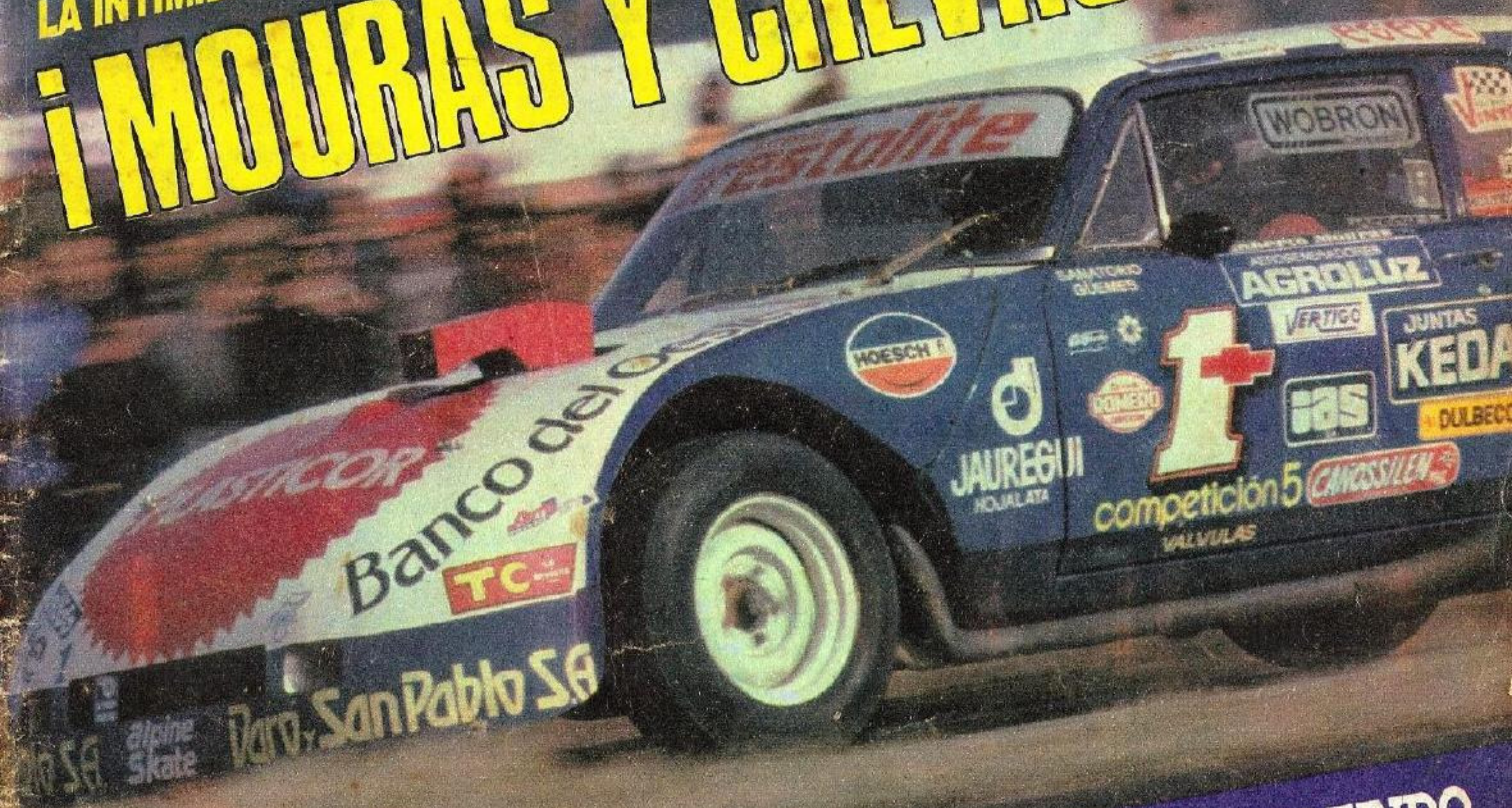


CORSA

CORSA
20
AÑOS
A FONDO

T.C. EN OLAVARRIA
EL DRAMA, LA APOTEOSIS Y
LA INTIMIDAD DE UN REENCUENTRO HISTORICO:
¡MOURAS Y CHEVROLET!



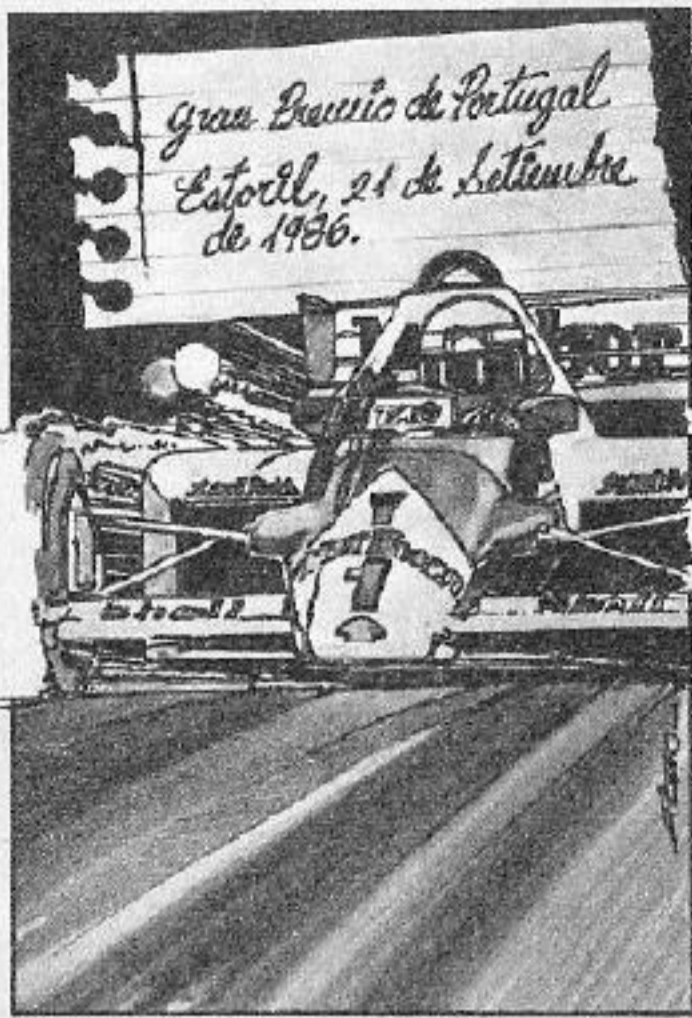
CON ROSSO, LARRAURI, RECALDE Y FANGIO POR EL MUNDO
NISSAN Y DATSUN EN MAR DEL PLATA: CONTRA TODO RIESGO...
EXCLUSIVO PROBAMOS EL RENAULT 11 TURBO
EN PORTUGAL CON LA F-1
LAMINA COLOR DEL PORSCHE 962

Fórmula Uno

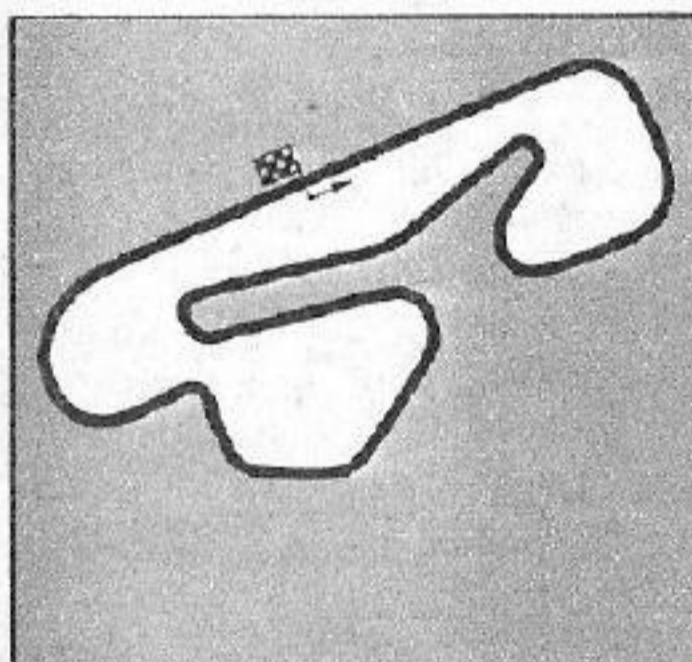
GRAN PREMIO DE PORTUGAL. Senna, Piquet y Prost preparan

MANSSELL LOS

WORLD CHAMPIONSHIP



SuperMansell V! lesteia pulgar hacia el cielo un radiante Nigel Mansell, el primer ganador quintuple en lo que va del año. Es seguido ahora en victorias -con cuatro- por su onconado archirival coequipier Nelson Piquet a quien vemos al centro, a la derecha, entre desolado y despreocupado como acostumbra luego por el Campeón Alain Prost, con tres triunfos y muy tenso, pero al acecho (abajo), y, finalmente, con dos por Ayrton Senna, quien en Estoril echo el resto pero resigna puntos vitales en el mismísimo último giro, y así quedo (arriba). Para nada esta dicha la última palabra, pero Nigel la tiene mas a tiro.



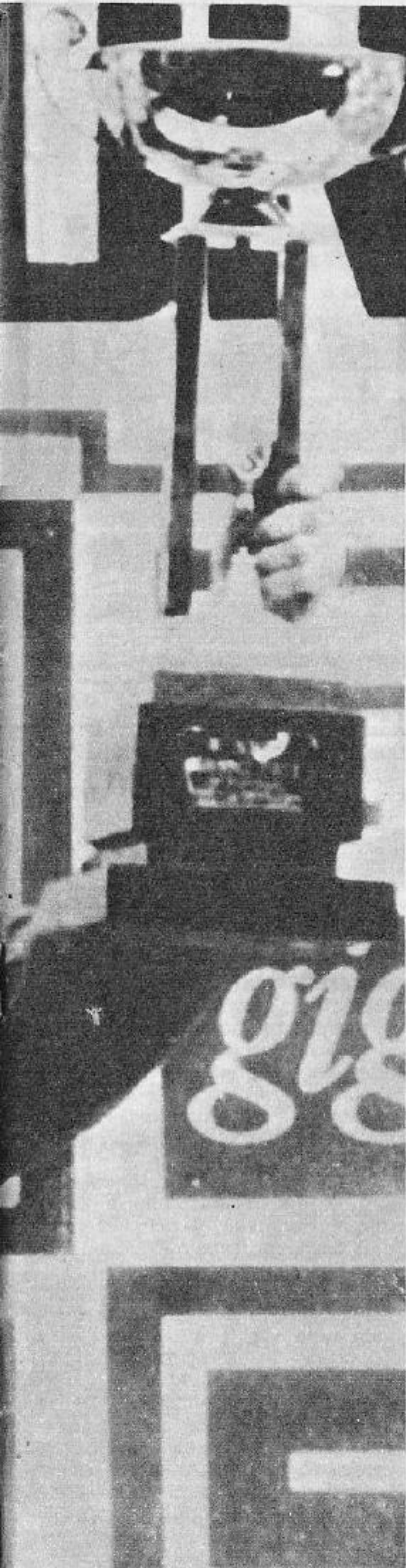
FIGHA GENERAL

Fecha: 21 de septiembre de 1986.
Denominación: VI Grande Premio de Portugal.
Lugar: Autódromo do Estoril, 6,5 km al Norte de la localidad de Estoril y 31,5 km al Oeste de la ciudad de Lisboa.
Organizador: Automovel Clube de Portugal, Rua Rosa Araujo 24, Lisboa.
Autoridades: Director de la Prueba, Amedee Favosi (Francia); Comisarios Deportivos, John Corsmit, John Roxburgh, Louis Sales Grade.
Estado del tiempo: Buena, algo nublado y con viento suave. Entre 20 y 24°C.
Público: 40.000 espectadores.
Espectáculo: Bueno.



an el ataque final del Campeonato, pero...

PUSO A TEMBLAR



Es cierto que con esta ya ha puntuado en el máximo de carreras computables del torneo (11 sobre las 16 totales), y que, entonces, de seguir sumando, ledrá que empezar a descartar cosechas unitarias menores. Esto, por lo hecho hasta ahora, le significaría hasta 5 puntos menos contra los 2 que a lo sumo debería restar Prost y ninguno real que resignaría Piquet. Pero lleva 10 de ventaja neta y quedan no más de 18 en juego para cada uno...

Una victoria de punta a punta, exacta definición castellana del trabajo de Nigel Mansell en el Gran Premio de Portugal. "En cabeza", como dicen los españoles, del primero al último giro. No queda nada por decir, sino solo admirar lo conseguido por el inglés, con regularidad y sentido táctico. Le salió todo bien esta vez, en contrapartida con su compañero Nelson Piquet, quien salvo un tercer puesto y la posibilidad de seguir en la lucha por el título mundial, de una manera un tanto rocambolesca.

Y después de este G.P. de Portugal, Ayrton Senna quedó virtualmente fuera de la lucha por el cetro mundial. La batalla final, ciertamente, será entre Mansell y Piquet con los Williams, y Prost con el McLaren, repartida entre las dos carreras que restan para finalizar el torneo: México y Australia (organizadores agradecidos, por su puesto, por el "favor" que les hacen los pilotos manteniendo el interés).

Una carrera con inicio promisorio, esta de Portugal, con Mansell acicateado por Senna y Berger, pero que rápidamente se volvió monótona en lo que respecta al primer puesto. Mansell se distanciaba y no dejaba posibilidad a sus adversarios de darle alcance. El interés, entonces, se centró en la lucha por los puestos subsiguientes. La falta de adherencia que apareció rápidamente en los Benetton de Berger y Fabi, dejó el camino limpio para que Senna, Piquet y Prost le dieran sabor a la carrera, mientras Alboreto, mediante una excelente partida, amenazaba llevar a su Ferrari hasta los primeros puestos.

En tanto Mansell caracoleaba solo adelante, la lucha por las posiciones de escolta se hacía más vivaz. Hasta el momento del cambio de gomas, que como siempre, confundió a los que miraban de afuera lo que pasaba realmente con las posiciones en pista. Pero en realidad Mansell no perdió la punta a pesar de detenerse, y detrás de él se formaba un lío de todo respecto. Senna, Piquet y Prost. Sustancialmente, entre los cuatro primeros puestos de la carrera se jugaban también idénticas posiciones en el Campeonato.

Era justamente este terceto de pilotos perseguidores, el que centraba la atención de todos, mientras muchos

fanáticos esperaban que Mansell tuviese algún problema que lo frenase o, por lo menos, lo retardase (esperanza vana...). Senna adelante, Piquet a la rueda y Prost un poco más lejos, expectante. Mirando desde una loma el accionar de Piquet en diversos sectores, parecía que el carioca quería repeler su táctica fructífera de Monza: esta vez tirar detrás de Senna para ahorrar combustible y atacar en el tramo final usando ese resto. En cambio, esta ocasión no resultó así porque viajar atrás le acarreo problemas, de allí un par de intentos de superar a Senna, que se defendió "a todo turbo". Piquet recalentó los frenos, lo que le provocó un despiste que podía haber acabado con sus chances. Pero afortunadamente pudo retornar a pista, perdiendo solo un puesto en manos de Prost. Teniendo en cuenta lo ocurrido, la cosa no estaba tan mal, transformándose en buenisima cuando a media vuelta del final el Lotus se quedó sin combustible, dejando vacante un escalón del podio que recogió Piquet. Senna perdía así el segundo puesto y la esperanza del título mundial, y si Piquet no hubiera hecho la excursión por la arena, la cosa hoy estaría aún más al rojo vivo.

Los entendidos siguieron atentamente la carrera de Prost, que parecía capaz de mantener el ritmo de Senna y Piquet e, incluso, de atacar al final... Pero en cambio apareció el problema del consumo. Su calculador le indicaba que ese era el límite, obligándolo a resignarse al tercer puesto, salvo que los otros se pararan. Y con la desventura de Piquet y la parada de Senna, se llevó seis puntos que lo ponen más en órbita para la pelea por el título.

Entre los autos del pelotón que no hace la punta, se dieron interesantes duelos. Berger perdió adherencia y —en consecuencia— terreno progresivamente, exactamente igual que Teo Fabi, lo que aprovecharon Rosberg y los hombres de Ferrari. Solo que Alboreto estaba disminuido por un neumático "cuadrado" a causa de una frenada en "pánico" para no atropellar al Ligier de Arnoux. Tras el cambio de gomas, ambas máquinas italianas, las de Johansson y Alboreto, dieron alcance a Berger pero en la tentativa de pasarlo, el suco de Ferrari tocó al

EL MERCADO AL DIA

Continúa detrás de la escena de cada Gran Premio, las tratativas para la composición de equipos con miras al '87. El cambio de escuadras de pilotos, la supervivencia o no de ciertos teams, o las variaciones del reglamento, son cuestiones interdependientes unas de otras.

Por ejemplo, la decisión de BMW de seguir o no en la F-1. Esto es importante para el futuro de Brabham y Benetton, que según parece serán las únicas dos escuderías con el motor germano si BMW continúa, cosa que parece probable dado que si se retiran, deberán pagar a Brabham sumas exorbitantes en concepto de multa, lo que hizo cambiar de opinión a los directivos de BMW. Si bien no hay confirmación oficial, puede decirse que BMW prosigue en el '87, pero sólo hasta fin de año, puesto que se supo que la dirección de BMW no quiere continuar con esta ultracostosa aventura que le ha producido satisfacciones pero también disgustos. La "Beeme" puede estar orgullosa de ser la primera marca en ganar un mundial con motor turbo, pero en el último año tuvo reveses de gran porte. La culpa no es sólo de Brabham: los hombres de la casa germana apartaron su cuota en forma de una conducción errática en el campo deportivo. Aunque BMW siga, Arrows (actualmente provista por ellos) deberá buscar nuevos horizontes puesto que la cosa parece que será únicamente para Brabham y Benetton.

En cuanto a McLaren, no hay novedades todavía en el rubro motores. La posibilidad de que opte por Renault existe, pero lo que parece ser un escollo es la relación McLaren-Shell, dado que las plantas Renault son alimentadas por ELF. Recordemos que cada fabricante actual de motores turbo necesita desarrollar en paralelo con una empresa de combustible, ambos productos.

De allí el problema presentado a McLaren. Parece que el team inglés presionará para que Shell haga el combustible "especial" para la relación de trabajo de los motores galos. Si las tratativas -hasta el momento sin novedades- no llegan a buen puerto, posiblemente Renault no haga más motores de F-1: cosa que pone en dificultades a Tyrrell. La decisión tarda en venir.

En cuanto a la negociación entre pilotos y teams, son tan cerradas que por el momento nada nuevo apareció en la superficie.

A fines de esta semana Ferrari ofrecerá una conferencia de prensa para anunciar sus planes, lo que dará una punta del ovillo para ver algo más claro. Se irá Johansson, como se ha dicho, lo mismo que Berger de Benetton, y es probable que en los próximos días se dé la noticia del pase del austriaco a Ferrari. Resta entonces ver quién será el sustituto de Rosberg en McLaren, que bien podría ser Johansson.

Por Ligier no se sabe si Laffite estará en condiciones de correr o no, ni quién será el segundo piloto. En Estoril se lo vio a Pironi, quien afirmó estar en tratativas por ese puesto, y con... Ferrari (??).

Otro argumento de actualidad es la decisión de Pirelli de retirarse de las carreras de F-1, lo que pone en problemas a Goodyear para proveer a todo el parque. Así lo afirmó Leo Mehl, entre otros inconvenientes señalados. Pero visto del otro lado, un solo proveedor puede bajar notoriamente los costos al eliminarse las gomas diferentes de clasificación y carrera, obligatorias si hay competencia comercial entre empresas fabricantes.

austriaco de Benetton, mandándolo fuera del circuito y yéndose también él. Berger quedó tirado y abandonó, mientras Johansson perdía un puesto en manos de Alboreto que para no involucrarse en el despiste (volvía a frenar dejando "cuadradas" las gomas!

La carrera, como es evidente, estuvo en lo relatado hasta ahora, si bien algunos otros pilotos se empenaron a fondo para demostrar su valor a quienes los observaban, entre los cuales podía estar el "patrón" del año próximo. No digamos Berger, pero Boutsen, por ejemplo, o Nannini, o Alliot... Todos a buen nivel y esperando que su esfuerzo no cayera en saco roto. Hubo más gente esta vez en Portugal, puesto que más allá de que el tiempo ayudó desde el día previo, los organizadores rebajaron el valor de la entrada, comprendiendo que de las billeteras de los portugueses no podía salir el mismo dinero que pagan los americanos. De todas maneras sigue en danza la posibilidad de que no se haga más este G.P.

PATIO DE BOXES

PORSCHE PLUS - A Estoril, Porsche llevó un motor más potente de lo habitual, que había sido probado en Imola previamente. Un motor de características desconocidas pero que -según los vagos discursos de la gente de McLaren- parece ser una evolución bastante importante con respecto al normal. Para la carrera, Prost usó éste último.

HONDA SUBMARINA - La gente de Honda trabajó sobre una toma de ai-

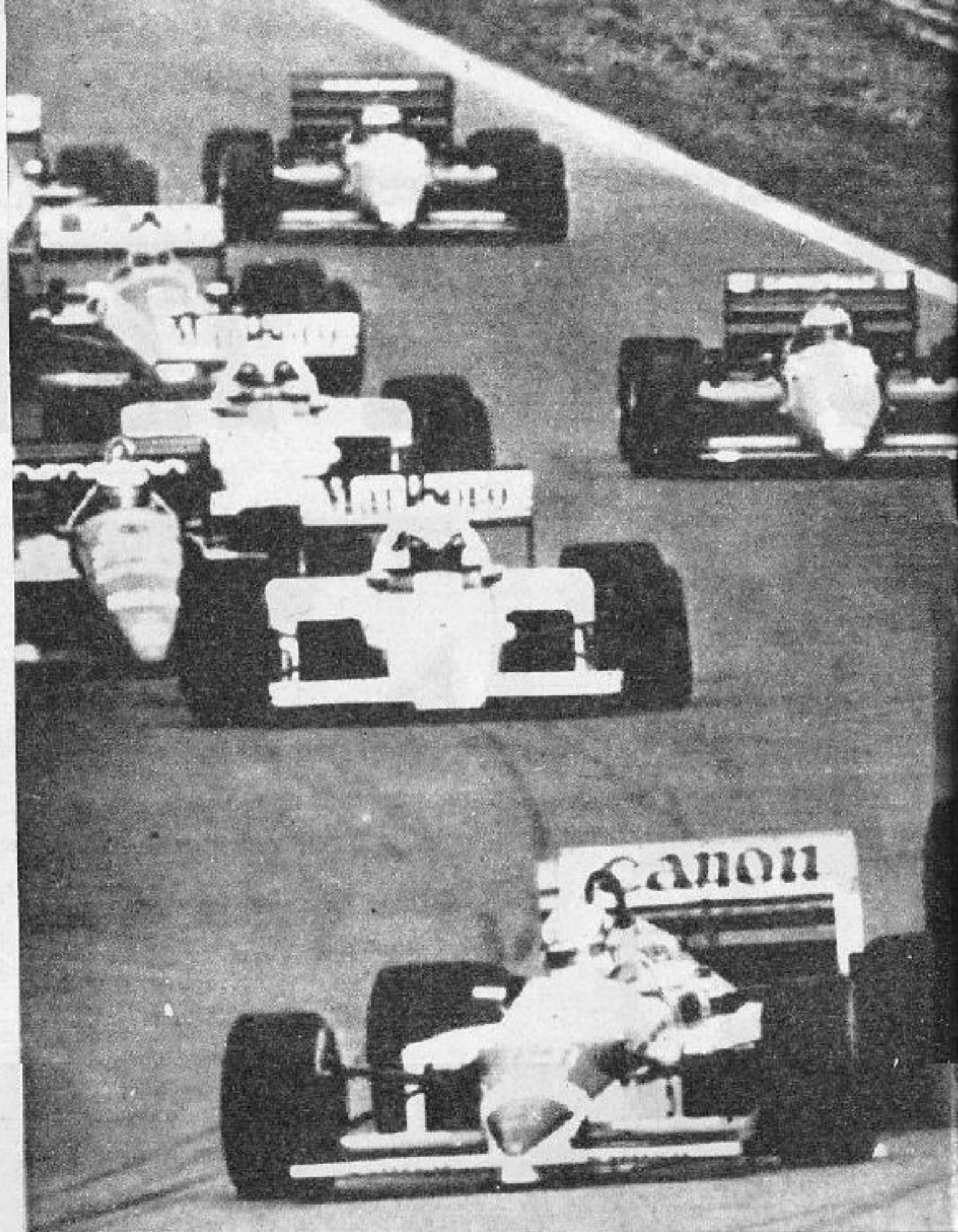
re de tipo "periscopio" que no fue usada en carrera ya que se está testeando con miras a la carrera de México, donde la densidad del aire es menor por la altura. Los nipones piensan "capturar" así más aire y perder menos potencia. El viernes hubo un revuelo entre los periodistas por la presencia de esta solución, cosa que la gente de Honda no esperaba, dado que no se trata de nada nuevo ni secreto; ya ha sido usado por Ferrari, Lotus, Ligier y otros, tiempo atrás.

CUATRO PARA DOS - Por primera vez en el año, Williams llevó dos "muletos" para sus conductores, totalizando cuatro máquinas. El objetivo es no crear preocupaciones adicionales a sus pilotos, creando una buena predisposición psicológica con este "truco".

