, que prepara "Papo" Cadaveira, con árbol de levas suministrado por Rafael Balestrini. "En el primer prime se me ensuciaron los faros y por eso no anduve muy bien ahí. En la mañana del sábado empezó a acusar algunos problemas de temperatura al 'soplarse' la junta de la tapa de cilindros, por lo cual, ante su agravamiento, la cambiamos el domingo. Pero, al final, se me 'pegó' el embrague, debido al barro, faltando muy poco para que terminara la carrera. Ahora estoy armando un Fiat Regatta 85 para reemplazar a este auto."

PRESENTACION - Fue la que realizaron Gabriel Raies y Miguel Torrás, en sus caracteres de presidente y secretario de la Asociación Pilotos de Rally del Interior al presidente del colegio de Comisarios Deportivos, Ingeniero Carlos García Remohi, manifestando su disconformidad por la designación de Alberto Rodríguez como comisario deportivo. "Porque no se

1. Los hermanos Maciel saliendo en un cruce de vías cerca de Madariaga. 2. El binomio maderiaguense Flores-Abineme haciendo algunas piruetas en Montecarlo. En la foto se ve a Raúl Bellido mirando imperturbado como el Gacel GS, preparado por Balestrini y armado por Caldarella, se lo va encima. 3. Reunión en el reagrupamiento de la segunda etapa. De izquierda a derecha: Eduardo Lonati, la esposa de Jorge del Buono, Carlos Díaz Mayer y Héctor Valles. 4. Mientras Horacio Badra explica -male amargo en mano- las causas de su abandono, lo escuchan Roberto Bizzochi (izquierda), CORSA y Calderón (derecha).

Izquierda: Jose Cecchetto estrenó este Fiat SE 1.5, aunque con poca suerte. Luego de realizar una buena carrera, se le rompió el motor el último día.



ha respetado por parte de la CDA lo pactado en marzo de este año, cuando habíamos solicitado que el Sr. Alberto Rodríguez no fuese designado autoridad deportiva en las competencias de rally que se lleven a cabo en el país por los motivos que en su momento expresamos". Esta heterodoxa comunicación, de la cual lo anterior es tan solo un párrafo, también destaca el trabajo del Dr. Horacio Rivarola como titular de la CDA. Recordemos que Rodríguez resolvió en varios rallies cuestiones que fueron sumamente resistidas por los pilotos. Entre ellas, la desclasificación de Recalde en las 24 Horas de Tanti de 1984, y un discutido cambio de caja de velocidades del mismo Raies en el Rally Pagos del Tuyú de 1985.

CECCHETTO - Debutó en este rally con un nuevo Fiat SE 1.5, aunque no con mucha suerte, puesto que rompió una biela del motor que le prepara Julio Pardo en Buenos Aires. "Al principio, el ruido se escuchaba -insólitamente- sólo cuando estaba fuera del cockpit. Luego, se agudizó, y, finalmente, se rompió."





BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación Madariaguense de Automovilismo.
Accesos: suficientes para apreciar el rally con comodidad. 5 puntos.
Controles: correctos. 4 puntos.
Trasado: veloz, con barro y arena. Bien elegido, pese a los caminos rectos predominantes. 3 puntos.
Parque cerrado: bien ubicado. 3 puntos.
Promoción del espectáculo: puede mejorarse. 3 puntos.
Servicio de prensa: regular. Faltó una fotocopidora. 2 puntos.
Facilidades para las transmisiones: 2 líneas telefónicas. 4 puntos.
Puntualidad: excelente. 5 puntos.
Total: 39 puntos. (Ideal: 40).



a OMAR DE GIOVANNI



3



4



Porque, pese a los inconvenientes de último momento, surgidos poco antes que partiera desde Córdoba a este rally, pudo hacerse presente, prestigiando con su andar veloz y consistente la carrera. Porque logró remontar desde el puesto 21º en que había quedado al fallar su instalación eléctrica en el prime clasificatorio, disputado en la noche del viernes, hasta quedar 3º en la general y en su clase.



6



8

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo más inesperado: La victoria de Bescham en la general.
Lo menos inesperado: El triunfo de Trosero en la Clase 1.
Lo más lindo: La cordialidad de los organizadores.
Lo más feo: La protesta de la Asociación de Pilotos de Rally del Interior por la nominación de un Comisario Deportivo.
El prime más pintoresco: El que circulaba entre los bosques de Carló.
El prime clásico: Aunque cambió el recorrido, el que circulaba por la playa, entre Pinamar y Monte Carlo.
La mejor sugerencia: De muchos pilotos que quieren correr esta carrera durante la temporada de verano.
Lo complicado: Para muchos, manejar en el barro.
Lo más lamentable: Que el rionegrino "Joselo" Gómez se equivocara de campo en la última etapa.
La familia más ubicua: La de "Juanchi" Flores y su navegante Abineme. Estaban en todas partes viendo pasar al VW Gacel N° 12.
Lo cómodo: Para el público: ver el rally en varias oportunidades en una misma jornada, y para los auxilios, poder asistir a un auto con un solo vehículo.
La futura ausencia: Según declararon, varios pilotos de punta cordobeses no irán al Rally de la Segunda República.
El espíritu: De quienes se embaraban completamente para ayudar a sacar los autos que se iban atora de la ruta y caían al agua y/o barro.
La frustración: Otra vez, la de Alfredo Allamirano.
El arriesgado: El piloto del avión que sobrevolaba los autos. Realmente iba muy bajo.
El espectador: Rubén Del Campo, que tiene en venta sus dos R-12 de rally.
Los prepotentes (e inconscientes): Los conductores de un Peugeot 505 y de un Ford Falcon Rural, que entraron a Carló mientras se estaba disputando un prime.

5. Hoja de ruta de Batistesa, preparada para recorrer el prime de Carló. 6. Morcillo, el principal rival de Trosero en esta ocasión "poluando" en el barro y esquivando una zanja en la última etapa. 7. Corzo, de buena actuación, sobre un Fiat SE 1.5. Llegó sólo con la quinta velocidad sobreviviendo en su caja de cambios. 8. Oscar Germani fue, a la postre, el único piloto Peugeot clasificado. En la foto, mientras reemplazaba los neumáticos Frie NRD por AR-28 en busca de una mejora de demultiplicación final.



5. Omar De Giovanni y López Piccioni en espectacular salto, rumbo al tercer puesto en la clasificación general. Pocos metros antes de la toma, habían superado en el camino a Miguel Torrás. Pese a ello, siguieron apurándose como se aprecia en la toma. 6. Mainetti y su VW Golci en Pinamar encarando el prime más pintoresco de la prueba.

CAMPEONATO

(Disputadas 7 competencias)

Navegantes clase tres:

Campana, 95 puntos; Pancello, 49; Maciel y Schroder, 25; Peretti, 23; Christie y Ribe Nill, 20; Valles, 19; Zubillaga, 18; Pardo, Varela y Martínez, 15; Vidal, Rodríguez y Madero, 12; Coggiola y Decchechi, 10; Gaimanera y Dalceggio, 8; Gail, 7; Brunello, 6; Narvaja, 3; Puglianí, 2.

Navegantes clase dos:

Stalla, 95 puntos; Garcia, 70; López Piccioni, 32; Haedo, 30; Valerio y Quiros, 27; Oyola, 25; Valentini, 20; Paz, 19; Torres, 18; Mammanna y Rosso, 15; Gramaglia, 14; Peruggini, 12,5; Zucchi, Teysedou, González y Alliberi, 10; Abineme, Guerra, Aguirre, Molina y Farias, 8; Mutti, 7,5; Garcia, Kotler, Jawerbaum y Schroder, 6; Gail, 5; Faini, Ribe Nill, Argüello, Pardo.

Minardi y Vaca, 4; Rubey, Bizzochi y Acbaí, 3; Pino, Carbonari y Diaz, 2; Sibadon, 1,5; Libertore, Martina, Debassa y Duprat, 1.

Navegantes clase uno:

Guenero, 92 puntos; Albandoz, 63; Silvestro, 48,5; Yanez, 42,5; Ellera, 39; Rossi, 37; Valentini, 35; Pinotti, 24; Rocca, 18; González, 17; Gil y Machuca, 15; Alkamirano, 13; Elordi y Carranza, 12; Chiarollo y Ammana, 10; Saffadi y Heckmann, 8; Yacovino, Pagliacci y Avedano, 6; Pico, Lombera, Ibañez, Cotignola, Pomata, Borgioli, Moyano y Volta, 4; Achinelli, Haroldia, Pardo, Salgado Nash, Chidi y Diaz, 3; León, 2,5; Filsinger, 2; Pedemera, Dinizo, Cordi y Cabrera, 1.

COLOSI GOLPEADO—Sergio Colosi, el villadolorense que fuera campeón de la clase uno en 1983 también tuvo sus penas en esta ocasión, con su Fiat SE 1.5. "Me quedé encajado en el



barrío. Cuando habían logrado sacarme de la zanja, llegó el auto de 'Pepe' (Cechetto) me golpeó y me mandó al agua nuevamente. Me quería morir... El auto lo arman Torres y Barrios de Stock-Car en Villa Dolores, con tapa de cilindros y árbol de levas hechos por Luis Cosma".

DIFERENCIA—Fue la que notó Antonio Buigas en el rendimiento de su Fiat 147 CL5 preparado por Julio Pardo y armado por Achinelli. "Antes entre cambios caía 1500 RPM, ahora,

con la caja 'arimada', solo baja 1000 RPM".

EJE—Los hermanos Maciel, quien corren con un "dieciocho" preparado por Luis Echenique y atendido por ellos en su propio taller, rompieron en la primera etapa el eje del carburador, problema clásico de este modelo en competencias.

DEBUT II—Del cordobés Argüello, quien corrió navegado por Yacopino sobre un Fiat 128 1100 preparado y armado por Jorge Bescham. "El auto es una maravilla, anda muy bien. Y

yo, en cada prime le voy 'lomando la mano' cada vez más. Es increíble, pero a veces, cuando vuelvo a correr en un prime que conozco, bajo el tiempo hasta en cuarenta segundos...". Su auto (N° 70) perteneció a Ignacio González.

SE DIJO—Que algunos R-18 tenían un suplemento en el conducto de aire que llega al carburador. Esas suspicacias podrían aventarse con revisiones técnicas imprevistas durante la carrera, sana costumbre algo olvidada.

P.C. 1 Feria N° 1 - Circuito El Rebelde. 25,150 km.

1. Chiavarolle-Ribe Nil. Renault 18 GTX EL. 13m33s (Prom. 111,365 km/h - 1° Clase 3); 2. Altamirano-Guerra (1° Clase 2) Volkswagen Gacel GS. 14m05s (Prom. 107,148 km/h); 3. Torres-Oyola. Renault 12 TS. 14m05s (Empate); 4. Bescham-García Fiat SE 1.5. 14m10s; 5. Stillo-Stella. R-12. 14m32s; 6. Tubat-Valerio. FSE 1.5. 14m33s; 7. Maineri-García. VW Gacel. 14m44s; 8. Colosi-Pérez. FSE 1.5. 14m58s; 9. Ceccheto-Carrera. FSE 1.5. 15m02s; 10. Diaz Mayer-Valles. R-18. 15m07s; 11. Lonati-Madero. R-18. 15m07s; 12. Flores-Abineme. VW Gacel. 15m98s; 13. Badra-Bizzochi. FSE 1.5. 15m10s; 14. Germani-Perelli. Peugeot 504 TN. 15m26s; 15. Maciel-Maciel. R-18. 15m29s; 16. Renzi-Espil. FSE 1.5. 15m33s; 17. Pancello-Pancello. R-18. Odriozola-Descote. R-12. 15m37s; 19. Schmid-Gramaglia. R-12. 15m43s; 20. Marino-Castillo. FSE 1.5. 15m50s; 21. De Giovanni-López Piccioni. FSE 1.5. 16m07; 22. Grasso-Ellera. Fiat 128 1100 (1° Clase 1) 16m14s (Prom. 92,957 km/h); 23. Faini-Faini. R-12. 16m18s; 24. Rosso-Valentini. F.128 1100. 16m24s; 25. Magliano-De Los Santos. P.504. 16m32s; 26. Cordovana-Ramirez. R-18. 16m37s; 27. Battistesa-Liberatore. VW Gacel. 17m00s; 28. Morcillo-Rossi. F.128 1100. 17m02s; 29. Rica-Flord. Fiat 147 CL5. 17m06s; 30. Escariz-Fontana. VW Gacel. 17m12s; 31. Trossero-Guerrero. F.128 1100. 17m29s; 32. Minetti-Croce. F.128 1100. 17m30s; 33. Corzo-Rubey. FSE 1.5. 17m30s; 34. Sciangua-Yañez. F.128 1100. 17m52s; 35. Caligaris-Pinotti. F.128 1100. 18m25s; 36. Bulgas-Acchinelli. F.147. 18m32s; 37. Arguello-Yacovino. F.128 1100. 18m39s; 38. Martinez-Silvestro. F.128 1100. 18m43s; 39. Isidro-Ruau. F.128 1100. 19m03s; 40. Secul-Lombera. F.128 1100. 19m14s; 41. Lambrecht-Valeri. F.147. 19m37s; 42. Capollini-Pedernera. F.147. 19m44s; 43. Abarca-Rochetti. VW Gacel. 19m48s; 44. Greco-Albertal. R-12. 19m57s; 45. Scalise-Loiacono. R-12. 10m06s; 46. Foche-Foche. R-18. 20m18s; 47. Sistema-Pico. F.128 1100. 20m28s; 48. Alonso-Apellanis. FSE 1.5. 21m00s; 49. Cardi-NN. F.128 1100. 21m16s; 50. De Biondi-Mujica. FSE 1.5. 21m50s; 51. Gómez-Heckmann Sarez. F.128 1100. 21m56s; 52. Cacia-Verricelo. FSE 1.5. 21m56s; 53. Miranda-Miranda. R-12. 22m10s; 54. Payro-Payro. F.128 1100. 23m21s; 55. Raies-Campana. R-18. 26m04s; 56. Muzzin-Buzzelli. R-12. 26m44s; 57. García Jurjo-González. VW Gacel. 28m57s; 58. Abella Nazar-Aschiero. R-12. 32m40s; 59. Passi-Gait. R-18. 34m20s; 60. Gilardone-Garófalo. FSE 1.5. 49m05s; 61. Celentano-Hendler. FSE 1.5. 57m07s.

P.C. 2- Est. Laguna Grande-Circuito El Rebelde 29,450 km.

Bescham (1° Clase 2) 16m34s (Prom. 106,660 km/h); Lonati (1° Clase 3) 16m40s (Prom. 106,020 km/h); Altamirano. 16m41s; Torrás. 16m43s; De Giovanni. 16m45s; Raies. 16m48s; Badra. 16m52s; Stillo. 16m58s; Marino. 17m14s; Flores. 17m15s; Maineri. 17m16s; Maciel. 17m29s; Faini. 17m42s; Ceccheto. 17m46s; Germani. 17m51s; Schmid. 17m52s; García Jurjo. 18m02s; Corzo. 18m09s; Odriozola. 18m20s; Foche. 18m28s; Renzi. 18m32s; Battistesa. 18m36s; Minetti. 18m51s (1° Clase 1, Prom. 93,740 km/h); Pancello. 18m54s; Grasso. 19m07s; Rosso. 19m14s; Escariz. 19m18s; Abella Nazar. 19m24s; Abarca. 19m25s; Rica. 19m30s.

P.C. 3 Est. La Providencia - Los Horcones 31,450 km.

Raies (1° Clase 3) 14m38s (Prom. 128,952 km/h); Chiavarolle. 14m52s; Bescham. (1° Clase 2) 14m53s (Prom. 126,786 km/h); De Giovanni. 14m54s; Torrás. 15m07s; Stillo. 15m10s; Badra. 15m11s; Altamirano. 15m23s; Lonati. 15m26s; Marino. 15m42s; Flores. 15m44s; Maineri. 15m44s; Schmid. 15m54s; Diaz Mayer. 15m59s; Faini. 16m02s; Maciel. 16m04s; Germani. 16m05s; García Jurjo. 16m09s; Odriozola. 16m21s; Pancello. 16m30s; Foche. 16m40s; Passi. 16m47s; Ros-

so. (1° Clase 1) 16m50s (Prom. 112,099 km/h); Corzo. 17m02s; Battistesa. 17m04s; Minetti. 17m09s; Lambrecht. 17m28s; Ceccheto. 17m29s; Abella Nazar. 17m32s; Escariz. 17m38s.

P.C. 4 Acceso Camino a Juancho - Cariló 33,300 km.

Raies. (1° Clase 3) 13m10s (Prom. 151,747 km/h); Chiavarolle. 13m16s; Bescham (1° Clase 2) 13m45s (Prom. 145,309 km/h); Lonati. 13m50s; De Giovanni. 13m56s; Torrás. 14m00s; Badra. 14m14s; Stillo. 14m15s; Altamirano. 14m22s; Ceccheto. 14m23s; Flores. 14m40s; Maciel. 14m40s; Diaz Mayer. 14m42s; Maineri. 14m46s; Germani. 14m53s; Odriozola. 14m54s; García Jurjo. 14m57s; Faini. 14m58s; Marino. 15m01s; Foche. 15m04s; Colosi. 15m08s; Pancello. 15m29s; Passi. 15m42s; Escariz. 15m59s; Rosso (1° Clase 1) 16m06s (Prom. 124,099 km/h); Abella Nazar. 16m25s; Greco. 16m28s; Battistesa. 16m33s; Corzo. 16m34s; Minetti. 16m37s.

P.C. 5 Mar Azul - Mar de las Pampas 6,400 km.

Raies (1° Clase 3) 4m05s (Prom. 94,041 km/h); Chiavarolle. 4m17s; Torrás. (1° Clase 2) 4m17s (Prom. 89,650 km/h); Stillo. 4m22s; De Giovanni. 4m23s; García Jurjo. 4m23s; Altamirano. 4m24s; Bescham. 4m28s; Maineri. 4m28s; Lonati. 4m29s; Badra. 4m30s; Marino. 4m30s; Ceccheto. 4m31s; Maciel. 4m32s; Flores. 4m33s; Passi. 4m34s; Diaz Mayer. 4m36s; Odriozola. 4m36s; Rosso. (1° Clase 1) 4m47s; Pancello. 4m49s; Caligaris. 4m50s; Greco. 4m53s; Minetti. 4m54s; Morcillo. 4m54s; Abella Nazar. 4m56s; Gomez. 4m59s; Grasso. 5m00s; Trossero. 5m00s; Corzo. 5m01s.

P.C. 6 Cariló - Valeria del Mar 5,700 km.

Raies. (1° Clase 3) 3m30s (Prom. 97,714 km/h); Torrás. (1° Clase 2) 3m36s (Prom. 95 km/h); Stillo. 3m37s; Chiavarolle. 3m38s; De Giovanni. 3m40s; Bescham. 3m41s; Maineri. 3m46s; García Jurjo. 3m46s; Lonati. 3m47s; Ceccheto. 3m48s; Badra. 3m48s; Odriozola. 3m48s; Marino. 3m49s; Flores. 3m50s; Diaz Mayer. 3m52s; Colosi. 3m53s; Faini. 3m53s; Germani. 3m54s; Rosso (1° Clase 1) 3m56s (Prom. 86,949 km/h); Maciel. 3m56s; Escariz. 4m01s; Minetti. 4m04s; Passi. 4m06s; Morcillo. 4m07s; Pancello. 4m08s; Grasso. 4m09s; Sciangua. 4m10s; Trossero. 4m11s; Greco. 4m11s; Caligaris. 4m12s.

P.C. 7 Pinamar - Montecarlo 12,750 km.

Chiavarolle (1° Clase 3) 6m02s (Prom. 126,796 km/h); Torrás. (1° Clase 2) 6m06s (Prom. 125,753 km/h); De Giovanni. 6m20s; Stillo. 6m21s; Maineri. 6m22s; Odriozola. 6m29s; Ceccheto. 6m31s; Flores. 6m35s; Diaz Mayer. 6m36s; Marino. 6m39s; Colosi. 6m41s; Maciel. 6m41s; Foche. 6m47s; Bescham. 6m53s; Germani. 6m57s; Faini. 7m01s; Pancello. 7m17s; Corzo. 7m18s; Raies. 7m25s; Grasso (1° Clase 1) 7m45s (Prom. 98,710 km/h); Scalise. 7m51s; Trossero. 7m59s; Escariz. 8m12s; Greco. 8m15s; Muzzin. 8m25s; Badra. 8m26s; Abella Nazar. 8m37s; Abarca. 8m40s; Martinez. 8m45s; Secul. 8m49s.

P.C. 8 Acceso anantiales - Los Horcones 23,450 km.

Raies (1° Clase 3) 11m37s (Prom. 121,119 km/h); Stillo y Bescham (1os. Clase 2) 11m43s (Prom. 120,085 km/h); Torrás. 11m59s; Chiavarolle. 12m00s; Ceccheto. 12m12s; Badra. 12m17s; Marino. 12m27s; Odriozola. 12m29s; Flores. 12m31s; Faini. 12m32s; Germani. 12m37s; De Giovanni. 12m42s; Maciel. 12m46s; Maineri. 12m49s; Lonati. 12m49s; Diaz Mayer. 12m55s; Foche. 13m09s; Colosi. 13m11s; Pancello. 13m29s; Passi. 13m32s; Abella Nazar. 13m44s; Corzo. 13m44s; Battistesa. 13m47s; Greco. 13m55s; Trossero. (1° Clase 1) 14m05s (Prom. 99,905 km/h); Caligaris. 14m09s; Escariz. 14m17s; Morcillo. 14m20s; Scalise. 14m25s.

P.C. 9 Est. Laguna Grande - Circuito El Rebelde 29,450 Km.

Raies. (1° Clas.) 15m59s (Prom. 110,553

km/h); Chiavarolle. 16m05s; Bescham (1° Clase 2) 16m10s (Prom. 109,299 km/h); Badra. 16m22s; Torrás. 16m24s; De Giovanni. 16m25s; Stillo. 16m28s; Flores. 16m44s; Germani. 17m13s; Ceccheto. 17m14s; Colosi. 17m16s; Faini. 17m22s; Lonati. 17m26s; Maciel. 17m28s; Pancello. 17m44s; Marino. 17m50s; Corzo. 17m58s; Battistesa. 18m23s; Maineri. 18m35s; Greco. 18m42s; Passi. 18m45s; Trossero. (1° Clase 1) 18m48s; Morcillo. 18m57s; Caligaris. 19m15s; Diaz Mayer. 19m31s; Sciangua. 19m42s; Gomez. 19m44s; Martinez. 19m58s; Capellini. 20m10s; Abella Nazar. 20m11s.

Clasificación de la Primera Etapa.

Torrás. 1h42m16s; Bescham. 1h42m17s; Stillo. 1h43m26s; De Giovanni. 1h45m13s; Badra. 1h46m50s; Flores. 1h47m00s; Chiavarolle. 1h47m48s; Maineri. 1h48m40s; Ceccheto. 1h48m56s; Lonati. 1h48m56s; 1h49m02s; Maciel. 1h49m05s; Germani. 1h50m51s; 1h51m23s; Raies. 1h53m16s; Pancello. 1h53m56s; Colosi. 1h57m28s; Corzo. 1h57m39s; Diaz Mayer. 1h58m18s; Trossero. 2h01m57s; Battistesa. 2h02m00s; Morcillo. 2h03m31s; Escariz. 2h04m34s; Grasso. 2h07m05s; Caligaris. 2h07m29s; Sciangua. 2h08m00s; Martinez. 2h09m47s; Arguello. 2h11m43s; Gomez. 2h13m00s; Greco. 2h13m16s; Miranda. 2h14m06s; Secul. 2h17m50s; Bulgas. 2h18m53s; Alonso. 2h19m03s; Sisterna. 2h21m26s; Muzzin. 2h22m10s; Abella Nazar. 2h17m56s; Passi. 2h24m05s; Capellini. 2h24m14s; Abarca. 2h24m17s; Payro. 2h40m17s; Isidro. 2h42m29s; Scalise. 2h44m57s.

P.C. 10 Est. Laguna Grande-Circuito El Rebelde 29,450 km.

Raies. (1° en Clase 3). 15m57s (Prom. 110,784 km/h); Chiavarolle. 16m16s; Flores (1° en Clase 2). 16m24s (Prom. 107,744 km/h); Bescham. 16m25s; De Giovanni. 16m27s; Stillo. 16m27s; Lonati. 16m42s; Ceccheto. 16m48s; Maineri. 16m49s; Maciel. 16m49s; Passi. 17m08s; Colosi. 17m09s; Diaz Mayer. 17m15s; Marino. 17m16s; Pancello. 17m19s; Faini. 17m19s; Corzo. 17m29s; Germani. 17m42s; Battistesa. 18m19s; Abella Nazar. 18m27s; Greco. 18m28s; Escariz. 18m44s; Morcillo (1° en Clase 1). 18m54s (Prom. 93,492 km/h); Trossero. 19m06s; Capellini. 19m26s; Miranda. 19m29s; Arguello. 19m33s; Abarca. 19m34s; Caligaris. 19m36s; Sciangua. 19m44s.

P.C. 11 Est. La Providencia - Los Horcones 31,450 Km.

Raies. (1° en Clase 3) 14m33s (Prom. 129,691 km/h); Chiavarolle. 15m03s; Stillo (1° en Clase 2). 15m08s (Prom. 124,692 km/h); Bescham. 15m08s; Torrás. 15m17s; De Giovanni. 15m26s; Flores. 15m26s; Lonati. 15m50s; Maciel. 15m59s; Passi. 16m04s; Maineri. 16m12s; Germani. 16m13s; Diaz Mayer. 16m16s; Pancello. 16m29s; Faini. 16m31s; Colosi. 16m36s; Ceccheto. 16m40s; Marino. 16m44s; Greco. 17m14s; Battistesa. 17m17s; Corzo. 17m20s; Abella. 17m23s; Trossero (1° en Clase 1). 17m52s (Prom. 105,616 km/h); Caligaris. 18m05s; Morcillo. 18m09s; Sciangua. 18m12s; Martinez. 18m19s; Muzzin. 18m20s; Secul. 18m28s; Sisterna. 18m33s.

P.C. 12 Acc. Cno. Juancho - Cruce Rutas 74 y 56. 12,150 km.