BERGER EN FERRARI - Gerard Berger será compañero de equipo de Alboreto en 1987. Esta es la noticia que dará ciertamente Enzo Ferrari en una conferencia de prensa dentro de pocos días. Sin duda, en ese "enfrentamiento" con la prensa italiana habrá polémica. Nadie confirma oficialmente la noticia todavía, pero debemos darla por descontada.

FABI SIGUE - Si se ha oficializado la información de que Teo Fabi se queda en Benetton para el año '87. Tendrá un compañero de equipo joven, pero no italiano como deseaba el sponsor. Según indiscreciones, el candidato es el belga Boutsen... o Johansson.

¿Y FERRARI? - Después de la carrera



de Estoril, Alboreto se mostró implícitamente optimista para el futuro de Ferrari, donde permanecerá en el '87. "Me divertí en las primeras vueltas cuando todo andaba bien -dijo- pero estropeé una goma para evitar pegarle a Arnoux. Luego del cambio, cuando parecía que me iba a divertir de nuevo, otra vez dejé una 'cuadrada' gracias a mi socio y a Berger. De todos modos no podía esperarse que estuviésemos cerca de la punta. El auto tiene algunas carencias importantes. Mejoramos en las curvas veloces pero en lo lento seguimos con problemas, debido a la distribución de pesos. El año próximo... -dice sonriendo- mejoraremos...".

MEA CULPA DE PIQUET - "Partí lejos -decía el carioca-, pero pude recuperar y ponerme a las ruedas de Senna. No intenté pasarlo porque él le daba toda la presión al turbo, y no tenía sentido ese desgaste. Pensé que si seguía así él no llegaba al final (y tuve razón). Sólo que al estar siempre escondido atrás se me recalientaron los frenos, provocándome un trompo. Creo que mirando el Campeonato, esta carrera no fue tan negativa a pesar de que Mansell esté ahora diez puntos adelante. Bastará que me decida a ganar las dos que faltan...", concluye con aire divertido.

MEXICO Y EL COMBUSTIBLE - Se plantea un serio problema con miras al G.P. de México, puesto que allí está prohibida la importación de carburante. La industria mexicana del sec-

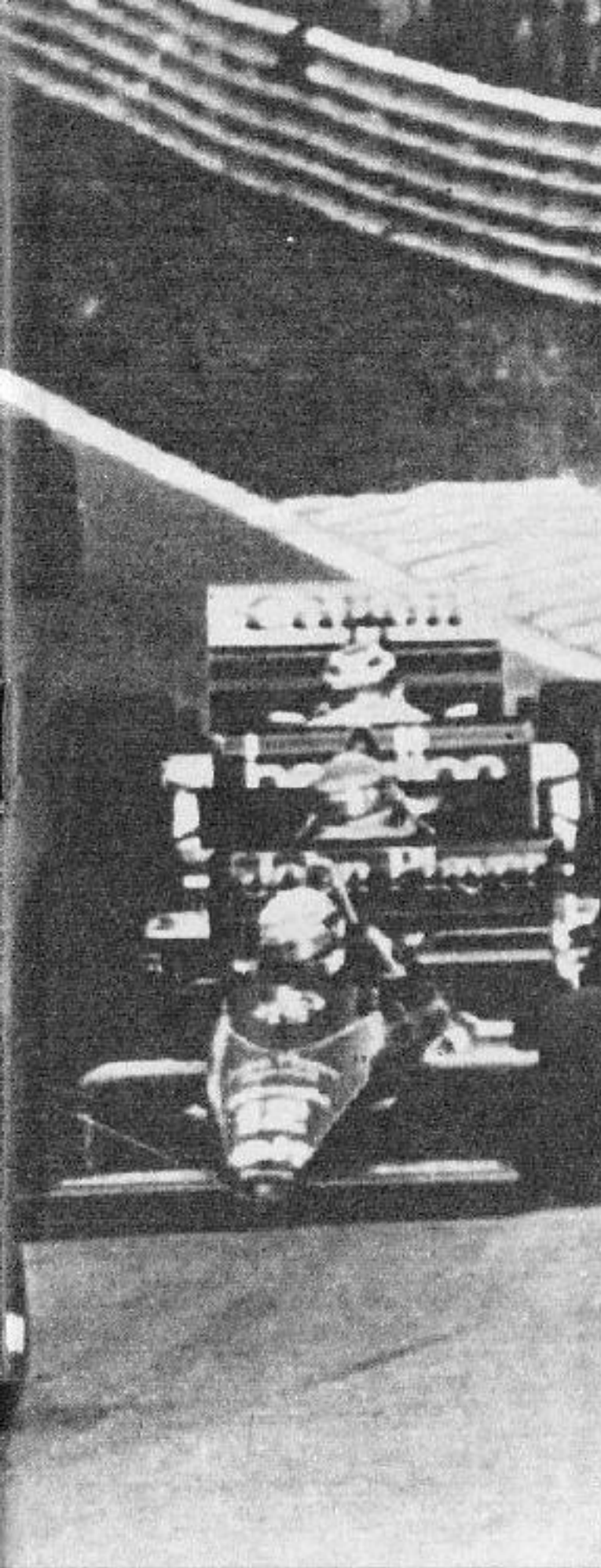
tor anunció que está en condiciones de proveer la nafta a todos los equipos sin problemas, lo que revela un desconocimiento del asunto. Ocurre que hoy cada motor es alimentado con combustible que cada fabricante pone a punto en estrecha colaboración con los correspondientes ingenieros mecánicos y electrónicos del rubro alimentación. Hay en curso tratativas para superar este escollo, que derivará -seguramente- en la derogación para este caso, de la prohibición.

BALESTRE PRIVADO - El presidente de FISA llamó a una extraña conferencia de prensa "privada" para pocos periodistas italianos. El objetivo era polemizar con el presidente de la Comisión Deportiva de aquel país, que no está de acuerdo con las decisiones que se piensa implementar en el futuro por la FISA.

Parece que Balestre avanzó en el tema del reglamento futuro, diciendo que desde 1987 se admitirán motores aspirados, con reducción de la potencia de los turbo comprimidos mediante una válvula limitadora obligatoria como la que se usa desde hace tiempo en los EE.UU. Lo más risueño parece ser la prohibición del turbo a partir de 1989.

Con respecto a la válvula, es irritante que recién ahora se tome esta decisión, dado que con ella, además de reducir la potencia, se eliminan los motores de clasificación que han llevado los costos a tal punto que pusieron a la F-1 al borde del precipicio.

Todo gracias a Balestre, que firmando el Pacto de la Concordia, dejó en manos de los constructores de la F-1



Tras fulminante largada, Mansell ya manda seguido de Senna, Berger, Piquet, Prost (el viernes había muerto un hermano)... Fabi, Rosberg, Johansson, Arnoux, Alili y Alboreto. Abajo, Piquet bromea con Balesire, aunque en Italia algo así le costó una sanción... Mas abajo, Frank Williams presente en boxes.



plenos poderes, renunciando a la autoridad de la FISA que ahora retoma, cuando el mal ya está hecho.

SURER SE REPONE - En visita al box de Arrows vimos al suizo Marc Surer, aún reponiéndose del tremendo accidente sufrido en un rally alemán. Surer, muy flaco, comienza a caminar solo bastante bien y espera volver a la actividad pronto, aunque no a la F-1. "No me motiva más la Fórmula Uno -declaró-, prefiero los autos de Turismo".

MAS AUTOS - Por un acuerdo entre los constructores y organizadores se permitió la partida de 27 máquinas en Estoril. Así pudo correr el canadiense Allen Berg -quien volvió a Osella

Rally Mundial

REGALDE Y LANCIA ESPERAN DEFINICIONES



Recalde y Del Buono recientemente en Jyväskylä, Finlandia, observando un afiche-advertencia de Timo Salonen en oportunidad de los Mil Lagos.

Los planes de Jorge Recalde y Jorge Del Buono, por ahora se centralizan en su eventual participación en el Rally de San Remo, próxima fecha del Campeonato Mundial, que se realizará en el norte de Italia a mediados de octubre.

Siendo imposible participar con un auto italiano, las intenciones del cordobés se desplazaron a un Audi Coupé Quattro del equipo alemán de Rolf Schmidt, quien fue responsable del auto ganador en Grupo A en el pasado Rally de los Mil Lagos, en manos de Lasse Lampi. Ese mismo chasis está disponible para San Remo, con atención de primer nivel, lo cual se definiría en esta semana.

Para el futuro, todo el ambiente rallístico está esperando la reunión de la FISA del 3 de octubre próximo, donde, al parecer, privaría el criterio de no eliminar para 1987 el Grupo B, sino adoptar una solución intermedia -limitándolo- para que las fábricas que han construido a altísimo costo 200 ejemplares cada una de varios autos de esa división, puedan seguir compitiendo. Esta indefinición ha detenido las firmas de contratos y proyectos para la temporada venidera, puesto que son muy pocas las terminales que tienen autos ya desarrollados que sean competitivos en Grupo A.

Así, los próximos pasos de Recalde también quedan por definirse, aunque no sería extraño que -de seguir por un año el G.B.- el equipo Lancia-Martini lo incorpore para, al menos, tres carreras que serían Acropolis, Argentina y algún rally africano (Safari o Costa de Marfil), sin descartar una participación más amplia. Pese a todo, Recalde hizo contactos con Ford y Volkswagen en Alemania Federal. Sin embargo, cierta disconformidad de Cesare Fiorio -Director de Lancia- con la actuación de Markku Alen en Finlandia, y las poco trascendentes participaciones de Mikael Ericsson y Kalle Grundel sobre los Delta S4 oficiales en ese mismo Rally de los 1.000 Lagos, probablemente hagan crecer las posibilidades del argentino en Lancia, aunque por ahora nada puede asegurarse.

Informe: Néstor Palmetti

Proteja SU MERCEDES BENZ!

■ CON EL RADIADOR DE ACEITE DEL FUTURO ■

★REDUCE el CONSUMO de ACEITE

★MEJORA la VIDA UTIL del ACEITE

★PROLONGA la VIDA UTIL de su MOTOR

FILTRO REFRIGERADOR de ACEITE PARA CAMION O COLECTIVO MERCEDES BENZ

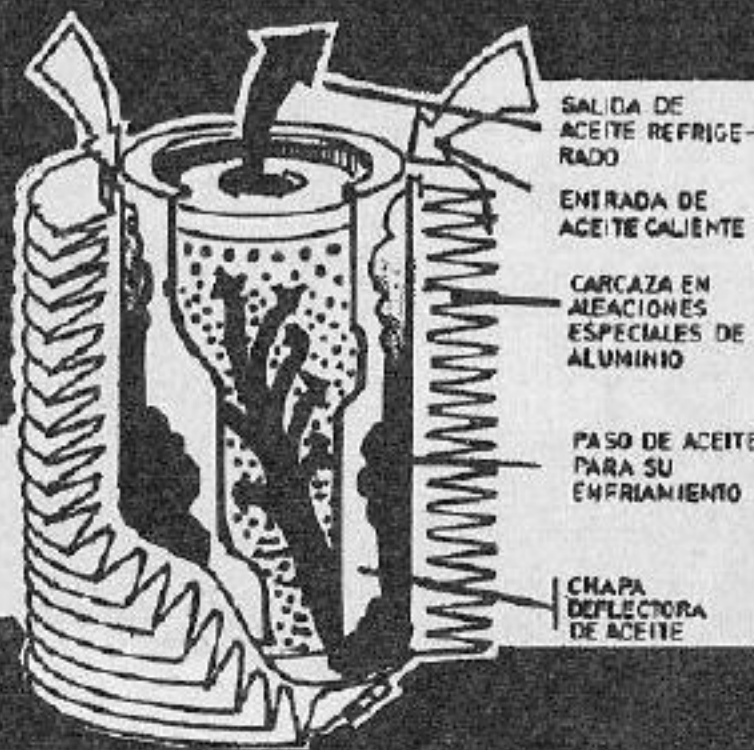
Fabrica y Distribuye para América Latina:

MOTOS PORTA S.R.L.

J.B. Justo 3065 ☎023-72-4056
(7800) Mar del Plata



Zonas Disponibles para DISTRIBUCION Y VENTA



SALIDA DE ACEITE REFRIGERADO

ENTRADA DE ACEITE CALIENTE

CARCAZA EN ALEACIONES ESPECIALES DE ALUMINIO

PASO DE ACEITE PARA SU ENFRIAMIENTO

CHAPA REFLECTORA DE ACEITE

después de estar ausente en Monza, que era el último en los tiempos de clasificación.

PESOS - Después de la carrera se procedió a pesar las máquinas. Estos fueron los valores obtenidos: Prost, 544 kg; Mansell, 553; Piquet, 549; Dumtries, 557; Senna, 542; Palmer, 564; Danner, 581; Boutsen, 562; Tambay, 574; Berg, 606; Arnoux, 575; Alboreto, 572; Johansson, 568.

RECORD DE VUELTA - Debemos rectificar el informado por nosotros en la clasificación del Gran Premio de Italia. El más veloz para un giro en carrera fue Teo Fabi en 1m28s099/1000 a un promedio de 237,006 km/h. Perdón.

ORDEN DE LARGADA

Nigel Mansell Williams Honda 1m17s489	Ayrton Senna Lotus Renault 1m16s673/1000 (Prom. 204244 km/h)
Gerhard Berger Benetton BMW 1m17s742	Alain Prost McLaren TAG 1m17s710
Nelson Piquet Williams Honda 1m18s180	Teo Fabi Benetton BMW 1m18s071
Stefan Johansson Ferrari 1m19s332	Kojo Rosberg McLaren TAG 1m18s300
Rene Arnoux Ligier Renault 1m19s657	Riccardo Patrese Brabham BMW 1m19s637
Derek Warwick Brabham BMW 1m19s882	Philippe Alliot Ligier Renault 1m19s769
Patrick Tambay Force Ford 1m20s761	Michele Alboreto Ferrari 1m20s019
Andrea de Cesaris Minardi M. Moderni 1m21s611	Johnny Dumtries Lotus Renault 1m21s694
Alessandro Nannini Minardi M. Moderni 1m21s703	Alan Jones Force Ford 1m21s646
Jonathan Palmer Zakspeed 1m21s929	Martin Brundle Tyrrell Renault 1m21s835
Christian Danner Arrows BMW 1m22s274	Thierry Boutsen Arrows BMW 1m22s066
Piercarlo Ghinzani Osella A. Romeo 1m23s666	Philippe Streiff Tyrrell Renault 1m23s388
Hans Rothengatter Zakspeed 1m24s105	Ivan Capelli AGS M. Moderni 1m23s987
	Allen Berg Osella A. Romeo 1m26s861

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	MAN	SEN	PIQ	PRO	ROS	BERG	FABI	JOHAN	ALB	ARN
20	MAN	SEN	PIQ	PRO	ROS	JOHAN	BERG	FABI	ALB	ARN
30	MAN	SEN	PRO	PIQ	ROS	JOHAN	FABI	BERG	ALB	ARN
40	MAN	SEN	PIQ	PRO	ROS	BERG	JOHAN	ALB	ARN	FABI
50	MAN	SEN	PIQ	PRO	ALB	JOHAN	FABI	ARN	DUM	PATR
60	MAN	SEN	PIQ	PRO	ALB	JOHAN	FABI	ARN	DUM	PATR

CLASIFICACION

Gran Premio de Portugal - Autódromo de Estoril - Circuito de 4.350 metros. 70 vueltas - Recorrido total: 304.500 km/ 21/9/86

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	6	Nigel Mansell	Williams FW14-Honda	1h37m21s900/1000	70
2º	1	Alain Prost	McLaren MP4/2C-TAG	a 18 s772/1000	
3º	5	Nelson Piquet	Williams FW14-Honda	a 49s274/1000	
4º	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault		69
5º	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86		69
6º	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86		69
7º	26	René Arnoux	Ligier JS27-Renault		69
8º	19	Teo Fabi	Benetton B-186-BMW		68
9º	11	Johnny Dumtries	Lotus 98T-Renault		68
10º	18	Thierry Boutsen	Arrows A9-BMW		67
11º	17	Christian Danner	Arrows A9-BMW		67
12º	14	Jonathan Palmer	Zakspeed B41		67
13º	22	Allen Berg	Osella FA.1G-A-Romeo		63

Promedio del ganador: 187,644 km/h.
Record de vuelta: Mansell en 1m20s943/1000, a 193,469 km/h.
Próxima competencia: el 12 de octubre en México.

COPA DE CONSTRUCTORES

Disputadas catorce competencias

Pos	Marca	Puntos
1º	Williams	130
2º	McLaren	81
3º	Lotus	53
4º	Ferrari	38
5º	Ligier	28
6º	Benetton	10
7º	Tyrrell	6
8º	Force	6
9º	Brabham	2
10º	Arrows	1

CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

Desarrollo del Campeonato disputadas catorce competencias

Piloto	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
Mansell	-	6	-	3	9	9	2	9	9	4	4	-	6	9			70
Piquet	9	-	6	-	4	4	6	9	9	-	-	7	4				68
Prost	-	4	9	9	1	6	4	6	4	1	-	9	-	6			59
Senna	6	9	-	4	6	2	9	-	-	6	6	-	-	3			51

Rosberg, 22; Johansson, 19; Arnoux, Latife y Alboreto, 14; Berger, 8; Brundle, 5; Jones, 4; Fabi, Patrese, Dumtries y Tambay, 2; Streiff y Danner, 1 punto.
Referencias: 1. Brasil; 2. España; 3. San Marino; 4. Monaco; 5. Bélgica; 6. Canadá; 7. Detroit; 8. Francia; 9. Gran Bretaña; 10. Alemania; 11. Hungría; 12. Austria; 13. Italia; 14. Portugal; 15. México; 16. Australia.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta	Nro.	Piloto	Marca	Causa
6	31	Ivan Capelli	AGS-M. Moderni	Caja de cambios
8	21	Piercarlo Ghinzani	Osella Faig-A-Romeo	Motor
9	29	Hans Rothengatter	Zakspeed B41	Diferencial
10	15	Alan Jones	Force TH12-Ford	Soldado de pista
12	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	Motor
22	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault	Motor
39	26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault	Motor
41	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	Encendido
41	2	Kojo Rosberg	McLaren MP4/2C-TAG	Motor
43	23	Andrea De Cesaris	Minardi M-186-M. Moderni	Suspension trasera
44	20	Gerhard Berger	Benetton B186-BMW	Colisión con Johansson
60	24	Alessandro Nannini	Minardi M186-M. Moderni	Caja de cambios
62	14	Patrick Tambay	Force TH12-Ford	Frenos
62	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Encendido

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren.V.	Clasif.V.	Entren.S.	Clasif.S.	Warm-Up	Carrera
Senna	1m20s768	1m19s943	1m18s797	1m16s673	1m22s844	1m21s283
Mansell	1m20s410	1m19s047	1m17s861	1m17s489	1m22s295	1m20s943
Prost	1m21s260	1m19s692	1m19s693	1m17s710	1m20s403	1m21s092
Berger	1m23s995	1m19s923	1m19s561	1m17s742	1m23s313	1m23s850
Fabi	1m21s094	1m20s967	1m19s764	1m18s071	1m24s326	1m22s999
Piquet	1m19s983	1m19s410	1m18s954	1m18s180	1m23s750	1m21s100
Rosberg	1m20s158	1m20s556	1m18s541	1m18s350	1m22s231	1m22s242
Johansson	1m22s916	1m21s621	1m20s146	1m19s332	1m23s796	1m22s347
Patrese	1m21s509	1m21s257	1m20s186	1m19s637	1m24s515	1m24s243
Arnoux	1m23s280	1m21s876	1m21s017	1m19s657	1m25s211	1m24s356
Alliot	1m22s448	1m21s693	1m20s197	1m19s769	1m24s627	1m24s515
Warwick	1m26s461	1m23s455	1m23s907	1m19s832	1m25s079	1m25s113
Alboreto	1m22s604	1m21s123	1m21s468	1m20s019	1m23s698	1m22s073
Tambay	1m23s004	1m22s396	1m21s479	1m20s761	1m24s206	1m23s889
Dumtries	1m23s014	1m23s778	1m22s095	1m21s594	1m26s197	1m23s737
De Cesaris	1m23s047	1m23s361	1m22s728	1m21s611	1m27s365	1m26s034
Jones	1m21s921	1m22s612	1m22s065	1m21s646	1m24s244	1m26s081
Nannini	1m26s976	1m24s724	1m23s151	1m21s702	1m27s581	1m27s910
Brundle	1m24s996	1m25s114	1m21s584	1m21s835	1m24s725	1m26s012
Palmer	1m25s039	1m23s991	1m22s263	1m21s929	1m25s144	1m24s947
Boutsen	1m24s337	1m23s412	1m23s011	1m22s068	1m25s649	1m24s350
Danner	1m25s986	1m24s665	1m24s230	1m22s274	1m26s252	1m24s268
Streiff	1m24s820	1m23s895	1m23s309	1m22s368	1m26s572	1m26s242
Ghinzani	1m27s217	1m26s582	1m25s117	1m23s566	1m29s122	1m30s016
Capelli	1m26s431	1m25s795	1m25s022	1m23s987	1m27s952	1m27s861
Rothengatter	1m28s010	1m26s928	1m26s426	1m24s105	1m27s804	1m28s397
Berg	1m24s888	1m29s724	1m26s626	1m25s861	1m30s590	1m30s477

Av. Cabildo 4453/65 (junto a LUBRIRAP)
T.E. 70-2473



VARAKart

FELICITA A LOS PILOTOS PUNTEROS DE LOS CAMPEONATOS 1986 QUE PARTICIPAN CON NUESTRO CHASSIS

ARIEL PECCI	CAMPEON CORDOBES	CAT. 125 cm ³ con caja	(tierra)
CARLOS PAUTASO	CAMPEON CORDOBES ZONA CENTRO	CAT. 125 cm ³ con caja	(tierra)
RICARDO TORRESE	CAMPEON LUJAN NOCTURNO	CAT. 125 cm ³ con caja	(tierra)
ALEJANDRO GIAMPRIETO	1° CAMPEONATO CHAQUEÑO	CAT. 100 cm ³ INTER	(pista)
GUSTAVO ROMAGNOLI	1° CAMPEONATO CORDOBES	CAT. 125 cm ³ DIRECTO	(pista)
SEBASTIAN SERENO	1° CAMPEONATO CORDOBES	CAT. 100 cm ³ PROMOC	(pista)
EDGARDO VERDINI	1° CAMPEONATO NEUQUINO	CAT. 100 cm ³ INTER	(Pista)
JULIO C. BASAURI	1° CAMPEONATO RIO GALLEGOS	CAT. 100 cm ³ INTER	(pista)
GIORGIO MICHELETTO	1° CAMPEONATO RIO GALLEGOS	CAT. 100 cm ³ INTER	(pista)
MARCELO BENITO	1° CAMPEONATO VILLA MARIA	CAT. 125 cm ³ con caja	(tierra)
OSCAR PONTON	1° CAMPEONATO REGIONAL N° 2	CAT. 125 cm ³ con caja	(tierra)
EZIO CASTELINI	1° CAMPEONATO VENADENSE	CAT. 125 cm ³ con caja	(tierra)
HECTOR FLAQUE	1° CAMPEONATO CUYANO	CAT. 100 cm ³ JUNIORS	(pista)
JOSE CIANTINI	1° CAMPEONATO MARPLATENSE	CAT. 125 cm ³ DIRECTO	(pista)
MARINA SANCHI	1° CAMPEONATO VIEDMA	CAT. 100 cm ³ INTER	(pista)
MARISA PANAGOPULO	1° CAMPEONATO METROPOLITANO	CAT. 125 cm ³ SENIORS	(pista)
HECTOR SOTOMAYOR	1° CAMPEONATO CHILENO	CAT. 100 cm ³ INTER	(pista)
ROXANA TARDITO	1° CAMPEONATO MINI MIDGET	CAT. 100 cm ³ STANDAR	(tierra)
LUIS TOSCANO	1° CAMPEONATO SANTIAGUENO	CAT. 125 cm ³ con caja	(pista)
OSCAR GIANIRACUSA	1° CAMPEONATO BONAERENSE	CAT. 125 cm ³ con caja	(pista)

TAMBIEN FELICITAMOS AL PRIMER GANADOR CON EL NUEVO MODELO CR 86:

☆☆☆☆ PEDRO OSSOLA CAT. 125 cm³ DIRECTO A.P.K.P. AUTODROMO MUNICIPAL DE BS. AS. 14-09-86 ☆☆☆☆

PARA ESTAR SIEMPRE EN PUNTA ...

VARAKart

MODELO CR. 86
PARA MOTOR 100 ó 125 cms³
CON O SIN CAJA



DISTRIBUIDORES OFICIALES

- SANTA FE: Federación Regional N° 4 - Arenales 1306. TOTORAS. Te. 93221
- NEUQUEN: Flores y Estevez Conquistadores del Desierto 120. Neuquén Tel. 25-878
- CHACO: Alejandro Giampietro: Av. 9 de Julio 1762. Resistencia. Tel. 20-312 ó 29-668
- CORDOBA: ABALON: Rivera Indarte 368. Córdoba. Tel. 31-271
- CORDOBA: M. Genovese: Boulevard Alvear 345. VILLA MARIA. Tel.: 25.085
- BUENOS AIRES: Carlos Palomar. S. Martín y Belgrano. Villa Flandria. Luján. Tel. 94242

**PRECIO
TOTAL
A 480**

CONSULTE PLAN 3 PAGOS
CON EL DISTRIBUIDOR DE SU ZONA

VARAKART SRL AV. GRAL PAZ 13929. BS. AS. TEL 652-7937. (cp. 1752)

FABRICA DE CHASSIS PARA KARTING DE COMPETICION Y ALQUILER

Argentinos por el mundo

Fórmula Tres Alemana

ROSSO EN LA ULTIMA FRUSTRACION



Con los ojos puestos en el Subcampeonato, Victor Rosso encara la última competencia del Campeonato Alemán de Fórmula Tres. Es que, además de lo que representaba a nivel de "pergaminos", estaba el incentivo de una plaza para concurrir a la clásica competencia de Macao, abierta para los tres primeros del Campeonato, lo cual representaba una motivación adicional para el piloto argentino. En clasificación se apreciaba que Nissen pretendía despedirse a lo campeón ganando.

Y para ello trabajó con denuedo logrando en la segunda sesión de clasificación un óptimo registro de 1m39s13/100, con lo cual postergaba al alemán Bernd Schneider (Reynard) por 14/100 y a Rosso (Dallara) por 19/100 en una clasificación sumamente disputada.

La largada revestía una importancia fundamental, ya que con autos de similar potencia es prácticamente imposible realizar un "sorpasso" en Nürburgring. Esto lo tenían bien en claro tanto Schneider como Rosso, quienes se jugaban por el subcampeonato aprovechando el hecho de que el segundo en el torneo, Hans-Peter Kaufmann, debía largar en la sexta posición. Rosso hizo una muy buena partida igualando la línea de Schneider, quien largaba en primera fila. Lo había logrado superar a la altura de las "eses", pero nadie esperaba que luego sobreviniese una carambola. Rosso clarifica lo sucedido: "Ya lo había superado a Schneider, es cierto que venía un poco jugado, pero lo que me complicó fue la forma en que Nissen frenó al llegar a la horquilla. En esas circunstancias y viniendo por la huella sucia, no pude evitar empezar el trompo ayudado por Schneider que no se resignaba a que yo lo pudiese superar. Del lado venía lógicamente Hans-Peter Kaufmann, quien no pudo evitarlo a Schneider y ambos terminaron fuera. Yo pude retomar la marcha, pero con tanta mala fortuna que un rezagado,

me cerró la línea y definitivamente tuve que abandonar después de la horquilla". A efectos del torneo y debido al descarte obligatorio que debían hacer H. Kaufmann y Bernd Schneider, el suizo quedó de esta manera con el subcampeonato por un solo punto de diferencia, mientras que el alemán perdió el tercer puesto a manos de Rosso ya que, a igualdad de puntos, el argentino tiene una victoria más. Esto, pese a lo que significaba el abandono representaba que Rosso pueda competir en la carrera de Macao, además es uno de los seis primeros que están habilitados para correr el Europeo en Imola.

Nissen vio así aclarado su panorama regulando la marcha a voluntad y obteniendo un triunfo indiscutible delante de Wolfgang Kaufmann, el reaparecido Alfonso De Vinuesa y los Martini de Markus Oestreich y Otto Rensing. Este último, asegurándose los puntos como para entrar entre los seis habilitados para la final europea de Imola.

Clasificación: Circuito de Nürburgring de 4.542m, 20 vueltas. Recorrido total: 90,840km. 1º) Kristian Nissen (Realt-VW), 33m45s73/100 a 161.435 km/h de promedio; 2º) Wolfgang Kaufmann (Ralt-VW), 33m50s29/100; 3º) Alfonso De Vinuesa (Reynard-VW), 34m08s21/100; 4º) Markus Oestreich (Martini-VW), 34m11s12/100; 5º) Otto Rensing (Martini-VW), 34m23s55/100; 6º) Frank Schmickler (Ralt-VW), 34m28s73/100.

Récord de vuelta: Nissen en la 15a., 15m40s44/100 a 162.795 km/h.

Posiciones finales del Campeonato Alemán de F-3: Campeón, Kristian Nissen (Dinamarca), 139 puntos; Hans Peter Kaufmann (Suiza), 135; Victor Rosso (Argentina), 94; Bernd Schneider (Alemania), 94; Wolfgang Kaufmann (Alemania), 76; Otto Rensing (Alemania), 50; Alfonso De Vinuesa (España), 43; Markus Oestreich (Alemania), 42; Gregor Foitek (Suiza), Manuel Reuter (Alemania) y Frank Schmickler (Alemania), 33.

Sport Prototipos

"SUPER CUP" EN NÜRBURGRING

LARRAURI: "PUDO HABER SIDO MAGNIFICO..."

Una nueva experiencia afrontó Oscar Larrauri en Nürburgring: participar en una prueba de la remunerativa "Super Cup" Alemana, algo así como la Can-Am germana. Esto fue por una invitación de Walter Brun quien a raíz de las últimas performances del argentino, decidió confiarle el auto titular del equipo, ya que su habitual piloto, el belga Thierry Boutsen, debía competir en Estaril en Fórmula 1 con Arrows. Esta invitación, a la cual muchos le asignan una significación futura, fue encarada con mucho profesionalismo por Larrauri. Para el argentino era la ocasión de demostrar sus reales posibilidades sobre ese auto, pero lamentablemente las circunstancias permitieron que esto se diera solo parcialmente.

El sistema utilizado para confeccionar la grilla de partida, estaba basado en dos series clasificatorias que se realizaron el día sábado. Estas series, que son a siete vueltas cada una, determinan por suma de tiempos el orden de partida de la final del domingo. En la primera, Larrauri venía tercero detrás de Ludwig y el Jaguar de Cheever, cuando problemas de temperatura sobre el final le obligaron a ceder esa posición a favor de Franz Jelinski. En la segunda serie, ganada por Stuck, Larrauri obtuvo un meritorio segundo puesto delante de Wollek y de Cheever. Aquí, los oficiales de pista detectaron el adelantamiento de Stuck, por lo cual el germano, pese a ser el mejor en la suma, debió retroceder al sexto lugar de partida. Cheever quedó como el más rápido en los cálculos, seguido por Larrauri, que de este modo tenía la satisfacción de poner en primera fila al auto de Brun. Evidentemente se demostró el sabado que el Jaguar es un chasis excepcional; la rigidez del bastidor de carbono y el buen rendimiento de las suspensiones, hacen que el producto británico parezca un "Scalextric" a la hora de doblar rápido. Por su parte, "Poppy" era consciente de que otro sería el ritmo de carrera, pues para clasificar había utilizado un motor de tres litros mientras que el domingo debía recurrir al de 2.800 cm³ para no tener problemas con el consumo. El reglamento de este tipo de carreras permite solo 100 litros de combustible para las 40 vueltas, es decir para los 181,6 km. de recorrido.

Pero todas las expectativas de Poppy en cuanto al planteo de carrera, se derrumbaron con la puesta en marcha de la prueba, ya en el "warm-up" habían detectado una pérdida de 700 RPM. en el motor, adjudicándole la culpa a la central electrónica de encendido. Fue cambiada para la competencia, pero en esta se hizo evidente que la causa del problema estaba en otro lado. Larrauri largó muy bien cubriendo el primer giro en punta, pero inmediatamente después el motor perdió potencia a tal punto que pasó cuarto en la segunda vuelta y séptimo en la tercera, algo inexplicable para quienes estábamos fuera de la pista. Luego Poppy nos dijo: "No lo podía entender, parecía que tenía un motor de dos litros, me pasaban como parado... Ante esta circunstancia, sólo atiné a mantenerme en pista y tratar de armar lo mejor posible, pero apenas me alcanzó para un octavo puesto y con una vuelta menos que el ganador. Es una verdadera lástima, estaba para pelear la punta".

La carrera, luego del abandono de Wollek, fue un verdadero duelo entre Hans Stuck y Eddie Cheever; parecía que el alemán había hecho diferencias tranquilizadoras al comienzo de la prueba, pero sobre el final el combustible lo obligó a bajar la presión del turbo, y fue allí cuando Cheever se le acercó logrando superarlo luego de la última curva por apenas 54/100 sobre la misma línea de llegada. Increíblemente, los autos Sport han brindado en el lapso de una semana dos magníficos finales de "photochar" al mejor estilo de la Fórmula Uno.

Clasificación final: 1º) Eddie Cheever (Jaguar XJR6), 1h00m45s45/100 a 174.929 km/h; 2º) Hans Von Stuck (Porsche 962C), 1h00m46s99; 3º) Klaus Ludwig (Porsche 956C), 1h01m28s18; 4º) Bruno Giacomelli (Lancia), 1h02m13s57; 5º) Franz Jelinski (Porsche 962C), a 1 vuelta; 6º) Volker Weidler, (P. 962), a 1 vuelta; 7º) Walter Brun (Porsche 962) a 1 vuelta; 8º) Oscar Larrauri (Porsche 962) a 1 vuelta. Récord de vuelta: Ludwig en la 6a., 1m31s00/100 a 179.633 km/h.

A.R.S.

FANGIO Jr. EVOLUCIONA

En el circuito de Road America, de 6.437 metros de extensión, Juan Manuel Fangio II se presentó en las American Racing Series, donde como ya dijimos en anterior nota, está compitiendo ahora en el equipo de los hermanos Bren, con sede en Indiana y en él encontró un lugar propicio ya que es una escudería muy bien formada y con muchas posibilidades, que se denomina "Pro-Motion Competition" y en la que Keith Leighton, el director técnico, plasma la experiencia adquirida en F-1 y F-2, mientras que la organización está a cargo de Roman Ruzma.

Fangio está integrando el equipo con Gary Rubio, un piloto nuevo en las series, con experiencia en Super Vee y Fórmula Ford.

La prueba de clasificación mostró a Juan en el primer lugar, con tres segundos sobre Fabrizio Barbazza, actual líder del Campeonato, y si bien el fin de semana se presentó variado, ya que llovió, Fangio Jr. mantuvo una gran diferencia con el resto de los competidores. No fue una casualidad, ya que conocía el escenario por haber corrido allí en el IMSA GT con un Toyota de Dan Gurney, de manera que la experiencia tuvo papel preponderante, lo mismo que las pruebas hechas con anterioridad. Una vez terminada la competencia, el propio Fangio nos hizo un pormenorizado detalle de lo sucedido: "Estaba muy confiado porque tenía experiencia en este trazado y porque durante todo el fin de semana se trabajó a conciencia y con mucho profesionalismo. Los cambios que yo sugerí en el auto fueron muy bien recibidos por Kuzma y Leighton, y realmente me siento muy cómodo en es-

ta nueva organización, ya que todo redundó en la presentación de un auto prácticamente perfecto. Tanto bajo la lluvia como con piso seco se mantuvo la atención con el resto, y si decidí utilizar una puesta a punto híbrida, en cuanto a la carga de alerones, fue porque la pista estaba muy lavada luego de las lluvias, y eso hace perder adherencia. El segundo puesto en clasificación lo logró Barbazza y luego se escalonaron Geoffrey Andretti y Mike Gross. En la largada éste me ganó la frenada para la primera curva, aunque en realidad mi intención era mantenerme a la expectativa pues sabía que tenía un auto de punta en esta competencia. No quería entrar en el juego de los que están corriendo por el Campeonato, y preferí esperar que la fila india se acomodara y no hubiera problemas de roces o choques innecesarios. Cuando ya me decidía a ata-

car, allá por la segunda vuelta, el sistema electrónico de alimentación (caja negra) empezó a fallar y tuve que entrar a boxes, abandonando. De todas formas estoy contento, porque el equipo, en la primera carrera, demostró tener sentido del trabajo que efectúa".

En cuanto a la carrera, fue ganada por Barbazza, quien así se afianza en el Campeonato, en el cual es seguido por Andretti y Gross, estos dos últimos a cuatro puntos del líder.

La próxima competencia se llevará a cabo el 12/10 en Laguna Seca, donde Juan Manuel Fangio II piensa estar nuevamente a la altura de los principales pilotos, y seguir progresando.

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

Revista CORSA N° 1055. Director: Jorge Auge 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 necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas.

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: 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: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Rocca 4110, Florida, pda. de Buenos Aires. Setiembre de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión N° 7.970

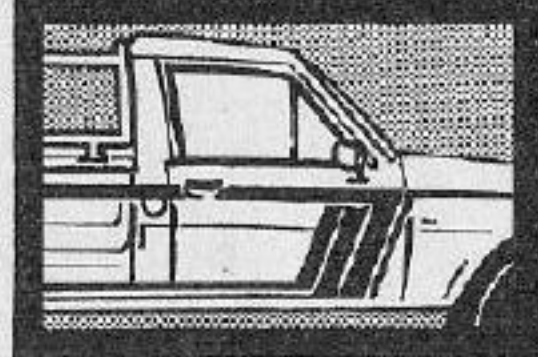
EJEMPLARES ATRASADOS: Su precio de venta al público será igual al de la última edición que esté en circulación. Si el proveedor habitual no pudiera conseguir ejemplares atrasados, dirigirse personalmente o por correo a Benito Pérez Galdós 54, Código Postal 1155, Buenos Aires.



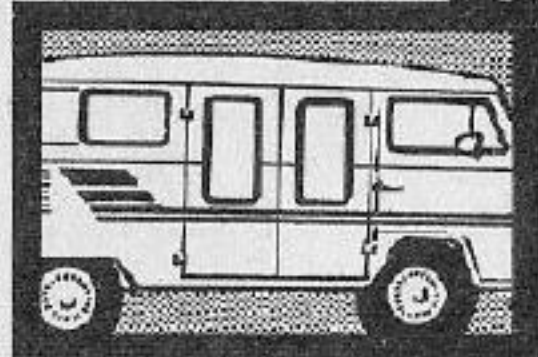
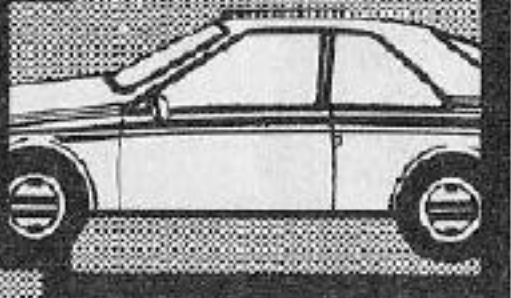
lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



TRIMBRITTE
PRODUCTO
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.

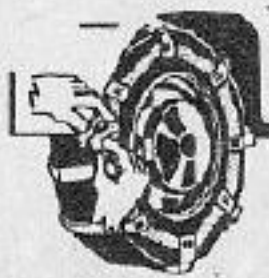


ENVIOS AL INTERIOR
DUKE
WARNES 1180 CAP.
(1414) 855-1652/854-5156

Revolucionario sistema antideslizante para nieve y barro

para automóviles y Pick-Ups, sencillas, livianas y de fácil colocación.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR



LA CASA DEL VOLANTE SRL

Olavarría 2950
(1070) Caseros, BsAs.
Tel. 750-8627
Warnes 1400 (1416)
Cap. - Tel. 58-9894

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS
FALCON • TAUNUS • TORINO • DODGE • CHEVY • PEUGEOT
BMW • MERCEDES • HONDA • TOYOTA • ETC.

DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.

SERVICIO AUTORIZADO



IMPORTADORES • EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 581 • Tel. 97-4410/7488 • Capital

ENVIOS AL INTERIOR

VOLANTES



PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
MADERA Y CUERO.

Cinturones de Seguridad,
Apoya Cabeza,
Consolas, Butacas,
Tuercas Antirrobo de Ruedas.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9894 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

NO SE DEJE ENGAÑAR
VERIFIQUE QUE SEA
EL LEGITIMO



LEGITIMO
INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs. LUN. A VIERN.

MITSUBISHI REPUESTOS
755-0280/7156
CONSULTE
MITSU-CAR S.A.



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

Seguridad y garantía!...
RESORTES DE SUSPENSION

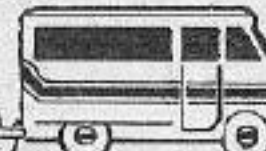
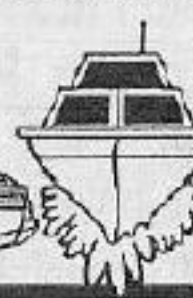
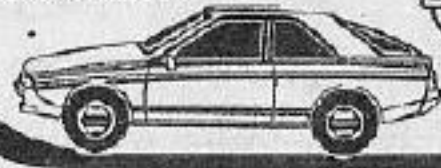
CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCA
641-2907/8429/5736



¡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



EQUIPAMIENTO

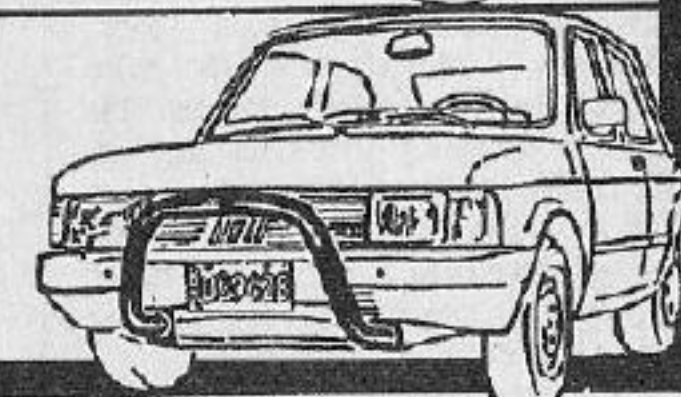
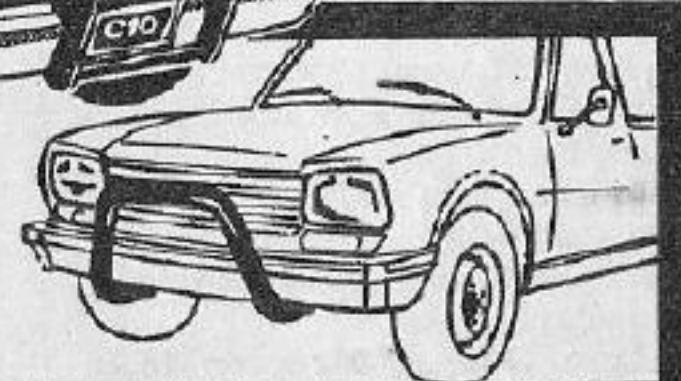


Barras antivuelco.
Defensas de parrilla, Cajas de herramientas,
Enganches remolques. Pisos de madera.
Puertas de caja.
Tanques auxiliares de combustible,
Soportes ruedas de auxilio.

REPRESENTANTES:

- CAR'S SHOP, Warnes 940 Cap. Tel. 854-2815/6889
- NEUMATICOS PETRUCELLI, Av. del Trabajo 7233, Cap. Tel. 687-7139
- AL-RONCE, Jujuy 832, Cap. Tel. 93-8246
- ACCESORIOS SANTA FE, Av. Santa Fe 1499, Martínez, Tel. 798-8525
- RODOLFO KILLAMEY, Martínez Guerrero 1735, Graf. Madariaga, Tel. 0267-4964
- GIBOTTI e HIJOS, Ruta 22 y Winter, Neuquén, Tel. 0943-23518
- AUTOSUR S.A., San Martín y Rivadavia Río Grande, Tierra del Fuego
- AMARU S.A., Calle 4 N° 564, La Plata, Tel. 021-33322
- ACCESORIOS LOMBARDI, J.V. Zapata 143, Mendoza, Tel. 061-292571
- BUVILL, H. Yrigoyen 1245, Trelew, Tel. 0965-38866
- ACCESORIOS CURUTCHET, Av. Buenos Aires y Boulevard, Villa Gesell, Tel. 62904

ZONAS DISPONIBLES CONSULTAR AL 749-6222



IMPORTADAS de FRANCIA
Para su PEUGEOT
BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE
Que Eliminan el "RATEO"



TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3383/65 • (1425) PALERMO
Tel. 801-3952/3957/6634/8959



CITROEN 3CV - IES.
TALLER ESPECIALIZADO Y AUTORIZADO
IMPORTADOS - DYANE - VISA - GSA - CX.
CONTROL ELECTRONICO DE UNIDADES
CHAPA Y PINTURA - SEGUROS

TALLER: CALLE 42 N° 3732 (1650) SAN MARTIN - Tel. 755-0020

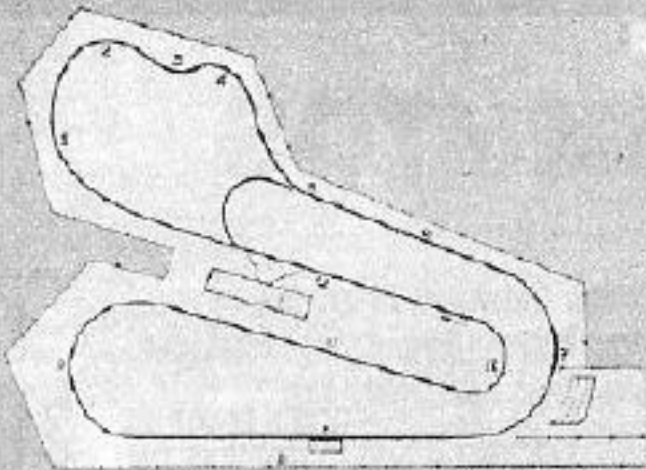
VENTAS UNIDADES 0 Km. y USADAS: CALLE 101 (Ruta 3) N° 2635 (1651) SAN MARTIN - Tel. 752-9354

EN MAR DEL PLATA, bajo el signo de recrudecidos problemas de neumáticos... por fin "cayeron" dos muy esperados frutos "tempranos":

OLTRA Y REDOLEI MADURARON EN PR

Foto mayor: Silvio Oltra on la llegada de la segunda serie, en insólita actitud, testejando con el casco en la mano, mientras le baja la bandera un colaborador de su propio equipo. Deltras, Bessone (izquierda) y "Cocho" Lopez dirimiendo la segunda posición. Arriba: El Datsun 280 ZX de Redolli, seguido por Cerquelli en la segunda serie. Foto pequeña: Oltra testejando con su gente la "primavera" victoria del 21 de septiembre.

FIGHA GENERAL



Prueba: Décimoprimer fecha de los campeonatos argentinos de Nissan 300 ZX y Datsun 280 ZX.

Fecha: 21 de septiembre de 1986.

Lugar: Autodromo Ciudad de Mar del Plata.

Ubicación: 10 kilómetros al S.E. de Mar del Plata.

Autoridades: Director de la prueba: Carlos Bianchi. Comisarios Deportivos: Ricardo Mesa, Ricardo Lacour y Ernesto Babera. Comisario Técnico: Juan Manuel Bsnal.

Condiciones climáticas: Frío, nublado y ventoso.

Participantes: 22 en Datsun 280 ZX, 17 en Nissan 300 ZX.

Público: 4.000 personas.

Difusión: Radios: General Paz de Córdoba (A Pondo); Rivadavia de Bs. As. (Carburando); El Mundo de Bs. As. (Campeones); Mar del Plata (Autorama); Emisora Atlantica, Necochea (Acelerando); Splendid (Autoradiosport); Excelstior (Ruedas); Gral. San Martín de Rosario (Campeones del Volante); Rafaela. TV: ATC y 36 canales de todo el país, Canal 2 de La Plata (Campeones), Canal 10 de Mar del Plata (Mundo Veloz).

Infraestructura del escenario: Regular.

Organización: Buena.

Espectáculo: Muy bueno en ambas categorías.





IMAVERA



Todo el mundo —nosotros incluidos— lo esperaba. Hace tiempo que Silvio Oltra estaba en la lista de "candidatos" en el C.A.P. y finalmente lo logró. Nadie estuvo disconforme con su victoria. Sus rivales lo felicitaron, el equipo lo ovacionó y él, sin duda lo mereció. Aunque podría decirse, como habitualmente, que comenzó a construir su victoria sobre un excelente tiempo de clasificación. Pero no. No es verdad. En realidad, estuvo varias años cimentándola. Y esperándola. Es un piloto rápido y tiene un auto acorde, aunque aún está madurando. Y tiempo no es lo que le falta.

Su trabajo en la clasificación sabatina relegó a Bessone por 4/100 —mínima cifra— y a "Cocho" López por 1 décima de segundo. En el circuito de Mar del Plata —en perfecto estado— son pocos los lugares donde los autos de estas especialidades pueden superarse, y Silvio se aseguró un inmejorable lugar de partida. Pocos eran quienes podían discutirle. Bessone lo intentó y no pudo, al igual que Cocho López. Queda la intriga de Fernandino, quien sólo perdió un segundo en la primera serie. En la segunda, sus posibilidades disminuyeron desde la misma largada, para finalizar por causa de... la goma trasera izquierda. Bessone daba handicap por su chasis —según sus declaraciones—, mientras que López lo hacía por su físico (rodilla derecha). En el segundo pelotón, Urrutia se afirmaba como lo mejor, pero en la última vuelta de la segunda serie algo le falló, y cayó abruptamente. Pero lo realizado por el misionero fue de excelente factura. Olmi fue quien lo persiguió en ambas series, manteniendo un ritmo similar. Hacia el final se tocó con aquel Angel Monguzzi, contento por lo logrado quizá hubiese mejorado si en la clasificación no se hubiese conformado tan rápido con el registro logrado. De esa manera hubiera —quizá— partido en mejor posición y logrado algo más en la suma de las series. Para Crocetti no fue un fin de semana muy feliz. "Mi auto necesita trabajo y eso le voy a dar la semana próxima. Por ahora me falta 0,5 segundo por vuelta". René Zanatta no tenía un medio ideal, tampoco Paco Mayorga. Roberto Vido no encontraba el ritmo en los primeros momentos de su experiencia marplatense. La cual no termi-

EL DESARROLLO

DATSUN 280 ZX PRIMERA SERIE

Vuelta 1: Redolfi tomó la punta seguido por Musso, Lavari y Sancho.
Vuelta 6: El puntero seguía incólume, con 0,92 segundo de ventaja sobre Musso, detrás de quien se alineaban Lavari, (ya Sancho había desertado), Cerquetti y Zabala. Zenklusen había tenido un toque con Carlos Boni, retrasándose, mientras que a este lo seguían Bulla y Pairetti.
Vuelta 10: Redolfi ya aventajaba a Musso por 1s86 y a Edgardo Lavari por 5s39. Zabala, Cerquetti, Boni, Bulla, Pairetti, Oscar Zanatta, Moratinos, Cura, Comito, Allifranco, Tuero, Ponte, Capra y Cao, quien había pinchado un neumático.