Raies (1° en Clase 3). 5m43s (Prom. 127,522 km/h); De Giovanni (1° en Clase 2). 5m59s (Prom. 121,838 km/h); Bescham. 5m59s (Empate con De Giovanni); Torrás. 6m04s; Lonati. 6m06s; Flores. 6m07s; Stillo. 6m08s; Chiavarolle. 6m10s; Maciel. 6m10s; Diaz Mayer. 6m18s; Germani. 6m22s; Colosi. 6m24s; Passi. 6m25s; Faini. 6m27s; Pancello. 6m37s; Marino. 6m43s; Maineri. 6m46s; Greco. 6m51s; Abella Nazar. 6m54s; Battistesa. 6m55s; Corzo. 6m57s; Gomez (1° en Clase 1). 7m09s (Prom. 101,956 km/h); Morcillo. igual tiempo y promedio que Gomez; Ceccheto. 7m10s; Trossero. 7m13s; Martinez. 7m16s; Caligaris. 7m16s; Escariz. 7m20s; Scalise. 7m20s; Sisterna. 7m25s.

P.C. 13 Est. El Tala - Cno. Interiores 16,550 Km.

Raies. (1° en Clase 3). 7m18s (Prom. 136,027 km/h); Chiavarolle. 7m32s; Bescham (1° en Clase 2). 7m37s (Prom. 130,372 km/h); De Giovanni. 7m39s; Torrás. 7m44s; Maciel. 7m50s; Lonati. 7m50s; Stillo. 7m52s; Flores. 7m54s; Maineri. 8m04s; Diaz Mayer. 8m07s; Marino. 8m07s; Germani. 8m15s; Passi. 8m15s; Faini. 8m18s; Colosi. 8m15s; Pancello. 8m19s; Greco. 8m39s; Escariz. 8m48s; Battistesa. 8m48s; Corzo. 8m58s; Abella Nazar. 9m08s; Morcillo (1° en Clase 1). 9m09s (Prom. 108,525 km/h); Trossero. 9m15s; Caligaris. 9m16s; Muzzin. 9m22s; Gomez. 9m29s; Martinez. 9m39s; Sciangua. 9m33s; Arguello. 9m40s.

P.C. 14 Est. Laguna Grande - Circuito El Rebelde 29,450 km.

Raies (1° en Clase 3). 15m44s (Prom. 112,309 km/h); Torrás (1° en Clase 2). 16m03s (Prom. 110,093 km/h); Bescham. 16m09s; Flores. 16m12s; Stillo. 16m17s; Lonati. 16m20s; De Giovanni. 16m26s; Passi. 16m30s; Maciel. 16m31s; Maineri. 16m35s; Germani. 16m40s; Chiavarolle. 16m55s; Diaz Mayer. 17m01s; Corzo. 17m08s; Marino. 17m10s; Pancello. 17m19s; Colosi. 17m36s; Faini. 18m03s; Escariz. 18m07s; Abella Nazar. 18m21s; Greco. 18m22s; Battistesa. 18m36s; Abarca. 18m37s; Muzzin. 18m55s; Morcillo (1° en Clase 1). 19m03s (Prom. 92,756 km/h); Trossero. 19m04s; Arguello. 19m05s; Caligaris. 19m09s; Martinez. 19m14s; Miranda. 19m15s.

P.C. 15 Est. La Providencia - Los Horcones 31,450 km.

Raies. (1° en Clase 3). 14m35s (Prom. 129,394 km/h); Torrás (1° en Clase 2). 15m00s (Prom. 120,000 km/h); Bescham. 15m05s; De Giovanni. 15m09s; Stillo. 15m15s; Flores. 15m26s; Chiavarolle. 15m32s; Lonati. 15m37s; Maineri. 16m01s; Diaz Mayer. 16m07s; Germani. 16m17s; Passi. 16m18s; Faini. 16m20s; Pancello. 16m23s; Marino. 16m34s; Corzo. 16m36s; Colosi. 16m46s; Maciel. 16m48s; Escariz. 16m57s; Battistesa. 17m32s; Abella Nazar. 17m34s; Caligaris. (1° en Clase 1). 17m56s (Prom. 105,223 km/h); Trossero. 17m58s; Morcillo. 18m05s; Martinez. 18m10s; Arguello. 18m12s; Sciangua. 18m13s; Secul. 18m32s; Muzzin. 18m34s; Miranda. 18m42s.

P.C. 16 Acc. Cno. Juancho - Cruce Rutas 74 y 56. 12,150 km.

Raies (1° en Clase 3). 5m44s (Prom. 127,151 km/h); De Giovanni (1° en Clase 2). 6m01s (Prom. 121,163 km/h); Torrás. 6m07s; Bescham. 6m08s; Stillo. 6m12s; Lonati. 6m12s; Chiavarolle. 6m14s; Maineri. 6m17s; Flores. 6m21s; Maciel. 6m21s; Germani. 6m23s; Faini. 6m28s; Pancello. 6m32s; Escariz. 6m37s; Passi. 6m48s; Greco. 6m58s; Battistesa. 7m01s; Abella Nazar. 7m07s; Sciangua (1° en Clase 1). 7m15s (Prom. 100,552 km/h); Trossero. empate con Sciangua; Corzo. 7m16s; Caligaris. 7m17s; Morcillo. 7m22s; Martinez. 7m23s; Muzzin. 7m27s; Miranda. empate con Muzzin; Diaz Mayer. 7m30s; Arguello. 7m32s; Secul. 7m39s; Sisterna. 7m42s.

P.C. 17 Cno. Ea. El Tala - Camino Interiores 16,550 Km.

Raies (1° en Clase 3). 7m22s (Prom. 134,796 km/h); Chiavarolle. 7m40s; De Giovanni (1° en Clase 2). 7m40s (Prom. 129,522 km/h); empate con Torrás; Bescham. 7m49s; Lonati. 7m51s; Stillo. 7m54s; Flores. 7m54s; empate con Stillo; Maineri. 8m03s; Germani. 8m06s; Maciel. 8m07s; Faini. 8m13s; Pancello. 8m32s; Passi. 8m57s; Greco. 9m00s; Corzo. 9m08s; Abella Nazar. 9m10s; Battistesa. 9m12s; Escariz. 9m14s; Caligaris. 9m15s (1° en Clase 1) (Prom. 107,351 km/h); Diaz Mayer. 9m16s; Trossero. 9m18s; Morcillo. 9m18s; empate con Trossero; Arguello. 9m26s; Martinez. 9m36s; Gomez. 9m36s; empate con Martinez; Sciangua. 9m38s; Miranda. 9m43s; Secul. 9m50s; Sisterna. 9m59s.

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Parabriscos Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o depositelo en el buzón de Av. Belgrano 624 6° piso, de Capital Federal o en alguna de las siguientes receptorías: en Vicente López (Bs.As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/6065; en Rosario, Entre Ríos (308),

6° piso, Tel.: 40-481.
La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición, se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante.
Los avisos recibidos hasta el día jueves de cada semana serán publicados en el próximo número de Parabriscos Corsa.
Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

Parabriscos Corsa Casilla de Correo N° 4494 Correo Central		1000 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.		CUPON
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

IMPORTANTE

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo **RENAULT 12 TS** grupo A de Rally con autoblocante y caja corta lista para correr. Acepto permutas. MEM competición preguntar por el señor Mario Tel. (01) 653-8295.

KARTING FOXTRAK c/ motor RF y respuestos varios. Vendo o permuto por Casco Fiat 147 (diferencias a convenir). Dr. Luis Belaustegui 3418 - Cap. Fed. Tel. 67-9251.

KARTING COMPETICION FOXTRACK nuevo poco uso, cubiertas nuevas ideal Juniors e Internacional. Llamar Tel. 623-3390 sábados y domingos Bardaracco 744 Ituzaingó Norte.

Ladi vende **SPORT PROTOTIPO**. Excelente auto, caja nueva, todas las relaciones, rótulas importadas. Tel. 207-4070.

Vendo **F-2 CODASUR BERTA-VW MODELO 84**, con tres motores, alineador, llantas varias y respuestos varios. A 20.000.- Avda. del Libertador 1912 - Olivos. Tel. 791-2276 o 795-9167.

Vendo **FORMULA 5** chasis Lodi motor Zanella, carburador Mikuni, encendido electrónico todo nuevo sin rociar listo para largar. Tel. 665-6805 o 730-6580. Último chasis, fabricado por Lodi una oportunidad.

Fórmula cinco Perri vende todos los **DISPOSITIVOS MATRICES** modelos planos, respuestos, piezas en fabricación y terminadas como valores. Gamuzas abstenerse 3 de febrero 3414 CP 1678 Caseros Pcia. Buenos Aires.

Vendo **CHASIS FORMULA RENAULT TULLIA 18** muy buen estado ideal zonales o sport prototipo. Tratar Tel. 74-1617 Sr. Tullio.

FIAT 600 standar mejorado, muy buen auto, fierros y accesorios de primerísima, 4 gomas armadas de Ituvia y 8 de pista, 1 caja de repuesto. Total A 4.500 o permuto por autos. Además trailers cito motor, caja y gran cantidad de

respuestos. Prag. Sergio. Tel. 773-1626 o 652-2326.

RENAULT 12 RALLY listo para largar respuestos varios autoblocante, lote de cubiertas auto de punta. Acepto permutas llamar Tel. 051-30185 Córdoba no pierdas esta oportunidad.

El flaco Trias vende su **FIAT 600** fórmula 0 y listo para ganar Fierros Nicotera. Lunes a Viernes. Tel. 294-1039 Sr. Enrique.

Vendo **FORMULA 5 MOTOR ZANELLA 200**. Tel. 750-0766 y 5405.

CHEVROLET 400 Stock Car o categoría inferior buen casco suspensión frenos a disco 4 ruedas Jaula pedalera multidisco bielas especiales 2 cigüeñales potierres flotantes para armarlo y largar. Zado 3329 Villa Urquiza altura Av. Constituyentes 5900 Tel. 543-2658 urgente.

CITROEN COMPETICION ex Gonzalo de Suezada, listo para largar 12 cubiertas pista lleria. Trailer vendo o permuto Sr. Quique Tel. 750-2714 Caseros Urquiza 4627 casi Av. San Martín.

Vendo **DATSUN 280 ZX** 60.000 km reales marrón tapizado beige, runca golpeada con alerón Escoller portones del Cap o permuto menor valor Alberto 208-5866.

FIAT 147 CL 4to en el campeonato N° 22 Pasarelli, urgente tomo auto usado con garantía tapa R6 auto de Punta gauchito y legador Fray Mamerito Esquíu 2015 Lanús Este.

Vendo **KART CHASIS DAP** nuevo motor Parrilla completo listo para largar categoría 100 c.c. Junior Senior Tel. 750-5188 3 de Febrero 3847 Caseros.

Vendo **TC BIPLAZA N° 4** completo A 6.000 Herrancarias 1105 Remedios de Escalada 248-0477.

KARTING COMPETICION BRE-KART último modelo motor DAP poco uso vendo en conjunto o motor y chasis separados, entrega diversas relaciones por ocho ruedas en total buen precio Lope de Vega 2291 Tel. 568-4811.

TC COMAHUE O STOCK CAR CHEVROLET 400

Jaula freno a disco 4 ruedas autoblocante potierres flotantes multidisco bielas pistones engranajes distribución de acero, corrector cigüeñales 230 y 250 buen casco urgente A 2.800 Zado 3329 V. Urquiza 543-2658 Av. Constituyentes al 5.900.

Vendo **DATSUN 280 ZX** listo para largar, con prueba previa en el autódromo. Atención mecánica total. A 12.000 Avda. del Libertador 1912 - Olivos Tel. 791-2276 o 795-9167.

Vendo **FORMULA DOS CODASUR COMPLETO CHASIS BERTA 1984 Y RESPUESTOS VARIOS** Tratar (091) 40270.

FORMULA 2 BIPLAZA BONAERENSE, campeón año 84. 85. mecánica Peugeot a/r trailer, llantas, relación. Listo para largar con prueba en Autódromo Estancia Chica, o a convenir... Vendo o permuto, tratar con Ruben Penissi, La Plata 54 N° 1170, horario de 8 a 14 hs. o a Jaremazuk Juan; Irata N° 1631 Dock Sud Avellaneda.

Vendo **FORMULA RENAULT** chasis Berta dos motores Reibet, varios respuestos listo para largar. Oliden 777 Capital.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

PEUGEOT 504 1974 XSE pistones llantas deportivas cubiertas radiales radio, cassette, antena eléctrica, faros todo spoiler delantero y trasero stop combinado doble espejo, bocina Mercedes Benz - Mozart 856. Capital Tel. 683-4973.

Vendo **PEUGEOT 504 GR II TN** standar '84. Tel. 0245-6949 Dolores.

PEUGEOT 504 2000 SE, 78 cubiertas radiales importadas llantas deportivas. Excelente estado Mozart 856 Capital Tel. 683-4973.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

CARROCERIA COUPE FORD 36 con jaula lista para TC Bonaerense o para picadas completa,

barata con butacas. Tel. 651-4791, 659-7774 o 625-2958.

COUPE CHEVROLET FLEETMASTER 1947, motor a rectificar, muy original y entensima. Tel. 46986 o 518327 La Plata.

2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS -COMPRA-

Compró **ALFA ROMEO SPYDER 1960 A 1975**, o **AUTO SIMILAR**. Tambien Coupe NSU Sportprinz. Tel. 021-21-8670 después 19 hs.

5.0 MOTOCICLETAS -COMPRA-

Compró **CUATRO CUBIERTAS RADIALES O DE COMPETICION FIAT 128** en buen estado con dibujo para circular ofertas a los Tel. 97-5454 o 792-3582. Gracias, Chau.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo permuto por **VALORES YAMAHA TZ 350** Inter modelo '84 listo para largar, excelente máquina. Se entrega con lote de respuestos. Tel. 40420 La Plata Pcia. Bs. As.

Urgente vendo **ZANELLA SAPUCAI 15-5** con 4000 km reales de fábrica única original fábrica. A 900 ver Santa María 488 Dto 1 Barracas. Tel. 21-7393 ver es comprar.

Vendo **YAMAHA 1Z 350** c.c. competición Nioco Baker Michelin respuestos o pto. x auto, moto, karting, diferencia a convenir. Lista para largar llamar a Mario. Tel. 0302-81208.

MINIMOTOS (2) joya para niños de 6 a 10 años 0 km motor japonés plegables 20 y 48 c.c. Echeandía 5623 Capital.

Vendo **SUZUKI GS 450.3** Excelente estado modelo 1981 con accesorios Patentes al día. Av. Humberto 1° 687 Azul Pcia. Bs. As. Tel. 23178/26878 telediscado 0281 Sr. Guillermo.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo urgente por inundación **MOTOR VW F2** Entrecor (ex) Maldonado También Midge o zonales. Llamar Tel. (0392) 23731 - 22197 Trenque Lauquen.

MOTOR CAJA DIFERENCIAL Y DEMAS RESPUESTOS BMW 635 CSI fruido en conjunto o elementos sueltos. Consultar Tel. 682-6815/682-8749 8 a 18hs. Sr. Coco.

DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE Fiat 126 (2) uno nacional otro italiano, ambos OKM. Tratar Sr. Adrian Tel. 632-7497.

Vendo **CUATRO LLANTAS DE PEUGEOT 2000** originales A 100. Alvarado 1809 Mar del Plata.

Vendo **CUBIERTAS NUEVAS FANECO**, aptas para ex mecánica Argentina fórmula uno. No se pierda esta oportunidad. Llame al Tel. 67-9251.

CUATRO LLANTAS para Peugeot tres agujeros cualquier modelo de parillvas con tornillos. Australes quince cada una Tel. 792-3582 o 97-5454.

Vendo **CHASIS SPORT 1050** gran oportunidad. Prof. Mariño 2069 Llavallol Tel. 629-8193.

CARBURADORES WEBER 40/40 DCCG con múltiple de admisión para R18 o Fuego todo nuevo a estrenar. Tel. 922-9008.

Limitada 1931, Campeón 1985 **CHASIS DEL PAPA COMPLETO** sin motor. Vendo permuto, facilidades. Tratar con Norberto Archanco 66 N° 1831. Tel. 52-8649 La Plata.

TAPA CILINDROS CHEVROLET 12 bocas nueva ideal para TC del Oeste o 1/4 de Milla Ameghino 1347 Tel. 0328-3479 Zárate.

BLOCK FORD 221 tapa de bancada Herceg, bielas Saenz cigüeñal desplazada multidisco volante de acero, carburador Weber 48-48 vertical nuevo seis pistones y pernos especiales. Ameghino 1347 Tel. 0328-3479 Zárate.

Benini Escap

EQUIPOS ESPECIALES Y DEPORTIVOS



COMPETICION Entros el interior
MELO 4130-FLORIDA (1602) 2760-1173

RESPUESTOS ALFA ROMEO vendo urgente por viaje al exterior de modelos 1961-72 Erézcano 243 Ituzaingó CP 1714 altura Rivadavia 22400 Pcia. Bs. As.

CHASIS TUBULAR o Zagato adaptable cualquier mecánica vendo urgente por viaje al exterior Erézcano 243 Ituzaingó Pcia. Bs. As. CP 1714 altura Rivadavia 22.400 (adaptable también como arena).

Vendo **CHASIS SPORT 1050** en oferta gran oportunidad. Dirección Marino 2069 Llavallol Tel. 629-3193 o Hipólito Yrigoyen 1038 Marón.

Karting **MOTOR SOLAMENTE**, DAP carrera larga, completo con base, Motoplát y dos carburadores. Preparación Omar Brea. Vendo urgente, escucha ofertas serias. Llamar al 431-1658 o al 67-6687.

JUEGO DE BIELAS Opel, Dodge o Chevrolet. Valor A 1.000. Av. Mitre 699 Tel. 0328-3351 Zárate.

BLOCK DE MOTOR para FIAT 128 EUROPA 1500 y 1300 sin números jun regalo. A 150 c/u Santos Dumart 4074 Capital, casi esquina Corrientes (Chacarita) St. Eduardo 52-7380 después 21 hs.

7.0 HERRAMIENTAS Y MAQUINAS -VENTA-

RECTIFICADORA ARBOLES DE LEVAS ideal ecul-

pa competición Levas todas las marcas Standar competición. Jaula 128 cigüeñales Fiat 128 125 600 R-12 tacómetro Jones años competición Fiat 600 importados Tel. 542-8970 Repullquetos 3699.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

Vendo **MICRO TALLER COMPLETO** casa p/6 personas 5 mts. excelente Coetto competición Adelia María Tel. 0685 2197.

SPORT 1050 (ex-compañ) '81) chasis Sergio, motor Leva Rullo, respuestos Trailer, listo para largar, buen auto, apto otras fórmulas zonales. Llamar 16 a 22 hs. Tel. 244-3612.

10.0 VARIOS

Busco **DISEÑO COCHE DEPORTIVO** con techo para uso de calle, para realizar modificando una coupe Torino que poseo. Vieytes 943 Bantfield Tel. 242-4225.

BICICLETA LEGNANO rodada 16 roja alegable a estrenar. Edad usuario 8 a 14 años. Precio australes setenta y cinco. Tel. 97-5454 o 792-3582. Gracias chau.

Joven peruano desea **LIBROS CORSA FORMULA UNO '77 AL '80**. Puedo darle 200 sellos por cada libro. Escribir: José Pierrino, El Milagro 141, centro comercial Monterrico, Lima 33, Perú. Gracias.

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N°127

15 de octubre de 1986

Monomarca del NOA y F-4 Tucumana en La Rioja

SOLIS Y REGGINATO, DOS TIGRES EN LOS LLANOS

San Miguel de Tucumán - Por segunda vez en el año el autodromo de La Rioja (circuito de 3104 metros) fue escenario de una fecha -la 6ª- de la categoría Monomarca del NOA, en su campeonato 1986. Fue el 21 de setiembre cuando la division integrada por maquinas VW 1500 se presentó acompañada por la Fórmula 4 Tucumana bajo el llamado del Auto Club La Rioja y la fiscalización de la Federación Santiaguense del Deporte Motor. La jornada fue ventosa y de mucho calor, propia de esta época en los llanos riojanos.

Para los **Monomarca del NOA** se hicieron dos series a ocho vueltas cada una, ganadas por Osvaldo Solís y Lalo Olaz. Para la final fueron habilitados 26 pilotos, pero no fue de la partida, entre ellos, Martarrese. Osvaldo Solís

pico en punto y con mucha comodidad mantuvo ese puesto durante las 18 vueltas estipuladas. El campeón Berral tuvo un buen comienzo, pero abandono más tarde por problemas de temperatura.

Final, Monomarca del NOA. 1° Osvaldo Solís (Salta) 29m 02s 81/100 a 121,427 Kms/hora; 2° Rubén Salim (Tucumán) 21m 11s 52; 3° Lalo Olaz (Tucumán) 29m 12s 55; 4° Braulo Elías (Santiago del Estero) 29m 29s 08; 5° Tuti Montivero (Catamarca) 29m 48s 26; 6° Alberto Vidal (Tucumán) 29m 55s 61; 7° Luis Galindo (Tucumán); 8° Jorge Seleme (Catamarca) y 9° Eduardo Solís (Tucumán). **Campeonato:** O. Solís, 48,5; C. Díaz, 40; Olaz, 39,45; Berral, 36,8; Seleme, 26,95 puntos.

La **Fórmula 4 Tucumana** corrió por su quinta fecha.

Entre los monoplazas propulsados por Renault 850.

Regginato ganó de bandera a bandera. Reynaldo Bravo, fue quien lo escoltó a dos segundos, tras un duelo con el campeón Rodolfo Crespo que conservo el tercer puesto pese a atrasarse después lo mismo que Mohamed, con algunos problemas.

Final F-4 Tucumana, 12 vueltas: 1° Miguel Regginato, 18m 39s 36/100 a 126,061 Kms/hora; 2° Reynaldo Bravo, 18m 41s 33; 3° Rodolfo Crespo, 19m 04s 81; 4° Lilo Mohamed, 19m 19s 34; 5° Juan Beltrami, 19m 58s 57; 6° Pablo Padilla, 19m 48s 99, todos de Tucumán. **Campeonato:** Crespo, 30 puntos; Mohamed, 22; Regginato, 21; Padilla, 18; Bravo, 14; Berral y Morales, 7; Abregu, Fogliata y Loreto, 6 puntos.

(Informe de Harry W. Gray)



Encabeza el trencito el salteño Osvaldo Solís, ganador en Monomarca del NOA (Gentileza La Gaceta)



Regginato, consiguió su segundo triunfo en F-4. Acá lidera. (La Gaceta)

Fórmula IES 3CV en Nueve de Julio

PRIMAVERA LLUVIOSA: PATOS PASADOS POR AGUA

El 21 de setiembre, en el circuito chico del autodromo de la Ciudad de 9 Julio, que cuenta con una extensión de 1800 metros, se presentó a cumplir la décima prueba del torneo "86", la categoría **Fórmula IES 3 CV Competición**, reuniendo para la oportunidad treinta inscriptos. La competencia se desarrolló en su mayor parte bajo la lluvia, en especial las dos semifinales en las que se impusieron Carlos Gianetto, escoltado por Alberto Gobetto y (en la segunda) Horacio Begue seguido por René Rivanegra.

La final, corrida sobre un piso que se fue secando paulatinamente, coronó triunfador a **Carlos Gianetto (Tigre):** 2° Horacio Begué (Bs.As.); 3° Nelson Gianetto (Tigre); 4° Edgardo Núñez (Tigre); 5° Edgardo González (Morón); 6° Carlos Altamirano (Tigre); 7° Jorge Cichini (Victoria); 8° Oscar Villamor (Gral Pacheco); 9° Juan Amusquibar Bs.As.; 10° Norberto Rodríguez (Roque Pérez). Con estos resultados, el torneo adquiere gran calor ya que se colocan cuatro pilotos con sólo 10 puntos de diferencia.

Campeonato: N Gianetto 94 puntos; C. Gianetto 84; Rivanegra y Begué 83; Villamor 69.

(Informe de Carlos Planl.)

Karting Promocional 125 cm3 Standard en Chacabuco ALVAREZ Y FREEDMAN FUERON LOS PROTAGONISTAS

En el Kartódromo "Enrique Grossi" de la Ciudad de Chacabuco se disputó la quinta fecha del campeonato 1986 de Karting Promocional 125 cm3 Standard con organización a cargo de la **Asociación Propietarios de karting Promocional** y fiscalización de la Federación regional N° 1.

Como es habitual se hicieron presentes gran cantidad de pilotos, si bien se notó la ausencia del campeón de la categoría, Luis Arbotto. Situación que motivó el ofrecimiento del kart del campeón a un piloto que está en franco ascenso: **Gerardo Ferrero**. Dicho ofrecimiento fue realizado por Luis Arbotto (p) y Omar Brea quienes depositaron toda la confianza

Martin Freedman marcha rumbo a la bandera a cuadros

en el piloto mencionado.

El programa se inició con la disputa de las series, venciendo en la primera de ellas, Martin Freedman que dejó atrás a Gustavo Granelli y Gerardo Ferrero. En la segunda batería José Fernando Alvarez postergaba a Patricio Lio y a Emilio "Meque" Ossola.

En la final la lucha por la punta tuvo dos pilotos: José Fernando Alvarez y Martin Freedman. El primero fue líder permanente hasta que un toque con un re-



zagado le originó un pronunciado retraso. La situación fue propicia para Freedman (que venía segundo) que de este modo accedió al primer puesto llegando primero a la hora del banderazo final.

Clasificación final: 1° Martín Freedman, (Pereyra-Zanella); 2° Gustavo Granelli, (Tiger-Zanella); 3° Gerardo Ferrero, (BreKart-Zanella); 4° Pedro Ossola, (Vara-Zanella); 5°

José Fernando Alvarez, (Tiger-Zanella); 6° Julián Croizel, (Panther-Zanella); 7° Martín Lara, (Pereyra-Zanella); 8° Mario Campos, (Tiger-Zanella); 9° Luciano Albusua, (BreKart-Zanella).

Campeonato: Freedman, 112 puntos; Lara, 102; Ossola, 96; Granelli, 64; Perna, 63 pts.

(Informe de Duilio Caro) toto de Julio Darío Caro

Karting del Oeste en Gral. Viamonte

REVIVIO EL CAMPEON

Gral. Viamonte (Los Toldos), BA - Con el triunfo de Pedro Bulich, el campeón de la categoría, continuó con la 5ª fecha del campeonato zonal de Karting del Oeste en esta ciudad. El kartódromo Jorge C. Venturini, de 405 metros de cuerda, recibió a 25 karts, de los cuales en clasificación fue el más veloz Martín Ibarbia, local.