SEGUNDA SERIE

Vuelta 1: Redolfi volvió a encabezar el lote, seguido por Musso, Lavari, Cerquetti, Zabala, Boni, Pairetti, Bulla, O. Zanatta, Moratinos, Tuero y Cura.

Vuelta 6: Si bien Redolfi sigue cómodo puntero, su escolta Musso comienza a retrasarse, tomando su lugar Lavari. A continuación se ordenan: Cerquetti, Musso, Zabala, Boni, Pairetti, Bulla, O. Zanatta, Cura, Moratinos, Comito, Sancho -remontando desde la última fila de partida-, Zenklusen -en similar condición- y Tuero.

Vuelta 8: Cerquetti logra superar a Lavari, quedando a 2 segundos del puntero Redolfi.

Vuelta 11: Redolfi aumenta su tiempo de giro, quedando a 1s23 delante de Cerquetti, a 2s59 de Lavari -a quien sigue Zabala- y a 5s51 de Musso.



Fuotipista de "Tim" Pairetti luego de su toque con Bulla (quien lo supera).

EL DESARROLLO

NISSAN 300 ZX PRIMERA SERIE

Vuelta 1: Oltra lideraba, seguido por Bessone, Ferdinandino y Cocho López. Urrutia estaba a 2s41/100 aventajando a Olmi y Mayorga.

Vuelta 5: El orden era: Oltra, Bessone (a 0,6 segundo), Ferdinandino, Cocho López, Urrutia a 3,9 segundos, Olmi, Mayorga, Crocari, Guerra, Der Ohanessian, Luaces y Zanatta. Pujadas entro a boxes.

Vuelta 8: Los seis primeros lugares permanecen invariables. Mientras que Olmi roza a Mayorga, quien es esquivado por Monguzzi.

Vuelta 11: Oltra está 1s12/100 delante de Ferdinandino, quien superó en este giro a Bessone. Cocho López se mantiene cuarto, aunque atacando a Bessone sin cesar.

SEGUNDA SERIE

Vuelta 1: Oltra vuelve adueñarse de la punta, perseguido por Bessone, Cocho López, Ferdinandino, Urrutia y Monguzzi.

Vuelta 5: Oltra estaba 0,54 segundo delante de Bessone, Cocho López se mantiene tercero. A su cola estaban Ferdinandino, Urrutia, Olmi, Monguzzi y Mayorga. Este último había remontado notablemente, aunque en la curva que desemboca en la recta de boxes loco desde atrás a Monguzzi e hizo un trompo muy cerca de la línea de largada/legada.

Vuelta 9: La diferencia entre Oltra y su escolta, Bessone, era de 0,7 segundo, mientras que Cocho López estaba 0,4 segundo más atrás. Ferdinandino, quien comenzaba a retroceder quedaba a 4s30, encabezando un pelotón donde se encontraban Urrutia, Olmi y Monguzzi. Siguen los Crocari, Zanatta, Luaces, Daray y Vido.

Vuelta 12: Adelante nada cambiaba salvo que Ferdinandino siguió perdiendo puestos. Vido y Urrutia circulaban con las trompas de plástico de sus respectivas coupés rotas, mientras que Luaces se retrasaba, luego de protagonizar una intensa lucha con Daray.

DARAY: RETORNO Y FUTURO

Rubén Daray volvió a la actividad... Lo hizo en el Club Argentino de Pilotos el pasado fin de semana con la coupé Nissan de "Cocho" Moure. Para el futuro, el actual Campeón de T.C. 2000 manifestó que: "Tal vez siga con este auto, ya que por las pruebas hechas con anterioridad a la carrera, tuvo un desempeño bastante bueno. En cuanto al Turismo Carretera, me enteré por intermedio de otras personas que Mazzacane comentó que en Balcarce su auto lo iba a correr yo, aunque conmigo no habló sobre ese tema... Donde sí tengo interés en correr es en T.C. 2000 y en esta semana el panorama podría quedar aclarado".

Cabe consignar que la posibilidad a la que se refiere Daray es sobre el Sierra XR4 que dejó vacante "Tito" Bessone, y como también informamos en "Toquecitos de Bocina", esa incógnita se develará en el curso de esta semana. Luego que el "Polaco" Herceg se reúna con los directivos de Ford que regresan de un viaje por Venezuela.

En Mar del Plata no las tuvo todas consigo. En clasificación sufrió inconvenientes con el circuito de alimentación y la batería, al tiempo que el auto adolecía de cierta falta de velocidad, probablemente a causa de un insuficiente kilometraje recorrido por la coupé Nissan 300 ZX, aun.

DELANTERA IZQUIERDA



Lo habitual en Mar del. Revisar gomas.

Esa era la goma en que pensaban los cuarenta pilotos que estuvieron en Mar del Plata durante el pasado y trío fin de semana.

Particularmente exigida en dos velos curvas a la derecha, los respectivos neumáticos sufrían, mejor dicho, hacían sufrir a sus usuarios. No hubo accidentes, ni nada que lamentar, pero este es un tema recurrente. Hace tiempo que se escucha en los boxes de cada carrera que "las gomas se rompen", forman "globos", se deforman o pinchan. ¿Habrá forma de terminar con esta letanía de quejas? No por injustificadas, sino por repetidas. El río suena demasiado y sería hora de escucharlo más atentamente. Monguzzi es uno de los más indignados: "¿Qué se espera, que haya un accidente realmente grave?". Evidentemente, el C.A.P. deberá tomar cartas definitivamente en el asunto, así como los proveedores de neumáticos. Nosotros, sin ser especialistas, hemos visto cómo neumáticos nuevos, luego de seis vueltas en clasificación, en un Nissan 300 ZX de punta mostraban daños exteriores. El tema no es nuevo y afecta a la categoría desde 1982. Interin se usaron gomas de varios fabricantes, extranjeros incluidos, y todavía no se dio en la teca. ¿Por qué? En Mar del Plata, para paliar el inconveniente se debieron realizar dos series de doce vueltas en vez de una final a veinte giros. Así, entre series había posibilidad de cambiar las gomas. Algunos equipos, inclusive, practicaron cambio de gomas en carrera, sabiendo que era grande la posibilidad de una detención de emergencia si se mantenía el esquema previsto.



Daray y Moure



no bien, debido a un toque con Carlos Luaces, quien denunció al santacruceño luego de la carrera.

EL ASCENDENTE REDOLFI

Seis carreras fueron suficientes para que Hugo Redolfi se acomodara en la categoría. Al cuarto puesto logrado en su debut efectuado en Avellaneda, le sumó inmediatamente una pole position en Santa Rosa, la cual repitió en Mar del Plata. Su accionar fue inapelable, aunque eran varios quienes querían disputárselo. Entre ellos, Daniel Musso y Edgardo Lavari habían empatado el registro clasificatorio a 7 centésimas de Redolfi. Y justamente fueron ellos, junto a Gerardo Cerquetti los que se pelearon por las posiciones de escolta en las dos series. En la primera, Musso dominó a Lavari luego de ardua lucha, mientras que Zabala pudo hacer lo propio con Cerquetti, quien luego se quejó de sus frenos. Sorprendieron gratamente en clasificación el debutante Allifranco y en carrera Carlos Boni. En la segunda batería volvió a mandar Redolfi, pero Musso debió resignarse ante su retroceso debido a que "cambié las gomas para la segunda y resultaron más lentas". Carlos Zabala logró una mejor performance, debida probablemente a la nueva atención que posee su auto, ahora en manos del equipo de Der Ohanessian. Bulla, pese a algún roce con Pairetti, sigue afirmándose, aunque todavía lejos de la punta.

El ausente en la lucha por la punta fue el comodorense y puntero del campeonato, Alejandro Rementería. Un palier roto en la primera serie acabó con sus esperanzas. Pero no con sus posibilidades de ganar el torneo. No estuvieron en Mar del Plata, Miguel Torrás -el anterior ganador-, ni José Cano, dos cordobeses que normalmente están "por allá arriba" en la clasificación.

Otra vez, no fueron muchos los autos presentes. La categoría recién está remontando y necesita de los esfuerzos de todos. En Nissan, la ausencia más notada fue la de Gabriel Raies, quien está sexto en el torneo, pero son varios los que fallaron. Exceptuando razones de fuerza mayor hay no menos de once autos en condiciones de participar. ¡Vuelvan! Hacen falta.

PATIO DE BOXES

AVERIGUACIONES - Hubo dos. Una realizada en los EE.UU. y Japon sobre el costo de 30 kits Turbo para adecuarlos a los Nissan 300 ZX del C.A.P. De esa forma se obtendrían unos 60 HP más de potencia. La segunda en Brasil, sobre las posibilidades de utiliza-



Olimi, Monguzzi, Mayorga, Larroca, Crocetti, Zanatta y Luaces en la segunda serie de Nissan. Nota el daño en la trompa del segundo auto.

ción y financiación de neumáticos Pirelli P7, los cuales tienen una pisada superior en 6 cm a los usados actualmente, aunque son algo más angostos. Ahora, si los autos tuviesen 60 HP más, no les vendría tan mal un neumático alto como este. ¿No?

DESCLASIFICADO - No en Mar del Plata, sino en Córdoba. Revisado el motor del auto de Oscar Rodríguez Marsili se encontró un suplemento en el resorte de la válvula de alivio de la bomba de aceite, lo que provocaría una mayor presión en el circuito de lubricación. Rodríguez Marsili fue suspendido provisoriamente por treinta días.

UN ESCOLAR FRUSTRADO - Claudio Fernández, 26 años, discípulo de Néstor Gurini en la escuela de éste en el Autódromo de Buenos Aires, realizó su debut absoluto en el automovilismo, asesorado por el propio Gurini y nuestro amigo Jorge Nogueira (otro exitoso esquiador leñero). Próximamente otros alumnos se turnarán en la conducción del Datsun 280 ZX ex Taler-mann.

COMO EN BOTICA - Edgardo Lavari presentó su auto con una nueva pintura verde metalizada. Aunque dicen que es un color "mufa" para autos de carrera, su andar pareció demostrar lo contrario... Carlos Pairetti: "Ya estamos en trámite de nacionalizar los autos. Por ahora hay un nuevo permiso extendido por 180 días más..." Hay dudas sobre cuál será en definitiva el autódromo donde se realice la última prueba del campeonato... Tomás Harpe no corrió - pese a que estuvo en Mar del Plata - porque Felipe Santagatta y su equipo no terminaron de armar su motor... ¿Saben cuánto cuesta una manguera de dirección hidráulica de un Datsun 280 ZX? Nada menos que \$ 630. En Miami vale cerca de US\$ 70... El sábado el Comisario Técnico revisó los diferenciales autoblocantes y comprobó las relaciones de caja de velocidades... Cocho López no giró en tanques llenos... El campeón corrió con la pierna derecha resentida debido a un accidente de esquí... Gustavo Der Ohanessian fue aperebido por el Comisario Deportivo, debido a que en la largada de la primera serie circuló por el pasto...

LOS PROTAGONISTAS



Bessone (h)

Redolfi

Silvio Oltra: "Era importante largar en primera fila. El circuito no tiene muchos lugares para superar a otros autos y estos son muy parejos. No se puede perder un puesto porque o cuesta mucho recuperarlo, o es imposible. Después de la largada llegué a la entrada a los mixtos con medio segundo de ventaja, lo que me permitió circular por la trayectoria ideal. Creo que en la primera vuelta ya tenía 1 segundo de diferencia a mi favor. Luego giré entre 1m16s05 y 1m16s10. Establecida la diferencia regulé la carrera porque mi preocupación - como la de muchos - eran los neumáticos, sobre todo el delantero izquierdo. En los entrenamientos había asentado el único juego nuevo que tuve en Mar del Plata y para la carrera estaba lo suficientemente duro. En algún momento Bessone se acercó e intentó pasarme, pero no tenía suficiente, inclusive se puso de costado. En la segunda serie, con la diferencia que tenía sabía que no era absolutamente imprescindible estar delante de Ferrandino, aunque no fue necesario luego pensar en eso. Bessone volvió a tratar de acercarse a mi auto, pero no podía seguir mi ritmo".

Oswaldo "Cocho" López: "El único problema que tuve fue la goma delantera izquierda que llegó al final de la primera serie en muy malas condiciones. La cambiamos y no hubo más inconvenientes".

Ernesto Bessone: "Mi auto no está perfecto. El motor anda bien, pero el chasis no tiene la performance ideal. Realmente hice todo lo que podía. Entre series solamente cambiamos las bujías".

DATSUN 280 ZX

Hugo Redolfi: "El viernes, en los primeros entrenamientos, no hice un buen tiempo porque nos dedicamos más bien a poner el auto a punto. Teníamos un excelente juego de amortiguadores y destinamos un juego de gomas para cada serie. La clasificación, aunque hice el mejor tiempo, fue muy pareja ya que había una docena de autos en medio segundo. El motor lo había repasado Hector Giambone para la carrera de Córdoba y fue mantenido por un grupo de gente que me ayuda. En la carrera, hice muy rápido las tres vueltas iniciales de la primera serie, para establecer una diferencia y luego no temer por ninguna arremetida desde atrás. En la segunda serie, donde largué con gomas nuevas, aminore mucho hacia el final porque no quería perderme esta primera victoria, que en realidad creo que pude haberla conseguido un par de fechas antes".

Gerardo Cerquetti: "La primera serie la corrí con muy poco freno debido a que la maza delantera izquierda rozaba la pastilla, calentándose mucho todo el conjunto y el líquido. Para la segunda serie ajustamos la maza, pero tampoco solucionamos el problema principal".



LA AVENTURA EN TODAS SUS DIMENSIONES.

UTILITARIOS

LODI. La forma más moderna y divertida de renovar a 0 km su auto, jeep, pick up o moto. Usted utiliza sólo la parte mecánica.

Y **LODI** le coloca un impactante diseño en plástico reforzado con fibra de vidrio. Con materiales de máxima calidad, y detalles exclusivos. Todo lo mejor para su vehículo. Súbase a un **LODI** y descubra la aventura en todas sus dimensiones.

La línea más completa de modelos con diseños de avanzada tecnología.

Jeep Lodi

Diseñado para mecánicas de jeep Ika Willis (corto, mediano y largo).

Jeepon Lodi

Para mecánicas de Pick Up, Chevrolet, Ford, Dodge, etc. (diseños corto y largo).

Citrak Lodi

Adaptable a toda la línea Citroen.



Líder en la Fabricación de Carrocierías Plásticas.

Fábrica y ventas: Pte. Arturo Illia 1817 - Ruta 8 Km 28,300 - (1681) Bella Vista.

Tel: 666-5659/5613

SPORT

También para mecánicas de 4 cilindros.

Retrak Lodi

Para mecánicas Renault 4 y 6. También para mecánicas de 4 cilindros Fiat, Peugeot, Taunus, etc.

Minijep Lodi

Para mecánicas de motos (motores de 2 ó 4 tiempos).

Minijep Lodi Sport

Para mecánicas de ubicación trasera: Fiat 600, Gordini.

Auto Sport Mistral

Modelo clásico para mecánicas de 4 cilindros.

Pick Up Lodi

Para mecánica de Pick Up.

Cúpulas traseras para utilitarios.

Para todas las marcas de pick ups o camiones. Cascos en plástico reforzado de una sola pieza. Cabinas-dormitorio para camiones.



El segundo pelotón. Lavari, Cerquetti, Musso, Zabala, Boni, Pairetti y Bulla. Los tres primeros atrinieron el puesto de escolta

LOS ABANDONOS

NISSAN 300 ZX

Gustavo Der Chanessian: Rotura de la caja de velocidades. 1era serie. Vuelta 12.
Francisco Mayorga: Colisión y salida de pista. 1era y 2da series.
Juan Carlos Larroca: Rotura del neumático trasero izquierdo. 2da serie. Vuelta 6.
Miguel Ángel Guerra: Falta en un inyector de combustible. 2da serie. Vuelta 10.

DATSUN 280 ZX

Claudio Fernández: Rotura de dos bujones de rueda. 1era serie. Vuelta 1.
Abelardo Zenklusen: Toque con Boni. 1era serie.
Alejandro Romentería: Rotura del palier izquierdo. 1era serie. Vuelta 1.
Daniel Sancho: Rotura del neumático delantero izquierdo. 1era serie.

TRELLES: ¡VICTORIA EN ESPAÑA!

Los uruguayos Gustavo Trelles y Ricardo Ivetich ganaron el pasado fin de semana la 101a edición del Rally de la Vendimia, que por el Campeonato Español se disputó en los faldeos de la región de Extremadura. Allí, tras 12 horas (incluyendo la noche del sábado) y 22 primes, estos dos orientales bien conocidos por los argentinos, se impusieron con su Renault 5 Turbo de Grupo A, por 48 segundos ante el R.5 Maxi Turbo Grupo B de Bravo Gay. Luego se clasificaron: García-Alcalá (R.5 Turbo G.A.) y Caro-Caro (R.5 Maxi Turbo G.B.). El miniano -piloto oficial Michelin- correrá otros seis rallies del mismo torneo. ¡Ojalá siga así!

(N.D.R.: este informe, tal como el del Rally de Gramado, fue enviado por integrantes del equipo uruguayo Motor News, e ilustrado por fotografías del diario El País de Montevideo).



El R.5 Turbo G.A. de Trelles en España. El piloto, a la derecha, haciéndose el desentendido

Juan -un ex barbado integrante del equipo de Oltra- se cortó su abundante barba por obvia promesa... Ricardo Pereyra reaparecerá en la carrera de Turismo en Resistencia con el Renault 18 GTX de Pablo Ciaglia. Agradece a éste y a Jim. Lo último producido por Pereyra fue la pole position en el Coronación '85... Mayorga rompió tres trompas: dos suyas y una

prestada por Larroca... Carlos Moure -dueño del auto que corrió Daray- fue un insólito colaborador de nuestros colegas de Carburando. Había que verlo recorriendo los boxes con antenas varias y auriculares... Carlos Cura dijo: "Me divertí mucho"... Bulla rompió el palier izquierdo en entrenamientos. Le costó mucho conseguir un disco de freno adecuado... Ca-

CLASIFICACIONES				
MAR DEL PLATA Automóvil Club-Autódromo Ciudad de Mar del Plata-Extensión del circuito 3000 metros-21/9/86.				
DATSUN 280 ZX				
Redolfi, 1m16s99/100 (Prom. 134,199 Km/h); Musso, 1m17s06; Lavari 1m17s06; Sancho 1m17s11; Zabala, 1m17s13; Zenklusen, 1m17s23; Cerquetti, 1m17s28; Alifrao, 1m17s30; Romentería, 1m17s37; Bulla, 1m17s37; Boni, 1m17s40; Pairetti, 1m17s51; Zanatta, 1m17s51; Tuero, 1m18s02; Cura, 1m18s22; Fernández, 1m18s44; Cao, 1m18s79; Comito, 1m19s02; Ponte 1m18s32; Moratino, 1m19s52; Carlisky, 1m21s00. Sin tiempo: Capra.				
TANQUES LLENOS				
Musso, 1m17s52; Zenklusen, 1m17s76; Redolfi, 1m18s07; Cerquetti, 1m18s29; Alifrao, 1m18s42; O. Zanatta, 1m18s59.				
1ra. SERIE DATSUN 280 ZX (12 VUELTAS)				
Redolfi, 15m34s26/100 (Prom. 132,708 Km/h); Musso, 15m36s59; Lavari, 15m39s96; Zabala, 15m40s70; Cerquetti, 15m42s29; Boni, 15m54s58; Pairetti, 15m55s08; Zanatta, 15m55s64; Bulla, 15m56s05; Moratino, 15m57s10; Cura, 15m57s40; Comito, 15m02s00; Alifrao, 16m11s63; Tuero, 16m15s50; Ponte, 16m16s06; Capra, 16m31s55; Carlisky, 16m57s55; Cao, 16m14s62 (11 v); Zenklusen, 15m46s48 (10 v); Sancho, 7m62s33 (6 v). No registró paso: Fernández. Recorrido de vueltas: Redolfi, en la 11a. vuelta en 1m16s70/100 a un promedio de 135,947 Km/h.				
2da. SERIE DATSUN 280 ZX (12 VUELTAS)				
Redolfi, 15m32s27/100 (Prom. 132,991 Km/h); Cerquetti, 15m33s02; Lavari, 15m35s31; Zabala, 15m36s94; Musso, 15m39s79; Boni, 15m43s08; Bulla, 15m44s04; Cura, 15m49s15; O. Zanatta, 15m49s93; Sancho, 15m53s41; Moratino, 15m57s05; Zenklusen, 15m57s51; Pairetti, 15m58s21; Romentería, 16m06s72; Ponte, 16m10s91; Cao, 16m13s84; Alifrao, 16m35s92; Carlisky, 16m36s66; Tuero, 15m30s88 (10 v); Capra, 12m06s89 (9 v); Comito, 12m24s21 (9 v). No largó: Fernández. Recorrido de vueltas: Cerquetti, en la 9a. vuelta en 1m16s54/100 a un promedio de 134,988 Km/h.				
FINAL DATSUN 280 ZX (Por suma de tiempos)				
Pos.	Nº	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1º	79	Hugo Redolfi/San Jorge	31m06s53/100	24
2º	9	Edgardo Lavari/Gral. Pico	31m15s27/100	24
3º	70	Gerardo Cerquetti/Gral. Deheza	31m15s31/100	24
4º	12	Daniel Musso/Reconquista	31m16s38/100	24
5º	75	Carlos Zabala/Bs. Aires	31m19s64/100	24
6º	81	Carlos Boni/	31m37s56/100	24
7º	77	Ruben Bulla/Arrecifes	31m40s14/100	24
8º	86	Oscar Zanatta/Patafina	31m45s57/100	24
9º	18	Carlos Cura/Bs. Aires	31m46s51/100	24
10º	47	Tim Pairetti/Bs. Aires	31m53s29/100	24
11º	74	Emilio Moratino/Cdro. Rivadavia	31m56s15/100	24
12º	71	Luis Ponte	32m26s97/100	24
13º	90	Walter Alifrao/	32m47s55/100	24
14º	55	Julio Carlisky/Capital Federal	33m36s31/100	24
15º	54	Eduardo Tuero/Bs. Aires	29m46s39/100	22
16º	61	Abelardo Zenklusen/Patafina	31m43s99/100	22
17º	89	Nicolás Comito/Bs. Aires	28m26s21/100	21
18º	58	Arnoldo Capra/Dolores	28m40s44/100	21
19º	65	Cevaldo Cao/Lomas de Zamora	32m55s46/100	21
20º	8	Daniel Sancho/Rosario	23m45s74/100	16
21º	19	Alejandro Romentería/Cdro. Rivadavia	17m42s80/100	13
No registró paso: Claudio Fernández. Promedio del ganador: 133,312 Km/h.				
NISSAN 300 ZX				
Oltra, 1m15s85/100 (Prom. 136,216 Km/h); Bessone, 1m15s89; López, 1m16s05; Fernandez, 1m16s03; Urrutia, 1m16s17; Olmi, 1m16s36; Guerra, 1m16s46; Monguzzi, 1m16s51; Mayorga, 1m16s64; Croceri, 1m16s65; Luaces, 1m16s67; Vido, 1m16s78; Larroca, 1m16s83; Daray, 1m17s04; E. Zanatta, 1m17s33; Fujadas, 1m17s63.				
TANQUES LLENOS				
Fernandino, 1m15s86; Croceri, 1m16s65; Oltra, 1m16s75; Bessone, 1m16s80; Larroca, 1m16s80; Der Chanessian, 1m17s03.				
1ra. SERIE NISSAN 300 ZX (12 VUELTAS)				
Oltra, 15m20s02/100 (Prom. 134,762 Km/h); Fernandez, 15m21s02; Bessone, 15m22s33; López, 15m23s24; Urrutia, 15m27s56; Olmi, 15m28s23; Monguzzi, 15m33s03; Larroca, 15m37s39; Croceri, 15m37s69; Zanatta, 15m38s22; Der Chanessian, 15m39s59; Guerra, 15m42s06; Mayorga, 15m43s94; Luaces, 15m45s29; Daray, 15m45s85; Vido, 15m46s54; Fajadas, 15m50s40 (9 v). Recorrido de vueltas: López, en la 3ra. vuelta en 1m16s a un promedio de 135,947 Km/h.				
2da. SERIE NISSAN 300 ZX (12 VUELTAS)				
Oltra, 15m21s48/100 (Prom. 134,569 Km/h); Bessone, 15m22s12; López, 15m22s39; Olmi, 15m27s44; Monguzzi, 15m28s04; Croceri, 15m34s03; Fernandez, 15m35s51; E. Zanatta, 15m35s98; Daray, 15m39s12; Urrutia, 15m45s13; Vido, 15m49s02; Fajadas, 15m53s77; Luaces, 14m22s06 (11 v); Guerra, 11m49s45 (9 v); Larroca, 9m48s19 (7 v); Mayorga, 6m41s43 (5 v). No largó: Der Chanessian. Recorrido de vueltas: López, en la 5ta. vuelta en 1m16s01/100 a un promedio de 135,925 Km/h.				
FINAL NISSAN 300 ZX (Por suma de tiempos)				
Pos.	Nº	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1º	5	Silvio Oltra/Olivos	30m41s50/100	24
2º	20	Ernesto Bessone/Bs. Aires	30m44s95/100	24
3º	1	Cevaldo López/Bs. Aires	30m45s31/100	24
4º	11	Hugo Olmi/Bs. Aires	30m55s71/100	24
5º	2	Esteban Fernandez/Cnel. Fringles	30m56s53/100	24
6º	3	Angel Monguzzi/Córdoba	31m01s07/100	24
7º	35	Fernando Croceri/Bs. Aires	31m11s72/100	24
8º	49	Enrique Urrutia/Misiones	31m13s09/100	24
9º	76	René Zanatta/Patafina	31m14s20/100	24
10º	94	Ruben Daray/San Isidro	31m24s97/100	24
11º	38	Roberto Vido/Rio Gallegos	31m35s56/100	24
12º	43	Miguel A. Guerra/Bs. Aires	27m31s51/100	21
13º	16	Carlos Luaces/Pilar	29m07s35/100	21
14º	17	Héctor Fajadas/Bs. Aires	31m53s17/100	21
15º	14	Juan C. Larroca/Córdoba	25m25s58/100	19
16º	10	Francisco Mayorga/Bs. Aires	22m25s37/100	17
NC	4	Gustavo Der Chanessian/Bs. Aires	15m39s59/100	12
Promedio del Ganador: 134,655 Km/h.				

EN Avda. CROVARA USTED ENCUENTRA SIEMPRE EL REPUESTO Y SERVICIO QUE BUSCA



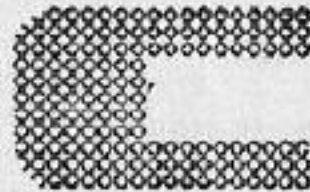
**CALIDAD QUE DISTINGUE
SU MARCA**

Fabricación y Venta
a cargo de

TALLER DE ELECTRICIDAD "GINO"

UNICA EMPRESA ABIERTA LAS 24 HS
LOS 365 DIAS DEL AÑO

Bustamante 11 - Ciudad Madero - Tel.: 652-1824



J. J. Carracedo

DISTRIBUIDOR DE REPUESTOS PARA MOTORES

AV. CROVARA 464

(1768) VILLA MADERO - TEL.: 652-8505-2782-5617

NEUMATICOS A.S.I.S. de IRIBARNE y Cía.

Ventas de Cubiertas Nacionales e Importadas
Nuevas - de Ocasión Recapadas
Tren delantero
Colocación y Ventas de
PROTECTORES PLASTICOS
Alineación y Balanceo Electrónico

AV. CROVARA 198 - Tel.: 652-2543-(1768)
C. de V. MADERO



RODAMIENTOS

Rulemanes para la Industria
y el Automotor

AV. CROVARA 465 TEL.: 652-0944
- (1768) VILLA INSUPERABLE -

BOXER AUTOMOTORES

Av. Crovara 333 - (1768) Villa Madero
Tel.: 652-5457/2893/4901

REPUESTOS FURLAN HNOS. S.A.

DISTRIBUIDORES MAYORISTAS

FABRICACION REPARACION
TODA LA LINEA EN REPUESTOS PARA FRENO
Y EMBRAGUE - VENTA DE MAQUINARIAS PARA
EL RAMO - CREACION, INSTALACION
Y EQUIPAMIENTO DE CASAS DE REPUESTOS
Av. Crovara 172/90
Ciudad de Villa Madero, Partido de La Matanza
Tel.: 652-2500/3200/5262/9726

REPUESTOS *Amorim* MERCEDES BENZ

ACCESORIOS PARA COLECTIVOS

Casa central: Luján 2070 - Capital - Tel. 21-5074
Suc.: Crovara 602 - V. Madero - Tel. 652-1604

ENCENDIDO SPINELLI

Todo para la Electricidad del Automotor

José M. Spinelli

Crovara 487 - V. Madero - Tel.: 652-5290

José A Lanzillotta
Sergio N. Circosta

RULEMANES CROVARA

AV. CROVARA 2035 - TEL.: 652-0833/652-8407
(1766) TABLADA

REPUESTOS FURLAN HNOS. S.A.

EN NUESTROS TALLERES

- Rectificación de carteras de freno
- Pagado y remachado de cintas
- Reparación de servos y válvulas de aire
- Pastillas de compresión y autos importados
- Rectificación de volantes y discos de freno en rectificadora vertical con plano magnético y comando electrónico.
- Reparación de platos y discos de embrague, mecánicos, neumáticos y baño de aceite.
- Balanceo estático y dinámico de platos.

FERROESTE FERRETERIA INDUSTRIAL

TODOS PARA LA INDUSTRIA
Bulonería

AV. CROVARA 379 VILLA MADERO - TEL.: 652-6334



REPUESTOS FURLAN HNOS. S.A.

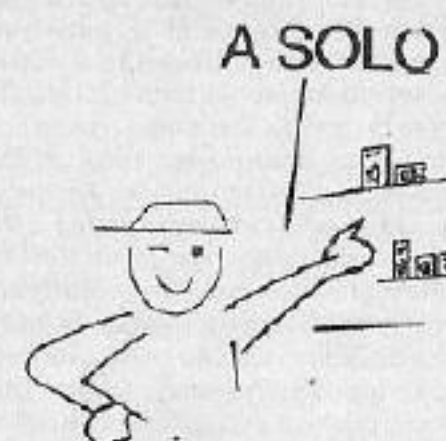
"SERVICIO DE AUXILIO - REMOLQUE CON
RADIOTELEFONO"
TEL.: 652-3200/2500/9726

MODERNA FLOTA CUBRIENDO SIN CARGO PARA EL ASEGURADO LAS POLIZAS POR SINISTROS DE LAS PRINCIPALES COMPAÑIAS DE SEGURO

Av. Crovara 172/90 Ciudad de Villa Madero, Partido de La Matanza
Pcia. Bs. As. (1768) Tel.: 652-2500/3200/5262/9726

**TODOS LOS REPUESTOS ORIGINALES DEL AUTOMOTOR, DE
TODAS LAS ESPECIALIDADES, Y PARA TODAS LAS MARCAS.**

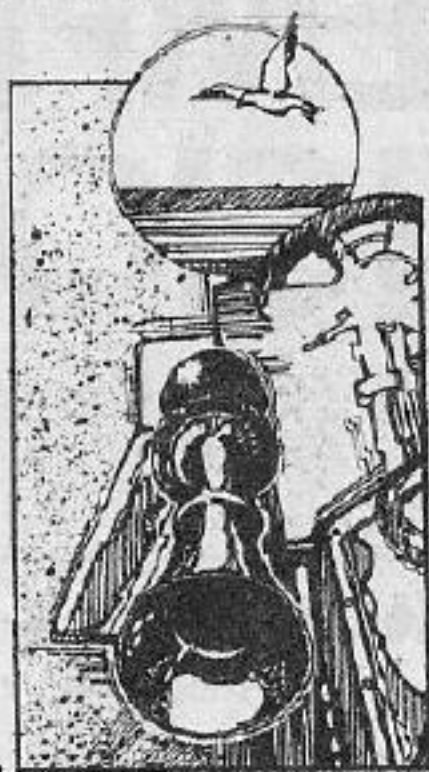
ASEGURE SU COMPRA!
LOS COMERCIANTES DE CROVARA
TENEMOS STOCK COMPLETO



A SOLO

20' del Centro de Capital
7' de Liniers
15' de Flores
10' de Morón
12' de Lomas de Zamora
5' de San Justo

Toquecitos de bocina



2º RALLYTUR

Como anunciáramos oportunamente, el San Isidro Automóvil Club está trabajando en la organización del II Rallytur, denominado "San Isidro-Mar del Plata". El mismo se llevará a cabo del 24 al 26 de octubre, y los interesados en participar deben dirigir-

Rally de la 2da república A TRAVÉS DE LA PATAGONIA

Este rally, que había comenzado a organizarse como una prueba zonal y que por posteriores acontecimientos tendrá puntaje para el torneo argentino, está preparándose aceleradamente. En efecto, la Comisión Automovilística de Bariloche ha completado un diagrama que le resta un día a la prueba—en función de demandar a los participantes menores costos—cuyo detalle es el siguiente: 23 de octubre, verificación técnica y administrativa en Viedma; Primera etapa, 24 de octubre, 11 hs PCI Clasificatorio en las cercanías de Viedma; enlace de 87 km a Valcheta día 25, 6 h; PC2 Valcheta-Faulkner (70 km); 9 h, PC3 Los Menucos-Maquinchao (70 km); 10.30 h, PC4 Maquinchao-Ingeniero Jacobacci (70 km); 12.12 h, PC5 Ingeniero Jacobacci-Cornalvo (70 km); 14.45 h, PC6 Pilcaniyeu-Aeroclub Bariloche (53 km); llegada a Parque Cerrado, 15.55 h. Segunda etapa día 26 de octubre, 7.55 h, PC7 Villa Catedral-Ruta 258 (11 km); 8.45 h, PC8 Lago Guillermo-Los Repollos (62 km); 10 h, PC9 Los Repollos-El Matén (24 km); 11.30 h, PC10 Norquince-Las Bayas (64 km); 12.45, PC11 Las Bayas-Pilcaniyeu (42 km); 13.40 h, PC12 Pilcaniyeu-Aeroclub Bariloche (53 km); llegada a la rampa, 14.50 h. La carrera tendrá un total de 1.280 km, de los cuales en la primera etapa habrá 50 km de PC y 550 de enlace, mientras que en la segunda 275 km de PC y 115 km de enlace. Asimismo, es posible que la prueba sea declarada de interés nacional, de acuerdo con una nota de la Comisión de Deportes del Senado de la Nación. La entidad organizadora propiciará la participación, otorgando facilidades para alojamiento y comidas para los participantes. Para mayores informaciones dirigirse a: Tel. (0944) 22162.

se a la Av. Santa Fe 1773, en Martínez.

JUNTA BRAVA

Están muy avanzadas las conversaciones entre el promotor cordobés Alcides Raies y el porteño dirigente Eduardo Frechou, para que en 1987 la categoría Spazio CL 1100—que lidera Frechou—comparta todos los "eventos" en los que se presente el T.C. 2000—especialmente en la que Raies oficia de promotor—. Las competencias serán televisadas por ATC y la categoría promocional vería así ampliado su radio de acción, trasladándose al interior con los T.C. dos litros. Además, siguen las tratativas para concretar la presencia de los Spazio en el Uruguay, dado que los circuitos urbanos de Ca-

trascos y Real de San Carlos (en Colonia del Sacramento) son aptos para la "revancha" de los pilotos uruguayos que participaron destacadamente en la Maratón Aniversario A.S.M.

¡SEIS RUEDAS!

...Pero no; no se trata de un nuevo auto revolucionario de competición. Sencillamente—o no tanto—nos referimos a los seis ciclos anuales que el programa "Ruedas", especializado en el deporte motor, lleva ya en el aire. De esta forma nos adherimos entonces al reciente festejo de nuestros colegas, y más de una vez colaboradores, de la analítica audición nocturna dominical de Radio Excelsior. Seis brindis por ellos. Y que sigan así.

HERCEG ESPERA EL 23

Justo en el día en que esta edición de CORSA salía a la calle, José Miguel Herceg decidía qué hará en el futuro en T.C.2000. Este martes 23 el "Polaco" debía mantener una reunión con directivos de Ford que volvían de un viaje por Venezuela, y luego de la misma quedará clarificado el futuro de su equipo de aquí hasta fin de año. Según nos dijera Josefina (vocera de Herceg), las posibilidades son las siguientes: "De no solucionarse algunos aspectos económicos y deportivos en esa reunión, el equipo dejaría de participar en T.C.2000 y por supuesto no iría a Pigüé ni siquiera con el auto Mario Gayraud. En caso contrario, iría con Mario, existiendo además la posibilidad de que otro piloto ocupe la plaza de jada libre por 'Tito' Bessone. Los postulantes son muchos y entre ellos están Fernandino, Daray y Osvaldo López. Lo que sí quiero recalcar es que de nuestro taller, todos los autos salen para pelear la punta, y no mandamos a nadie 'para atrás'. Lo de 'Tito' fue, exclusivamente, obra de la mala suerte".

MARIANO DE LA FUENTE EL PRIMERO DE LOS GRANDES

Un siglo atrás nació en Alemania el primer automóvil patentado y un año antes vio la luz en la Argentina quien con el tiempo sería el primero de los Grandes de nuestro automovilismo deportivo, don Mariano de la Fuente.

En su época juvenil, su inquietud lo llevó a la aventura del automóvil, que no era otra cosa que la conducción de esos antiguos coches.

Se corrían algunas carreras entonces, en el antiguo Hipódromo de Belgrano, ubicado cerca de lo que hoy son el Tiro Federal Argentino y la cancha de River Plate y hasta donde se llegaba desde el centro en tranvía.

Allí compitió en sus comienzos Mariano de la Fuente al volante de un Ford T 1917, junto con un grupo de aficionados cuyos nombres se perdieron con el tiempo.

Pasó luego a conducir coches de gran potencia, como lo eran las abiertas baquet Studebaker, Packard y Hudson, y esa fue su época más gloriosa.

Durante más de una década, cubierta su cara de polvo o salpicada de barro, llevó al triunfo sus coches tanto en los primitivos circuitos o en las precarias rutas donde se corría con acompañante y dos ruedas de auxilio a los costados o detrás del tanque de nafta, en vehículos de gran peso y escasos frenos.

Entre sus numerosos éxitos se destacan el Gran Premio Nacional de 1921, que se corrió en dos etapas de Morón a Rosario y regreso, y en el que condujo un Packard. Este triunfo lo repitió en 1924 guiando un Studebaker.

En los primeros puestos se alternaba con frecuencia con París Giannini, su viejo y tradicional adversario, Cástulo Hortal, Juan Malcolm, Carlos



Andohain, los Duggan, Tomás y Bernardo; los Luro, Jorge y Eduardo. Algo más tarde lo hizo con Tomás Roatta, Domingo Bucchi y otros pioneros de este deporte, olvidados en el recuerdo.

Al final de la trayectoria de Mariano de la Fuente, harían sus primeras armas los tres mosqueteros surgidos del motociclismo, Raúl Righetti, Antonio Gaudino y Ernesto Blanco, que obtuvieron notorios éxitos, siguiendo a aquél en la administración de los aficionados de entonces.

En plena actividad, Mariano de la Fuente con Alberto Loudieu y Joaquín Blanco, crearon la primera Comisión Automovilística del país, y por sus gestiones, en el año 1926 el Automóvil Club Argentino se afilió a la Asociación Internacional de Automóviles Reconocidos, precursora de la actual Federación Internacional del Automóvil.

Ya retirado con el recuerdo de sus antiguas glorias, su capacidad y su inteligencia fueron de gran utilidad durante muchos años en que actuó

como dirigente, siguiendo de cerca el desarrollo del automovilismo. Integró la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino durante varios períodos, y la Comisión de Carreras de esa institución, para la cual resultó de incalculable valor la experiencia obtenida en sus largos años como corredor.

Retirado definitivamente como socio honorario del A.C.A., en mérito a tan dilatada y profícua labor en beneficio del deporte, tuvo una larga y tranquila vejez. Hace muy pocos años, ya casi centenario, abandonó el silencioso retiro en que transcurría su vida cargada de recuerdos, para concurrir al Autódromo Municipal de Buenos Aires, el día en que se impuso al palco oficial el nombre de Carlos P. Anesi, su amigo y participante en tantas inquietudes deportivas. Esta fue, posiblemente, su última aparición en público.

Hace pocos días falleció luego de cumplir ciento un años de edad. De quienes lo acompañamos hasta su última morada, sólo seis personas estábamos vinculados al deporte en que tanto se destacó.

La correntada del tiempo que implacable desdibuja los perfiles de los hombres y las cosas, había borrado también la imagen de don Mariano, último sobreviviente de todos los nombrados.

Sirvan estas líneas como homenaje que le debemos a su memoria y para que muchos que hasta hoy ignoran su nombre, sepan algo de todo lo que fue en vida don Mariano de la Fuente para el automovilismo argentino en su época más romántica.

Horacio C. Rivarola
(Presidente de la C.D.A. del A.C.A.)

Karting Mundial



El martes 16 estuvimos en Ezeiza para despedir a Miguel Acuña, ya próximo a subir al avión que lo llevaría a los Estados Unidos para participar en el Campeonato Mundial de Karting. Se trata de la primera incursión del actual Campeón Argentino de la Fórmula Internacional, en competencias por el Mundial; pero dejemos que él nos cuente sus planes.

LA F-2 MIRA AL FUTURO

Miguel De Guidi: "La carrera del 21 de este mes pasó para el 28 por varios motivos.

En el autódromo podíamos correr riesgos el día de la primavera en el Parque Almirante Brown, con todos los estudiantes haciendo sus picnics. Pairetrí habló con nosotros también porque ellos corrían en Mar del Plata con el C.A.P., y si corriamos nosotros no estarían Guerra y Crocchi con los Nissan. El otro motivo sería que al correrse Fórmula 1 en Portugal ese mismo día por la diferencia de horarios que hay con Europa se encimarán los resultados de las dos carreras que iban por Canal 9."

Giovanni Sesana: "Tal como les había comentado en Bogotá, mis patrocinantes me van a apoyar para correr tres carreras más en la Fórmula 2 de aquí a fin de año. Por lo tanto voy a correr la próxima de Buenos Aires y las dos finales en Uruguay y Argentina en el equipo de Guillermo Kissling."

Miguel Angel Guerra: "En Colombia quedaron tan contentos con la actuación de Jorge Cortés, que ya le han confirmado el apoyo para seguir en la categoría por tres competencias más en nuestro equipo. El auto está listo para que Jorge venga a probar. Realmente yo puedo decir que a noso-

tros también nos sorprendió la rápida adaptación que tuvo Cortés a una potencia y un tipo de auto que nunca había manejado antes."

Arquitecto Jorge Gonzalez Rego: "Después de la serie de reuniones realizadas por los pilotos en su estadía en Colombia, me entregaron el anteproyecto del reglamento técnico que habrá de regir a la categoría en 1987, para que yo lo lleve a consideración de la Codasur. En líneas generales se mantuvo lo que se había hablado hasta ahora, con ligeras modificaciones, como ser: en el rubro cubiertas se decidió no colocar la marca en el reglamento y dejar que las mismas sean las que decida la Asociación que nuclea a los pilotos, sólo una igual para todos, pero sin determinar la marca desde ahora; otro ítem modificado fue el de la determinación de autorizar la participación de los chasis Berta actuales—los que están en uso—de efecto suelo, agregando ahora que los nuevos también podrán ser de efecto suelo, aunque esto sólo por el año '87, hasta adecuar íntegramente el reglamento a la Fórmula 3 Europea. Otros aspectos que se han contemplado son las medidas de los alerones traseros y la capacidad de los matabuecos, que también serán diferentes en principio."

Guillermo Maldonado (luego de las pruebas del autódromo de la semana pasada): "Probamos cosas diferentes tanto en el motor como en el chasis. Algunos funcionaron bien y en otras habrá que volver a insistir en los entrenamientos para la carrera. En líneas generales la nueva alineación funcionó correctamente, pero por estar el piso mojado en ciertas zonas, nos quedaron algunas dudas. El nuevo semiarmado del motor va muy bien y mejoramos en aceleración. Estoy satisfecho y voy confiado a la carrera de Buenos Aires, que será clave para el futuro del Campeonato."

Rubén Rullo: "Después de las pruebas de Buenos Aires de hace dos semanas, Enrique Benamo no quedó muy satisfecho y prácticamente no volvimos a tener contacto con él. Está casi confirmado que Benamo no corre en Buenos Aires. Del futuro no hemos hablado nada, pero él está bastante decepcionado porque realmente no pudo 'encontrar' el auto a pesar de haber trabajado nosotros en todo lo que nos pidió."

Néstor Furlán: "Si logro el objetivo de ganar el título de la F.R.A. la intención es hacer Fórmula 2 Sudamericana. Para ello estamos haciendo algunos contactos con Maldonado. La idea nuestra

—'Yoyo' tendría que aprobarlo— sería hacer un tercer auto para trabajar junto a él en las carreras, pero atendido por Saúl Luján en su taller de Los Toldos, bajo la supervisión y en contacto permanente con Maldonado, dada la escasa distancia entre ambos talleres. Por ahora es sólo una idea a continuar puliendo."

Reinaldo Corzani: "La verdad es que se estuvieron realizando algunos acercamientos para que el colombiano Pedro Cárdenas y el chileno Juan C. Riddolfi estuvieran en la carrera de Buenos Aires. En el caso del piloto del Norte, el problema era la falta de autos, pero ello se resolvió favorablemente a través de la posibilidad de que el brasileño Marcos Tronchin aportara uno de sus coches y lo arrendara al colombiano. Con Riddolfi estábamos en la misma situación con respecto a la butaca, pero el tema político chileno impide que Lino pueda salir del país, y se descartó la alternativa. Los otros pilotos que se integrarían a la categoría vienen de la Entrecor y son José Luis Di Palma, René Zamata y José V. Bianchi."

Guillermo Kissling: "Las pruebas del autódromo nos dejaron realmente satisfechos. Tanto el motor como el chasis funcionaron muy bien y el

FE DE ERRATAS

Volvemos sobre nuestros pasos para des-nudar los errores "de siempre", en este caso algunos de los aparecidos en nuestra edición N° 1054, de la semana anterior.

Comencemos por el de la página 2, donde en un recuadro aparece mal escrito el nombre de la categoría a la que nos referimos. No es "Indi" como apareció impreso, sino Indycars. Seguimos pasando pa-

nas, hasta que llegamos a la 10, donde en uno de los recuadros de "Toquecitas de Bocina" (hecho por Néstor Carbia aunque su firma no aparezca) su título dice "Intenso trabajo en el Autódromo", cuando en realidad, la idea del autor para su título fue: **Intenso trabajo en el Autódromo**. Y bueno... sucede en las mejores familias. Pero esta vez más... ¡Mil perdones!... y hasta nuestro próximo error.

TODOS CONTRA TODOS

El domingo 12 de octubre, el Córdoba Automóvil Club organizará en el Autódromo "Oscar Cabalén" un singular desafío automovilístico en el que participarán autos de competición sin distinción de categorías, sean de pista, rally, monoplazas, zonales, etc. Será interesante ver a un Nissan 300 ZX contra una Fuego de T.C.2000, un Fórmula Renault, o un Renault 18 GTX de rally. Para dicha prueba se utilizará el circuito N° 2.

LUIS MEJORA Y FURLAN PRUEBA

El preparador de Los Toldos, de Fórmula Renault, Saul Lui, estuvo trabajando activamente en el banco de pruebas sobre los motores de FRA que él realiza; fundamentalmente, sobre el del puntero del Campeonato, Néstor Gabriel Furlán. Luego de usar

distintas levas, caños de escapes de diferentes dimensiones, tapas, punto del distribuidor, etc., y trabajando con el asesoramiento de Oreste Berta y Guillermo Maldonado, Saul logró 2 HP más de potencia al régimen de 5.000 rpm, que es la faz aparentemente crítica del nuevo reglamento técnico de la categoría, ya que en alta, más allá de las 5.500 rpm., los motores van igual o mejor que antes, pero en baja habían perdido algo así como 6 HP, de los cuales Luis parece haber recuperado 2. De cualquier manera el hombre está dispuesto a seguir pasándose horas frente al dinamómetro para llegar a un rendimiento óptimo de las plantas impulsoras.

Para no ser menos y demostrarle a su preparador que él también está dispuesto al sacrificio, Furlán va a comenzar mañana en el autódromo de Balcarce, escenario de la próxima competencia, una serie de pruebas que se extenderán por tres días, donde el equipo de Tulio Crespi buscará el equilibrio en suspensiones y aerodinamia lo más aproximado al ideal para la carrera balcarceña.

ACUÑA A LOS EE.UU.

"El Mundial se llevará a cabo los días 19, 20 y 21 de septiembre en Jacksonville (Florida) y la categoría será la Fórmula 135 cm³. El circuito tiene aproximadamente 1.100 metros de recorrido con curvas peraltadas, y por sobre todo es muy veloz."

"Ya realicé contactos con la fábrica Swiss Hutless y alquilé los chasis y un mecánico para la atención en carrera, pero aún me falta definir el tema motores ya que nos faltó un poco de tiempo para asegurarnos plantas motrices de la IAME. Es algo que espero tener definitivo para cuando llegue la hora de correr."

"Una vez finalizado el Mundial, viajaré hacia Europa para visitar las fábricas más importantes de karting, pero también pienso traer un banco de pruebas computarizado para utilizarlo en nuestro país."