Marcelo Varesco, Omar Lara y Pedro Bulich ganaron las series. En la final puntuaron sucesivamente Lara, Varesco y Bulich, desde la 9ª hasta el banderazo en la 25ª.

Dramática instancia se produjo en esa novena vuelta, cuando en la recta principal se tocaron los karts de Linguido, Tonello, Viola y Sergio Ayastuy. Este último fue el más perjudicado ya que volcó y quedó bajo su vehículo, para luego ser arrollado por otro competidor. El de Salto fue atendido en el hospital y luego se retiró con fuertes

dolores. No era para menos...

En la última vuelta, los juninenses se perdieron la oportunidad de hacer el "uno-dos", ya que Varesco acusó problemas en la bomba de combustible, siendo pasado entonces por Marcelo Martínez.

Final, 25 vueltas: 1º Pedro Bulich (Vara-Zanella/Salto); 2º Marcelo Varesco (Vara-Zanella/G. Viamonte); 3º Marcelo Varesco (Vara-Zanella/Junín); 4º Carlos Palumbo (Panther-Zanella/9 de Julio); 5º Marcelo Benítez (Vara-Zanella/G. Viamonte); 6º Guillermo Castellano (Vara-Zanella/9 de Julio) y 7º José Curto (Vara-Zanella/G. Viamonte). **Campeonato:** M. Martínez y Bulich, 24 puntos; Varesco, 23; Viola, 17; Tellaeche, 13; Lara, 6; Palumbo, 3 y Benítez y Castellano, 2 puntos.

(Informe Luis Carbajal, Radiodeportes)

TC del '47 en Córdoba

Triunfo de Rodolfo Godoy

Córdoba - El día de la primavera, con la organización de la Asociación Cordobesa de Volantes y la fiscalización de la FRAC N° 5, se llevó a cabo la séptima fecha del torneo 1986 de TC del '47. Fueron 25 los autos anotados y en la clasificación prevaleció el ex campeón Benito Abellonio, quien también ganó la primera serie, sobre Daniel Scotta y Gustavo Paternó. A su vez, Edgardo

Rimoldi triunfó en la segunda serie postergando a Rodolfo Godoy y Oscar Andrada. Por fin, en la tercera, la victoria fue para Athlio Filippa, sobre Rubén Ceballos y Carlos Sagripanti.

En la final, tras una lucha interesante, éste fue el resultado, en el que se alternaron pilotos conduciendo distintas marcas, algo que como es natural, entusiasma más aún al público.

Final: 1º Rodolfo Go-

Nocturno de Midget en Buenos Aires

HECTOR POZUETA EN LA NOCHE INAUGURAL



Héctor Pozueta, primer ganador de la temporada del midget por la noche.

El pasado sábado 20 de septiembre se puso en marcha una nueva temporada nocturna de Midget en las instalaciones del C.A. Nueva Chicago, del barrio de Mataderos, con la organización de la Asociación Argentina Pilotos Midget. Con un buen parque se inició la temporada y la noche inaugural arrancó, como tantas otras veces, con la disputa de las series, que fueron ganadas por Jorge Montes, Adrián López, Roberto Gómez y Edgardo Guirrieri.

En los repechajes los vencedores fueron Héctor Pozueta y Alfredo Lameiro. En las semifinales, el espectáculo ya empezaba a tomar temperatura con los triunfos de Adrián López, quien superó a Héctor Pozueta y Carlos Gramática, y de Oscar Dini que hacía lo propio con Edgardo Guirrieri y Rubén Verón.

En la final, el pibe López picó en punta y en ella se mantuvo hasta la tercera vuelta, momento en que Pozueta pasó al frente con todo y dispuesto a ganar. Y se le dio nomás al piloto de San Justo, fue el primer ganador de la temporada 86/87.

Clasificación final: 1º Héctor Pozueta (Fiat 1600) 2m17s23 para las 8 vts.; 2º Eugenio Chemoli (Fiat 125); 3º Edgardo Guirrieri (Fiat 1600); 4º Carlos Gramática (Fiat 125); 5º Adrián López (VW 1500); 6º Rubén Verón (Fiat 1600).

(Informe y foto de Duilio Caro)

Kartin 125 cc. con caja en Las Playas

BENITO QUIERE EL TITULO

Villa Nueva, Cba. - En la localidad de Las Playas - a apenas 3 km de Villa María - se llevó a cabo la 11ª fecha del campeonato para karting de la categoría 125 cm³ con caja de velocidades, organizado por el Centro Vasco de la ciudad mencionada. La concurrencia, así como los participantes fueron numerosos. El circuito de tierra compactada de 650 metros de extensión se presentó en condiciones normales.

Raúl Borri le ganó la primera serie a Marcelo Benito. En la segunda prevaleció Ricardo Gagliesi sobre Luis Silva, siendo aquella la más

veloz de las dos.

En la final, disputada sobre 25 giros, puntuaron sucesivamente Gagliesi, Benito y Borri, este último hasta que lo paró una pinchadura de goma, lo que permitió que Benito se alzara con el triunfo y alejarse en la vanguardia del campeonato cuando éste entraba precisamente en el momento de las definiciones.

Final: 1º Marcelo Benito (Vara-Zanella) 14m 36s 42/100 a 66,900 km/hora; 2º Jorge Morelli (Vara-Zanella) 14m 38s 83; 3º Ricardo Gagliesi (Vara-Zanella) 14m 40s 70; 4º Juan Manuel Gianinetta (Vara-Zanella); 5º Luis Marcomini (Va-



Marcelo Benito ganó en Las Playas y busca el campeonato (Foto Henry F. Agosto)

ra-Zanella) y 6º José Ferrarri (Vara-Zanella). **Campeonato:** Benito, 51; 5; J. Gianinetta, 41; Borri, 38; M. Gianinetta, 31,5; Genovese, 23; Sandrone, 19; Ferrari, 14; Morelli y Gagliesi, 11; Larrazabal, 8 puntos.

En la acostumbrada

prueba de exhibición de Karting Infantil, ganó Germán Alejandro Zamprogno, sobre Daniel Oses, Fernando Alberti, Germán Suárez, Germán López y Walter Talei.

(Informe de Oscar Diego Pellegrini)

Motos y Promocional 850 en San Luis

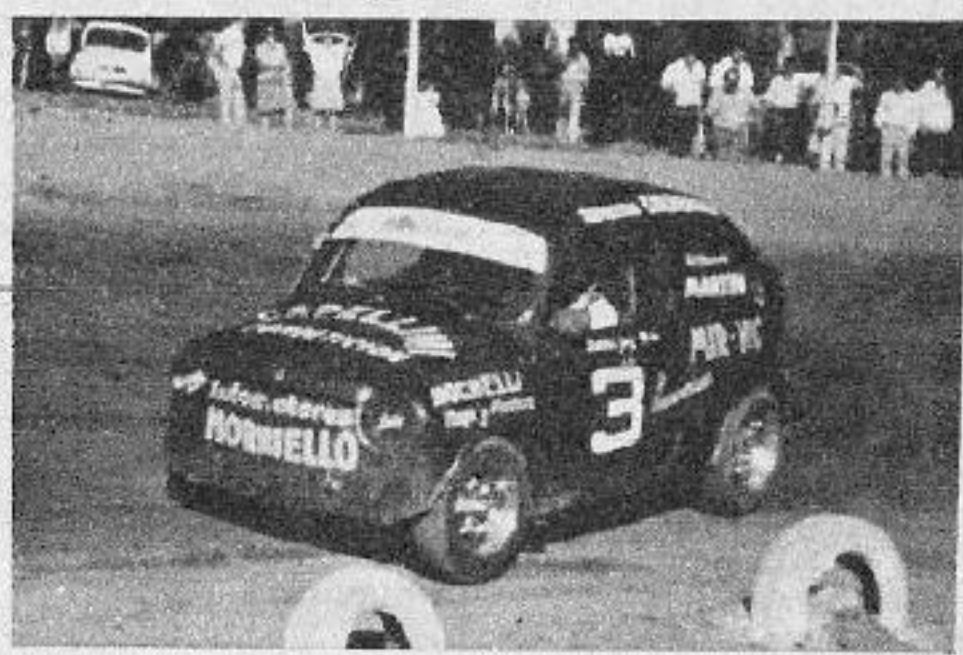
ALANIZ Y DOBLETE DE BASCO

SAN LUIS - El 21 de setiembre se realizó en un circuito aledaño a esta ciudad una jornada de deportes mecánicos, con la organización conjunta del Moto Club y el Automóvil Club de San Luis. En motociclismo, la fecha fue válida por el Campeonato Centro Cuyo, categorías 98, 135 y 260 cm³, mientras que en automovilismo compitió la categoría Promocional 850.

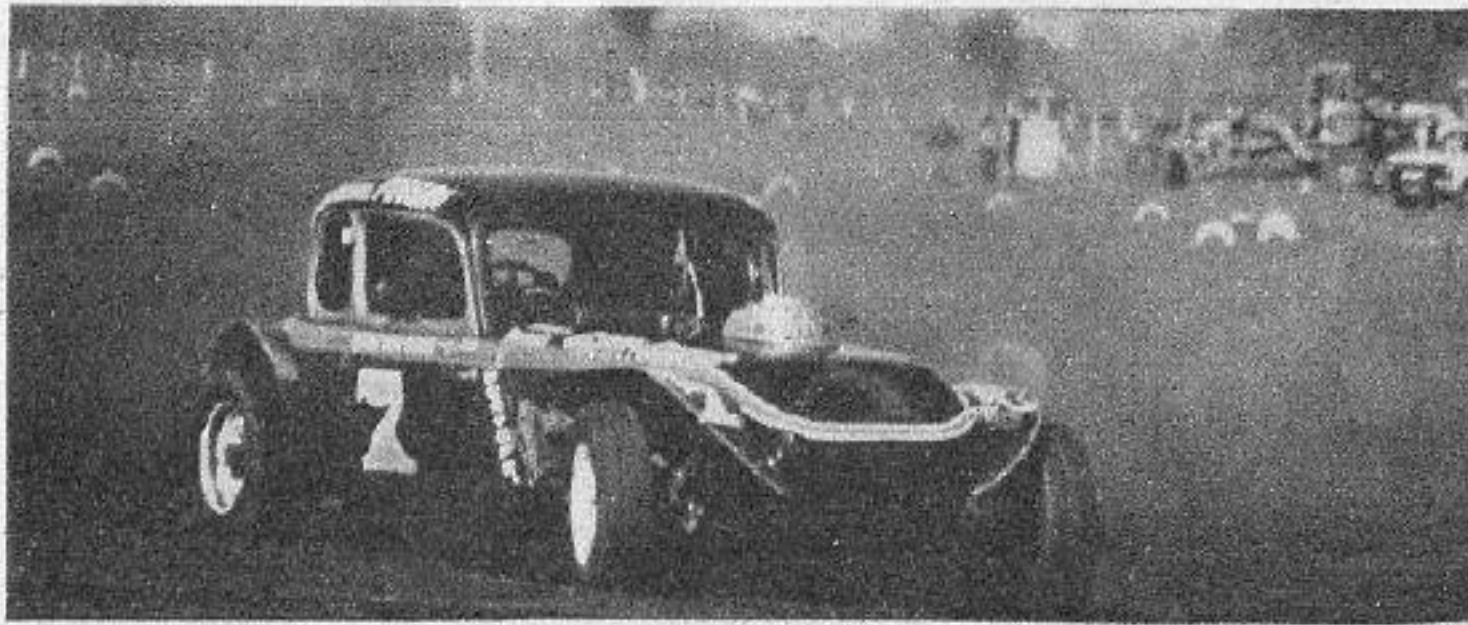
En 98 cm³ comenzó liderando el puntano Hugo

Olguín pero finalmente fue doblegado por Miguel Torres. **Clasificación,** 15 vueltas a un trazado de 610 metros: 1º Miguel Torres (V. Dolores, Cba.) a 58,921 km/hora; 2º Hugo Olguín (San Luis); 3º Benito Funes (V. Dolores); 4º Luis Zárate (V. Dolores); 5º Edgar Bello (Mercedes, SL) y Jorge Salcedo (V. Dolores).

En 135 cm³ el dominador habitual, el mendocino Miguel Basco, dio cátedra de manejo en una ca-



Alberto Alaniz, ganador en Promocional 850 (Foto Tachi Funes Gez)



Rodolfo Godoy y su Dodge triunfador en el TC del '47

doy (Dodge/La Cale-
ra); 2° Benito Abelloni
(Chevrolet/Villa Ma-
ria); 3° Edgardo Rimol-
di (Ford/Río IV); 4° Gus-
tavo Paternó (Dodge/
Córdoba); 5° Daniel

Mutigliengo (Che-
vrolet/Córdoba).
(Nota de la redac-
ción: el informe de Tato
Cardozo no especifica
en qué circuito se cor-
rió, ni su medida, como

así tampoco incluye
tiempos, promedios
etc., ni clasificados des-
pués del quinto puesto
datos que le rogamos
envíe en futuros despa-
chos. Gracias.)

Campeonato cuyano en San Juan

GANGITANO, SUAREZ, JUAN, BUSTOS Y ROBLEDO

SAN JUAN - El pasado domingo 28 de setiembre se realizó una jornada más del Campeonato Zonal Cuyano de Automovilismo, en el autódromo de Zonda. Participaron cinco categorías, a saber: Fuerza Libre, Grupo 2, Formula Renault Cuyana, Stock Cars y Turismo IAVA. Organizó la Asociación Sanjuanina de Volantes y fiscalizó FSAD. El circuito mide 3.230 metros.

Estos fueron los resultados registra-
dos:

Fuerza Libre, 6 vueltas: 1° José Gangitano (Ford V8/San Juan) 9m 22s 9/10 a 123,943 km/hora. 2° Juan Pedrozo (Chevrolet 250/San Juan) 9m

km/hora; 2° Fernando Persia (Fiat/San Juan) 13m 01s 5; 3° José González (Fiat/San Juan) 13m 09s 4; 4° Miguel Brisighelli (Fiat/San Juan); 5° Jorge Rodríguez (Renault/San Juan); 6° Sebastián Baigorria (Renault/San Juan) y 7° José Andreuchetti (Fiat/Mendoza). **Campeonato** (9 fechas): Persia, 42; Juan, 31; Aubone, 23; González, 21; Ruiz, 19 puntos.

Fórmula Renault Cuyana, 12 vueltas: 1° Daniel Bustos (Crespi/Mendoza) 15m 26s 8/10 a 150,882 km/hora. 2° Juan M. Basco (Depac/Mendoza) 15m 24s 4; 3° Alejandro Giménez (Crespi/Mendoza) 15m 32s 7; 4° José

Regularidad en Mar del Plata

(Informe de Carlos Alzueta)

ABAURREA-SALAS, LA TERCERA

Mar del Plata, BA - El pasado domingo 28 de setiembre se realizó la tercera fecha del **Campeonato Marplatense de Regularidad**, organizado por el Automóvil Club Argentino a través de su subcomisión de Recreación, Turismo y Deportes.

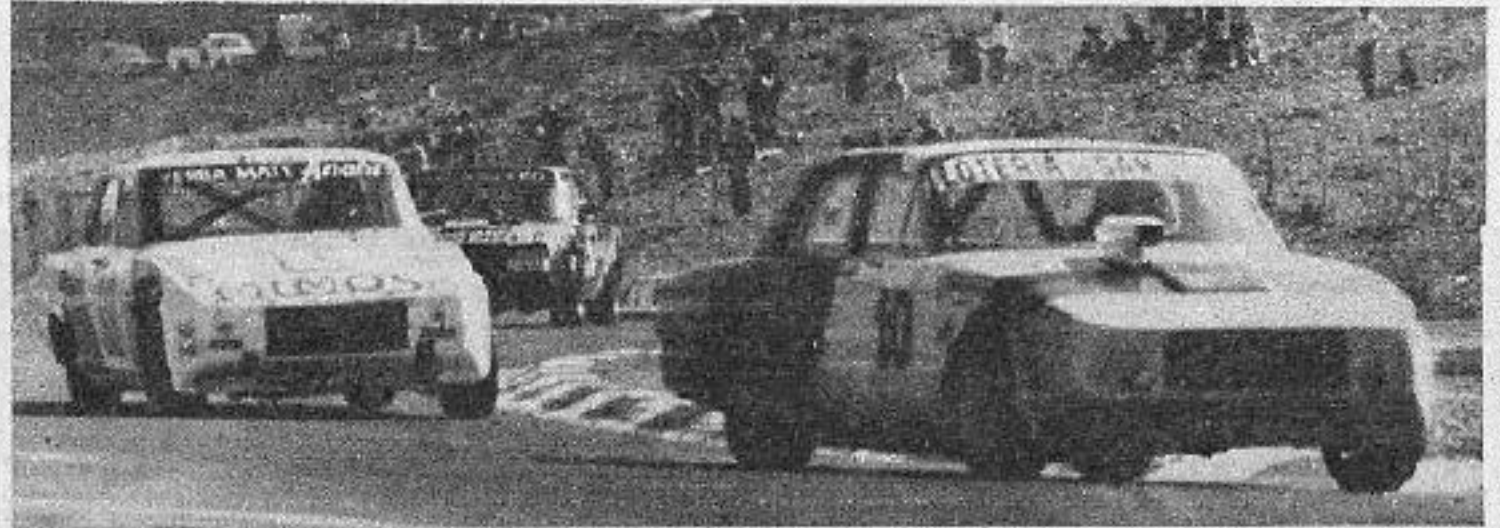
El recorrido fue de aproximadamente 250 km, uniendo Mar del Plata con Napoleofú y regreso a ésta. Dirigió Luis A. Foch y se contó con una buena cantidad de participantes, muchos de ellos debutando. La nota de la carrera fue la inscripción del famoso navegante Raúl Campaña, quien suplantó a otro no menos célebre: el inefable Jorge "Bicho" Del Buono, piloto de Inés "La Rusa" de Del Buono, binomio participante en las dos anteriores.

Este fue el resultado de la carrera:

1° Teodoro Abaurrea-Carlos Salas (R-12/Necochea) 20 p.e.c.; 2° Adolfo Kuhn-Nora de Kuhn (Falcon/Mar del Plata), 22; 3° Carlos Lanzavecchia-Alfredo Gentile (Fiat 128/Necochea) 26; 4° Alberto Pascual-Rodolfo Giola (Peugeot 504/Mar del Plata) 28; 5° Raúl Campaña-Inés de Del Buono (Renault 18/Tres Arroyos-Mar del Plata) 41; 6° Domingo Marioli-Hugo Marioli (Peugeot 404/Mar del Plata) 40; 7° Alberto Marioli-Néstor Marioli (Fiat 128/Mar del Plata) 54; 8° Guillermo Crippa-Carlos Alzueta (VW Gacel/Dolores-Bolivar) 57; 9° Carlos Rubberto-Jorge Rabino (Ford Sierra/Mar del Plata) 72; 10° Claudio Almerales-Freddy Almerales (Renault 4/Necochea) 82.

En la primera fecha -la doble Villa Gesell- habían ganado los muy conocidos regularistas Francisco Pettarín-Jorge García, de Venado Tuerto. En la segunda, entre Mar del Plata y Necochea, con regreso, triunfaron Adolfo y Nora de Kuhn, siendo escoltados por el Bicho Del Buono y su mujer, la blonda soviética.

El campeonato actualmente está encabezado por Abaurrea-Salas. La próxima fecha será a fines del corriente mes de octubre, la Doble Mechongué.



Un pasaje de la carrera de Stock Car. Ramón Suárez precede a Navas y Martín
(Foto Revista Embajada Deportiva)

52s 6; 3° Carlos Florez (Valiant/San Juan) 9m 54s 3; 4° Salvador González (Ford V8/San Juan); 5° Alejandro Videla (Dodge/San Juan).

Stock Car, 10 vueltas: 1° Ramón Suárez (Ford/San Juan) 15m 49s 6/10 a 122,032 km/hora. 2° José Martín (Torino/San Juan) 15m 58s 2; 3° M. Navas (Chevrolet/San Juan) 16m 00s 7; 4° Martín Santella (Torino/San Juan) 17m 27s 2; 5° Salvador González (Dodge RT/San Juan). **Campeonato**: Navas, 44 puntos; Suárez, 42; Martín, 27; Aguilar, 16; González, 11 puntos.

Grupo 2, 8 vueltas: 1° C. Juan (Fiat 600/San Juan) 12m 52s 3/10 a 120,248

Manrique (Crespi/Mendoza) 16m 04s 3; 5° Daniel Caccavari (Crespi/Mendoza) 16m 09s 4. **Campeonato**, 5 fechas: Bustos, 33 puntos; Serrano, 25,2; Basco, 16; Giménez, 15; Martín, 7 puntos.

Turismo IAVA, 12 vueltas: 1° Juan Robledo (San Juan) 18m 13s 3/10 a 127, 628 km/hora; Roberto Basualdo (San Juan) 18m 14s 0; 3° Miguel Foreste (Mendoza) 18m 14s 2; 4° Roberto Patti (Palmira, Mza.) 18m 15s 2 y 5° Héctor Llovel (Mendoza) 18m 23s 5. **Campeonato**: Patti, 48 puntos; Robledo, 21; Llovel, 19; Foreste, 15 y Basualdo, 12 puntos, disputadas 6 carreras.

(Informe de Gustavo Cerrati)

tegoría que ofrece canti-
dad y calidad. Fueron sólo
nueve las motos, cinco de
ellas de la provincia de
Mendoza. Esta vez se uti-
lizó el trazado de 1100
metros. **Clasificación**, 10
vueltas: 1° Miguel Basco
(Mendoza) a 82,500 km/
hora de promedio; 2° An-
tonio Paladini (Mendoza)
a 5s19/100; 3° Miguel Pé-
rez (Mendoza); 4° Sergio
Godoy (San Luis) y 5° Ri-
cardo Gasca (Mendoza).

En 260 cm³ volvió a ga-
nar Basco, esta vez por
una diferencia de seis se-
gundos y medio. **Clasifi-
cación**: 1° Miguel Basco
(Mendoza) a 79,200 km/

hora para las 15 vueltas;
2° Héctor Comelli (Merce-
des, SL); 3° Antonio Pala-
dini (Mendoza); 4° Enri-
que Villegas (San Luis); 5°
Miguel Pérez (Mendoza) y
6° Juan García (San Luis).

En **Promocional 850**,
la tradicional categoría de
la región, 15 autos se pre-
sentaron a clasificar, sien-
do entonces Alberto Alán-
iz el más rápido; él y
Héctor Argüello ganaron
las series a 8 vueltas. En
la final, a 18 giros, Argüe-
llo y el campeón Alberto
Muñoz se distanciaron en
la punta, que luego, a par-
tir de la décima vuelta fue
de Muñoz. Pero Argüello

tiene problemas de em-
brague y Muñoz se fue de
pista, con lo que Alániz to-
ma el liderazgo que no
deja hasta el fin.

Clasificación final: 1°
Alberto Alániz (Fiat/San
Luis) 19m 19s 20/100 a
70,824 km/hora; 2° Hé-
ctor Argüello (Fiat/San
Luis) 19m 22s 11; 3° Jorge
Capellini (Fiat/San Luis)
19m 46s 09; 4° Jorge
Menchini (Renault/San
Luis); 5° Juan Ibarra (Fiat/
San Luis) y 6° Armando
Menchini (Fiat/San Luis).

(Informe de
Andrés Atilio Pedernera)

Minicafeteras 850 del Sudoeste en Salliqueló

GANO BERNARDINO BENEDE

Salliqueló, BA - El 21 de setiembre, día de la Primavera, se llevó a cabo en el circuito Miguel Ángel Solari, de esta misma ciudad, la séptima reunión puntuable del campeonato 1986 de la categoría **Minicafeteras 850 del Sudoeste**. Pese a la fecha, la jornada fue gris y desfavorable para la realización de espectáculos al aire libre. Sin embargo, las carreras fueron atractivas y

agradaron al público que en no muy numerosa cantidad se dio cita alrededor del trazado.

Se disputaron dos series a seis vueltas a un circuito de 800 metros. En la primera de ellas, Enrique Oliver (de Daireaux) superó a Néstor Trimillozi y Carlos Manzur. En la segunda, Bernardino Benedé (también de Daireaux) prevaleció sobre Alberto Albanese y el pigüense

Angel Gómez.

La final tuvo el siguiente resultado:

1° Bernardino Benedé; 2° Gerardo Soler, 3° Enrique Oliver, 4° Néstor Trimillozi, 5° Alberto Albanese, 6° Oscar González, 7° Carlos Mansur, 8° Carlos Redondo, 9° Carlos Kroter, 10° Carlos Mancuso y 11° Carlos Mendiondo. (No se suministraron precedencias ni marcas, ni tiempos ni otros datos.)

F2 BB, Limitada 1931 y Fiat 600 TN en Abasto

MOIX, LLOVERAS Y MARCHESE DE PIC-NIC EN LA ESTANCIA

El domingo 21 de septiembre, la Subcomisión de Automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata, festejó el Día de la primavera en su circuito de Estancia Chica, presentando a las tres categorías tradicionales: Limitada 31, Fiat 600 Turismo Nacional y Fórmula 2 Biplaza Boncaerense. El público, a pesar de la continua amenaza de lluvia, respondió en buena medida orillando los tres millares. El espectáculo fue bueno, en especial el brindado por los Fiat 600, los que formaron un "trencito" durante las 15 vueltas, en el que luchaban Beloqui, Abad, Marchese, Perono y los hermanos Rubén y Raúl Muñiz, definiendo la carrera fallando solamente un giro, cuando Beloqui y Marchese intentaron superar un rezagado (Fernández) y Marchese eligió el lugar justo quedando "trabado" Beloqui, luego, al ser consultado por el Comisario Deportivo, Oscar Fernández manifestó haber visto la bandera azul que lo advertía de un posible adelantamiento, pero al mirar atrás vio tantos autos por todos lados, que no supo hacia qué parte del circuito debía correrse; indudablemente el más perjudicado fue Beloqui, quien luego reconocería como correcta la actitud de Fernández. Con este resultado, Marchese se toma un pequeño respiro en el campeonato y Abad sufre el acoso en el segundo puesto por parte de Beloqui.