"En este viaje me acompañan Leonardo Pereyra y 'Vicky', su esposa (foto), quienes siempre estuvieron conmigo en mi campaña y con más razón ahora."

"Regreso el 10 de octubre a la Argentina, justo para participar en la competencia que se realizará en Neuquén por el Campeonato Argentino."

"Mi objetivo en esta incursión es uno solo: aprender todo lo que se pueda. Más allá de los resultados, es una oportunidad que no puedo desaprovechar ya que no todos los días se puede estar con los mejores del mundo en la actividad que uno practica."

Consciente de sus limitaciones, Acuña enfrenta este nuevo compromiso con el objeto indicado: aprender. Cuenta además con el apoyo permanente de Pereyra y Sra., quienes tienen sumo interés en la campaña de Miguel, que es piloto oficial del equipo que ellos comandan en nuestro país y con el que lograron los campeonatos Metropolitano y Argentino de 1985.

Duilio Caro

auto ya quedó listo para ir a los entrenamientos, lo mismo que el de Sesana, que probé el viernes pasado, y que va a ir en esas condiciones a la clasificación. En cuanto al motor nuevo, vamos a terminarlo y estará bañado y todo para la carrera, pero no creo que vayamos a utilizarlo. Si en el banco va todo bien, creemos que esa sería nuestra arma para enfrentar el final del Campeonato."

Rafael Fossacacca: "Es un hecho que la carrera de Chile de octubre no va a correrse, y no existe aún reemplazo para la misma, por lo que no tendremos carrera en ese mes. La alternativa para completar el número de fechas previstas es que se hagan dos carreras en noviembre; una irá el 9 en Cascavel, tal como está programado. La siguiente podría hacerse el domingo posterior en algún otro circuito brasileño, o bien más adelante en el mismo mes pero en la Argentina. Eso vamos a definirlo este fin de semana en consulta con los brasileños."

Fernando Crocetti: "La verdad es que el chasis anduvo muy bien en las pruebas de Buenos Aires. Fue una lástima que no probáramos con un motor bueno, porque los tiempos podrían haber sido mucho mejores aún. Estoy realmente satisfecho con los resultados del entrenamiento."

Producción: Néstor Carbia

NOTICORSA

¿QUE NIVEL!

Por fin, Martínez se puso en onda con Audio Garage, primer centro integral de audio en la zona Norte. Los sonidos de Pioneer, Jensen, Blaupunkt, Motorola, Beltek, etc., invaden la Avda. Santa Fe desde el 2850 a todo Martínez.

Expertos en audio colocarán en su automóvil nacional o importado desde las más prestigiosas marcas de audio, hasta alarmas antirrobo, aire acondicionado, calefacción, ofreciéndole reparaciones de equipos, parlantes, antenas eléctricas y repuestos en 36 horas. Para Audio Garage, la sofisticación es seguridad: novedoso sistema shock de vibración, que protege todo el automóvil incluyendo los cristales.

Visitar Audio Garage es internarse en el túnel de la música al mejor nivel.

CALENDARIO

Competencias a disputarse el próximo fin de semana

ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo Pista: Novena fecha del Campeonato Argentino (Clases 2 y 3) y quinta del Torneo Fórmula Sierra, en Resistencia (Chaco).

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula 2 Codasur: Octava competencia del Campeonato Sudamericano, en Buenos Aires.

Fórmula 3000: Undécima competencia, en Le Mans (Francia).

Euroturismo: Decimotercera competencia por el Campeonato, en Zolder (Bélgica).

Fórmula 3 Inglesa: Decimoséptima prueba del Campeonato, en Zolder.

Fórmula 3 Italiana: Decimosegunda competencia del Campeonato, en Vallelunga.

Rally Costa de Marfil: del 23 al 27 en Bandama por el Campeonato Mundial de Pilotos, exclusivamente.

Trans-Am: Undécima competencia en Sears Point (EE.UU.)

Fórmula Atlántic: Novena fecha del Torneo, en Portland (EE.UU.)

Indy Cars: Decimocuarta competencia del Campeonato del CART, en Michigan (EE.UU.)

Stock Cars: Decimocuarta fecha del torneo NASCAR, en Wilkesboro

MOTOCICLISMO:

Gran Premio de Europa en el circuito alemán de Hockenheim, por la decimosegunda y última fecha del Torneo Mundial de Velocidad.

Seis Horas de Jerez, sexta y última carrera del Campeonato Mundial de Resistencia, en el circuito español de Jerez de la Frontera.

El próximo fin de semana

F-2 CODASUR Y TURISMO

Dos competencias serán atracción durante el próximo fin de semana. Las mismas, que serán televisadas en directo, tendrán como protagonistas a la Fórmula Dos Codasur que correrá en el circuito 9 del Autódromo de Buenos Aires, de 3.345,50 metros (televisa Canal 9), y el Turismo, que se presentará en el Autódromo Regional del Nordeste, de Resistencia, de 2.312 metros (televisa ATC). Vamos al detalle de los horarios y los antecedentes.

FORMULA 2 CODASUR

Viernes: 9 a 10 y 11.30 a 12.30; Entrenamientos oficiales de F-2 Codasur: 14.30 a 15.15. Primera tanda clasificatoria de F-2 Codasur: **Sábado:** 9 a 10; Entrenamientos oficiales de F-2 Codasur: 10.15 a 10.45; Clasificación de Sidecars (cir. 7): 11 a 11.30; Clasificación Sport APAS (cir. 7): 12 a 12.45; Segunda tanda clasificatoria de F-2 Codasur: 13.30 a 14; Clasificación Fiat Spazio (cir. 7): 14.15 a 15.15; Entrenamientos oficiales de F-2 Codasur. **Domingo:** 9 a 9.30; Tanques llenos para F-2 Codasur: 9.40 a 10; Sidecars: 10.10 a 10.30; Sport APAS: 11.30; Final Fiat Spazio: 12; Final F-2 Codasur a 29 vueltas (97.019 km).

Antecedentes

La última vez que la categoría se presentó en el circuito 9 de Balres, fue el 4/9/83. En esa ocasión la pole position fue para Alberto Scarazzini, (Berta-Volkswagen) en 1m13s68, a 163,461 km/h. La carrera fue a 30 vueltas y se la adjudicó Guillermo Kissling (Berta-Renault) en 38m16s795 a 157,312 km/h.

El record de vuelta fue para Scarazzini en 1m15s274 a 160,056 km/h.

TURISMO

Viernes: entre las 14 y las 17.50, entrenamientos no oficiales.

Sábado: pruebas de clasificación, entre las 12.30 y las 17.40 horas, en tandas de 30 minutos para cada una de las tres clases participantes. **Domingo:** a partir de las 11 horas, final de la Clase Tres a 22 vueltas; 11.35, final de la Clase Dos con igual cantidad de giros, y a las 12.10 final de Fórmula Sierra, también a 22 vueltas.

Antecedentes

Se corrió allí por última vez el 22/9/85, correspondiendo la pole position de la Clase 3 a García Gómez, con 1m13s83 a 113,503 km/h. La carrera la ganó Rodolfo Bergallo en 20m41s18 para las 15 vueltas, a 100,588 km/h.

En la Clase 2 el más rápido en clasificación fue Mario Serravalle, con 1m13s62 a 113,056 km/h, ganando la final a 22 vueltas Enrique Urullia, en 30m37s71 a 99,640 km/h. La Fórmula Sierra no registra antecedentes allí.

LOS MEJORES TIEMPOS DEL AUTODROMO

Las últimas semanas fueron pródigas en pruebas de pilotos y autos de la Fórmula Dos Sudamericana en el autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, más precisamente en el circuito N° 9, que será el escenario de la carrera del próximo domingo. Con todo tipo de clima: calor, frío, baja y alta presión atmosférica, pista seca y pista húmeda, de mañana o de tarde, todos realizaron con mucha profesionalidad su trabajo.

Estos fueron los mejores tiempos de cada piloto, y los días en que fueron realizados:

1°) Kissling, 1m13s35/100 (el martes 16/9 con su auto); 2°) Maldonado, 1m13s86/100, (a 51/100, el jueves 18/9); 3°) Crocetti, 1m14s02/100, (a 67/100, el jueves 18/9); 4°) Kissling, 1m14s17/100, (a 82/100, el viernes 19/9 con su auto de Sesana); 5°) Scarazzini, 1m14s22/100, (a 87/100, el miércoles 10/9);

6°) Sommi, 1m14s22/100, (a 87/100, el jueves 11/9, con su auto); 7°) Giacchino, 1m14s48/100, (a 1s13/100, el jueves 4/9); 8°) Guerra, 1m14s57/100, (a 1s22/100, el jueves 18/9, con su auto); 9°) Gurini, 1m14s66/100, (a 1s31/100, el viernes 19/9); 10°) Risatti, 1m14s95/100, (a 1s60/100, el jueves 18/9); 11°) Verna, 1m15s20/100, (a 1s85/100, el jueves 11/9); 12°) Dana, 1m15s50/100, (a 2s15/100, el viernes 19/9); 13°) Guerra, 1m15s50/100, (a 2s15/100, el jueves 18/9, con el auto de Cortés); 14°) Benamo, 1m16s70/100, (a 3s35/100, el jueves 11/9).

También estuvo en las pruebas de la semana pasada, y en la anterior, el uruguayo Carlos Buffa con su viejo chasis Lotus y un motor R.18, pero sin lograr vueltas completas "de tiempo".

LA CENA DE PARABRISAS Y CORSA

UNA NOCHE AMABLE...

Los cien años del automóvil, el también centenar de ediciones de la colega "Parabrisas" y las dos décadas de nuestra publicación, resultaron en la feliz coincidencia que sirvió de pretexto inmejorable para juntarnos con amigos y disfrutar de bien servidas mesas en "Las Tejas", noches pasadas. He aquí un rápido vistazo parcial a aquella velada de cordial reunión.



En primer plano, el inefable "Toti" agromayor tratando de no dejar escapar la oportunidad de seguir insistiéndole al legendario "Chino" Rodríguez Canedo, para que le permita escribir algo con su biografía... Indulgente, el Ing. Sierra mira para otro lado mientras el Dr. Rivarola interrumpe su plática con Augé Bacqué para observar al primero y pensar: "Gente grande...", mientras nuestro Director Periodístico intenta aliarse con la lente como pidiendo perdón por tan violenta escena.

De izquierda a derecha, el "Colorado" Figueras (Jefe de Redacción de "Parabrisas") sin poder evitar una mueca de dolor por un desgraciado intento de apoyarse en el filo de una mesa, el ilustre "Chueco" Fangio reconfortándolo, Oscar Fittipaldi (Subdirector de CORSA) pasándose de serio..., el mitológico "Tito" Gálvez en impecable pose fotográfica, Mario Rosenberg ("Cañossilen") inmiscuyéndose, y Enrique Rossi (Jefe de Prensa del A.C.A.) petrificado por alguien a quien ve llegar y no esperaba -probablemente, el "negro" Bermúdez...-

Primer plano para el "Troasma" Del Río y el televisivo colega Ernesto Testa, en singular concurso de apertura de ojos. Detrás del múltiple Campeón argentino, asoman Fittipaldi y Oscar Izzo (Prosecretario de Redacción de CORSA), desesperados ambos por salir en la foto pese al eclipse parcial a que somete a sus rostros la gran sombra del "bocho" de don Jorge Omar. Enfrente, a continuación del hombre de "Ruedas", aparecen Enrique Bianco (a) "Flash Bourbon" y Mario Gayraud.

El equipo uruguayo de "Motor News" inmejorablemente representado por sus dos "TV stars" Diego Lamas y Mario Uberti, que homenajearon a ambas revistas anfitrionas, con hermosa bandeja de plata (que algún colaborador prosaico quiso llevarse para servir la mesa en su hogar...). Los acompaña Jorge Yebra, figurita conocida en las oficinas del A.C.A. y el ambiente del rally, y contacto de aquéllos para ciertas promociones "non sanctas", de este lado del Plata. Qué se le va a hacer...

El insaciable Carlos Figueras pidiendo ya otra damajuana (...¿de gaseosa?) antes de empezar a comer, mientras Roberto Mori (de "Equipo de Prensa") sonríe incrédulo y Juan Macchi ("pope" -miren qué pinta de tal tiene de RR.PP. de Renault) se lamenta de haber elegido justo esa mesa para sentarse... Su mirada perdida busca a don Isidro González Longhi, Carlos Rivas y Charlie Caroni -todos de "Carburando"-, sentados una mesa más allá, en tanto reflexiona en el ejemplo de aquella gente, afecta sólo al agua mineral...

Sí, señores. La cordura que ya a esta altura estaba haciendo falta en esta galería de imágenes evocativas, llega por fin y, como no podía ser de otra manera, de la mano -o de la testa- del introvertido "Mono" Villa. Circunspectos, lo flanquean Mario Rosenberg y Antonio Gobbo, ambos de "Cañossilen". Como para entrar en confianza y cerrar lillas entre los comensales, el Sr. Villa había iniciado la velada sustrayendo consecutivamente dos botellas de borgona pediátrico de la mesa del Sr. Félix Gaviña, Jefe de Prensa de Ford. ¡Eso son gestos!



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

PARA: *T.C. 2000,
T.C. del OESTE y
BONAERENSE F.2
LIMITADO-NAC

- * F.2 Codasur
- * F.4 * F.5
- * SPORT 1050,
- * C.A.P. * RALLY
ENTROCOR,
FORMULA 850 MILLE
LLANTAS ESPECIALES
- * TURISMO CLASE 2 y 3
y demás

categorias zonales

Tambien llantas de aleación
liviana para automóviles
nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR

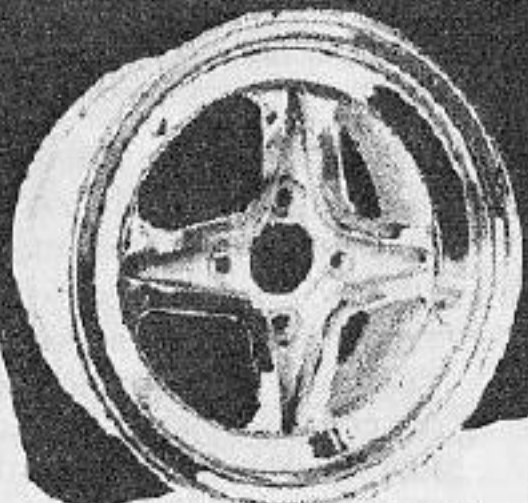
AMPLIA GARANTIA-REPARACIONES

PROMOCIONALES A CORREDORES

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

LLANTAS DE COMPETICION

AERAS



ANTIFLAMA
BUZOS * CASCOS
* GUANTES *
CAPUCHAS * BUTACAS
NEW EQUIPMENT SRL
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envios al interior
Sgo. del Estero 326 - 7° of 33

FIAT

«SAN PEDRITO»

JORGE ETCHART

☆ ACCESORIOS ☆

☆ REPUESTOS

TARJETAS DE CREDITO

SAN PEDRITO 483.

BUENOS AIRES. TEL. 611-8363

JEEP SHOP

CONCESIONARIO OFICIAL LODI

LAPRIDA 1458 Vicente López 795-45/1
(a 50 mts. de avda. Maipú al 300).

VENTA DE CARROCERIAS LODI

ARMADO DE VEHICULOS
ESPECIALES O STANDARD
ENVIOS AL INTERIOR



ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION - PLAN 4 PAGOS - ASESÓRESE

JEEP LODI - EN VERSION
CORTO - MEDIANO - LARGO.
PARA JEEP WILLIS, IKA,
ESTANCIERA BAQUEANO.

JEEPON LODI: PARA
PICK-UP CHEVROLET, FORD,
DODGE, etc. EN DOS
VERSIONES CORTO Y
LARGO.

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

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

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

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

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

LOTUS KIT

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

EN EL INTERIOR

☆ TENEMOS ZONAS DISPONIBLES

☆ REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

PARA LA LINEA DE SUS PRODUCTOS

* LOTUS SUPER SEVEN * JAGUAR 1937 SS - 100 *

* BENTLEY, 1934 * FRAZER NASH 1934

* MERCEDES BENZ * ALFA ROMEO M.G.

* ARENEROS *



SOMOS FABRICANTES:

CNEL. APOLINARIO FIGUEROA 1844 (1416) CAP. (Alt. G.Aona 2400) TEL 58-5479



AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

EMMENA

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

EMILIO BATE HIJOS S.R.L.

GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

**FIAT
TURBO**
REPUESTOS FIAT
COMPETICION - STANDARD
Av. Santa Fe 2441 - (1640)
Martínez. TEL. 792-5914

● BUZOS ANTIFLAMA ●

APOYABRAZOS ☆ VOLANTES

☆ TABLEROS ☆

● ACCESORIOS AUTOPISTA ●

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

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

DULBECCO

PEUGEOT 505-COUCPE FUEGO
A INYECCION

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

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

RENAULT 11 TURBO

"Misión Tierra abre contacto" se lee al comienzo de un futurista "encuentro cercano" de original tipo, que publicita cinematográficamente a la línea 11 de Renault. La cuestión es que la filial argentina de la gran "Régie" francesa precursora de la turbocompresión hoy impuesta en la F-1 —nada menos—, acaba de lanzar al mercado la versión "Turbo" de la gama. Y que esto la convierte en pionera en el rubro "naftero" entre los fabricantes de autos del país. Este hecho y la imagen netamente deportiva del vehículo de dicho hito industrial, nos indujeron al pronto encuentro. Entonces, contacto, arranque y ¡allá vamos! A ver cómo es esta (...otra) historia

En la Argentina, por el momento, la palabra Turbo implica grandes performances, sofisticación en tecnología y cierta aproximación a la técnica utilizada en autos de carrera. Pese a que el turbocompresor no es un invento novedoso, su aplicación en autos de producción masiva comenzó en los últimos años de la década del '70, y desde entonces su incorporación fue acelerada en un número cada vez mayor de modelos.

Renault Argentina eligió al R 11 para transformarlo en el primer auto argentino con motor naftero turbocomprimido. La opción no es caprichosa. En efecto, Renault posee larga experiencia en la sobrealimentación del motor que lo equipa —el conocido 1.397 cm³ con árbol de levas lateral— y aprovechó en él los conocimientos obtenidos por seis años de fabricación de modelos con turbo en Francia. Así el modelo francés es sumamente parecido al argentino, ya que aquél posee dos puertas —tres—, 105 HP de potencia y 5 km/h más de velocidad final, y allí se acaban las diferencias. Esos valores de potencia y performance fueron alcanzados gracias a un mayor octanaje del combustible europeo, cuyas graduaciones no son obtenidas por las que se consiguen habitualmente en nuestro país.

El auto mantiene la línea del R 11, aunque gracias a diferentes valores de amortiguación es algo más baja. Exteriormente se diferencia por un spoiler delantero generoso que incluye una toma de aire para el intercambiador de calor aire-aire aloja dos faros antiniebla de luz amarilla. Asimismo, las llantas de aleación liviana son de diferente diseño. La palabra "TURBO" está en la parrilla y el panel trasero, así como sobre las dos puertas delanteras. Como se puede ver, nada que llame excesivamente la atención... Por el momento,

DESDE ADENTRO

En el habitáculo, la cosa cambia. Las butacas delanteras, con el cómodo sistema basculante del "11", son del tipo "petalo", de laterales envolventes (con tapizado negro y finas rayas rojas), lo cual asegura mayor comodidad y menor desplazamiento lateral para el conductor y su

acompañante. Los cinturones de seguridad —inerciales adelante— son de cintura y bandolera. El instrumental a disposición del conductor se compone de velocímetro, cuentarrevoluciones —con zona roja a 5.500 RPM—, termómetro de agua, indicadores de presión de aceite, nivel de combustible y presión del turbo. Este último posee una zona roja en su último tercio, que tiene la función primordial de avisar al conductor si algo funciona mal en el sistema de turbo alimentación.

En el panel central se ubican los mandos habituales —de levantavidrios eléctricos, baliza, luces antiniebla, reloj digital, luneta térmica, aire acondicionado, trabapuertas, limpia luneta, así como la excelente radio— pasacasetes digital con memoria y buscador de estaciones, habitual en los modelos "top" de la marca. La cerradura de puertas posee mando remoto además del común, con la célula fotoeléctrica ubicada en el interior del techo cerca del parabrisas. El volante es de cuatro rayos y tiene un excelente "tacto", con la denominación "TURBO" en el acolchado central.

Los cambios más importantes, obviamente, están bajo el capot. Allí se halla el noble y conocido motor de cuatro cilindros en línea, con la misma arquitectura que el usado por los R 12 y R 18 GTL, aunque construido en una aleación de hierro y aluminio más resistente, al igual que la tapa de cilindros, puesto que la presión media en ellos es un 10% superior al modelo atmosférico. El carburador Solex está construido en fundición de aluminio y magnesio, lo cual lo hace mucho más liviano que el usado en otros modelos de la gama "11". Tiene la particularidad de trabajar en forma absolutamente hermética, algo imprescindible por tratarse de un motor turbo.

La inclusión del turbocompresor motivo la incorporación de un sistema de encendido electrónico que no requiere regulación, el cual posee entre otras ventajas, el poder de "escuchar" por medio de un sensor ubicado en el block, si un cilindro detona (pistonea), corrigiéndolo inmediatamente. El árbol de levas ofrece la configuración básica del modelo TL, puesto que la mayor necesidad de performance se requiere a bajo régimen, mientras que a altas RPM los requerimientos se satisfacen

con el uso del turbo. También se sumaron dos intercambiadores de calor. Uno aire-aire para la admisión y otro aire-aceite para el circuito de lubricación. La bomba eléctrica de combustible y su filtro están colocados bajo el "chasis" en la parte trasera, donde también se puede verificar que el caño de escape es diferente, debido a que los gases expulsados por el motor salen del mismo a menor velocidad y temperatura, aminorando notablemente el ruido de escape. De esa forma la configuración del caño y el silenciador no necesita amortiguar tanto los ruidos como en otros modelos. Los discos de freno delanteros, de igual diámetro que los del R 11 TS, son ventilados, mejorando sensiblemente el frenado, sobre todo en condiciones de máxima exigencia.

EN MARCHA

Cuando se arranca, no se debe acelerar inmediatamente. Las necesidades de lubricación del turbo requieren que haya una película de aceite en su eje, y dados los elevadísimos índices de rotación (cerca de cincuenta mil RPM a régimen máximo) sería poco deseable que cuando se lo solicitara no hubiese la cantidad necesaria de aceite en ese lugar crítico. Idéntico cuidado se debe tener cuando se corta el contacto. La "aceleradita" final, es absolutamente inútil en cualquier auto y, en este caso, directamente peligrosa para la salud del turbo. Salvo estos dos elementales cuidados, este motor no requiere ni más ni menos atención que cualquier otro.

El pedal del acelerador posee una saliente hacia la izquierda para facilitar el manejo "da corsa" con "punta y tacho". El freno es normal, mientras que el embrague es levemente más duro en su accionamiento que en el TS.

Mientras se circula lentamente con el motor por debajo de las 3.000 RPM, el 11 Turbo no demuestra sus verdaderas posibilidades. Tiene la maniobrabilidad —mejorada por una caja de dirección más directa y algo más "pesada"— del "común".

Cuando se lo acelera y se supera el régimen indicado, la cosa se pone más interesante. El "enganche" del turbo es muy suave —a alrededor de las 2.900 RPM— y la respuesta es casi inmediata. Casi. El motor

requiere de un segundo para reaccionar, pero salvo que se esté muy atento, esa demora puede pasar desapercibida. Manejándolo entre las 3.000 y las 5.500 RPM se transforma en un auto divertido, picador y muy ágil. Ideal para el manejo ciudadano y, de acuerdo con las necesidades de algunos, eficaz para llegar primero al siguiente semáforo... Su aceleración con partida detenida hasta 100 km/h está en el orden de los 11 segundos, casi tres menos que el TS. Las gomas con que está equipado, Firestone S-211 175/70, radiales de acero, le dan un apoyo excelente aun en piso húmedo.

Circulando por rutas, como tuvimos ocasión de hacerlo recientemente en Córdoba, el 11 Turbo se muestra en su elemento. Su capacidad de aceleración y de frenado ayudan a sentirse capaz de algunos "chichos" que en otro auto harían pensarlos dos veces, mientras que cuando se requiere mayor "reprise" se debe apretar el acelerador un segundo antes que lo necesario para que el turbo reaccione en el momento adecuado. Sin embargo, cuesta más explicarlo que acostumbrarse a ello, e inmediatamente esa maniobra se transforma en reflejo.

La caja de velocidades, con relaciones más largas que en el TS, responde bien y las marchas "entran" precisas.