En Limitada 31 nuevamente Lloveras no tuvo oposición en el primer lugar, girando los restantes pilotos en forma "conservadora", salvo los duelsos por el 5° y 7° lugar, librados entre Agostini (por fin una sin problemas) y Pérez en ese orden toda la carrera, mientras que el Presidente Pascual se vio superado por Llaser, hasta que un despiste de éste le permitiera nuevamente al "Presi" obtener el séptimo

puesto final.

Pedro Moix triunfó de punta a punta en la F-2 BB, dejando que Marich se "arreglara" durante media carrera con Furlán, quien luego se despistaría, favoreciendo además la remontada desde atrás que venía haciendo Grigione, muy buena tarea la realizada por Trovato con la máquina de la Peña el 28 de Ranelagh y también destacable lo de Aboy con un chasis que otorga muchas ventajas.

Clasificación Fiat 600 TN: 1° Omar Marchese (Sarandí) 15 v 12'12"7/10 a 110,656 km/h; 2° Juan Beloqui (Berisso) 12'12"9; 3° Jorge Abad (Bs. As.) 12'16"3; 4° Roberto Perono (C.F.) 12'16"7; 5° Rubén Muñiz (La Plata) 12'17"5; 6° Jorge Olio (La Plata) 12'30"6; 7° Jorge Piccini (La Plata) 12'32"1; 8° Ricardo Algeri (La Plata) 12'32"9; 9° Omar Cacingini (La Plata) 12'36"5; 10° César Pérez Petit (Bernal) 12'41"7. **Campeonato:** Marchese 149 puntos; Abad 127; Beloqui 120; Merano 63; Pereyra 57.

Limitada 31 15v: 1° Horacio Lloveras (Chevrolet 4-Ranelagh) 11'16"1/10 a 119,801 km/h; 2° Alfredo Núñez (Jeep-Sarandí) 11'23"6; 3° Norberto Spinella (Jeep-Sarandí) 11'24"5; 4° Alejandro Dolcini (Jeep-La Plata) **Campeonato:** Lloveras 81 puntos (virtual Campeón); Spinella 43; Núñez 42; Dolcini 22; Pérez 18.

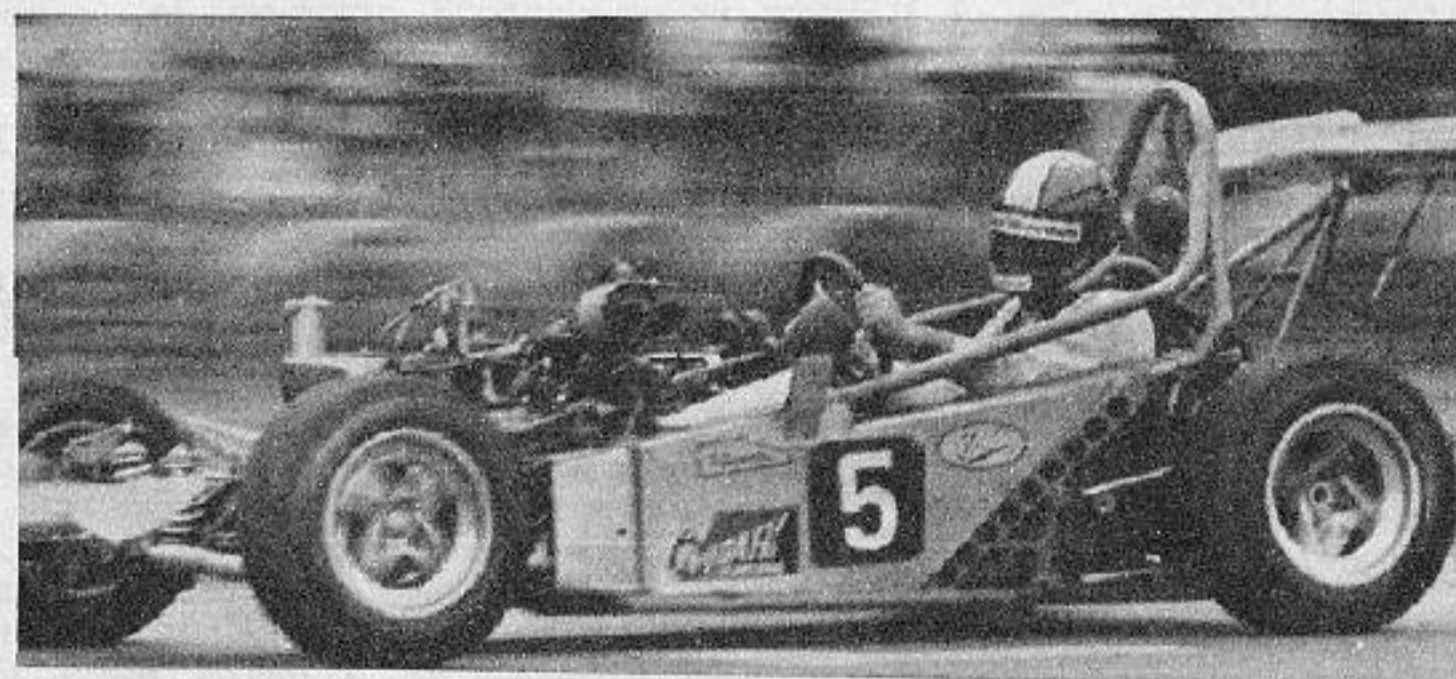
Fórmula 2 Biplaza Boncaerense: 1° Pedro Moix (Peugeot-La Plata) 11'15"3/10 a 127,962 km/h; 2° Rubén Marich (Peugeot-La Plata) 11'17"6; 3° Walter Grigione (Peugeot-La Plata) 11'24"2; 4° Omar Furlán (Peugeot-La Plata) 11'36"; 5° Carlos Aboy (Peugeot-Wilde) 11'40"; **Campeonato:** Moix 73 puntos; Grigiones 64 y Marich 55.

(Informes y fotos de Carlos Ramón Varela)

Lloveras -ganador y campeón en Limitada- confía a CORSA su proyecto para el '87, en TC 3 litros con una cupé Chevy.

El triunfo de Moix en F2 BB le da algo de "aire" en la punta del torneo.

Omar Marchese, ahora algo más cerca del título



IES 3 CV, TC Biplaza y Fiat 600 TN en Estancia Chica

(Informe de Carlos Plans)

CARLOS GIANETTO, DEL BARRIO, MARCHESE Y LOS INCIDENTES

Las categorías Turismo Competición Biplaza, Fiat 600 Turismo Nacional y Fórmula IES 3 CV Competición, se presentaron el domingo 7 de septiembre en el circuito de Estancia Chica.

IES 3 CV. Esta fue sin lugar a dudas la mejor carrera de la tarde, donde Nelson y Carlos Gianetto disputaron la punta "puerta a puerta" con Begué y Morelli, logrando recién sobre el final separarse Carlos Gianetto, merced a la rueda trasera derecha de Begué, que se fue pa-sear por el pasto. **Clasificación:** 1° Carlos Gianetto (Tigre) 10'13"70/100 a 104,783 km/h; 2° Nelson Gianetto (Tigre) 10'28"48; 3° Omar More-

lli (San Martín) 10'28"70; 4° Edgardo Núñez (Gral. Pacheco) 10'33"44; 5° René Rivaneira (Buenos Aires) 10'33"68; 6° Alberto Gobello (Castellar) 10'39"98; 7° Hugo C'rallo (Gral. Pacheco) 10'41"36; 8° Omar Flores (Lobos) 10'44"90; 9° José Dutra (Victoria) 10'52"74; 10° Julio Pucciarelli (Tigre) 10'59"36. **Campeonato:** N. Gianetto, 82 puntos; Rivaneira, 80; C. Gianetto, 79; Begué y Villamor, 66.

Turismo Competición Biplaza. Dura lucha se libró por el primer puesto entre Del Barrio y los tres primeros en el campeonato, Suárez, Doce Portas y Gustavo Fronzin, agregándose también Marcelo Fronzin, todo comenzó a clarificarse con el

abandono del mayor de los Fronzin y el retraso por una falla en el filtro de nafta de Gustavo. A partir de allí, Del Barrio se afianzó en el comando de la carrera, estabilizándose también los restantes puestos puntuables. **Clasificación:** 1° Guillermo Del Barrio (Chevrolet/Roque Pérez) 12'14"51/100 a 117,647 km/h; 2° José Doce Portas (Chevrolet/Monte Grande) 12'15"66; 3° Jorge Suárez (Chevrolet/Monte Grande) 12'18"47; 4° Oscar Pileo (Chevrolet/Ramos Mejía) 12'33"88; 5° Juan Russo (Chevrolet/Lanús) 12'36"52; 6° Néstor Ramonda (Chevrolet/Monte Grande) 12'55"81; 7° Mario Viana (Torino/Ramos Mejía); 8° Salvador Giurfo (Che-

violet/Monte Grande); 9° Raúl Feyreya (Chevrolet/Florencio Varela); 10° Marcelo Fronzin (Ford/Tigre). **Campeonato:** Suárez, 106 puntos; Doce Portas, 96; Fronzin, 75; Pileo, 60

Fiat 600 Turismo Nacional. En esta competencia, solamente se confirmaron los primeros seis puestos, quedando el resto de la clasificación en suspenso, todo ello debido a hechos extradeportivos. **Clasificación (provisoria):** 1° Omar Marchese (Avellaneda); 2° Juan Beloqui (Berisso); 3° Jorge Abad (C.F.); 4° Raúl Muñiz (La Plata); 5° Roberto Perono (La Plata); 6° Antonio Masso (Sarandí). **Campeonato:** Marchese 129 puntos; Abad 115; Beloqui 106.

Karting Cuyano en Mendoza

ROJAS, CAPOMAGGI Y LUCONI

Mendoza.- Con mucho público se cumplió la sexta fecha del *Campeonato Cuyano de Karting*, en la apacible jornada del 14 de setiembre. Escenario fue el circuito del Prado Español, donde concursaron las tres categorías: *Internacional, Juniors y Promocional*, en los tres casos con karts de tipo directo, es decir sin caja de velocidades.

Estos fueron los resultados de las finales:

Internacional, 30 vueltas: 1° *Oriando Rojas (Vara-DAP/Godoy Cruz)*; 2° *Osvaldo Morales (M-101-Parilla/Las Heras)*; 3° *Fernando Egea (Track-Parilla/Las Heras)*; 4° *Héctor Flaqué (Vara-DAP T75/San Juan)*; 5° *Ariel Rojas (Vara-DAP/Godoy Cruz)* y 6° *José Fissolo (Vara-Parilla/Luján de Cuyo)*. **Campeonato**: Toujas, 70 puntos; O. Rojas, 64; Flaqué, 63; Morales, 56; Egea, 51; Moscota, 34 puntos.

Juniors, 20 vueltas: 1° *Ariel Capomaggi (Vara-Parilla/Luján)*; 2° *Ariel Rojas (Vara-DAP/Godoy Cruz)*; 3° *Alberto Moscota (Vara-Parilla/Mendoza)*; 4° *Marcelo Gómez Ruppí (Vara-Parilla/Las Heras)*; 5° *Marcelo García (DAP-Zanella/Luján)* y 6° *Fabián Calabro (Vara-Parilla/Godoy Cruz)*. **Campeonato**: Capomaggi, 85 puntos; Flaqué, 81; Moscota, 77; Gandolfi,

38; Calabro, 36 y Marcelo García, 26 puntos.

Promocional, 15 vueltas: 1° *Iván Luconi (Track-Televel/Luján)*; 2° *Michael Naveda (Track-Televel/Luján)*; 3° *Carlos Gardé (Track-Televel/Luján)*; 4° *Juan C. Virginio (DAP-Televel/Luján)*; 5° *Leonardo Calabro (Vara-Televel/Godoy Cruz)* y 6° *Alejandro Bonnano (Track-Televel/Luján)*. **Campeonato**: Luconi, 94 puntos; Naveda, 69; L. Calabro, 58; Gardé, 50; Puebla, 36 y Bonnano, 33 puntos.

Cabe acotar que próximamente se inaugurará un moderno kartódromo, el único con que contará por el momento la

provincia, en las instalaciones del Club Jorge Newbery, obra en la que colaboró Vialidad Provincial. Se espera que la primera fecha sea por el Campeonato Argentino, ya que el club citado es miembro de la Federación Argentina de Karting.

(Informe de Juan Carlos Perla, Girando)

TC 1000, Libres 850 y TC Regional en San Andrés de Giles

GASPERINI Y CANDIDO YA SON CAMPEONES

Zárate, BA.- El 21 de setiembre se presentaron en forma conjunta las categorías **TC 1000, Libres 850 y TC Regional**. Escenario de dicha reunión fue el circuito "Federico Máximo Ponti" de San Andrés de Giles (1810 metros), cuyo piso estuvo en perfecto estado lo cual puso en evidencia la forma en que trabajó la gente del Auto Club local, encargada de la organización. Diez puntos para ellos. En lo estrictamente deportivo vale destacar las consagraciones de **Omar Cándido y Angel Gasperini**, virtuales campeones del **TC Regional clase A y TC 1000** respectivamente.

Luego de las pruebas de clasificación, se llevaron a cabo las tres serie de **Libres 850cc** donde Roberto Blandi, Ricardo Sorvillo y Jorge D'Angelo se erigieron vencedores. Estos tres fueron protagonistas principales en forma ajustada sobre el ascendente Sorvillo, y Blandi, quien perdió un poco de distancia en el certamen donde escolta a D'Angelo. Excelente trabajo del ex campeón, Mario Lemme, quien tras ganar el repechaje, comenzó a superar máquinas desde la última fila, logrando el cuarto lugar.

Final Libres 850, 12 vueltas: 1° *Jorge D'Angelo (Escobar) 13'57"17/100 a 93,400 km/h*; 2° *Ricardo Sorvillo (Va. Ballester) 13'58"06*; 3° *Roberto Blandi (Temperley) 13'58"29*; 4° *Mario Lemme (San*

Miguel) 14'06"41; 5° *Horacio López Zamudio (Olivos) 14'27"68*; 6° *Mario Herrera (San Martín) 14'30"48*. **Campeonato**: D'Angelo, 240 puntos; Blandi, 207,5; Herrera, 162,5; Altuna, 72,5; Lemme, 66; Barbalarga, 63; Aguiar, 44,5; Zappani, 38,5.

Seguó luego la **Clase B del TC** con dos series ganadas por Hugo Agliani y José Luis Gómez. Ambos, en ese orden junto con Oscar López y **Adrián Lalli** viajaron pegados en la final, luchando por la vanguardia. En mitad de carrera desapareció el campeón, José Gómez, y quedó Lalli tras el puntero, a quien superó faltando dos giros, logrando ganar una de sus mejores carreras en forma brillante.

Final Clase B, 12 vueltas: 1° *Adrián Lalli (Chevrolet/G. Rodríguez) 13'35"23/100 a 95,914 km/h*; 2° *Hugo Agliani (Ford/Luján) 13'36"03*; 3° *Oscar López (Ford/Va. Flandria) 13'36"72*; 4° *Juan J. Tartara (Ford/Zárate) 13'53"05*; 5° *Fernando Iglesias (Chevrolet/San Pedro)*; 6° *Atilio Monje (Chevrolet/Los Polvorines)*. **Campeonato**: López, 109 puntos; Lalli, 88; Agliani, 53; Hijós, 43; Hernández, 28; Mendiverry, 17; Duhour, 14; Monje, 14.

Angel Tapia y Angel Gasperini, los que más ganaron este año, hicieron suyas las dos series del **TC 1000**. En la final, fue Tapia quien picó en punta y rápidamente

estableció buena diferencia sobre su escolta, logrando la cuarta conquista del año. Carlos Mamousse, que largó muy bien, arribó segundo y fue la sorpresa del TC 1000. Detrás suyo, Fangio, Lavagna, Gasperini, Pollero y luego Errecart, integraron un trencito espectacular siendo Lavagna el mejor del grupo pues llegó tercero luego de largar en la "cola".

Final TC 1000, 12 vueltas: 1° *Angel Tapia (Campana) 14'02"81/100, a 92,775 km/h*; 2° *Carlos Mamousse (San Miguel) 14'06"58*; 3° *Juan Lavagna (Escobar) 14'08"19*; 4° *Antonio Fangio (Ing. Maschwitz) 14'12"84*; 5° *Angel Gasperini (Campana) 14'13"07*; 6° *Alberto Errecart (Campana) 14'13"42*. **Campeonato**: Gasperini, 187,5 puntos (CAMPEON); Lavagna, 109,5; Tapia, 105; Errecart, 97; Pérez, 96,5; Pollero, 86; Vigil, 81; Ferretti, 78,5; S. D'Angelo, 63,5; Mamousse, 62.

Como cierre de la jornada corrió su final la **clase A del TC**, luego de las dos serie donde ganaron Oscar Fuxan y **Omar Cándido**. Este se llevó la final donde debió mirar mucho para atrás ya que Fuxan, a pesar de no aparearlo, no le perdió pista hasta el banderazo de sentencia, que le permitió a **Cándido** lograr el título de **campeón** que ya se adivinaba desde el principio de año. Un accidente ocurrido en la quinta vuelta dejó fuera de carrera a los autos de Angel Mundo, Juan Ritacco y

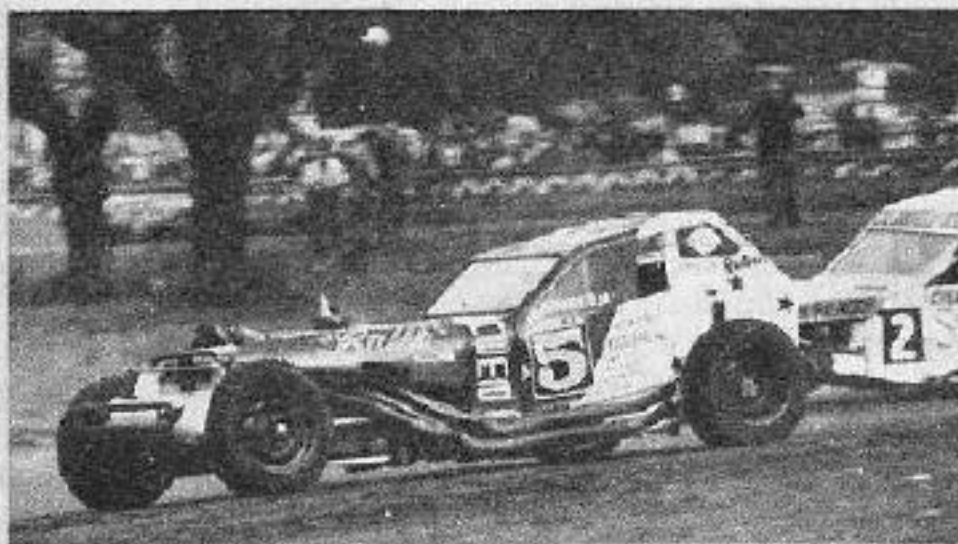
Rubén Bédaxácar, quienes se dieron la gran piña y afortunadamente sólo recibieron golpes leves.

Final Clase A, 12 vueltas: 1° *Omar Cándido (Chevrolet/Capilla del Señor) 13'11"51/100, a 98,788*; 2° *Oscar Fuxan (Chevrolet) 13'13"03*; 3° *Gustavo Izaguirre (Ford) 13'19"30*; 4° *Hugo Rodríguez (Chevrolet) 13'26"02*; 5° *Enrique Benzaquén (Chevrolet) 13'43"54*; 6° *Juan C. Gómez (Chevrolet) 14'10"87*, todos de Capilla del Señor.

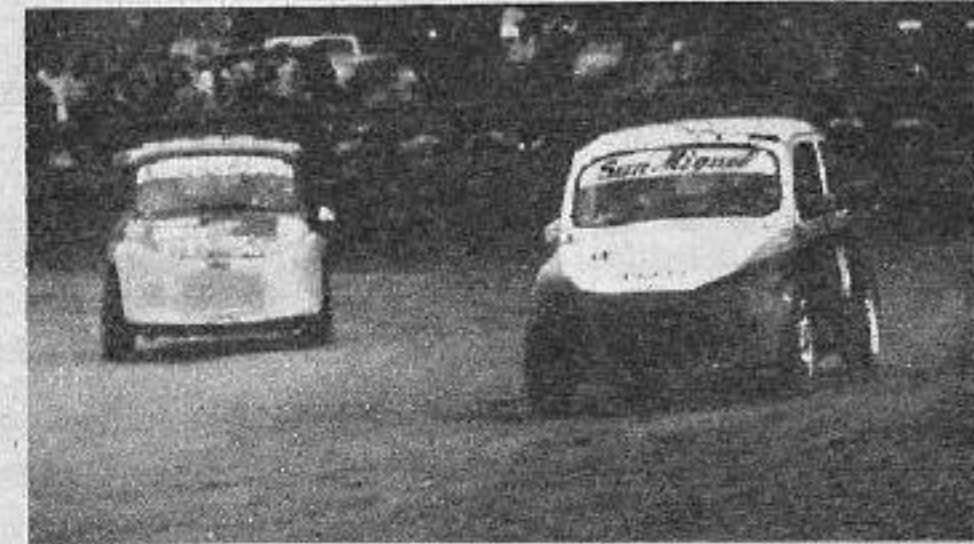
(Informe de Walter Luna)



Gasperini, virtual campeón del TC 1000, hasta el año pasado Libres 1000. (Foto gentileza Ruben's)



Lalli supera a López en la serie. En la final del TC 'B', ganó corriendo desde atrás (Ruben's)



Carlos Mamousse fue sorpresa en TC 1000. Acá saludando tras la carrera (Ruben's)

CADA VEZ MAS CADA VEZ MAS

**PROBAMOS EL KART
M-101 CAMPEON
SUDAMERICANO Y,
CON DARAY Y
BALDINELLI COMO
INVITADOS,
COMPROBAMOS EN
EL LA TENDENCIA
MUNDIAL
EN BASTIDORES:**

IMPRESIONES DE ¿MANEJO?

Cuando invité a Daray y Baldinelli para esta nota pensé que dos pilotos de su calibre, que nunca habían tenido contacto con un kart pura sangre, podían darme jugoso material con sus vivencias. Sobre todo —confieso— porque he visto algunos consagrados con un nudo en el cerebro, al intentar la experiencia. Pero elegí mal, porquetanto Daray como "Baldi" mostraron una ductilidad y una adaptación poco comunes a un aparato tan exigente, como éste, para quien no lo ha manejado nunca.

Ambos pilotos se mostraron fascinados por la aceleración, la velocidad y la capacidad de viraje. Daray, literalmente expresó que "nunca las cosas se me vinieron tan rápido como en este aparato", y como para comprobar que lo que decía era cierto, ahí no más comprometió la compra de uno para entrenarse. Baldinelli fue a la experiencia con varios goles en contra antes del partido, ya que tenía una costilla fisurada por piña en el circuito callejero de Santa Fe; pero se bancó las centrifugas y sacó tiempos notables. Además de manejar bien, demostró su grado de profesionalidad: dijo que iba, y cumplió, a pesar del dolor. "Yo, en esto, no corro ni loco —declaró después—. Encima de andar 'a mí' con todas esas curvas que no te dejan ni pestañear, no quiero imaginarme lo que debe ser ir en el pelotón... Nooo esto no es para mí."

Fue una interesante experiencia verlos manejar "al aire", ya que siempre están encerrados en sus autos.



Cómo cambian los conceptos! No hay nada que hacer; lo que hoy es válido y ley inamovible, mañana puede pasar a la antípoda. Los chinos se abren al mundo y de vestirse todos igual pasan a consumir Coca Cola y Pato Donald, y no me extrañaría en los más mínimo escuchar que tal o cual líder del Partido Comunista se viste en lo de algún modisto exclusivo de París...

También el deporte está sujeto a una evolución imparabile; no sería raro que dentro de unos años la "papatá" en el básquet sean los petisos, porque resulta que como ahora son todos altos, un equipo de enanitos les pasa por entre las piernas a los largos y los

dejan hechas un nudo...

Los karts y los autos de carrera, en general, tampoco escapan a esto. Cuando allá por 1973 yo asesoraba mi primer kart en la casa de una tía que era mi principal (y único) sponsor (crea que fui injusto, debí haber llamado a mi equipo de competición —que éramos mi tía y yo— como Tía Marina Racing Team, pero me pareció que Ram Racing sonaba más a F-1, a cosa de nivel, aunque para comprar una bujía PVI la tía Marina debía sacrificar una parte de su pensión, y yo no ir a bailar en todo el mes...).

Disculpe si me fui por las ramas, pero lo que quería decir venía por el

lado de que allá por el '73 nos debatíamos en la duda técnica de si los chasis de kart debían ser "duros" (rígidos) o "blandos" (flexibles). En los años sesenta nadie dudaba de que un chasis de kart debía "copiar" el terreno, es decir que la tendencia era que el bastidor trabajara como si tuviera suspensiones. Se pretendía imitar un auto.