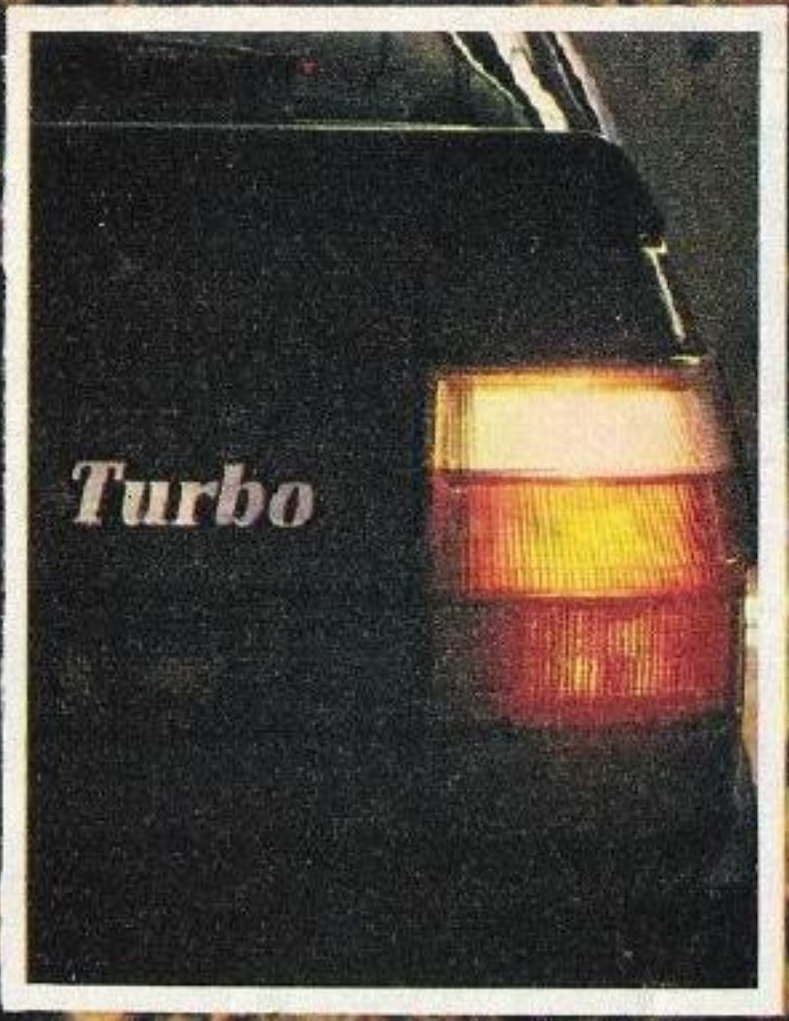
Mientras los cambios van subiendo, el gusto por este auto aumenta en nosotros. A medida que cambiamos de marchas a las 5.000 RPM (régimen de potencia máxima, pese a que la zona roja esté 500 RPM más arriba) y el asfalto pasa cada vez más rápido, vamos apreciando los casi 100 HP.

A alta velocidad sobre caminos de asfalto, la estabilidad es muy buena sin que la mayor dureza de la suspensión haga poco confortable el andar; al contrario. Los sobrepasos son sencillos y el conductor siente que el auto va bien apoyado al piso, aunque este sea algo irregular como acontece en tantísimas rutas argentinas. La velocidad máxima, luego de colocar la quinta marcha a unos 140 km/h, se alcanza en un tiempo lógico aunque no tan rápido como quisiéramos, pese a no olvidarnos de que a este auto no solo pueden manejarlo los "carracoles" sino también las amas de casa para ir al supermercado... A ellas, claro, no les importa tanto la reprise en quinta.



Exteriormente, la principal diferencia que destaca el Turbo es el gran poder delantero, las llantas y el "stripping" lateral con la sigla del modelo. Cuando se supera a otro auto, este tendrá solo un segundo para ver en la cola (foto pequeña en la página de enfrente) la palabra "Turbo".

MISION TURBO ABRE CONTACTO



El R 11 Turbo se viene encima con su agresivo frente apuntándonos. Pero también vamos dentro. Esto es el Dique del Lago San Roque a punto de iniciar el camino de las cien curvas. Desde el spoiler delantero nos atacan dos faros rompenieblas y atisbamos en su lado izquierdo la toma para el intercambiador de calor aire-aire

DIFERENCIAS PRINCIPALES

	TURBO	TS
Potencia:	70 Kw (95 CV DIN)	52,2 Kw (71 CV DIN)
Regimen:	5500 RPM	5 000 RPM
Peso/Potencia:	10,36 Kg/HP	12,77 Kg/HP
Torque:	161 Nm (15,4 Kgm)	107 Nm (kgm)
Relación Compresión:	7,7:1	9,25:1
Carburador:	Solex simple cuerpo	Weber: doble cuerpo
Refrigeración:	Intercambiador aire-aire	Radiador de agua
Bomba combustible:	Electrica	Mecánica
Turbo:	Garrett T2	no posee
Encendido:	Electrónico	Convencional
Embrague:	Dímetro interior, 137 mm	125 mm
	Dímetro exterior, 200 mm	180 mm
Caja de veloc:	1era 34/11 - 3,090 2da 35/19 - 1,842	41/11 - 3,727 39/19 - 2,052
Relaciones:	5ta 25/33 - 0,757	27/34 - 0,794
Volante:	Dímetro 385 mm	380 mm
Tope a tope:	3,6 vueltas	4 vueltas
Dirección:	Relación, 19,5:1	21,7:1
Suspensión del:	flexibilidad 33mm/100 daN	37mm/100 daN
Barra antirrolido trasera:	dímetro 16 mm	15mm
Frenos delanteros:	discos ventilados	discos
Neumáticos:	175/70 SR 13	155 SR 13
Peso en orden de marcha:	985 kg	907 kg

IMPRESIONES DE JUAN MARIA TRAVERSO

"ES UN CHICHE"

"Yo tengo uno idéntico a este. Lo usé por primera vez para ir desde Córdoba a Resistencia, Chaco y me gusto mucho. En realidad, anda como si tuviera un motor de dos litros y cuando acopla el turbo, es muy ágil e ideal para andar en ciudad. Ahí es un verdadero 'chicho'. Además, dobla muy bien ya que la suspensión es algo más dura y se nota la diferencia."



ASI FUNCIONAN

RENAULT 11 TURBO RENAULT 11 TS

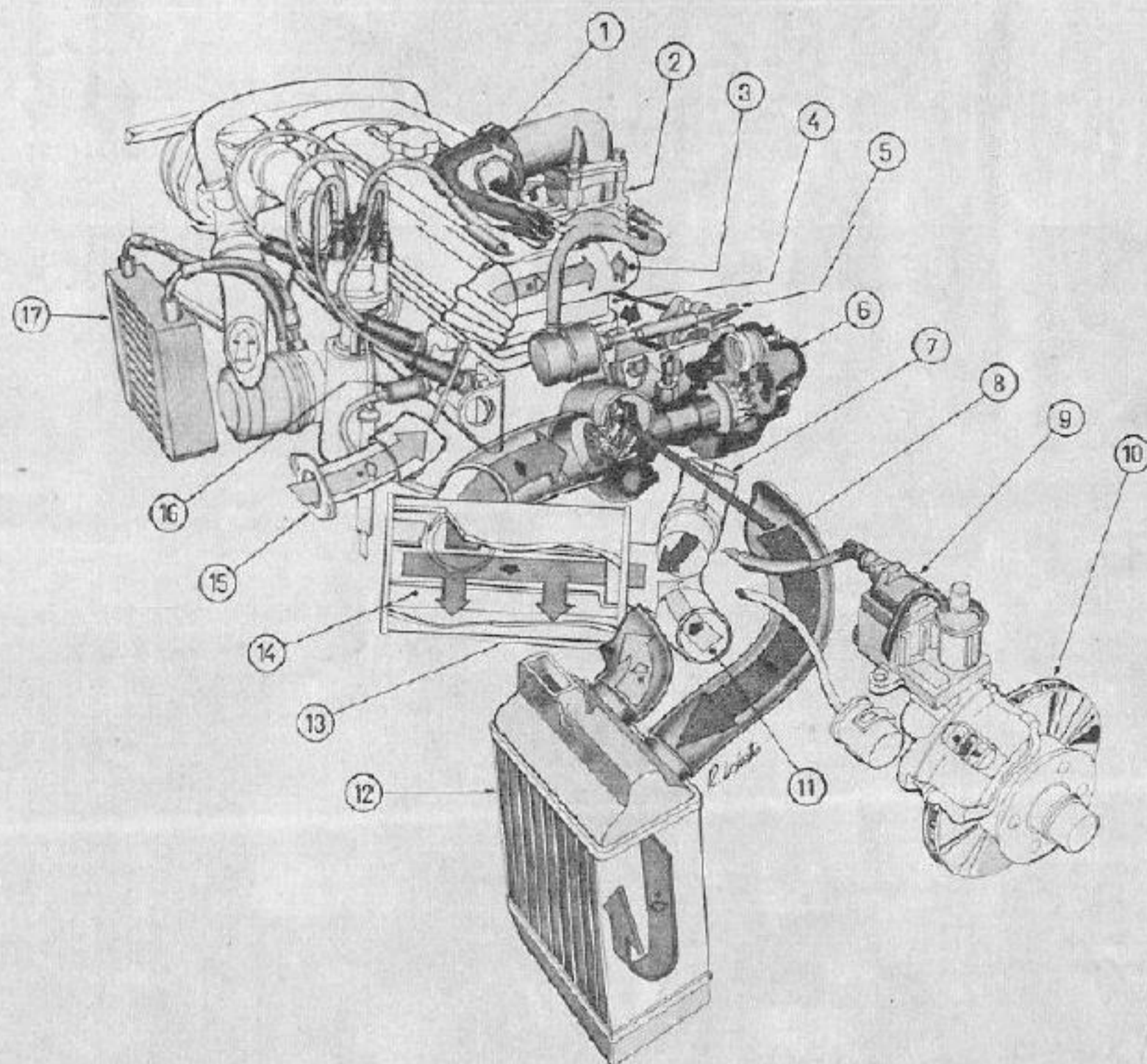
VELOCIDAD	CONSUMO	
	LITROS C/100 KM	
60 Km/h	4,6	
80 Km/h	5,6	
100 Km/h	6,1	
120 Km/h	7,9	7,1
178,5 Km/h	18,3	

	ACELERACION	
0-100 Km/h	10,9s	14,87s
0-400m	17,7s	
0-1000m	32,8s	

	VELOCIDAD MAXIMA	
178,5 Km/h	(en 5ta. velo-160,134 km/h (En ciudad))	(En 4ta. vel.)

	VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA	
Primera	50 km/h	45 km/h
Segunda	80 km/h	74 km/h
Tercera	110 km/h	113 km/h
Cuarta	140 km/h	160 km/h
Quinta	178,5 km/h	154,234 km/h

RUIDO (normas CETIA 9C y 9C1)
Dinámico: 72 dBA a 3.400 RPM. Estático: 76 dBA a 4.500 RPM Turbo. Datos suministrados por Renault Argentina. TS: Test CORSA N° 978



REFERENCIAS

1. Bocina del carburador. 2. Carburador Solex presurizado. 3. Manguera de aire con aire refrigerado. 4. Gases de escape que impulsaran a la turbina. 5. Accionamiento de la válvula "waste-gate". 6. Turbocompresor Garrett T2. 7. Aire caliente. 8. Manguera de entrada al intercambiador aire-aire. 9. Encendido electrónico AEI. 10. Disco ventilado de freno delantero. 11. Toma de aire. 12. Intercambiador de calor aire-aire. 13. Salida de aire refrigerado hacia el carburador. 14. Filtro de aire. 15. Conducto de aire. 16. Sensor que "escucha" la detonación pistones y manda al encendido que corrige el cilindro afectado. 17. Intercambiador de calor aceite-aire.

Cuando se alcanza, entonces, la velocidad tope, es muy difícil que el 11 Turbo sea superado por algún otro auto nacional. Es más, la coupé Renault Fuego tiene una velocidad máxima superior en menos de 1 km/h. Pero aun a casi 180 km/h y gracias a la insonorización, el ruido dentro del habitáculo es aceptable, aunque en nuestro caso utilizamos un vehículo que marcaba en el tablero más de 20.000 kilómetros de uso intensivo, por lo que es comprensible que tuviera varios ruidos de plásticos poco firmes.

En lo sinuoso el 11 Turbo es agradable de manejar -siempre "allegro vivace" arriba de las 3.500 RPM-, y la tendencia

subvirante no se demuestra hasta que nos acercamos al límite de adherencia. La tracción delantera -que personalmente prefiero en esta gama de potencia- se conjuga muy bien con su suspensión, la cual, gracias al endurecimiento, permite encarar el "curveto" con soltura y seguridad. En curvas de baja velocidad, para obtener una performance adecuada es imprescindible no permitir que el motor baje de las 3.000 vueltas, aunque la elasticidad del motor sea interesante (a 1.500 RPM posee 12 Kgm de los 15,4 kgm máximos a 4.000). En curvas veloces, a más de 130 km/h nosotros encontramos un comportamiento neutro y con las mismas ca-

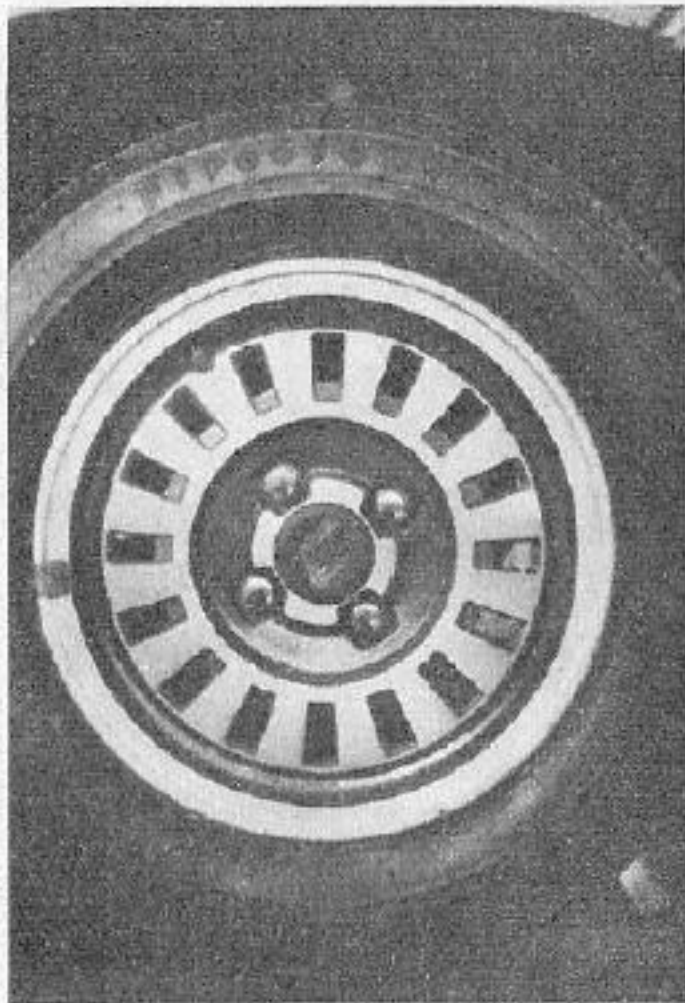
EL TURBO EN CARRERA



La connotación deportiva de este modelo lleva a dos preguntas: ¿Sirve para competir en algún campeonato nacional? y ¿Renault Argentina tiene intenciones de homologarlo? En cuanto a la primera cuestión, la experiencia europea, realizada sobre autodromos y rally -ésta última tiene dos vertientes: asfalto y tierra-, parece afirmar que sí, aunque quienes pretendan usarlo en Grupo A deben tener en cuenta que la cilindrada del turbo este año se debe multiplicar por 1,4, lo cual lo coloca en la misma clase que el R.18 GTX al obtenerse así una capacidad de 1.955,8 cm³. Sin embargo, el próximo año ese coeficiente aumentará a 1,7 obteniéndose 2.374,9 cm³, lo cual lo integraría a la eventual clase 4. En cuanto a TC2000, estaría beneficiado por una notable relación peso/potencia, si bien -como en el caso anterior- el uso del turbo podría complicar algunos intentos que no posean el respaldo técnico apropiado.

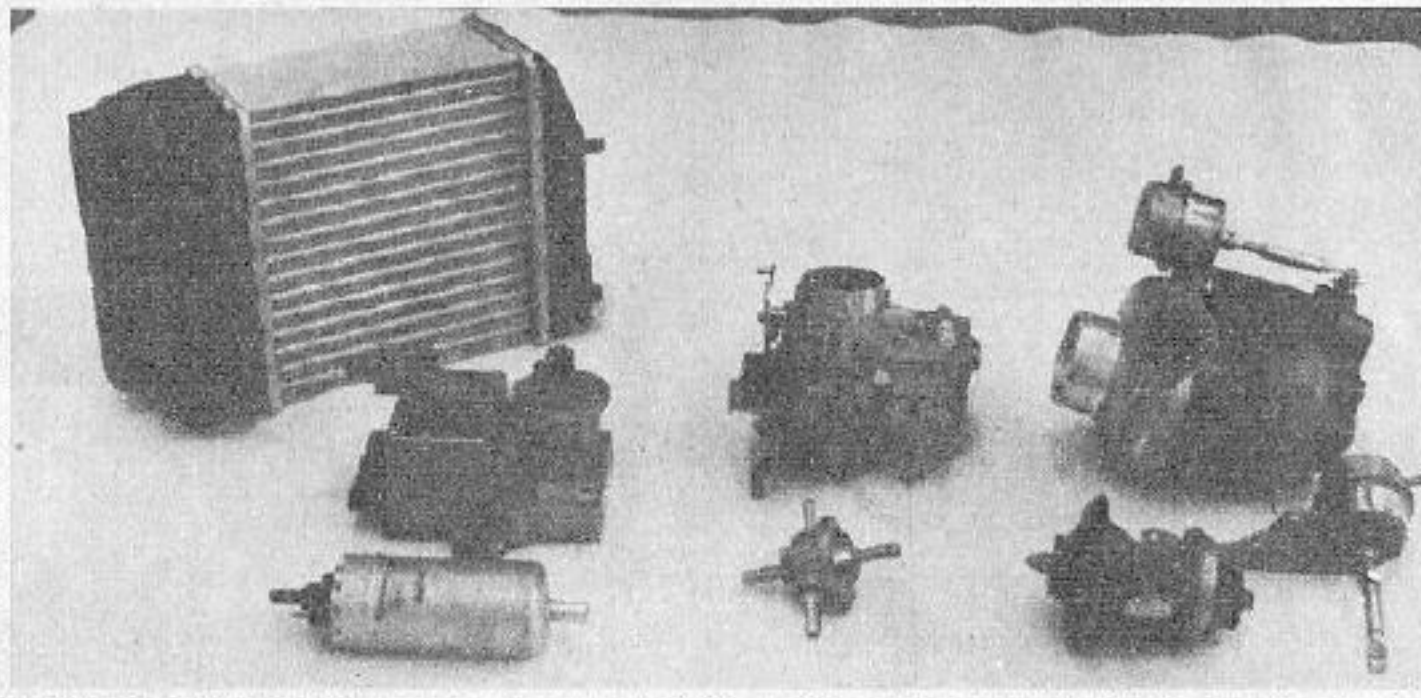
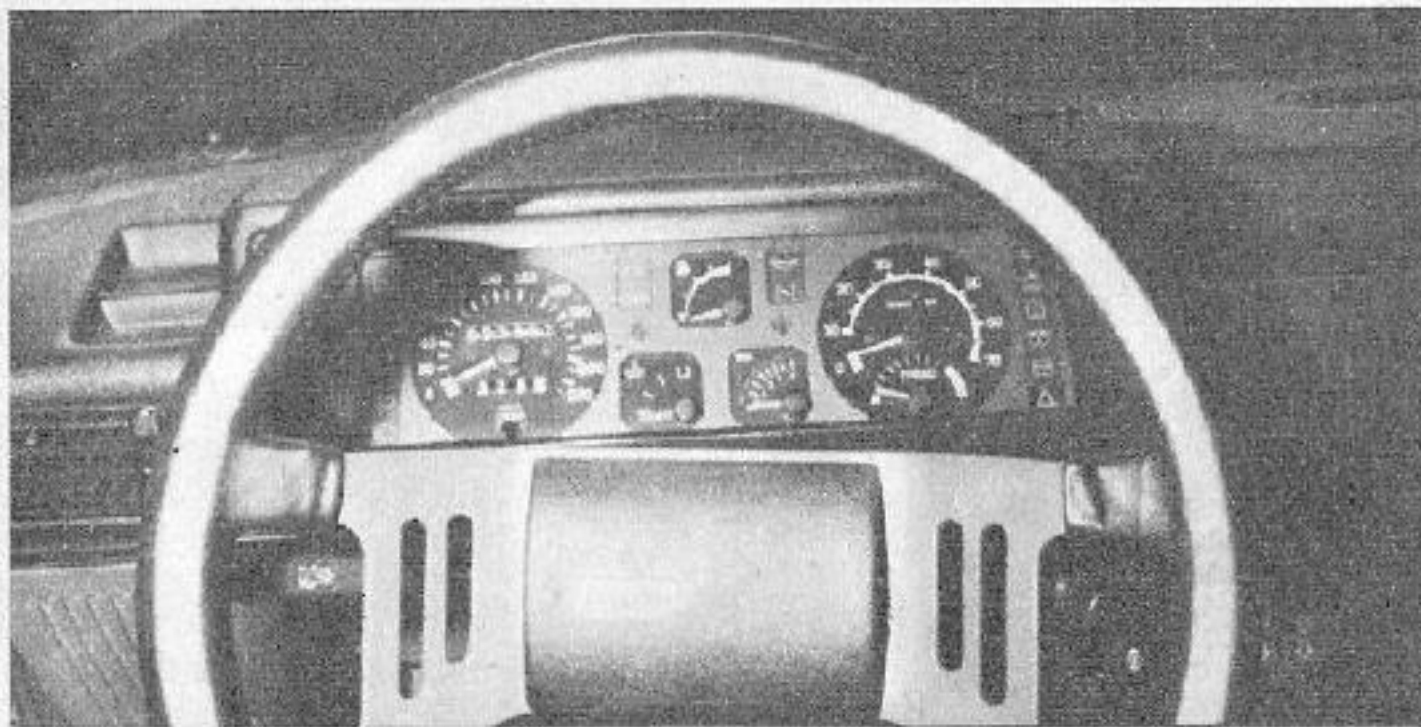
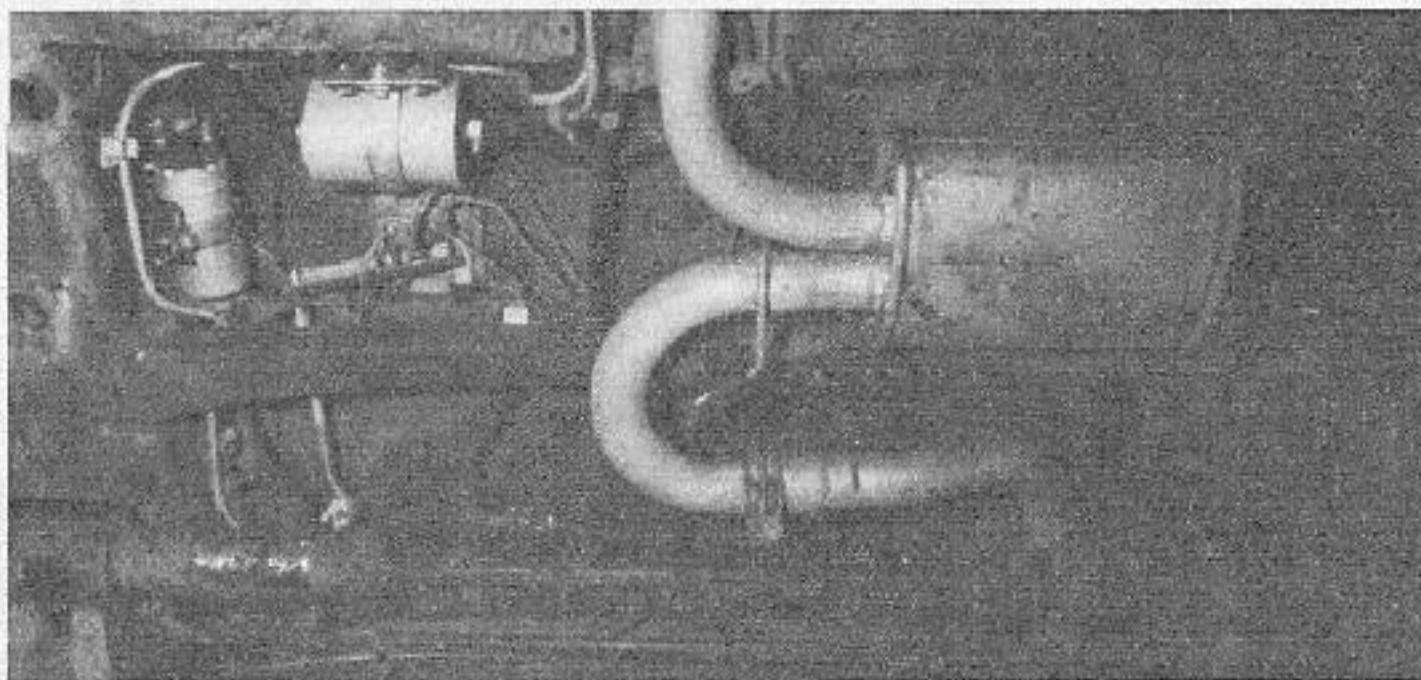
LOS DETALLES

A. Llantas de aleación liviana.
B. Bulacas delanteras tipo "pétalo" con tapizado negro y rayas rojas.
C. De izquierda a derecha: bomba de nafta eléctrica, filtro de combustible, válvula reguladora de frenos traseros, cano de escape y silenciador.