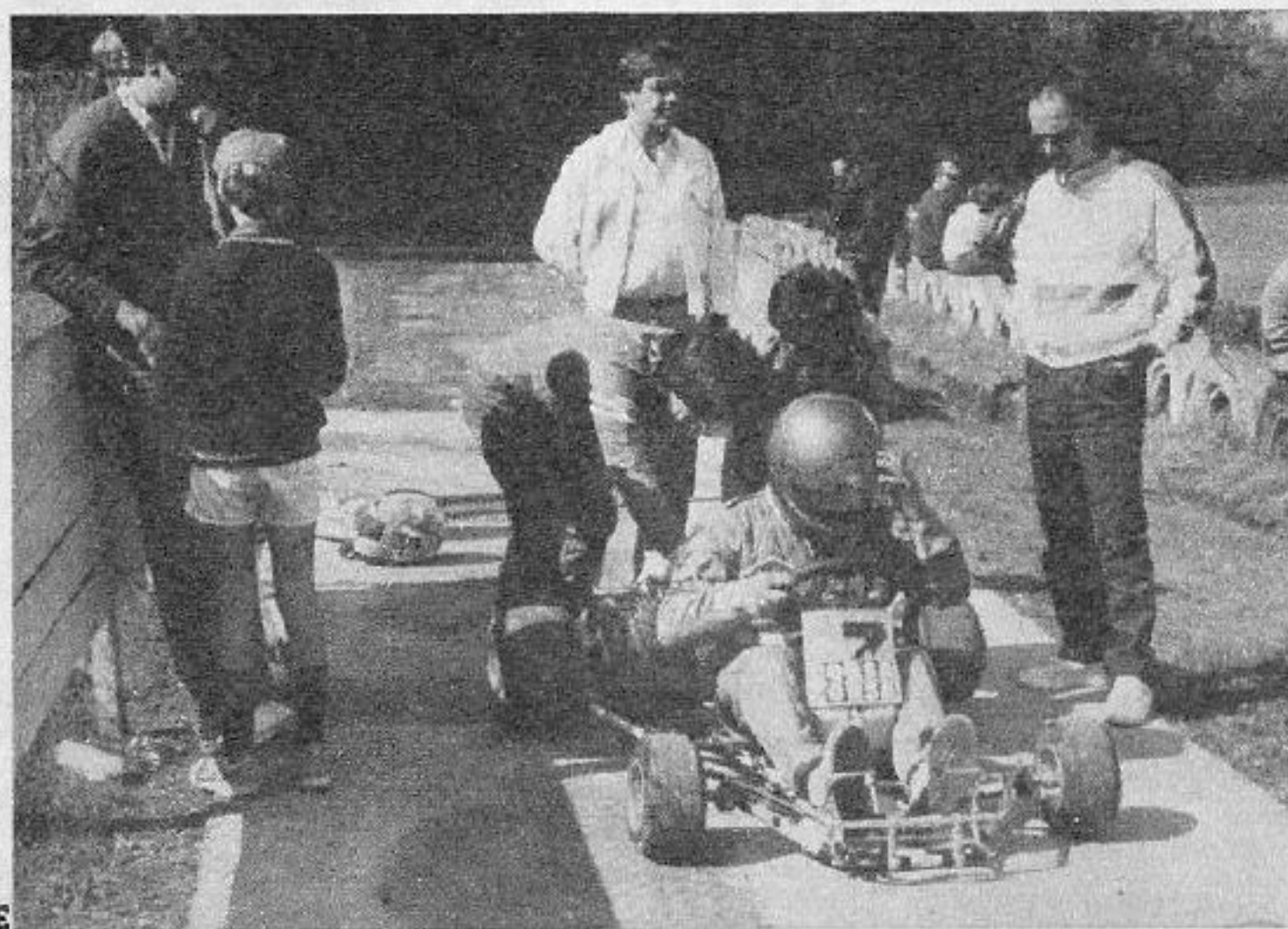
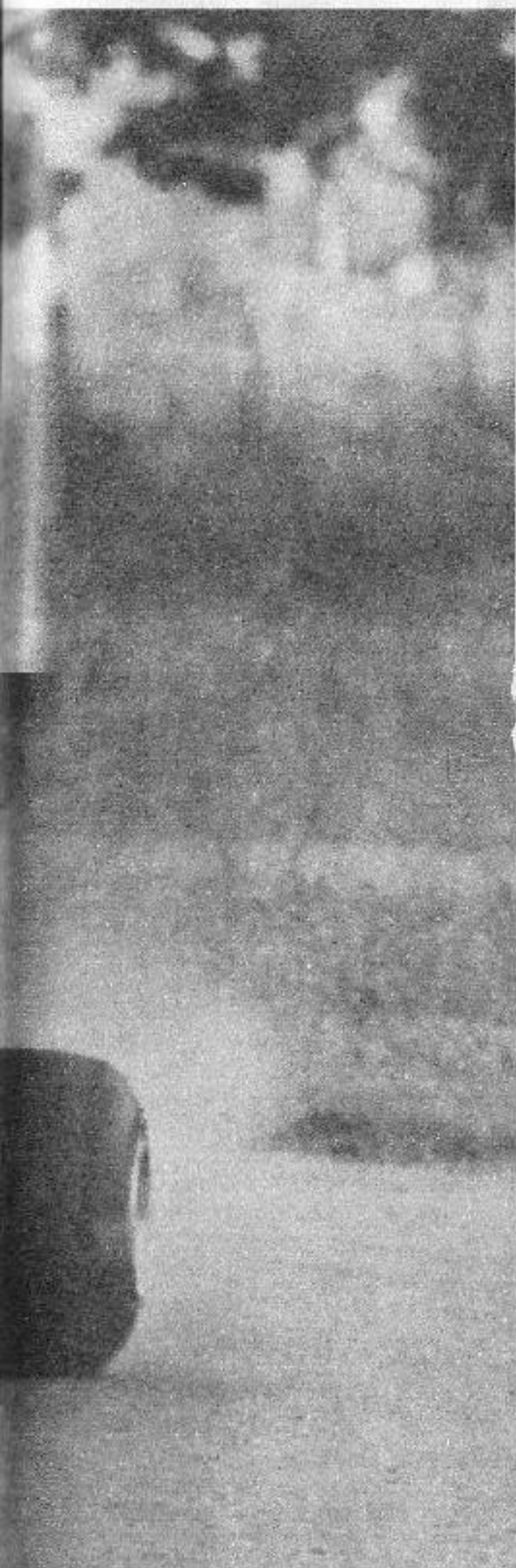
Este concepto fue cambiando lentamente hasta nuestros días, en que la tendencia es a la rigidez total. En esta evolución, las principales responsables son las gomas, que con su progreso fueron marcando el camino que los bastidores debían seguir. Las cubiertas de kart de comienzos de los '70

eran duras como piedras y servían más para apoyar el chasis en el suelo que para fines de adherencia. En el '74, para que Ud. tenga una idea, un juego de gomas Good Year "patonas" (ridículamente angostas, comparadas con las actuales) duraba un año y medio, con pruebas, entrenamientos, carreras, y... ¡todavía tenían valor de reventa tras ese trajín! El "Tía Marina Racing" no hubiese sobrevivido hoy día, puesta que un juego de cubiertas Bridgestone como las que se usan internacionalmente, a gatas se banca una final movida. Aunque de todas maneras, a pesar de las gomas, el destino final del "Tía Marina" fue la bancarrota; pero ésa es otra historia...

RIGIDO. RAPIDO



No viene mal recordar que actualmente, sobre un kart de Fórmula Internacional 100 cm³ como éste, se alcanzan valores de velocidad cercanos a los 150 km/h (en 200 metros!) y, doblando, aceleraciones laterales de dos veces la fuerza de gravedad. A todo esto contribuyen los bastidores y las cubiertas; pero el asunto viene de lejos. Le contamos de dónde...



A): Rubén César Daray, Campeón '85 del T.C. 2000, manejando un auto de carrera de verdad: el kart. El M-101 "le comió la cabeza" y terminó comprándose uno.

B): Dos profesionales cabales de los autos "grandes", Alberto Baldinelli y Rubén Daray, flanqueando a un profesional de los "chicos", Claudio Manozzo.

C): Baldinelli maneja el M-101 con una costilla fisurada. A pesar del dolor tremendo, no quiso perderse la experiencia. Un pilotazo...

D): El autor, a bordo del M-101. A diferencia de Daray, no compró uno sino que pidió que se lo regalen. El NO se oyó hasta en Salt Lake City...

E): Daray se apresta a salir sobre el kart, mientras "Baldi" y Manozzo dan los últimos toques al tren trasero.

M-101: LA MAQUINA DE ALIVIAJER MOTORES

Esta es una nota sobre el nuevo chasis M-101, pero tanta perorata sobre temas "retro" tiene la intención de historiar un poco de dónde viene este asunto de los chasis duros. Por eso es imposible hablar del M-101 o de cualquier chasis de última generación, sin referirse primero a los neumáticos.

La moderna goma de kart —la más desarrollada cubierta de competición y a la vez la de más complejo desarrollo en todo el mundo— tiene la particularidad de hacer gran parte de aquel trabajo que en los '60 se pretendía de los chasis. No exactamente

como si fuera una suspensión tradicional, pero sí en cuanto al resultado final de su función. La goma debe tener adherencia en curvas y no frenar el auto en las rectas. Esto se logra trabajando en el compuesto y la carcasa. Los diferentes tipos de carcasa y talón hacen que la goma se deforme de manera tal de lograr el justo grado de adherencias en curva, sin frenar el auto en lo derecho. Y para dar idea de la sofisticación que se alcanzó, vale el comentario de Claudio Manozzo al respecto: "Las últimas Bridgestone se deforman cuando el kart va en la recta, la banda de rodamiento se curva en el centro, como si centrifugara para que haya menor

superficie de apoyo en lo derecho y menor resistencia por rodadura. luego, al doblar, vuelven a ponerse planas para mayor adherencia..."

Bien, someramente tratado el tema de las cubiertas, pasemos al M-101. Este chasis es, en efecto, el resultado de adaptar los elementos del bastidor a la exigencia de las gomas. La filosofía de su creación es simple, efectiva y difícil de aceptar para quien tiene la responsabilidad de manejarlo por primera vez. En su punto de mayor rendimiento, el chasis es arisco, como gato en bolsa; basta tocar el acelerador para que las ruedas traseras patinen como si el piso estuviera mojado. En realidad esto se debe a que las

gomas Faneco, que lo equipan para las competencias en el país, son de compuesto y construcción más duras que las que se usan para los torneos europeos y mundiales. Esto es así por un problema de costos; en nuestro país se optó por la goma más durable y pareja para todos.

Este auto, equipado con Bridgestone cambia notablemente, según nos contaba Claudio, quien sí lo probó con ellas: "Cuando las gomas toman temperatura —nos decía— es impresionante cómo chillan en los virajes y cómo se deforman. Hay momentos en que se estiran como chicle y parece que se van a salir de la llanta". Pero nosotros sólo vivimos la

experiencia con las nacionales, que están pensadas más para la duración que para el rendimiento puntual. Para dar una idea, digamos que si la distancia entre aquellas Good Year que duraban un año y medio y las últimas Bridgestone, fueron cien, las Faneco estarían ubicadas en el 75%, un balance ideal para los tiempos que corren.

Con ellas, animarse a acelerarlo con ganas, requiere una decisión meditada. Claudio Manozzo me explicaba que, con gomas duras, las primeras diez vueltas de una carrera son difíciles, muy difíciles. Pero a medida que el caucho toma temperatura, el auto va cada vez mejor y más rápido. De todas maneras, no puedo dejar de imaginarme las que habrá pasado Claudio para ganar el último Sudamericano, en esas vueltas iniciales de cada final. Sobre todo en un circuito aliejero con cordones y el uruguayo Jorge Soler a dos milímetros del paracolpes trasero...

LA TABLA A LA TABLA

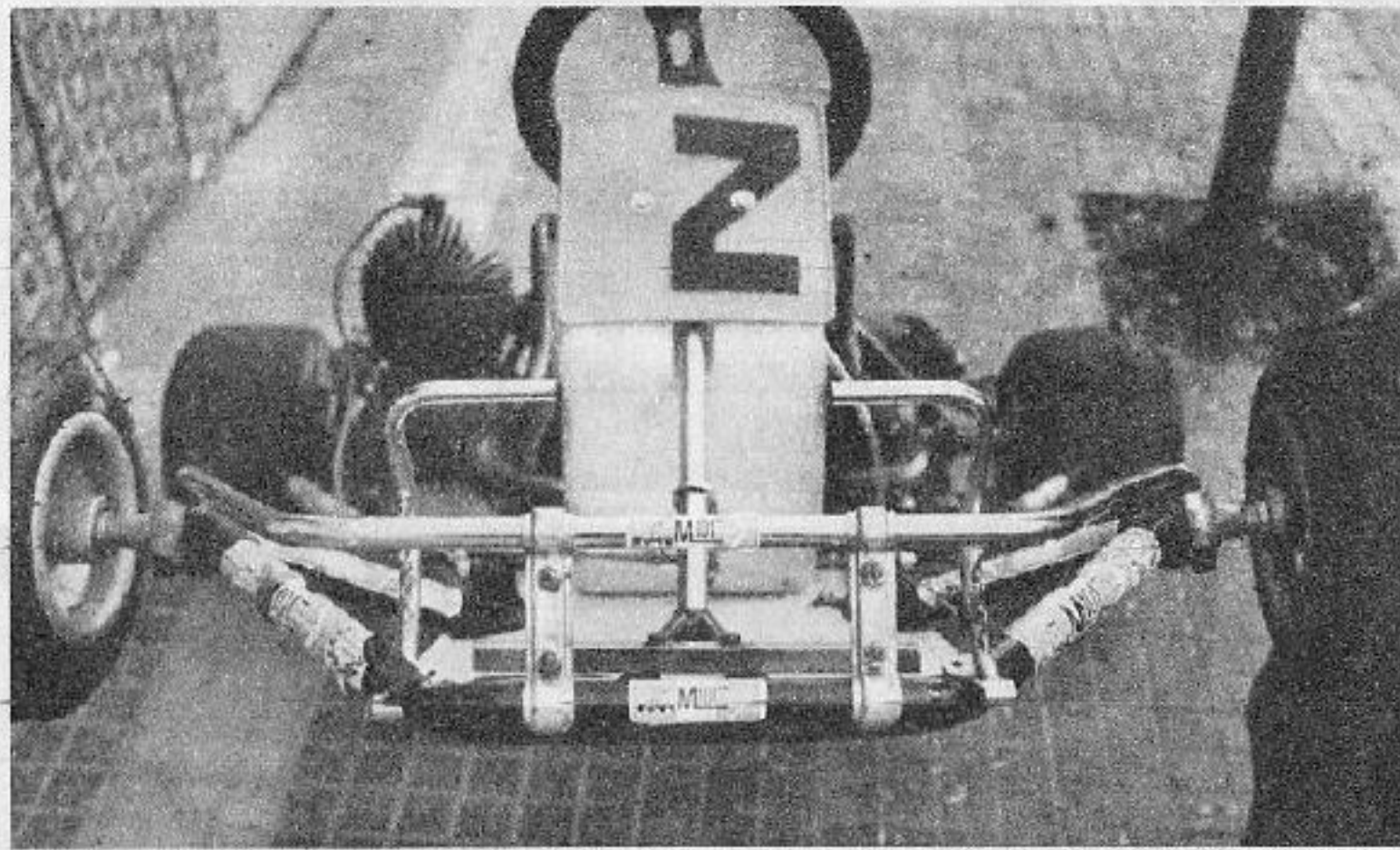
Cuando probé el último chasis de Leonardo Pereyra, que habitualmente conduce Miguel Acuña, escribí en la nota que, comparando este auto con los M-101 y Vara Kart del año pasado (ambos modelos ya superados y sustituidos por los actuales) éstos eran "dos tablas con ruedas". Me refería, por supuesto, a la rigidez del bastidor, no era un juicio de valor sobre aquellos autos. Simplemente, un ejemplo contundente para que el lector se ubicara en el "feeling" de cada uno.

Pero la cosa fue interpretada como peyorativa por Luis Manozzo —padre de Claudio—, quien me lo hizo saber apenas leyó la revista. Le di las explicaciones del caso y le prometí aclarar el asunto públicamente cuando se diera la oportunidad. Y ésta es, amigos, la oportunidad, puesto que comparado con aquella "tabla", este nuevo chasis es "requetetabla". Si no hacía puntillosamente la aclaración de que no se trata de un juicio de valor, corría el riesgo de que Luis se enojara en serio y decidiera no prestarme nuevamente uno de estos exigentes chasis, y eso, amigos míos, no puedo dejar que ocurra. Sería una locura perder semejante placer (y si no, que lo diga Daray).

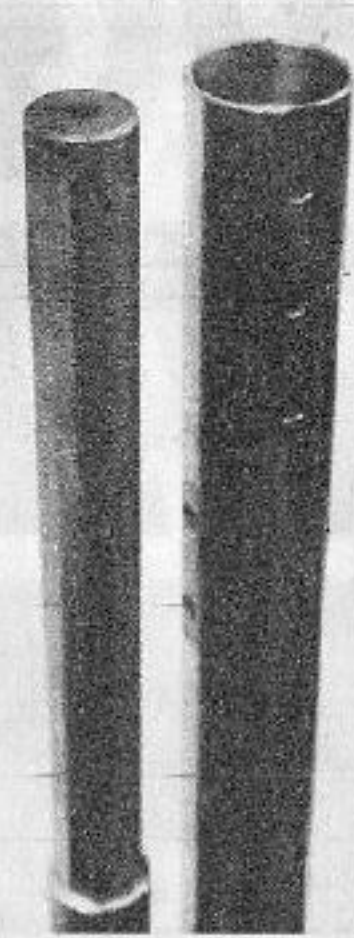
NO ES ORO TODO LO QUE RELUCE, NI VELOZ TODO LO QUE PARECE

Llevar por la pista de Chacabuco, con sus eses y curvón, al M-101, no es asunto sencillo. Parece que fuera sobre bolitas de vidrio. Y recalco el término "parece", puesto que los tiempos de vuelta se encargan de demostrar lo contrario. El instinto de conservación pide a gritos adherencia y hay que contener la respiración para mandarse a 160 km/h en el curvón, con la sensación de salir disparado hacia el bosque circundante si se corta el débil hilo que nos mantiene fijos a la pista. Pero es simplemente un problema mental, que una vez superado (cuesta buenos sustos) permite disfrutar en plenitud de un auto emocionante. "Con los chasis rígidos se dobla más lento —nos explicaba Claudio— pero se gana más en aceleración a la salida de las curvas". Y

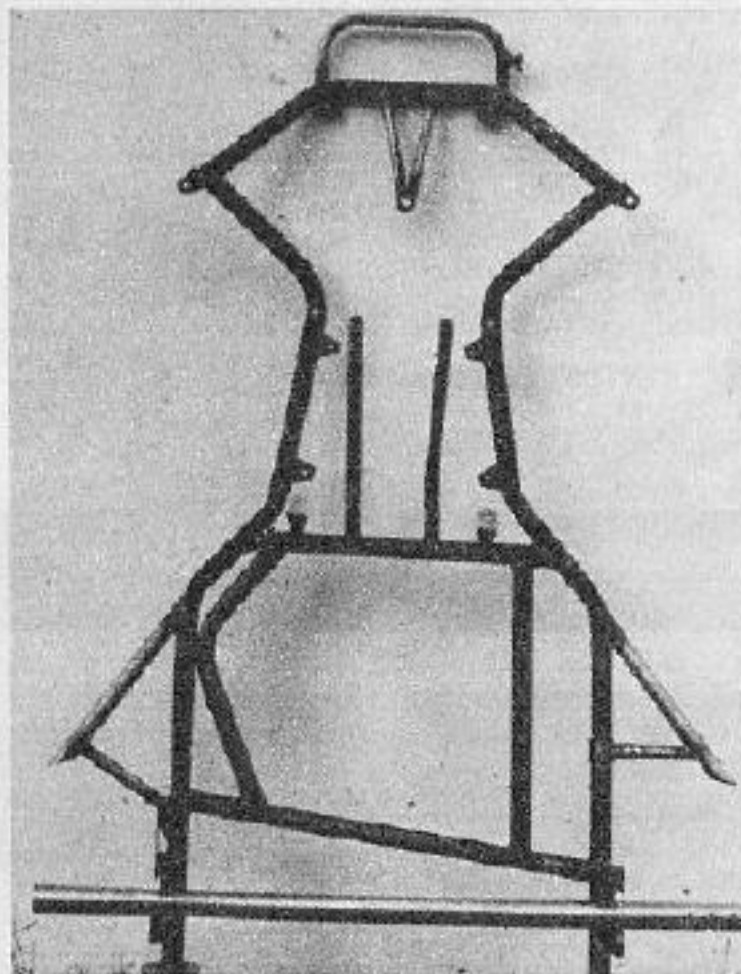
DETALLES Y DIFERENCIAS



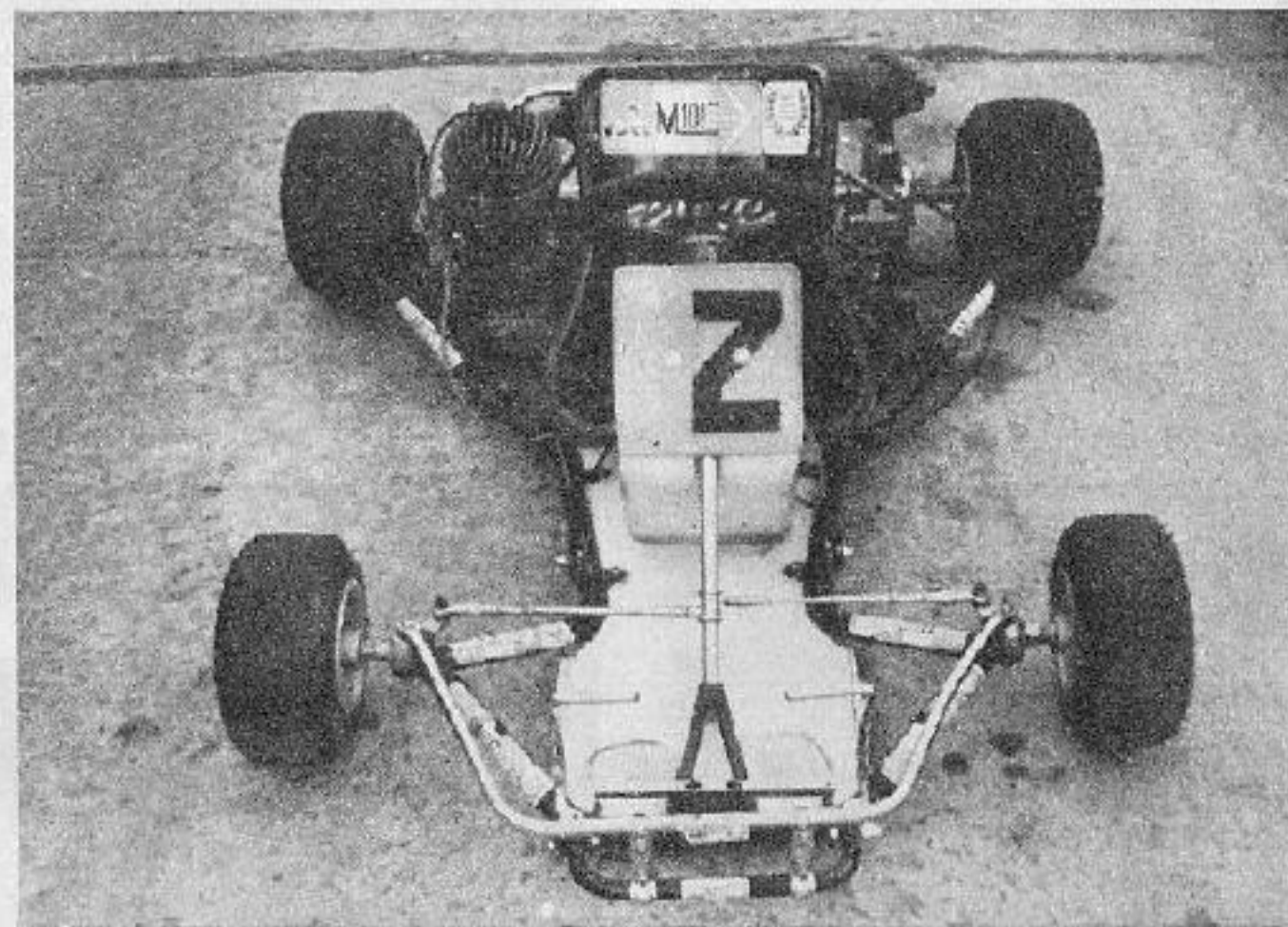
1



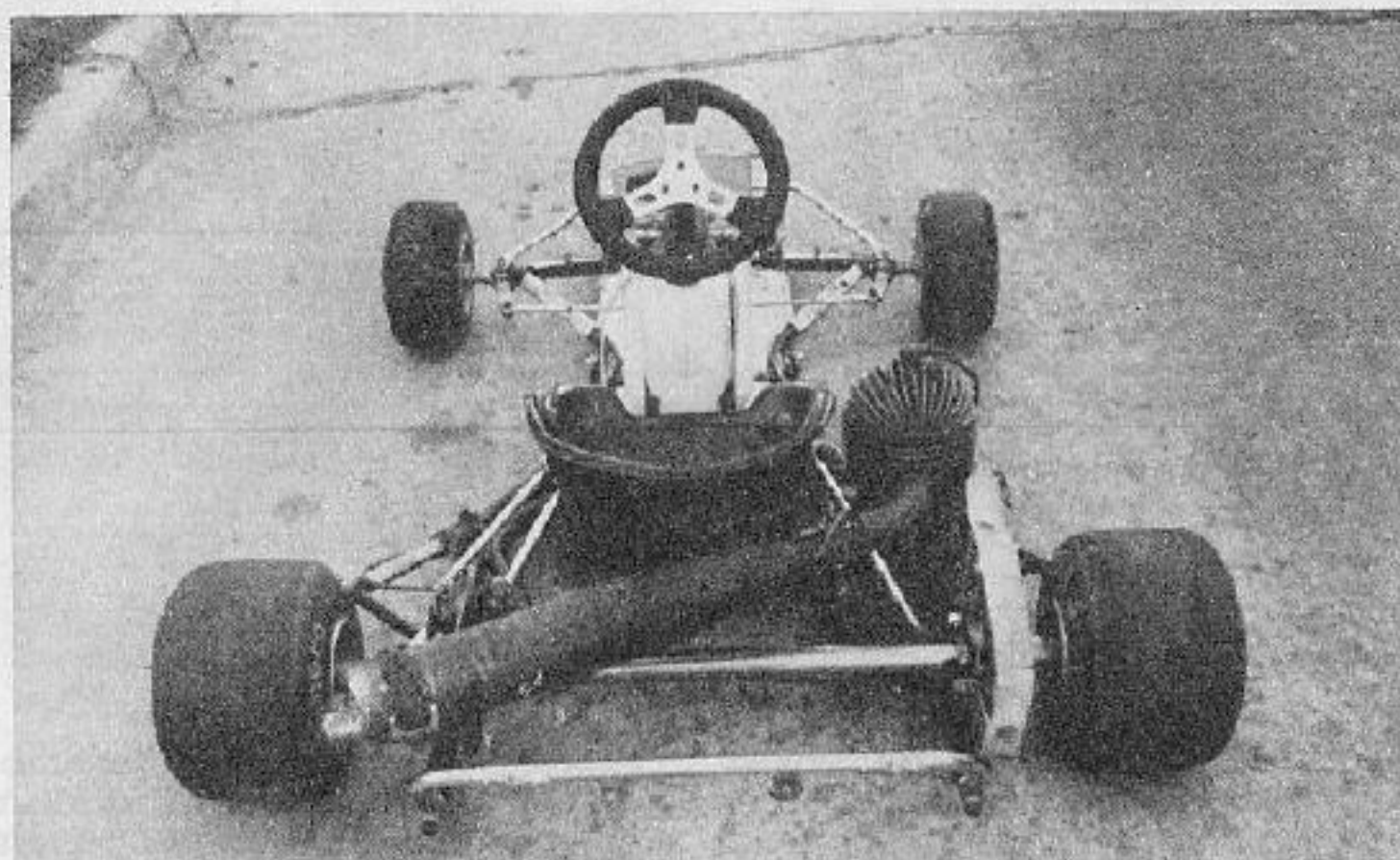
2



3



4



5

1) El paracolpes delantero ha pasado definitivamente a trabajar como barra de torsión, mediante el desplazamiento de las uniones posizas que lo unen al bastidor. 2) Notable diferencia entre los diámetros de los ejes traseros. De 30 mm se pasó a 38 mm para evitar el terrible momento torsor que ejerce la adherencia de los neumáticos. 3) El nuevo bastidor es más ancho y con los largueros más unidos al llegar al eje delantero. Las dos paralelas que sostienen la base del motor, también están más separadas, quedando ese sector más rígido al colocar la base. 4) De frente y arriba. 5) Rear troní (compárese un diccionario, viejo, ¿qué pretende, todo fácil y digerido?).

acto seguido alojó todas las regulaciones de paracolpes del chasis, para que lo intentemos con el bastidor puesto "blando". Así se dobla pegado al piso como un Scalextric, seguro y confiado, pero a la salida de los virajes parece tener un motor con un tercio menos de potencia. Esto se debe a la resistencia que ofrece el chasis al retorcerse y copiar el piso. Volvimos a la configuración "dura" y nos que-

damos definitivamente con esta última, a la hora de elegir; pero siempre pensando lo que debe ser llevar este auto al límite en esas primeras diez vueltas de carrera con las gomas frías. El Karting Internacional, hace tiempo que ha dejado de ser una categoría para aprender las primeras nociones de la alta competición. Son verdaderos Fórmula 1 en todo, salvo, claro está, en el tamaño. El M-101 es un nuevo

ejemplo; es un auto que implica un cambio de mentalidad aun para aquellos que corren en kart actualmente. Significa la búsqueda de la performance total. Nada menos.

por Marcelo García Labelos.

Fotos: MGI y M. Santos

DEMIS ROUSSOS: Mi increíble secreto para adelgazar.

Gracias al descubrimiento de dos médicos, perdí 53 kilos comiendo 5 veces por día (incluyendo un pollo entero en la cena)

IMPORTANTE Disponemos de un stock limitado para esta oferta sin compromiso. Recorte y envíe el cupón de abajo HOY MISMO.

A Ahora, usted puede adelgazar comiendo todo lo que desea - y la cantidad que desea - sin medicamentos ni ejercicios. Este es el secreto, más un ensayo enteramente a cargo nuestro.

Demis Roussos acaba de perder 53 kg (1,8 por semana) comiendo cinco veces diarias, incluyendo un pollo entero en la cena.

Su secreto: la alimentación disociada.

Usted puede comer la cantidad que desea y todo lo que desea. La única restricción: no podrá ingerir algunos alimentos juntos en la misma comida.

Por ejemplo: podrá comer la cantidad de bife y verduras que desee, pero en la misma comida, no podrá agregar ni pan ni papas fritas.

Por esta razón, Demis Roussos come cinco veces diarias. Así puede comer de todo: manteca, pastas, frutas, postres, y en la cantidad que lo desee. Por ejemplo: un pollo entero o un lenguado de 1½ Kg. en la cena.

¿Cómo se hace?

Gracias al descubrimiento de dos médicos, el doctor Hay (norteamericano) y el doctor Walb (alemán), sabemos hoy que para formar grasas, algunos alimentos tienen que combinarse juntos en nuestro organismo. Por ejemplo, todo el mundo sabe que la manteca engorda. Pero usted podrá comer 500 gramos de manteca en el transcurso de una misma comida, sin engordar un gramo, si no la acompaña al mismo tiempo con pan, papas u otros alimentos que Demis Roussos le indicará en su libro (el cual usted podrá leer y experimentar completamente por nuestra cuenta).

Evidentemente, nadie está obligado a hacer cinco comidas diarias, ni probablemente nadie tenga tampoco ni un apetito tan terrible como el de Demis Roussos, ni 53 kg de más. Por lo tanto, no es necesario comer cinco veces por día. Por el contrario, es indispen-

sable, si se necesita adelgazar 1½ a 2 kg por semana, no consumir al mismo tiempo ciertos alimentos en la misma comida.

¿Cuáles son los alimentos que NO DEBEN ser ingeridos en una misma comida?

El libro de Demis Roussos, escrito en colaboración con la nutricionista especializada en dietética, Veronique Skawinska, le indicará:

1 - todos los alimentos que forman grasas cuando son ingeridos juntos en una misma comida (lo cual es preciso evitar).

2 - todos los alimentos que no forman grasas cuando son ingeridos juntos en una misma comida (y que pueden ser comidos a gusto).

Otras revelaciones:

En su libro, Demis Roussos revela también:

- Por qué debemos beber agua mineral cada media hora y cambiar regularmente de marca.

- El poder mágico que tienen algunas verduras para nuestra salud.

- Como eliminar la celulitis e impedir su formación.

- Extraordinarias recetas que le harán adelgazar comiendo como un rey.

Por ejemplo, las famosas recetas de ensaladas Demis Roussos, pescados asados, diferentes verduras, carnes y tortas; 57 recetas en total.

- La utilización de las plantas.

- Y sobre todo, como permanecer delgada.

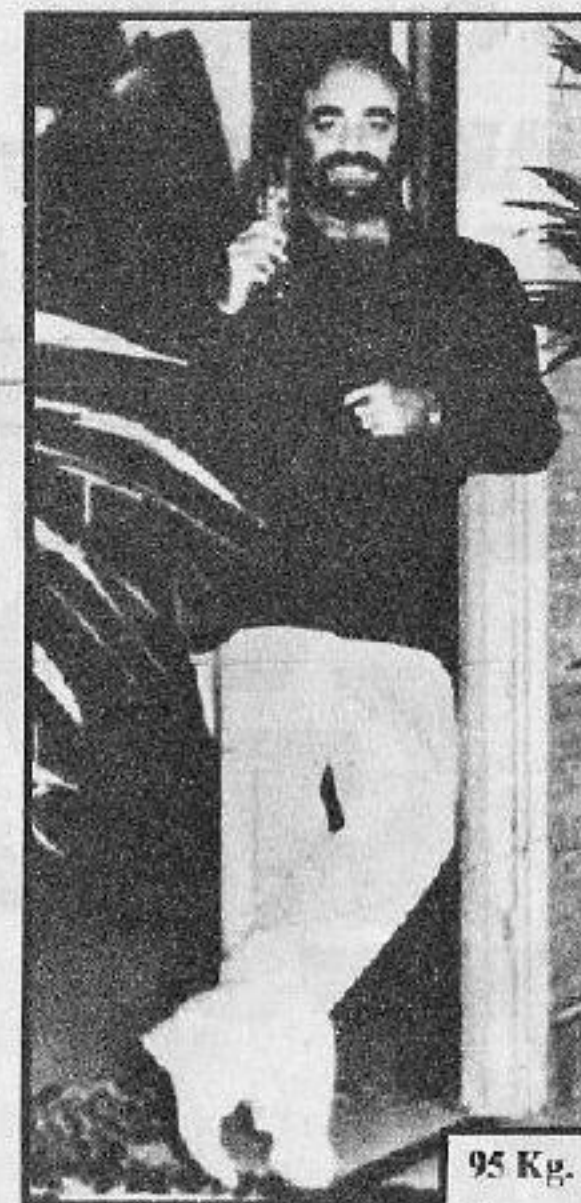
También podrá enterarse de las últimas y extraordinarias revelaciones de Demis Roussos, que nunca encontrará en el comercio.

Esta es mi propuesta:

Lea y experimente los consejos de Demis Roussos y de Veronique Skawinska, completamente por nuestra cuenta y sin ningún compromiso. Si usted no puede perder por lo menos 1½ kg por semana, desde la primera semana, tendrá treinta días para de-



Demis Roussos ANTES



Demis Roussos AHORA

volver el libro y recibir inmediatamente el reintegro con un cheque nominal de \$11,50, sin que se le haga ninguna pregunta. No arriesga nada haciendo esta prueba.

Lea lo siguiente, sólo si todavía le quedan dudas en cuanto a probar sin compromiso este nuevo método.

1 - Esta prueba es sin compromiso; deberá pagar \$11,50 solamente si pierde 1½ kg por semana. Usted misma juzgará.

2 - Podrá comer cuánto quiera y lo que quiera, con la única restricción de no ingerir juntos, en una misma comida, los alimentos que Demis Roussos le indicará.

3 - Éxito total. Usted misma puede verificarlo mirando a Demis Roussos ayer (148 kg) y hoy (95 kg).

4 - Desbordará energía. Es la

ventaja que le proporciona la alimentación disociada.

5 - Cuando no tenga kilos de más, se sentirá mejor. Estará más saludable y en consecuencia más linda, más seductora, gustará más. Sentirá que una nueva vida comienza.

6 - Adelgazar, recuperar su silueta, le costará la mitad que llenar de nafta el tanque de su auto. La elección es suya; ahora usted puede adelgazar y mantener su silueta comiendo todo lo que desee. De usted depende.

Adquiéralo personalmente en Paraguay 794, 1º. Piso. Lunes a Viernes de 9 a 19 hs. Sábados de 9 a 12 hs.

O haga su pedido al teléfono: 313-8387 / 8435

Centro Franco-Argentino de venta directa al consumidor
Paraguay 794 - 1º. Piso - C. P. 1057 - Capital Federal.
Casilla de Correo 5507 - C. P. 1000 - Buenos Aires.

CUPON PARA UNA PRUEBA GRATUITA

Para ser enviado sin ningún compromiso a:
Centro Franco-Argentino - Venta Directa al Consumidor:
Paraguay 794 1º Piso - Buenos Aires. 1057

DR

Si, me interesa la propuesta de experimentar totalmente por cuenta de ustedes, entendiéndolo que:

1 - Debo perder por lo menos 1½ kg. por semana.

2 - Si no pierdo este peso, desde la primera semana, o si por cualquier causa no estuviera completamente entusiasmada, tendré 30 días para devolver mi ejemplar y me reembolsarán un cheque por valor de \$ 11,50 sin hacerme ninguna pregunta.

Con esta garantía quisiera que me enviaran en un paquete sin indicaciones exteriores el método de Demis Roussos al precio especial de promoción, de sólo \$ 11,50

Junto a este cupón envío:

Cheque } orden Centro Franco Argentino de Venta Directa
 Giro postal } al Consumidor

Por el valor de \$11,50 más \$ 3 para gastos postales, o sea, un valor de \$ 14,50

Prefiero pagar el método al cartero al precio de \$ 14,50 más los gastos de contrarrebolso.

APELLIDO: _____
NOMBRE: _____
DIRECCION: _____
LOCALIDAD: _____ Cod Postal N° _____
PROVINCIA: _____ TEL. _____

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

COR 14/10/86

En BALCARCE, Calamante hizo temblar a la sierra

LA BARROSA A GRITO PELADO

Una carrera excelente, con dominio absoluto de los Chevrolet y que desembocó en la primera victoria del "Pelado" Mariano A. Calamante, que estremeció al "tout" Balcarce. Mouras aguantó el embate hasta que pudo, mientras que Jorge Oyhanari logró su ubicación en el podio.

FICHA GENERAL

Fecha: 12 de octubre de 1986.
Lugar: Autódromo "Juan Manuel Fangio".
Ubicación: Al pie de la sierra La Barrosa, a cinco kilómetros del centro de la ciudad de Balcarce, Bs. As.
Autoridades: Director de la Prueba, Hugo B. Fioritti; Comisarios Deportivos, Eduardo Pereyra (T.C.) y Egidio Frangella (F.R.A.); Comisarios Técnicos, Carlos Marchesse (T.C.) y Juan C. Mársico (F.R.A.).
Condiciones climáticas: A pleno sol. 34°C.
Participantes: En T.C. clasificaron 64 autos y largaron 52. En F.R.A. clasificaron 44 y largaron 34.
Público: Alrededor de 30.000 espectadores.
Difusión: "Carburando" (Radio Rivadavia), "Campeones", (El Mundo), "Autoradio Sport" (Splendid), "Campeones del Volante" (Rosario), "Autorama" (Mar del Plata), "Acelerando" (Necochea). T.V.: "Campeones" por Canal 2, La Plata, fragmentos en diferido, como Canal 4 de Chivilcoy; ATC en directo.
Infraestructura del escenario: Buena, pero escasa para cinco categorías.
Organización: Buena.
Espectáculo: Muy bueno en T.C. y bueno en F.R.A..

Balcarce nos ofreció otra faceta más de las muchas que afloraron durante la presente temporada. La lógica nos indicaba que, debido a las características del trazado balcarceño, Ford podía ascender ese peldaño que lo separa de las otras marcas. Además, posee capacidad de trabajo y pilotos de la talla de Oscar Aventín, Jorge Oyhanari y Eduardo Marcos...

Pero nos llevamos otra sorpresa, que nos hizo caer definitivamente en la creencia de que en el T.C. actual no tiene cabida la lógica.

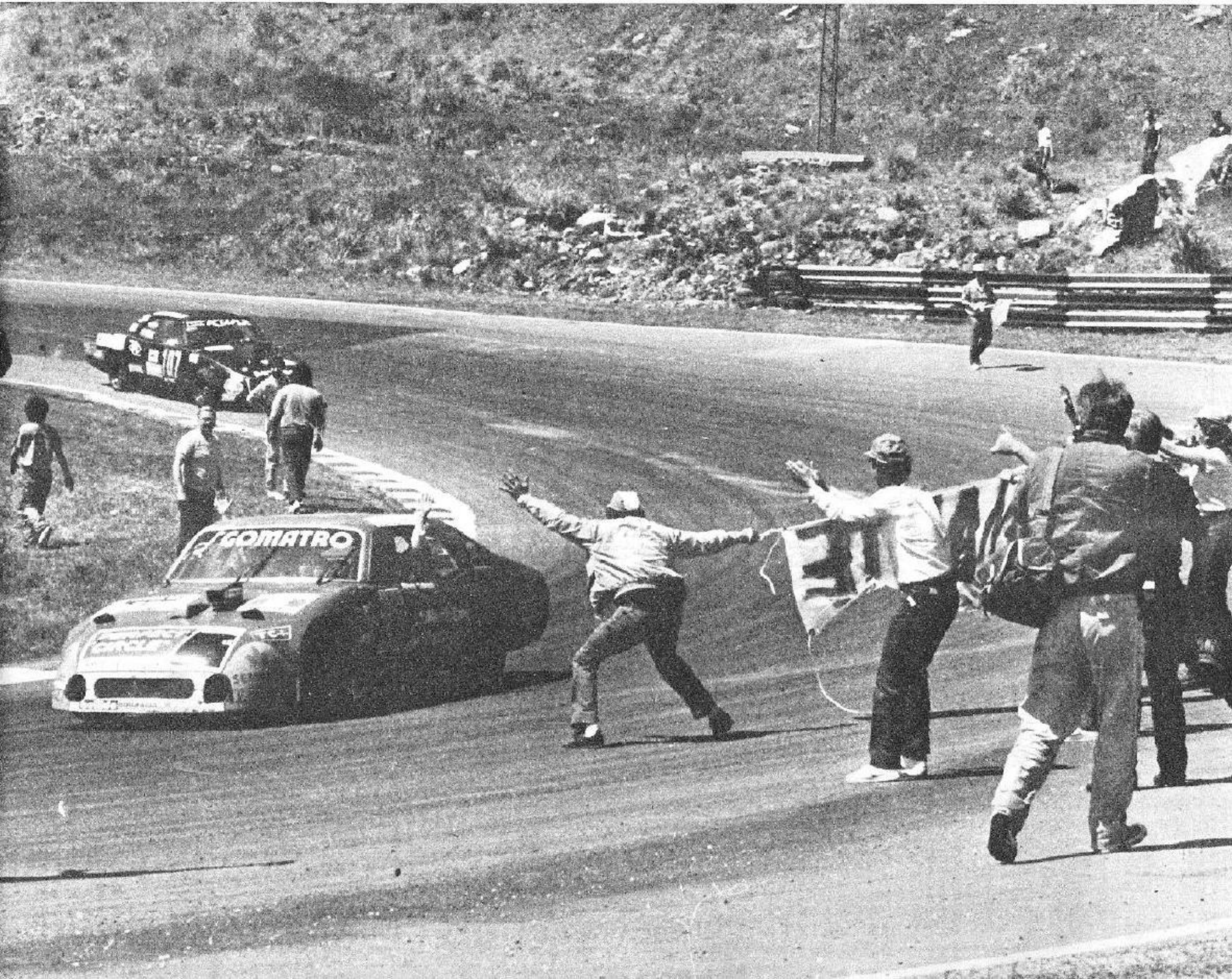
¿Por qué decimos esto?... Simplemente porque el dueño absoluto de la situación fue el "Chivo". Y si generalizamos, sin considerar un piloto en particular, es porque también quedó expuesto que no es sólo uno el Chevrolet que anda realmente bien, sino que —repentinamente— se llegó a un nivel de igualdad en el rendimiento no sólo en materia de aceleración sino también (y eso es lo llamativo) en la velocidad final. Tanto Mouras como Satriano y Calamante marcaban la diferencia al acelerar para "salir" de una curva, y también en plena recta, cuando lo que vale es la potencia a alto régimen, ésa que hasta no hace mucho era patrimonio absoluto de los Dodge.

En consecuencia, ese ingrediente nuevo le dio a la carrera un matiz distinto, ya que mientras Satriano se adueñó de la "pole position" y de una serie, Mouras cumplió un excelente trabajo y Calamante se llevó otra serie... y la carrera. Pero, ¿por qué ganó Mariano Calamante?... Veamos. En su serie supo conducirse correctamente, sin caer en excesos ante el acoso de Mouras. Protegió inteligentemente su posición, sin dejar el hueco que Roberto estaba buscando. "El que va adelante, manda", dijo Calamante, y Mouras aceptó la frase, respondiendo: "En su lugar, yo habría hecho lo mismo".

En la final, las cosas fueron al comienzo más o menos de un tono similar al de la serie, aunque con la diferencia de que quien iba adelante era el tricampeón. Hasta poco antes de la mitad de carrera, la distancia entre

1) Mouras, Calamante y Castellano viajaron así durante varias vueltas. Luego Castellano sería segundo, pero más tarde Calamante recuperaría esa posición y, faltando dos vueltas, se haría de la punta. 2) El final está muy cerca y Calamante ya se afianza en la vanguardia. Mouras no puede más y Oyhanari se arrima, ganando un lugar en el podio. 3) Vuelta de honor ante el delirio del público. Saltos, gorras al aire y una tremenda euforia al paso del ahora aplomado Calamante, desprovisto de su habitual vehemencia.



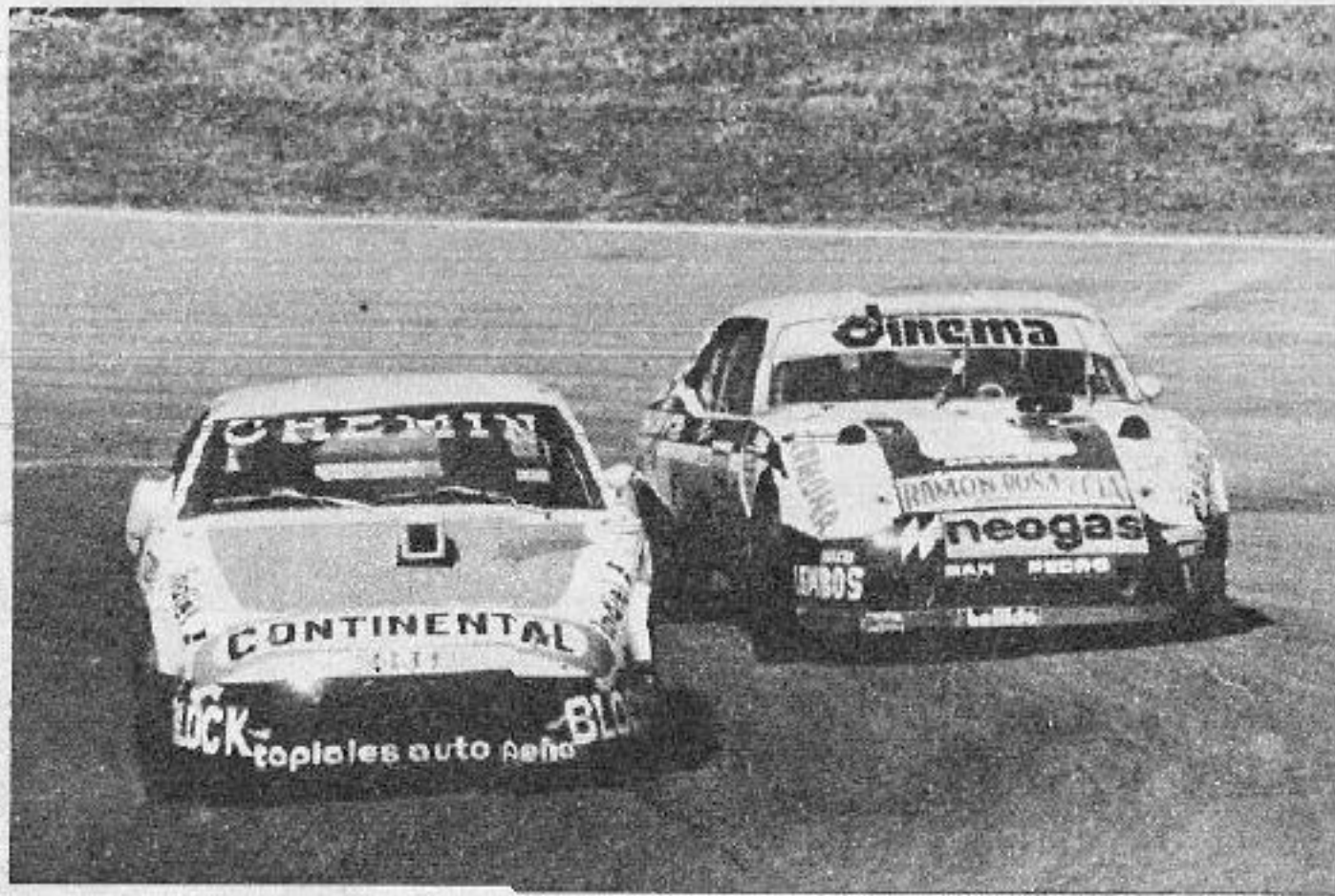


DESARROLLO

Primera serie: Calamante ganó de punta a punta una serie que apareció peleada mientras Mouras intentó quebrar su línea. No lo consiguió y entonces le dejó libre el camino al puntero. Detrás de ambos las cosas se mantuvieron estables, con Castellano, Morresi, Oyhanart, Marcos y Doumic. Octavo fue Roux y detrás, Nesprías y Di Nazio.

Segunda serie: De trámite más lento que la anterior, fundamentalmente por el aceite derramado por varios autos, esta serie ofreció otro cómodo triunfo de Satriano, logrado también de punta a punta y prácticamente sin ninguna oposición. De Benedictis sólo aguantó cuatro vueltas, por lo que detrás de Satriano se alinearon Angeletti, O. Aventin, Di Palma y Polinori. Los diez primeros se completaron con Brescia, Saiz, Malisía, el "debutante" Jarque y Fioria.

Final: Aquí se planteó la lucha franca, clara y limpia. Sin ningún tipo de concesiones, Mouras, Calamante y Castellano fueron dominadores, en ese orden hasta la vuelta ocho. Atras, en ese lapso, Satriano fue desplazado por Oyhanart del cuarto puesto, y Di Palma saltó airoso de su duelo con Angeletti. Un giro más tarde las cosas cambiaron, ya que Castellano superó a Calamante y O. Aventin hizo lo propio con Satriano. En el giro 14, Calamante volvió a superar a Castellano, y Oyhanart, desde el cuarto lugar, se lanzaba a la caza del "Pincho". Detrás, O. Aventin, Satriano y Di Palma, que venía dejando rivales en el camino. Por entonces cobró dimensión el muy buen trabajo de Roux, quien ya había superado a Marcos. Volviendo a la punta, la lucha entablada entre Calamante y Castellano favoreció notablemente a Mouras, que tuvo oportunidad de alejarse un poco más por ese motivo. Por la vuelta 17, "Pincho" fue superado por Oyhanart, abandonaba Marcos y Di Palma seguía siendo atracción, intercambiándose el séptimo puesto con Morresi vuelta a vuelta. O. Aventin era cuarto, y detrás de él se ubicaba Satriano. El gran golpe de escena sucedió en la vuelta 20, cuando en la zona de la "olla", Calamante, que hacía varias vueltas ejercía presión sobre Mouras, logró arrebatarse la punta, yendo de ahí en más hacia su primera victoria en la categoría, tras una excelente carrera.



El "Di Palma Show"... Aquí el "Loco" en la "Olla" superando a Morresi.

ASAMBLEA EN EL C.A.P.

El pasado miércoles 8 se realizó una asamblea del Club Argentino de Pilotos. Los principales temas que se trataron fueron: Calendario hasta fin de año, neumáticos e incorporación de nuevos socios.

Con respecto al primer punto, se confirmó la competencia del 26 de octubre en Bahía Blanca, y la del 7 de diciembre en Comodoro Rivadavia. Con respecto a la fecha del 23 de noviembre en Santa Fe, habría algunos problemas pero se les encontraría solución, y en cuanto al Premio Coronación, cuya fecha será el 21 de diciembre, no se sabe aún dónde se efectuará.

En relación con los neumáticos, se confirmó que hasta fin de año se continúa con los Pirelli mientras que para el año próximo se decidirá más adelante por cuanto algunos pilotos prefieren usar Faneco, aunque no son mayoría.

El tercer tema importante fue la incorporación como socios de los pilotos de la Clase Datsun 280 ZX. Estuvieron presentes 32 pilotos de los 50 que tiene el club.



Emilio Satriano y Jorge Oyhanart.

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Mariano A. Calamante (Chevrolet): "Sabía que podía ganar, y por eso corrí tranquilo, porque tenía un auto que doblaba, frenaba y aceleraba a la perfección. Cuando me pasó Castellano, fue más que nada por un error mío, y cuando me enfusqué en la lucha con Mouras, esperé pacientemente hasta que lo pude pasar".

Roberto Mouras (Chevrolet): "En la serie salí a asentar pastillas de freno, y en la final largué algo corto de multiplicación, y sobre la mitad de la carrera tuve problemas de adherencia".

Jorge Oyhanart (Ford): "En la serie pensé que con un poquito más podía estar cerca. Por eso hice algunos toques en el motor, y los resultados están a la vista. El auto anduvo una barbaridad".

Oscar Castellano (Dodge): "Si bien recuperé algo de potencia, aún estoy bastante lejos. Pero viajando 'colgado' pude entreverarme y mantenerme, hasta que perdí adherencia".

Oscar Aventin (Ford): "El principal problema que tuve fue que largué desde muy atrás y me costó mucho pasarlo a Morresi. De todos modos el auto demostró que anda bien".

Emilio Satriano (Chevrolet): "Fue una carrera dura... Lastima que largué un poco 'largo' de multiplicación".

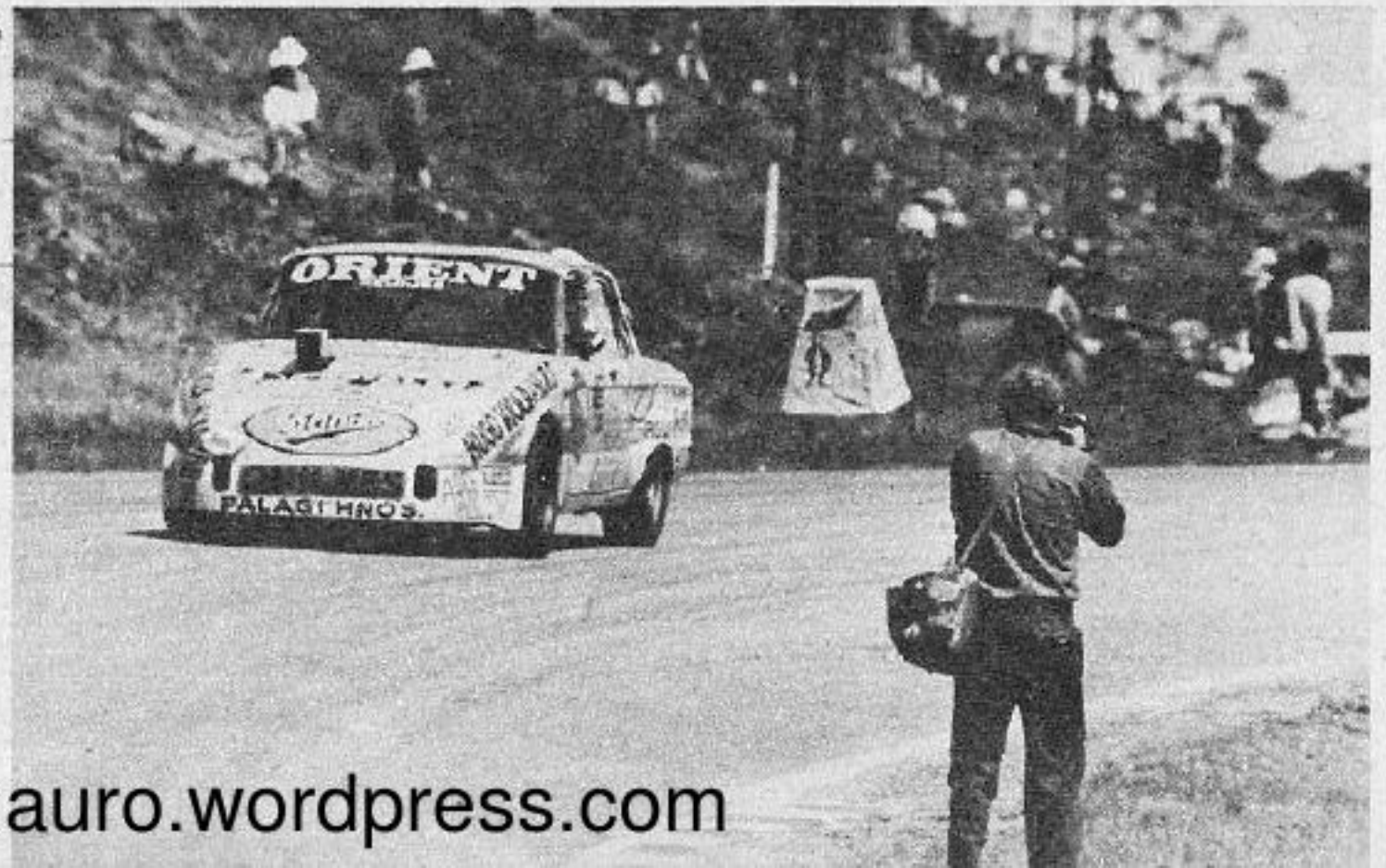
ambos oscilaba en menos de un segundo, pero era ostensible que por entonces Calamante no tenía intención de pasar al frente y se preocupaba totalmente de controlar la embestida de Castellano. De esa puja sacó partido Mouras, ya que mientras Calamante y Castellano se "devoraban" entre ellos, "El Toro" establecía una apreciable ventaja. Pero un error de Calamante le dejó "servidito" el segundo puesto a Castellano, y allí empezó "otra carrera", sobre la que ya volvemos.

ATRAS LA COSA ARDIA

Detengamos la imaginaria imagen en la vuelta diez para establecer de ahí en más lo que fue la carrera desde el cuarto puesto hacia atrás. Jorge Oyhanart, empujando con una llamativa fuerza, colocó cuarto a su Falcon, y a cada vuelta la diferencia que lo separaba de Calamante era menor. Oscar Aventin intentaba seguirle el ritmo, y Satriano trataba de mantenerse en el sexto puesto tras haber sido superado por aquéllos. Todo esto dentro de lineamientos interesantes, aunque no tanto como lo que podía verse metros más atrás... Allí el espectáculo estuvo a cargo de Morresi, Di Palma y Angeletti. A este último no le sedujo para nada el duelo y siguió en su tren de marcha, con la mirada puesta más en el Campeonato que en otra cosa, ya que la prematura deserción de De Benedictis le aclaraba bastante su camino hacia el título. De manera que quedó solamente Morresi para "trenzarse" con Di Palma. Y no defraudaron... Finalmente el arrecifeño prevaleció, pero no por su motor, ya que el Dodge alistado por Adamoli no tiene aún la potencia necesaria. Di Palma fue "show" en cada curva, ya que estiraba las frenadas para producir el "sorpaso". Lo hizo en la serie, donde fue cuarto, al superar a Brescia y Malisía en la zona de la "olla" en forma por demás llamativa, y lo repitió en la final. Lo suyo fue un adelanto de lo que nos puede ofrecer en futuras competencias, más que nada en la próxima del Autódromo porteño. Por eso, la espera hasta el 2 de noviembre vale la pena.



4) Tiempo de festejo para el "Pelado" Calamante en el podio. Todo baciarce vibró en el momento del "sorpaso" a Mouras 5) Un compacto pelotón integrado por Roux y Brescia en primer plano, seguidos por Doumic, Nesprías, Saiz, Urretravizcaya. Una carrera peleada y de buen nivel. 6) El "Puma" Oscar Aventin, quinto en la final, fotografiado...



RETOMEMOS LA PUNTA

Situémonos en la vuelta catorce y nos vamos a encontrar con un Mariano Alberto Calamante dando la primera puntada para la definición de la carrera. Mientras él contaba con un auto entero, Castellano ya veía cómo el panorama se le complicaba. Fue de los primeros que comenzó a acusar falta de adherencia, y allá se le fue el "Pelado", superándolo sin complicaciones. Mouras estaba cerca, muy cerca, y la sierra traía un eco que se extendía por todo el autodromo: "¡Vamos Pelado... vamos que ganás!".

A todo esto, Oyhanart seguía avanzando ("Más le daba y más quería el Falcon") y pronto se ganaba un puesto en el podio a expensas de Castellano.

Faltaban dos vueltas y todo el mundo estaba de pie, tratando de elevarse lo más posible para "olear" el horizonte buscando con la mirada al Chevrolet rojo en la punta. Pero Calamante jugó un poco al suspenso, apareándose varias veces con Mouras, y si éste finalmente prevalecía era más por oficio que por otra cosa, ya que podía apreciarse que la indocilidad del Chevrolet ganador en Clavarría, era manifiesta. Hasta que llegó la vuelta 19 y los protagonistas situados en la zona de la "olla". Allí, Calamante se mandó por afuera, ganando la cuerda para la curva siguiente, y pocos segundos más tarde "La Barrosa" era envuelta por una ovación. Brazos que se alzaban. Gorros que volaban. Gente que se abrazaba. La locura. O mejor dicho, la apoteosis... Calamante había ingresado a la galería de los ganadores (aunque ya lo había hecho en un torneo para No Ganadores...) y todo Balcarce festejaba, y Don Mariano, aquel legendario del T.C. antiguo, quizás haya sentido resbalarle una lágrima por el curtido rostro.

PAPITAS

POCO FRENO - "Tuve que aflojar en la serie porque al estar chupado con Calamante, los frenos no tenían ventilación." (Mouras)

¿Y LA VUELTA PREVIA? - En las series fueron De Benedictis y Di Palma los que no pudieron dar la vuelta previa, ya que las autoridades se basaron en que no había tiempo. Para la final, mientras el Comisario Deportivo aún estaba recorriendo el circuito, alguien dio el vía libre a los autos, pero con la "orden" de que éstos debían ir de contramano unos metros, retomar y buscar el lugar en la grilla... Algunos fueron hasta casi la última curva y volvieron, en su afán de calentar frenos y gomas, ya que no había vuelta previa. Sería interesante que esta situación no vuelva a producirse, ya que puede dar origen a algún episodio desagradable. Todavía, algunos se preguntan de quién fue esa idea...

ZORRO - "Hace un año, junto con Mouras teníamos una diferencia abismal con el resto. Y ahora no encuentro el rumbo." Eso dijo Oscar Castellano el viernes y el sábado nos sorprendió con ese tercer puesto en la prueba de clasificación, a 54/100 de Satriano, y el domingo estuvo en el trío de punta...

MAS INTERESADOS - A la participación de Jarque, Di Palma y Crocco en T.C., podría agregarse ahora Edgardo Lavari, que a la brevedad contará con un Dodge de preparación Constantino.

NUEVOS CARGOS - Roque Miraldi y Oscar Spinello son desde ahora los reemplazantes de Angel Banfi y Jorge Martínez Boero en la Comisión Directiva de la A.C.T.C. Eso quedó determinado tras la Asamblea del pasado 7 de octubre.

GRAN PREMIO - Ya está en La Pampa una delegación presidida por Juan Carlos Deambrosi, con el objeto de dar forma al recorrido del Gran Premio que se largará el 4 de diciembre.

SATRIANO PERIODISTA - Microfono en mano, Emilio Satriano iba recabando la opinión de los pilotos alineados en la grilla para largar la primera serie.

La novedad fue impuesta por "Carburando", quien de ese modo le dio una fisonomía distinta a su transmisión.

GRACIAS - Al colega José Luis Ba-

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Julio Colabello (Chevrolet): Se tocó con Ochionero en la primera serie.

Juan Carlos Bustos (Dodge): Rompió motor en la primera serie.

Rafael Carullo (Torino): Problemas de motor.

Fernando Herráiz (Dodge): Falta de potencia.

Juan de Benedictis (Dodge): Cortó la cadena de distribución.

Carlos Giustozzi (Dodge): Perdió seis puestos al encontrarse con Carelli y Hernández cruzados en la pista, durante la serie.

Vicente Pernía (Torino): Caía aceite del diferencial sobre una rueda. Hizo un

trompo y le pegó a Urretavizcaya.
Angel Di Nezio (Ford): Bomba de freno en la serie y bomba de agua en la final.
Oscar Angeletti (Dodge): En la serie largó "largo" de multiplicación.
Antonio Aventin (Dodge): Rompió manguera de agua en la serie, y en la final tuvo problemas de corriente.
Carlos Saiz (Ford): Rompió pistón.
Oswaldo Morresi (Chevrolet): Fue perdiendo frenos y adherencia.
Roberto Urretavizcaya (Chevrolet): Motor.
Pedro Doumic (Dodge): Pistón.
José Malisia (Chevrolet): Motor.
Eduardo A. Marcos (Ford): Se quedó en cinco cilindros.



Juan Martella junto al auto conducido por Urretavizcaya, ya herido. Rompió el motor.

PREMIO CORSA-FORMULA ONE

Nadie mejor que Rubén Luis Di Palma como destinatario de esta entrega conjunta de CORSA y "Formula One". En su regreso a la categoría que dejó hace diez años, el ídolo estampó su sello, ofreciéndonos su "show" en un espectáculo donde brilló con luz propia. En la foto aparece junto a Juan Carlos Giacchino, su acompañante a la sazón...



OSCAR AVENTIN

RELOJES

ORIENT

COMPETICION TEAM

traza, de "T.C. La revista", que tuvo la deferencia de recogerlos en el camino de regreso a Buenos Aires, ya que ante problemas técnicos en nuestro vehículo quedamos "tirados" allá por General Belgrano...

FIESTA - Los integrantes de la Subcomisión de Fiestas de la A.C.T.C. ya están programando lo que harán a fin de año. El 20 de diciembre a las 21 horas se hará una cena en Parque Norte, que como complemento conta-

rará con diversos números artísticos, entre ellos la actuación de Carlos Torres Vila.

GIACCHINO EN T.C. - "Qué sé yo... Fue algo que me fascinó a medida que pasaban las vueltas. Más teniendo al lado a Luis, que es un fenómeno del que uno vive aprendiendo. Si me dieran un auto, lo correría gustoso." Esta fue la opinión de Juan Carlos Giacchino, ahora al lado de Di Palma en T.C.

Corsa en el Uruguay

Reunión en Colonia

Este último domingo se disputó una nueva fecha por los campeonatos uruguayos de Turismo Nacional Bimarca, Fórmula Renault y Fórmula Vee en el circuito callejero de la ciudad de Colonia. A pesar de que en los días previos el estado del tiempo hacía presumir una nueva suspensión de la competencia, como ya ocurrió siete días atrás, la jornada se llevó a cabo bajo un espléndido sol y ante una concurrencia estimada en algo más de 6.000 personas. El espectáculo dentro de la pista, fue acorde con el clima, haciendo las delicias del público. En

el Turismo Nacional Bimarca, se llevó la victoria Domingo De Villa con un Ford Escort, sin mayores inconvenientes en mantener la punta durante la mayor parte de la carrera, mientras que la emoción estuvo en la lucha que mantuvieron sus inmediatos perseguidores: Fernando Camarotta (Ford Escort), Alvaro Torres García (Ford Escort) y Gustavo Pisano (Fiat). En Fórmula Renault, ganó Flavio Bonavena a pesar de haber quedado relegado al cuarto lugar al cortar la llave de corte de corriente de su auto, remontando luego espectacularmente hasta llegar al primer lugar, luchando con Jorge Muraglia y Pablo Calza, quienes finalizaron segundo y tercero respectivamente, ambos sobre chasis DEPAQ. Enrique Cadenas ganó la competencia de Fórmula Vee, no dejando lugar a dudas ya que, desde la primera hasta la última vuelta mantuvo su liderazgo, que en ningún momento se vio amenazado por sus perseguidores.



INDIANA JONES Y ALGO MAS

¿Recuerdan la nota aparecida en nuestro número anterior, titulada "Indiana Jones ya se habría entregado"?... Bueno, dos protagonistas de esa historia, vale decir Rubén Luis Di Palma y Carlos Crocco, dieron rienda suelta a su vocación por el T.C. El primero, luego de una ausencia de casi diez años en la categoría, y el segundo concretando por fin un deseo largamente acariciado. El "Algo más" del título, no es otro que Carlos Jarque. Los juntamos para la foto, y mientras, nos fueron volcando su opinión. Veamos.

Rubén Luis Di Palma: "Voy a correr todas las carreras siempre y cuando no se superpongan con las de T.C. 2000. ¿Cómo encontré a la categoría luego de tanto tiempo?... Creo que las gomas 'slick' le dieron una fisonomía distinta. En cuanto al auto, tuve diversos problemas. El sábado con el diferencial, y en carrera sufrí inconvenientes de frenos, por lo que en varias oportunidades debí 'levantar' para que se enfriaran. De todos modos el auto demostró algunas cualidades, aunque se debe trabajar para encontrar más potencia".

Carlos Crocco: "Hace mucho que quería darme este gusto, aunque me tengo que volver sin haber hecho lo que yo quería. Sólo pude dar dos vueltas el sábado en entrenamientos y se rompió un pistón. Veremos qué hará en el futuro con el T.C., porque realmente es una categoría que me gusta".

Carlos Jarque: "Fue una experiencia muy linda y pienso continuar. Mi antecedente inmediato data de 1982, cuando corrí en Tandil en el G.A.P., justamente con un auto de Di Palma. Anteriormente, mi última carrera fue en el '75 en Jarama, corriendo en la Fórmula 1430".

Sobre Di Palma ya nos explayamos en el comentario de la carrera, mientras que de Carlos Jarque podemos decir que como primer intento, no estuvo del todo mal... Fue noveno en la segunda serie, y en la final 14º, y sólo le falta "aclimatarse" algo más a la categoría.

CLASIFICACION

AUTO CLUB BALGARCE "Autódromo Juan Manuel Fangio" Circuito de 4.592, 40 metros. 21 vueltas. Recorrido total 96.440 km. 12/10/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Satriano, 1m55s42/100 (Prom. 143,238 km/h); M. Calamante, 1m55s84; Castellano, 1m55s96; De Benedictis, 1m56s13; O. Aventin, 1m56s26; Morresi, 1m56s63; Oyhanart, 1m56s86; Mouras, 1m56s91; Angeletti, 1m56s91; Di Palma, 1m56s98; Polinori, 1 57s75; Hernández, 1m57s86; Marcos, 1m57s98; Brescia, 1m57s99; Roux, 1m58s01; Arana, 1m58s11; Nesprías, 1m58s37; Jarque, 1m58s37; Saiz, 1m58s38; Urretavizcaya, 1m58s50; Pernia, 1m58s53; Occhionero, 1m58s55; Doumic, 1m58s66; Di Nezio, 1m58s80; Malisa, 1m58s97; Colabello, 1m59s16; Fiorida, 1m59s43; De Quosada, 1m59s80; Paolucci, 2m00s02; Politano, 2m00s03; Giustozzi, 2m00s31; Zanardi, 2m00s40; Finocchio, 2m00s44; Nani, 2m00s47; C. Calamante, 2m00s74; Perlo, 2m00s97; Bustos, 2m01s01; Benito, 2m01s14; Carelli, 2m01s75; Lynn, 2m01s97; Urquiza, 2m02s08; A. Aventin, 2m02s62; Pesenti, 2m03s37; Spinello, 2m03s45; Luppi, 2m04s03; Firpo, 2m04s29; Carrullo, 2m04s81; Reymonte, 2m05s00; Del Giorgio, 2m05s16; Dielsi, 2m06s17; Costa, 2m06s43; Herranz, 2m13s57; Miraldi, 2m13s81; Bautista, 2m15s00.

No clasificaron: Pacchialat, Piccinini, Salgado, Ranalli, Crocco, Iacono.

1ª Serie

M. Calamante, 15m29s79/100 (Prom. 151,608 km/h) 8 vueltas; Mouras, 15m32s67; Castellano, 15m32s16; Morresi, 15m34s36; Oyhanart, 15m39s69; Marcos, 15m42s33; Doumic, 15m42s73; Roux, 15m43s75; Nesprías, 15m45s26; Di Nezio, 15m45s34; Urretavizcaya, 15m57s04; Arana, 15m57s39; Salgado, 15m04s44; Zanardi, 16m06s14; Politano, 16m14s78; Pernia, 16m18s03; Lynn, 16m29s03; Occhionero, 12m12s41 (6 vueltas); Bustos, 7m59s89 (4v); Nani, 8m07s40 (4v); Bautista, 4m35s54 (2v).

Record de vuelta: Mouras en la 3ª en 1m54s39/100 a 154,866 km/h.

2ª Serie

Satriano, 15m40s12/100 (Prom. 149,943 km/h), 8 vueltas; Angeletti, 15m42s06; O. Aventin, 15m42s37; Di Palma, 15m49s31; Polinori, 15m49s52; Brescia, 15m51s55; Saiz, 15m53s59; Malisa, 15m55s14; Jarque, 15m55s67; Fiorida, 16m00s28; A. Aventin, 16m11s95; Giustozzi, 16m14s23; Finocchio, 16m18s31; Paolucci, 16m19s99; Benito, 16m20s38; Urquiza, 16m30s50; Firpo, 16m30s60; Spinello, 16m30s79; Luppi, 16m41s89; Carelli, 16m46s41; Reymonte, 16m48s22; Del Giorgio, 17m08s66; Herranz, 17m38s98; De Quosada, 12m20s86 (6v); Pesenti, 12m51s86 (6v); De Benedictis, 7m49s69 (4v); Costa, 5m08s33 (2v); Perlo, 4m49s03 (2v); Carrullo, 2m18s34 (1v).

Record de vuelta: De Benedictis en la 2ª en 1m56s78/100 a 152,350 km/h.

FINAL

(21 vueltas)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	17	Mariano Calamante	Chevrolet	41m32s70/100	21
2º	1	Roberto Mouras	Chevrolet	41m33s25/100	21
3º	9	Jorge Oyhanart	Ford	41m33s79/100	21
4º	3	Oscar Castellano	Dodge	41m35s41/100	21
5º	6	Oscar Aventin	Ford	41m39s05/100	21
6º	2	Emilio Satriano	Chevrolet	41m42s87/100	21
7º	22	Luis Di Palma	Dodge	41m56s55/100	21
8º	5	Oswaldo Morresi	Chevrolet	41m58s02/100	21
9º	8	Oscar Angeletti	Dodge	41m59s31/100	21
10º	12	Gustavo Brescia	Dodge	42m13s68/100	21
11º	107	Jorge Roux	Dodge	42m14s51/100	21
12º	23	Juan C. Nesprías	Dodge	42m35s12/100	21
13º	22	Héctor Fiorida	Dodge	42m36s35/100	21
14º	174	Carlos Jarque	Dodge	42m50s35/100	21
15º	63	Alberto Arana	Ford	42m50s69/100	21
16º	106	Carlos Giustozzi	Dodge	42m59s66/100	21
17º	151	Vicente Pernia	Torino	43m03s55/100	21
18º	51	Francisco Politano	Dodge	43m13s17/100	21
19º	90	Eduardo Finocchio	Dodge	43m17s28/100	21
20º	105	Roberto Zanardi	Ford	43m19s09/100	21
21º	100	Héctor Benito	Dodge	43m29s76/100	21
22º	69	Julio Salgado	Dodge	41m38s47/100	20
23º	28	José Malisa	Chevrolet	38m30s93/100	19
24º	27	Oswaldo Lynn	Chevrolet	43m13m47/100	19
25º	7	Antonio Marcos	Ford	32m15s99/100	16

No clasificaron: Polinori (12v), Doumic (11v), Saiz (6v), Di Nezio (6v), Paolucci (4v) y Urretavizcaya (2v).

No registró paso: A. Aventin.

Promedio del ganador: 138,728 km/h.

Record de vuelta: O. Aventin en la 3ª, en 1m56s77/100 a un promedio de 141,582 km/h.

CAMPEONATO

(Disputadas 13 competencias)

Angeletti, 212 puntos; De Benedictis, 189; Castellano, 169; Satriano, 166,50; M. Calamante, 159; O. Aventin y Oyhanart, 140,60; Morresi, 124; Marcos, 112; Mouras, 93,50; Doumic, 74,50; Ferrandino, 71; A. Aventin, 61,50; Saiz, 63; Caparrós, 57,50; Alauri, 49; Polinori, 49; Nesprías, 44; Brescia, 37; Salgado, 35,50; Archeda, 30; Romero, 27,50; Paolucci, 25,50; Fiorida, 22,50; Nani, 21; Roux, 20; Urretavizcaya, 19,50; Arana, 18,50; Blanco, 17,50; Costa y Luppi, 17; Spinello, 15; Di Nezio y Lynn, 14; Hernández y Politano, 15,50; Di Palma, 11,50; Reynoso, 10,50; Colabello, 8,50; Alfara, Gardinalli, Mazzacane, Sasso, Spinello, Malisa y Torres, 7,50; Giustozzi, Gil Dicella, Landa y Pacchialat, 7; Carelli y Miraldi, 6,50; Finocchio y Bustos, 6; Apella, Benito y Muñoz, 5; Pernia y Jarque, 4,50; Becco, C. Calamante, Ducret, Espinosa, García, Martínez y Zanardi, 4; Deambrosi, Delconte, Faustino, Jazma, Palma y Pesenti, 3; Deglantoni, 2,50; Bautista, Bressano, Fredigo, Fernández, Firpo, Goyenèche, Lolco, Palazzo, Perlo, Quiroga y Sabano, 2; De Arzave y Daroy, 1,50; Alcuaz, Amanzi, Aversi, Caprile, Crovo, Herranz, López, Occhionero, Piccinini, Salerno, Sanguinelli y Segad, 1 punto.

Próxima competencia: el 2 de noviembre en el Autódromo Ciudad de Buenos Aires.

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

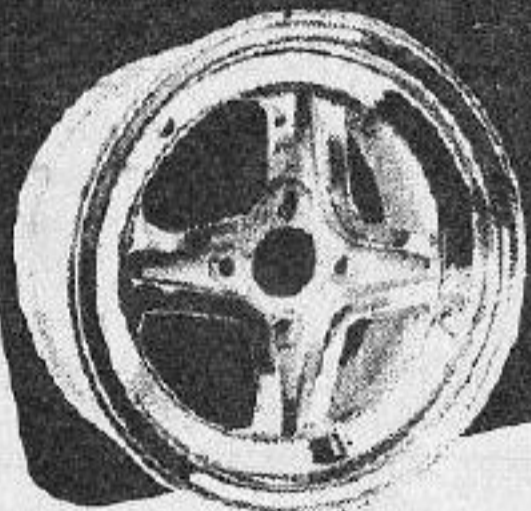
- ENVIOS AL INTERIOR
- VENTAS POR MAYOR Y MENOR
- ENTREGAS A DOMICILIO

TARJETAS DE CREDITO

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

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

LLANTAS DE COMPETICION
AERO



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

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 132

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS

- (GARANTIA - ALCUATTI - PITTARONI)
- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bieas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escapes especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Platinos de válvulas (Dural)
- Paliere flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
- Bujas competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujas (Competición)
- Turbo compresores

PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

OSVALDO MACEIRA
COMPETICION

ITALIA 955
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

FADES

BUTACAS

JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES

TC - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1013 esq. N. M'goyen.

FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

TODO TERRENO



ARENEROS

UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS
DESDE A 230.

Campichuelo 585
CAP. 982-5412/85

IMPORTADOS

- * VISA * GS * CX * MAZDA 323
- R.20 - GALANT. ALFA * R.5 *
- REPARACION DE OPTICAS Y FAROS
- TRASEROS • RECAMBIO TREN
- DELANTERO • TRANSMISIONES
- SUSPENSION Envios al interior

TEL: 572-8404

AVANT MOTOS

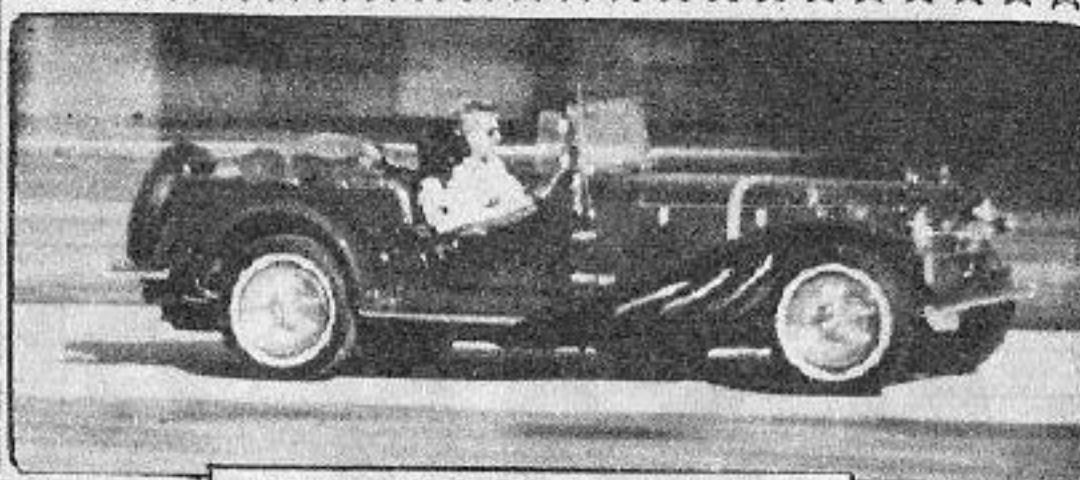
SERVICE
REPUESTOS

AV. PUEYRREDON 981.
TEL 84-8947



TALLERES AUSTRAL

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆



MERCEDES BENZ 1929

PRIMER SALON ARGENTINO DE AUTOMOVILES DE ESTILO TOTALMENTE TERMINADOS

A 4.500

MERCEDES BENZ • M.G • BENTLEY • ALFA ROMEO y otros EQUIPADOS CON MECANICA NACIONAL

CARLOS VILLATE 3928

(cp. 1605) OLIVOS. TEL. 762-4654

..... 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

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

Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR

..... Batalla de Parí 471 (AL. Warnes 1100). TEL. 855-0449

Avellaneda 435 - Vta. López. 795-1807

ESTILO RUEDAS
11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD

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

☆ LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS **TODOS LOS MODELOS**

FABRICA Y DISTRIBUYE

ALSIM SRL. Calle 105 n° 5077. (1653). V. BALLESTER. Tel. 768-2846 Envios al interior

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

EST

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

DULBECCO

PEUGEOT 505-COUPÉ FUEGO
A INYECCION

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

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

FERRAZZI

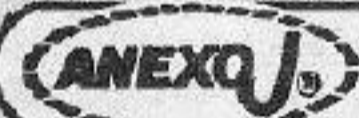
COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

- NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
- NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE

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



BUZOS • QUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS

JUAN B. JUSTO 4200 - Cap

HOT ROD



TODO PARA EL TUERCA

TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MAHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAX

VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barra antivuelco

Techo duro para Mahari - Jeep y cabinas para Jeep largos

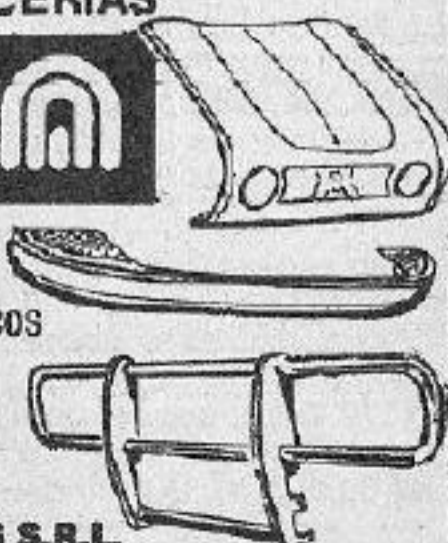
ROUTE B N° 9774 (AL. Km. 21.300). Tel. 769-8430. Lamar Hermosa

TARJETAS DE CREDITO ENVIOS AL INTERIOR

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

EMMENA

- DEFENSA PARA VEHICULOS
- ESTRUCTURAS DE PROTECCION PARA VUELCOS
- 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. 653-1175/8647

LOS PREPARATIVOS FINALES

CON RECALDE EN SAN REMO



Recalde y Del Buono en el taller de Rolf Schmidt delante del Audi Coupé Quattro con que corren en San Remo, durante la visita que hicieron a Viena, Austria.

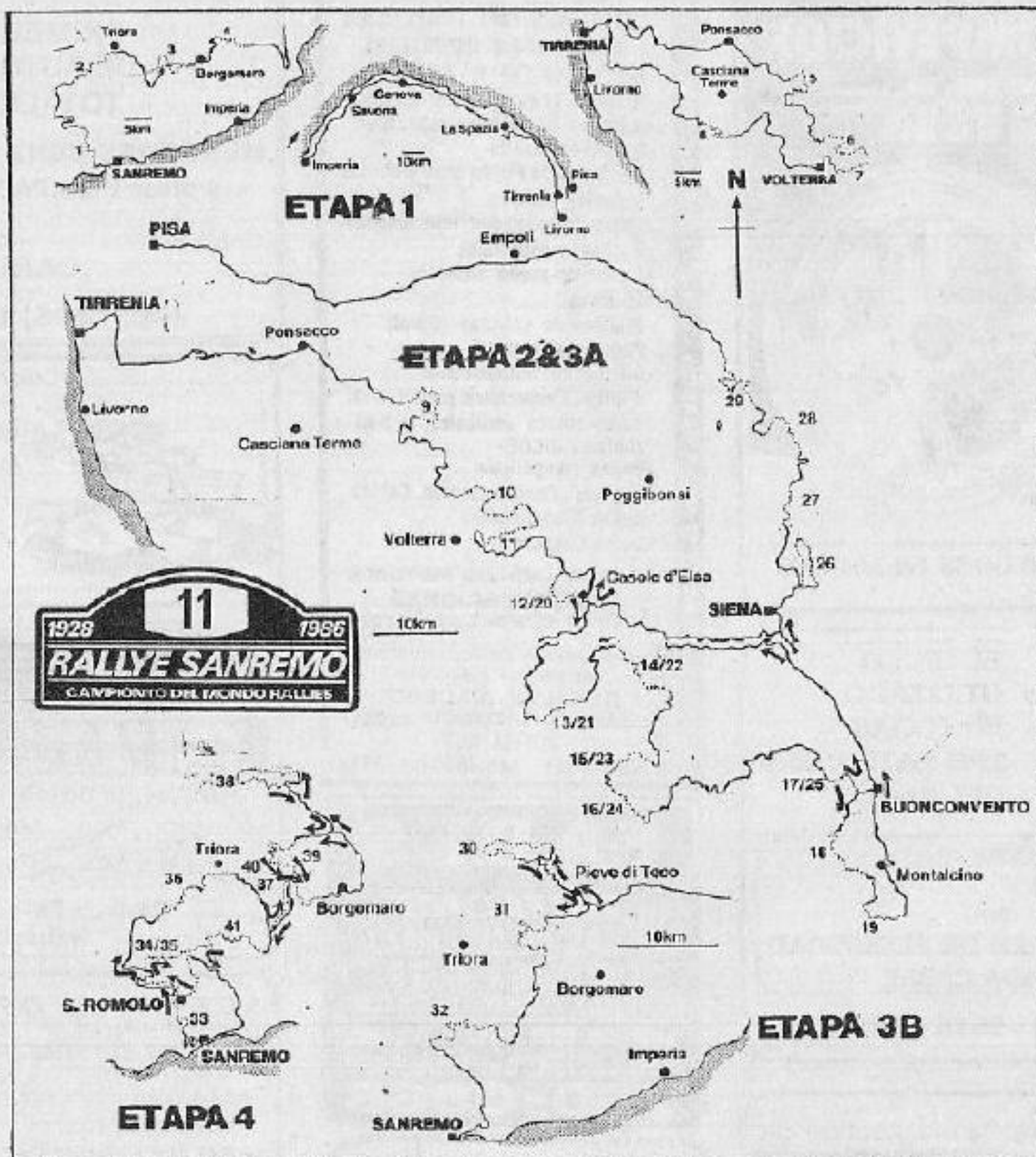
Con relativa normalidad transcurrieron los preparativos de Jorge Recalde y Jorge Del Buono con vistas a su participación en el N° 28 Rally de San Remo. El cordobés y el marplatense tuvieron algunos problemas al comienzo del recorrido de la ruta, con uno de los "muletos" del equipo. Esto retrasó un par de días los planes previstos, pero de todos modos el binomio argentino pudo completar el recorrido planificado. Mientras se cumplía la verificación técnica del Audi Coupé Quattro número 21 en la Costanera de San Remo, nos decía Recalde:

"Luego de haber hecho toda la ruta, pude confirmar mi impresión inicial con respecto a nuestras posibilidades en la carrera. Los sectores de pavimento -casi el 50% del total de Especiales- serán favorables a nuestros rivales, en tanto nosotros trataremos de empatar en la tierra. Dentro del Grupo A, creo que el rival más peligroso puede ser Ragnotti con el Renault 11 Turbo. Otro que habrá que tener en cuenta es Eriksson, con el VW Golf GTI, mientras que hay mucha expectativa por ver cómo andan los Fiat Uno Turbo del Jolly Team. Con respecto a nuestro auto, creo que es lo mejor del Audi, y el hecho de que sea un coche con una sola carrera hecha, hace que seamos optimistas para dar la vuelta. Referente al futuro, debo esperar luego de esta prueba para tener un panorama más claro de las posibilidades."

LANCIA Y EL FUTURO

Minutos antes de este diálogo con Recalde estuvimos presentes en la conferencia de prensa realizada por Lancia, en la cual se dieron a conocer los planes de la casa turinesa para la próxima temporada. En primera instancia se presentó el arma italiana para el certamen '87, es decir el nuevo Lancia Delta HF 4x4 Turbo. Según lo informado por el Ing. Lombardi -director técnico de Lancia-, el auto está en fase de experimentación y recién quedará homologado en diciembre, cuando se completen las 5.000 unidades requeridas por la FISA. Adelantó que el motor -anterior transversal- erogará unos 230 CV y que el peso de la unidad en carrera estará en el orden de los 1.130 kg. En el próximo número ampliaremos detalles sobre la unidad.

Prosiguió luego Cesare Fiorio, delineando los aspectos deportivos del equipo. En materia de pilotos, confirmó que Massimo Biasion es el único que ha firmado contrato, habiéndolo hecho por 1987 con opción a dos temporadas más. Con respecto a Alen, Fiorio dijo que estaban en conversaciones por la renovación, pero que hasta el momento no había nada firmado. Pese a que no se lo manifestara, es evidente que el vértice de Lancia espera la respuesta del finlandés Kankkunen. Consultamos a Fiorio sobre la posibilidad de verlo a Recalde sobre un HF la próxima temporada. El italiano nos respondió:



"Luego del óptimo trabajo de Recalde en la Argentina esperamos definir con él un acuerdo para algunas competencias del próximo año. Todo dependerá de la marcha del Campeonato y de las exigencias del certamen"

MAS ANTICIPOS... Y SOTO

Siguiendo con la conferencia de Lancia, digamos que Fiorio confirmó que el equipo estará presente en el próximo RAC británico con Alen y Eriksson.

El año próximo echarán en las 11 carreras del Mundial de Marcas, a las cuales consideró excesivas por el sacrificio que representan para los equipos oficiales, fundamentalmente por la diversidad de los autos a presentar en cada tipo de escenario. También confirmó la continuidad de Pirelli como proveedor de neumáticos, desmintiendo la especie que hablaba de contactos con Michelin.

Por otra parte puntualizó Fiorio que habrá una presencia de Lancia en el mundial de Grupo N, con unidades del equipo Joly. En este sentido podemos adelantar que Ernesto Soto está realizando gestiones para conseguir un tercer auto de ese team durante el próximo Mundial de Grupo N. Al igual que en el caso de Recalde, Soto deberá esperar luego de esta carrera para tener más en claro el panorama de sus posibilidades futuras en Europa. Lo importante es que Ernesto tiene serias intenciones de hacer el Mundial del año próximo, y de no ser con Lancia, buscaría una alternativa.

Texto y fotos: Néstor Palmetti (Desde San Remo)

ASI ES SAN REMO

El pasado lunes 13 comenzó a disputarse en San Remo, Italia, la undécima fecha por el Campeonato Mundial de rally de Pilotos y la décima del Torneo de Marcas. Este se constituirá para los argentinos en un Rally especial, ya que además de las características que les son propias participará Jorge Raúl Recalde a bordo de un Audi Coupé Quattro de Grupo A. Jorge del Buono será el encargado de la preparación de la hoja, cuya ruta tiene un total de 2.146,69 km. que incluyen 41 pruebas de velocidad. De los 562,35 km. que constituyen el total de los primes a recorrer, se presenta una mezcla de pisos de tierra y asfalto en la primera y tercera etapas, mientras que en la segunda es asfalto y en la cuarta solamente de tierra.

En el parque cerrado que se realizará entre las 14 y las 18 hs. tendrán cita los Peugeot 205 Turbo 16E2 de Timo Salonen, Juha Kankkunen, Bruno Saby y Andrea Zanussi, los Lancia Delta S4 de Markku Alen, Massimo Biasion, Dario Cerrato y Fabrizio Tabaton, los MG Metro 6R4 de Malcolm Wilson y Marc Duez y los Skoda 130LR de Ladislav Krecsek, Svatopluk Kvaizal y Gerhard Kalnay entre otras tantas máquinas del Grupo B.

La primera etapa se largará a las 08.01

hs. del lunes 13 para realizar el reagrupamiento en Volterra entre las 18.35 y 19.35 hs. La llegada, luego de un total de 618,32 km. de recorrido se prevé para las 21.43 hs. y los tramos de velocidad serán 8 sobre 111,27 km.

La segunda etapa: Tirrenia (07.01 hs.) Siena (20.15 hs.) se realizará el martes 14 totalizando 577,84 km., de los cuales 167,09 corresponden a los 17 primes a realizarse. Las máquinas se reagruparán en Buonconvento entre las 14.27 y 14.47.

El miércoles tendrá como punto de partida la ciudad de Siena a la misma hora del día anterior cuya llegada se producirá en San Remo a las 20.44 hs., previo reagrupamiento en Pisa desde las 10.57 a las 12.27 hs. 104,85 km. es la distancia de los siete primes de la etapa que cuenta con un recorrido total de 572,81 km.

La cuarta y última etapa: San Remo (22.01 hs del jueves 16) - San Remo (09.16 hs del viernes 17) se disputará sobre 379,72 km. con nueve pruebas de velocidad que totalizan 179,41 km. Las máquinas se reagruparán en S. Romolo en dos oportunidades: de 00.21 a 00.36 hs. y de 02.21 a 02.41 hs.

kenneth Eriksson con el VW Golf GTI 16v. participará en la clase A, grupo en que el cordobés Recalde intervendrá junto a otros como Rudolf Stohl también con Audi Coupé Quattro, Jean Ragnotti, con Renault 11 Turbo, Yves Loubet con Alfa Romeo 75 Turbo o los distintos Fiat Uno Turbo tripulados por Giovanni del Zoppo, Michele Rayneri y Alessandro Fiorio.

San Remo tendrá el privilegio de contar con 12 pilotos de prioridad A ya que en Montecarlo compitieron 11 y en el Rally de Portugal sólo 9.

Una característica que es importante de destacar es que Kankkunen compite por primera vez en esta prueba pero con el conocimiento de que Markku Alen cuenta con dos victorias obtenidas anteriormente en ese mismo lugar.

Las posiciones por el campeonato de marcas encuentran a Peugeot primero con 127 unidades puntuables y 141 reales seguido por Lancia con 119 y Volkswagen con 65. En el grupo B de pilotos Kankkunen tiene 91 puntos, segundo Alen con 69 y tercero Biasion con 47. En el grupo A Eriksson lidera con 67 puntuables sobre 75 reales, seguido por Stohl con 37 y Wittman con 32.

- CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP * CITROEN
- RENAULT • CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS
- CHASIS PARA TODO TERRENO



WORLD CAR S.A.
Avda. MITRE 1130/3B
(cp. 1602) FLORIDA.
TEL 760-8995

AUTOMODELISMO DEPORTIVO



1/32 1/24
1/28 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.

Bulonería Martínez
H. YRIGOYEN 1701 Asunción 798-4799 MARTINEZ 1640

Ramón Solar e Hijos
• VENTA DE REPUESTOS • RECAMBIO DE CAÑONERAS CORONAS Y PIGNONES
• ENBRANAJES EN GENERAL REPUESTOS PARA CAMIONES
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL. 92-7781

COLA DE PATO
ESPECIAL COUPE FUEGO
CASA
ZAGAGLIA S.A.
☆ R. 18 ☆ 505 ☆ 128 ☆
☆ R. 11 ☆ 504 ☆ GACEL ☆
F. D'OLIVEIRA 4683. CASEROS. 654-5408 J.B. JUSTO 3350. CAP.



ruedas argentinas
S.A.C.I.F.A.



COMPETICION 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

LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS
FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2847

VHT
UN NUEVO PRODUCTO
PARA EMBELEGER Y PROTEGER
SU MULTIPLE DE ESCAPE
DISEÑADO Y PRUBADO
POR LA INDUSTRIA
ESPECIAL



LA PINTURA
DE LA ERA
ESPACIAL

UN PRODUCTO ESPECIAL
ALBERTO CRESPO
COMPETICION
ACASSIJO 1383 - 1528 OLIVOS
(1636). Bs. As. Tel: 795-9884; 791-4121.
TELEX (C.P. 9900/03) AR

BUTAGAS VEIGA
TORINO ZX..... #69
RECAMBIO FIAT 600
C/CABEZAL..... #65



Y MUCHAS MAS TOMAMOS USADAS
GRANA 4058. CIUDADELA (D. 8 a 18 hs)

ANEXO NORTE
MARMAS ITALIANAS "CUBAN"
• RADIO COMANDO ANTI-ASALTO •
ANTI-ROBO • PROTEGE VIDRIOS
TRANSMISORES PERSONALES V.H.F.
SIN USO DE MANOS TIPO WALK-MAN
800 mts. ALCANCE..... #350 el par
LOCAL 20. BAJO OBELISCO
PASAJE OBELISCO NORTE

BUZOS ANTIFLAMA JS

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

KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS
Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE,
VISITENOS.
COMPARANDO
CALIDAD Y PRECIO

NECESITO DISTRIBUIDOR
EN ROSARIO Y SANTA FE
REMITIMOS AL INTERIOR.

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




MALACATES ELECTRICOS
12 VOLTS - PARA APLICAR
EN FORD • CHEVROLET
TOYOTA • JEEP • RANGER

EL PETRO
TIRA COMO UNA TROPILLA

IMPRESCINDIBLE PARA
BARRO Y NIEVE

ALTA CALIDAD Y GARANTIA

Distribuidor
en VENADO TUERTO:
Ruta 8 y Colón (cód. 2500)
(STA. FE) Tel. 0462-22694

FABRICA Y DISTRIBUYE:
ALPA DIESEL
AV. DORREGO 242.
TEL. 654-9805; 655-4078

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300
CAP.

bielas de competición

COMPITIENDO
CON LAS MEJORES DEL MUNDO
AHORA CON LA INCORPORACION DE
TORNILLOS, CARRILLOS.



OSVALDO ERCOLI
Av. CENTENARIO 556. VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL. 75721

LLEGÓ

Zachx CAR
COLOCA RUEDAS



LA PINCHADURA DE UN NEUMATICO RESULTA SIEMPRE MUY IRRITANTE PARA TODO AUTO-MOVILISTA Y DE ELLA NADIE ESTA A SALVO.

☆
COMO PROBLEMA ES DE SENCILLA SOLUCION, PERO HAY QUE TENER FUERZA, BUENA PUNTERIA Y ESTAR DISPUESTO A ENSUCIARSE, Y AUNASI MUCHAS VECES ES TAREA BASTANTE MOLESTA, HASTA PARA LOS MAS AVEZADOS.

☆
FACILMENTE SIN ENSUCIARSE SIN ESFUERZO EN SEGUNDOS, ESTARA INSTALADA EN CORRECTA POSICION DE AJUSTE SU RUEDA DE AUXILIO.

☆
ZACHX CAR ES DE BAJO COSTO, VIENE EN PRACTICA BOLSA CON CIERRE Y ADEMAS TRAE UN PAR DE GUANTES PLASTICOS.

☆
NO OCUPA LUGAR, TENGALO SIEMPRE A MANO.

PREVENIR
LOS INCONVENIENTES,
ES TENER UN VIAJE FELIZ

Para todas las marcas. En venta en todas las casas de accesorios,
Estaciones de servicios y gasolineras.

Sr. COMERCIANTE: PIDALA A SU DISTRIBUIDOR
ó SOLICITE VENDEADOR
AL 749-4771; 659-6310



Cambie x vidrios negros
Citroën 3cv. A 111
Fiat-600 A 127

Colocado en recambio
Rodolfo Cristales
Warnes 1700 1416 Capital Federal Teléfono 59-9812 - 58-4029



Para avisos: H.B. Producciones, Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 96-7734

El Club de la Buena Música presenta:

5 OFERTAS EXCLUSIVAS



1 CONJUNTO DE 6 CASSETTES IMPORTADOS DE EE.UU. ESTEREOFONICOS Y GRABADOS EN SISTEMA DOLBY

Música de la Película Hair - Música de la película de los Beatles La Banda de los Corazones Solitarios del Sargento Pepper - Lo mejor de Steve Wonder - Música de la película Encuentros cercanos del tercer tipo - Música de grandes películas (incluye FM, Grease, Fiebre de sábado a la noche y otros) - Más música de películas (incluye New York New York, La guerra de las galaxias, El exorcista, Un puente demasiado lejos y otros).

Los 6 cassettes, incluyendo un porta-cassettes

★ 14,90 (adquiere 6 cassettes al precio de dos)

Al realizar esta compra, usted además, ingresa GRATIS, sin costo de inscripción, ni cuotas mensuales futuras u obligaciones de compras futuras, al Club de La Buena Música. Efectivamente, junto con su pedido, recibirá el carnet a su nombre que lo acredita como socio. Siendo miembro del Club de La Buena Música, recibirá periódicamente información sobre música, así como ofertas especiales para los socios (en discos y cassettes) y otros beneficios que conocerá próximamente,

2 LA MUSICA DE TUS SUEÑOS

Una extraordinaria colección de 4 cassettes, de repertorio melódico e interpretada por artistas de la talla de Lafayette, Iva Zanicchi, Benito Di Paula, Milva, Sergio Denis, Lalo Shaffrin, Wilson Simonal, Luchito Gatica, Gran Franco Paglaro, Elis Regina y muchos más.

Los 4 cassettes, más un práctico porta-cassettes

14,90

Complete el cupón y envíelo a Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires

Esta oferta tiene validez por 45 días. Envíe hoy mismo el cupón o realice su pedido telefónicamente al 42-9061. También puede adquirir su colección personalmente, de lunes a viernes, de 10 a 18 hs. en Rodríguez Peña 1051, 1° piso, Capital Federal.

3 MELODIAS INOLVIDABLES

Colección de 6 cassettes de música instrumental interpretada por Pierre Sellin, Gino Baretti, Lafayette, American Singers, Lyons Orchestra y Hollywood Orchestra. Entre muchas otras temas usted se deleitará con: Llamaba para decirte que te amo, Angustia de un querer, Mañana de carnaval, Yesterday, No flores por mí Argentina, Té para dos, Las hojas muertas, Ave María... y muchos más, además de las mejores temas de películas de los últimos años.

Los 6 cassettes, contenidos en un lujoso porta-cassette

★ 19,90

CUPON DE PEDIDO

Sres. El Club de la Buena Música
Casilla de Correo 257 - (1000) Correo Central

Envíeme por contrarrecambio los siguientes productos:
(marque con una x)

- Conjunto de 6 cassettes importados (★ 14,90) La música de tus sueños (★ 14,90)
 Conjunto de 9 discos importados (★ 17,90) Melodías inolvidables (★ 19,90)

Conjunto de 2 cassettes importados (★ 7,90 cada uno) A B C D

Gastos de envío y contrarrecambio:

Hasta una compra de 7,90: ★ 2,90
Compras de 8 a 14,90: ★ 3,60
Compras de más de 15 australes: ★ 3,90

4 CONJUNTOS DE 2 CASSETTES IMPORTADOS DE EE.UU.

Cada conjunto se entrega en un práctico porta-cassettes para 2 cassettes.

Conjunto B: Música de películas (Superman, Tema de 2001, y otros) - Música de la película Grease de Johnny Travolta

Conjunto A: Música country de los EE.UU.

Conjunto C: Clásicos en música de discoteca - Jazz en música de discoteca

Conjunto D: Los discos de oro; los que vendieron más de 1 millón de discos.

Cada conjunto de 2 cassettes, estereofónicos, sistema Dolby;

★ 7,90

5 CONJUNTO DE 9 DISCOS ESTEREOFONICOS IMPORTADOS DE EE.UU.

Lo mejor de la década del 70 con intérpretes originales. Toda la música que fue sensación en la década pasada, en discos de larga duración. Más de 160 temas!!!

Los 9 discos, por edós

★ 17,90 (cada disco, apenas ★ 1,99)

Nombre y apellido

Dirección

Ciudad

Prov.

Cód. Postal

Tel.

Abonaré por contrarrecambio la suma de ★ más los gastos de envío, según la tabla que figura más arriba.