D. Volante y tablero de nuevo diseño.

E. Intercambiador de calor aire-aire. Encendido electrónico A.E.I., bomba de nafta eléctrica, Carburador Solex, Turbocompresor Garrett T2. Delante de este se ven el rotor del turbo y la válvula "waste-gate".



CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR

Tipo 1400/28 - 4 cilindros en línea, 4 tiempos.

Cilindrada 1397 cm³

Diámetro y carrera 76 mm X 77 mm

Relación de compresión 7.7:1

Potencia máxima 77 Kw (95 CV DIN) a 5000 RPM

Torque máximo 151 Nm (15.4 Kgm) a 3500 RPM

Distribución 1 árbol de levas lateral

Refrigeración Radiador de agua, intercambiador de calor aire-aire, intercambiador de calor aire-aire para aire de admisión.

Alimentación Bomba eléctrica Bosch, filtro Bosch, filtro de aire seco con elemento descartable, carburador Solex 32 DIS-REP 804C (simple cuerpo), cebador manual, Turbocompresor Garrett T2 refrigerado por agua. Presión de sobrealimentación: 500 + 30 mbar en ruta a 3500 RPM, plena carga.

Lubricación A presión por bomba de engranajes. Capacidad del circuito: 3,9 litros (con filtro).

Sistema de encendido Electrónico Integral. Módulo Renix. Repartidor de alta tensión: Duce-llier o FEMSA. Captor magnético: Renix (Velocidad y puesta a punto motor). Captor de aceleración: Marcha (sobre cabeza de cilindros) Relay AEI: Rafux.

Sistema eléctrico Batería Inacel de 12 volts y 45 amperios, libre de mantenimiento. Alternador Indiel 12 volts, 70 amp con regulador de carga electrónico incorporado, mando por correa en V. Arrancador Indiel M93 12 volts con solenoide de preenganche, impulsor de rueda libre, mando eléctrico.

TRANSMISION

Embrague Monodisco seco a diafragma, disco con amortiguador de torsión, comando mecánico. Diámetro interior del disco, 137 mm; exterior, 200 mm. Rodamiento de empuje radial a bolillas.

Caja de velocidades Tipo caja puente modelo JB3. Comando manual, palanca al piso simple barra, cinco velocidades sincronizadas y M.A. Carcasa de aluminio integrada de caja de velocidades, diferencial y puente.

Relaciones:	Veloc.	dientes	relación	rel. total
	1era	34/11	3,090	12,563
	2da	35/19	1,842	7,489
	3ra	33/25	1,320	5,367
	4ta	29/30	0,966	3,927
	5ta	25/33	0,757	3,077
	M.A.	39/11	3,545	14,413

Diferencial Relación del puente de tracción: 61/15 - 4,066 Con piñón y corona helicoidales, dos satélites.

Transmisión a las ruedas Por medio de dos árboles transversales con juntas homocinéticas. Palier flotante.

DIRECCION

Tipo A piñón y cremallera. Relación 19,5:1. Diámetro del volante: 385 mm. N° de vueltas: 3,6. Diámetro de giro entre cordones: 9,75 m; entre paredes: 10,20 m.

SUSPENSION

Delantera Angulo de desplazamiento negativo y brazo de articulación interior triangular. Ruedas independientes, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra antirrolido.

Flexibilidad 33mm/100 daN (vacío); 30 mm/100 daN (Cargado).

Barras antirrolido Diámetro, 23 mm.

Trasera Eje de brazos arrastrados. Ruedas independientes, barras de torsión transversales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra antirrolido.

Barras antirrolido Diámetro 16 mm.

Barras de torsión Diámetro 19,5 mm.

Flexibilidad 37,3 mm daN (vacío); 32,8 mm/daN (cargado)

FRENOS

Comando hidráulico, doble circuito, servoasistido, indicador de caída de presión (ICP), by-pass que permite el baslado de máxima presión de frenado a las ruedas traseras en caso de pérdida de líquido en el circuito delantero, limitador de presión sensible a la carga, que evita el bloqueo de las ruedas traseras. Servofreno de diámetro 203,2 mm. Cilindro maestro: diámetro, 19mm.

Adelante Diámetro del disco ventilado autoajustable: 238 mm. Superficie mínima frenante por discos: 547 cm².

Atras Diámetro del tambor: 180 mm. Superficie frotante del tambor por rueda: 226 cm².

Freno de mano Comando mecánico, accionado por cable sobre ruedas traseras.

RUEDAS

Llantas Aluminio 5,5 B 13". Fijación: cuatro bulones.

Neumáticos 175/70 SR 13 cinturón acero. Pirestone 5211.

Presión Carga normal: 28 lib/pulg.² Carga máxima y alta velocidad: 31 lib/pulg.².

PESOS

En orden de marcha 985 kg

Distribución AD: 610 kg, AT: 375 kg. Peso máximo autorizado 1388 kg.

CAPACIDADES

Plazas 5 personas Baúl (mínimo) 338 dm³. Tanque de combustible 47 litros Circuito de refrigeración 6,1 litros. Lubricante caja-puente 3,4 litros.

DIMENSIONES

Largo 3,973 m Ancho 1,660 m Alto 1,365 m Entre ejes 2,483 m Trocha delantera 1,395 m Trocha trasera 1,357 m.

racterísticas ya apuntadas sobre la tenida. Esto es: el auto se apoya bien, sin vicios y sin requerir de continuas correcciones del volante para mantener el coche en la trayectoria de un viraje de radio continuo.

Resumiendo, es un vehículo interesante para el sector al que fue dirigido, compuesto por amantes de la potencia, de las reacciones rápidas, de las altas velocidades. Al confort habitual en los modelos "atmosféricos" del 11, le agrega una porción considerable de "pimienta" que lo hace tentador. Sin embargo, creemos que el principal defecto que posee es el precio. Veinte mil australes son muchos para un auto de este tipo, aunque incorpore ade-

lantas como los que ya detalláramos. Ese factor lo hace **exclusivo** quizás a pesar de sí mismo. Por lo demás, sería ideal que el carburador sea suplido en el futuro por un sistema de inyección, lo cual ayudaría a solucionar de diferente y más simple manera varios de los problemas que implica la solución turbo-carburador. De todas formas, no sería extraño que en el futuro mediato vieramos una versión aún más potente, si bien esta, como se puede apreciar, ya tiene la performance de un dos litros.

Eduardo Enrique Neira
Fotos: Enrique Bianco

Revisando Apuntes

• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

TURISMO EN GENERAL ROCA, RIO NEGRO (14/9/86)

LO QUE EL VIENTO SE DEJO

De su paso por aquellos pintorescos y ventosos parajes del Valle, las Glavas 2 y 3 más la F. Sierra rescataron unas cuantas cosas entre tanta ráfaga; algunas de las cuales ya hemos enunciado y otras que tienen turno ahora. ¡Agárrase fuerte!

Por Carlos Neira Fotos: Juano Fernandez

Bessone padre sale de los boxes, seguido por Abdala. Dos figuras de Gran Roca. A la izquierda, el CD Frangella pidiendo cordura. Le hicieron caso, a medias. Centro, trencito de Sierras pasando frente a los pits. A la derecha, Fineschi, Sgroppo (engoroso), Albertengo, Pentecoste, Marcelo Raies, Batdinelli y Moyella, tomando el sol.





MANZANITAS

ZORBA KAPUT. Mario Koskiniotis (ex "Zorba" ya que no renovó el pago que la CDA cobra por el uso de pseudónimo) salió a clasificar el sábado, y al comenzar la segunda vuelta, quizá por la falta de temperatura de las gomas, se fue afuera, volcó y quedó contra la protección de boxes. Auxiliado que fue, se comprobó que el griego estaba ileso, pese a que la butaca había quedado hecha una banana y el cinturón se había desprendido en la hebilla. Por supuesto, los restos del siniestro partieron con el frustrado participante rumbo a sus pagos de Rio Tercero.

•••

¿Y LA AMBULANCIA? Siguiendo con el tema de la seguridad, el viernes se llevaron a cabo los entrenamientos sin la ambulancia. El sábado, las pruebas se retrasaron en su inicio 15 minutos porque el vehículo sanitario no había llegado. Así no, ¿eh?...

•••

VALDEZ NO ES RIOJANO. Daniel Valdez, al que dimos cuando su debut como riojano, en realidad es nacido en Rosario, aunque está radicado desde hace muchos años en Buenos Aires. Quizás el haber comprado el R.18 del riojano Germán Arballo causó el malentendido. En carrera abandonó enseguida cuando se alisó la estria de un semieje.

•••

BESSONE VS. EL SUIZO. Los dos veteranos pilotos de Alfa Romeo, cada vez que se encuentran en la pista terminan a los autazos. En la final, primero fue el helvético el que tocó al campeón; la cosa se invirtió poco después, y a parque cerrado entró el Aliasud N° 31 con un tremendo ruedazo que quedó como profunda impronta en la puerta delantera izquierda. ¡Gente grandel...

•••

BUEN DEBUT. El del pibe (24 años) Merched "Tito" Abdala, aparentemente de origen árabe, muy notorio por su actividad zonal en sus pagos del Sur. Es de Trelew y alquiló un Súper Europa 1.5 hecho por Alberto Baldinelli con motor de Julio Pardo. Clasificó el sábado 13° (entre 28 autos) y en carrera llegó a estar quinto antes de su abandono en la vuelta 12°. El Karting y las "bolitas" (fue campeón en ambos) fueron buena escuela.

•••

ANSALDO PEGO LA VUELTA. Eduardo Ansaldo logró entrar entre los habilitados para largar el domingo, pero en la segunda tanda explotó el motor de su SE 1.5. No teniendo otro motor, el piloto junto los petates y emprendió el regreso, doblemente amargo.

•••

FIERROS TOUCHE! En nuestra "post" de la carrera de 9 de Julio, en el recuadro "Los más y los menos" adjudicamos el título del "auto más feo" al de Hugo Fierros. La gente del equipo del ex kartista se sintió tocada en sus fibras más íntimas, y la máquina apareció fea como de costumbre pero con un brillo llamativo, ya que munió de dos envases de pulidor, se la pasaron abriantando al 128. Cuando estaba cerca de la punta, se retrasó por la rotura del autoblocante. Además, Fierros nos confió su intención de correr en rally, para ver cómo es la cosa.



LA PISTOLA. De "Campeones", determinó nuevamente las velocidades conseguidas por los pilotos en lo más veloz del trazado. En Clase 3, Breard, 164 km/hora; Maggi, Adba, Romero y Druetta, 163; Daniel Rodríguez, 158; Catalano y Valdez, 157; Delgado y Lustig, 154. En Sierra, Guiral fue el más veloz, empatando con Penlecoste en 172 km/hora; Del Campo, 171; Clement, 169; Patti, 168; Albertengo, Fineschi, Sgroppo y Bessone, 167; Rivero, Marinovich e Iglesias, 165; Ayerza, 164; Raies, 162; Moyetta, 160, y Ferrer, 156. En la clase 2, El Suizo fue el más rápido con 158 km/hora; Bono, Fierros, Percas y Baldinelli, 157; Basso, Carignano y Blas, 156; Fossati, Ottaviani y Bongioanni, 155; Martínez Parra, 154; Ferreyra y Heguy, 153; Perina, Trejo, Ansaldo, Di Paolo y Paolucci, 152; Cogno, 151; Lorca, Abdala y Fieg, 150; Vuono y Caballero, 148. Hay que tener en cuenta que estos valores no son absolutos, ya que corresponden a una pasada, pero si son indicativos

●●●

PRENSA: 10 PUNTOS. Aunque según nuestra puntuación, lleva el máximo de 5. Un equipo comandado por el rallyista Brizuela, y munido de una fotocopiadora, repartió comunicados, listados y clasificaciones con prontitud y cordialidad. Curiosamente las clasificaciones del sábado fueron controladas por la computadora de "Carburando" (programa NBG Systems y operada por Alejandro Holcman), asumiendo el carácter de oficiales.

●●●

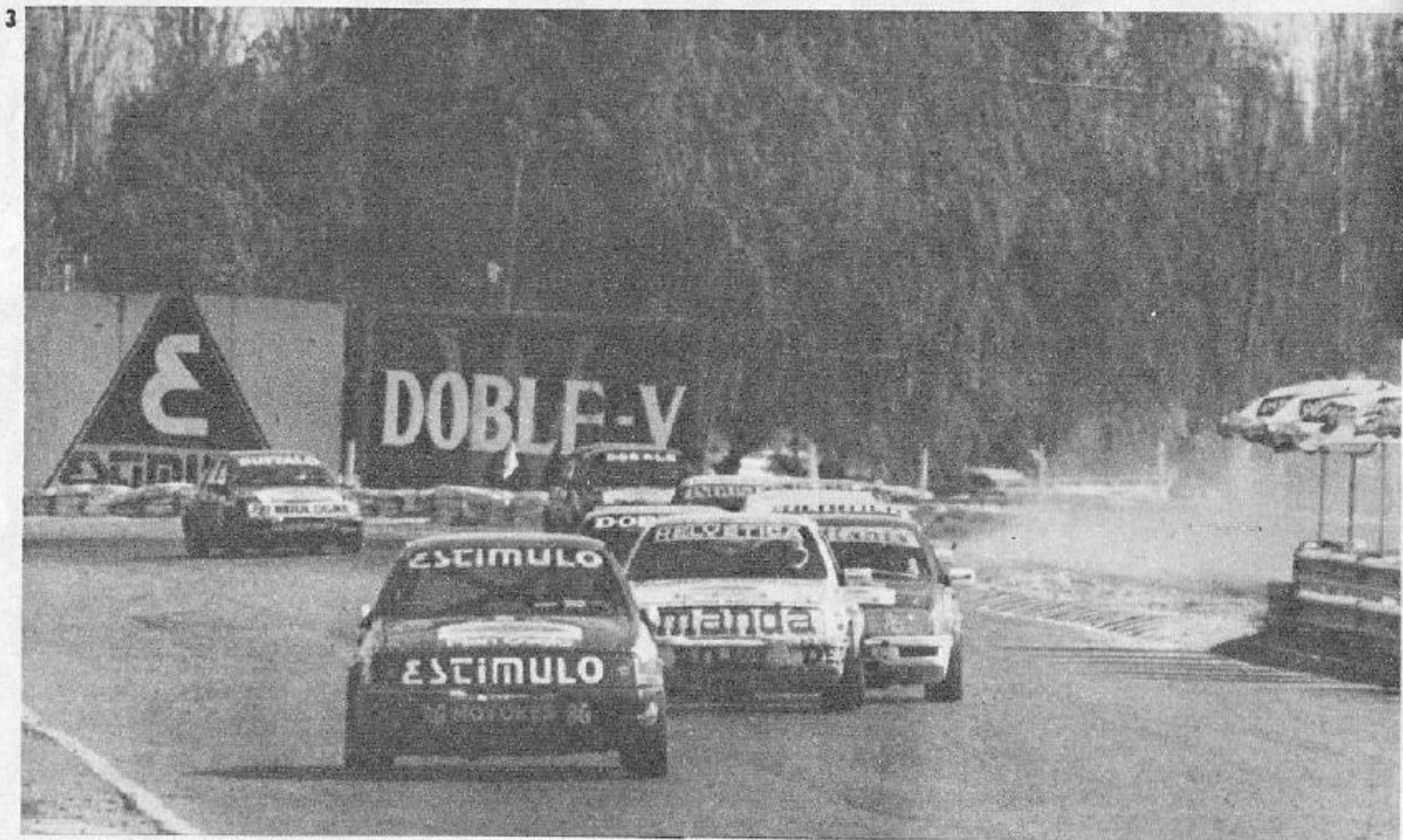
BASSO Y EL TONGO. En los sorteos que hace APAT en cada carrera (se rifan entre los pilotos asociados, elementos rapinados vaya uno a saber dónde), últimamente aparece frecuentemente entre los afortunados el marplatense José Basso. Ante la velada acusación de "longo", el susodicho, notorio fabricante de las camperas "Alpine Skate", para paliar la ira ajena ofreció donar para la próxima carrera una de sus atamadas prendas. ¡Eso es generosidad! ¡Canejo! Otros afortunados en Roca fueron Gustavo Rivero (un juego de cinturones de seguridad), Del Campo (un spray de algo), Baldinelli (una palanca de cambios), Hernán Ayerza (un sombrero de gaucha) y Guiral (una caja de tampones). ¡Que los disfruten!...

●●●

FRUSTRACIONES VARIAS. Faure rompió y se volvió ipso pucho; a "Richie" Joseph lo vimos de refilón también el sábado, y luego desapareció sin dejar rastro alguno. El amigo "Rody" Lorca renegó durante toda la clasificación y tampoco fue de la partida. El local "Pistola" Fieg quiso reaparecer y sólo estuvo el domingo una vuelta en la pista. ¡Qué malaria!...

●●●

GARIBALDI. El Ing. Garibaldi aclaró que él es el único responsable del auto de Marinovich. "Lo que anda mal y lo que anda bien, es culpa mía y solamente mía". ¡Pum!





LOS MAS Y LOS MENOS

Lo mejor: esta vez la calidad -estética- de las chicas, especialmente las de Motorcraft y Doble V.
Lo peor: la cantidad de gente circulando por boxes, sin nada que hacer.
Lo ridículo: el chambergo de Hernán Ayerza
Lo repetido: las rencillas entre Bessone (Don Ernesto) y Robert von Kreuzbruck (El Suizo).
El viaje: el que se mandó Romero por la banquina. La tierra, tira...
El nombre de pila: Merched
La duda disipada: Luis Druetta
El batacazo: Paolucci (a placeé, claro)
La pena: Bongioanni atuera, sin comer ni beberla.
Lo molesto: el viento, mo para colmo.
Lo insólito: ni una manzanita para hincarle el diente.
La modestia: la de Heguy
Lo bueno: la parrillada de El Hueso Perdido
Lo plausible: por fin oficina de prensa en turismo pista.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación de Volantes de General Roca
Promotor: Néstor Papini
Accesos: bueno, pero insuficiente (2 puntos).
Controles: malos, había mucha gente en boxes sin función (1 punto).
Comodidades: regulares (3 puntos).
Estado del Circuito: excelente (5 puntos).
Boxes, instalaciones: buenas (3 puntos).
Boxes, condiciones de trabajo: regulares (2 puntos).
Servicio de Prensa: excelente. Mérito compartido con "Carburando" por su aporte de computación (5 puntos).
Facilidades para transmisiones: muy buenas (4 puntos).
Puntualidad: muy buena (4 puntos).
Promoción del espectáculo: buena (3 puntos).
Total: 31 puntos (ideal, 50).



© OMAR DARIO BONOMO



Ilustración: Silvio Formoso

CAMPEONATOS

CLASE DOS
 (Disputadas ocho competencias)

Baldinelli, 75 puntos; Percoz, 66; Bonomo, 50; Basso, 36; Faure y Bessone, 32; Guiral, 30; "El Suizo", 28; Heguy, 25; Fierros, 23; Cagno, 22; Pentecoste, 20; Carignano, 17; Trojo y Tschopp, 16; Paolucci, 15; Fossati y Ansaldo, 14; Pernía y Maleo, 12; Antunez y Nizzo, 10; Santacaterina, 9; Ojeda y Ottaviani, 8; Tomé, 7; Di Paolo, 6; Padilla, Vuono y Caballero, 4; Galluzzi, 3; Cacia, 2; Pizzorno, Krujovsky, Muscio y Ortiz Basualdo, 1.

CLASE TRES
 (Disputadas ocho competencias)

Maggi, 102 puntos; Breard, 97; Romero, 70; Abda, 65; Gianni, 47; Luzzi, 40; Nazzariolo ("Zolba"), 41; Valenti, 34; Rodríguez, 32; Ciaglia, 24; Valdez, 18; Arballo, 17; Druetta, 12; Valdivieso, 11; Delgado, 9; Abusi, y Catalán, 4; Piolo, 1.

FORMULA SIERRA
 (Disputadas cinco competencias)

Fineschi, 59 puntos; Sgroppo, 58; Guiral, 54; Albertengo, 39; Bessone, 37; Raies, 35; Marinovich, 28; Paffi, 20; Iglesias, 14; Pentecoste, 13; Moyetta, Cunquero, Rivero y Clement, 8; Basualdo, 6; Ferrer y Del Campo, 4.
 Próxima competencia: el 28 de septiembre en Resistencia (Chaco).

1 - Carlo Iglesias cantándole un tango a Oscar Fineschi, quien para sí se pregunta: "¿Para qué lo habré dicho que tiene buena voz?..." 2 - Ottaviani, con el Regatta "molar chico", cada vez mejor. 3 - Como de costumbre, entre los Sierra siempre está entronizado Guiral, un asiduo concurrente al podio. Aquí precediendo a Sgroppo e Iglesias. 4 - Tito Abdala, revelación de la jornada. 5 - De izquierda a derecha, tres "de primera B" y -de civil- uno que quiere volver a la "primera A": son Mario Vuono, Jorge Carignano, Raúl Di Paolo y el reaparecido Miguel Bongioanni. 6 - Sgroppo (de espaldas) se enloqueció, bajó del podio y persiguió a la multitud con champán (¿?) 7 - Hugo Flerros y el auto más feo... y brillante.

Porque si bien es indudable que tiene un gran fierro (el VW Gacel) debió sobreponerse a todos los inconvenientes que le impidieron largar el domingo en un lugar razonable para desde él llegar al podio. Problemas de carburación durante la clasificatoria, lo hicieron arrancar desde el antepenúltimo puesto, y en la largada misma comenzó una atropellada que lo depositó en el segundo puesto; aunque es cierto que varias deserciones lo ayudaron, tuvo que avanzar 18 posiciones para llevarse los 15 puntos.

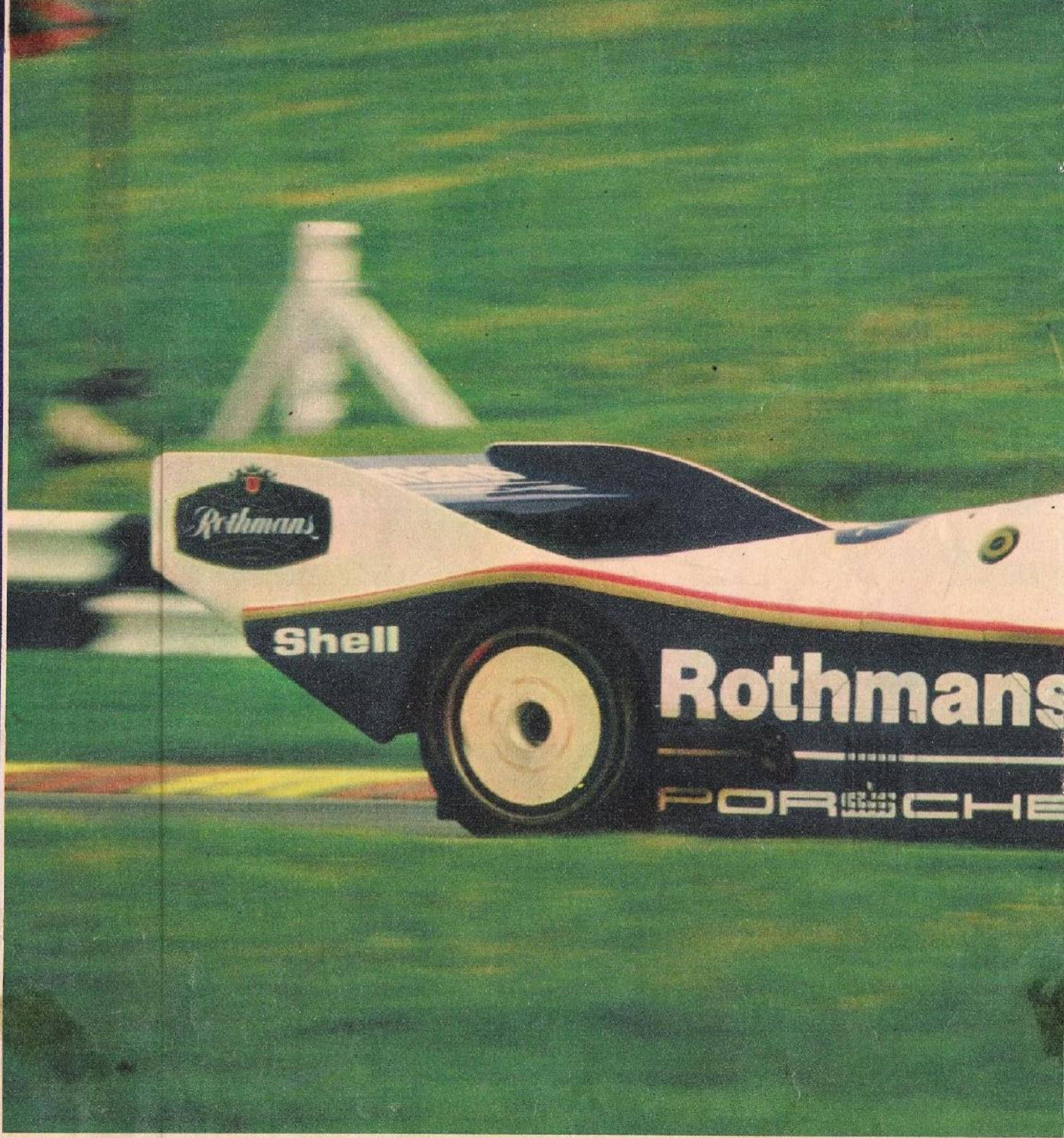


Derek Bell-Hans von Stuck

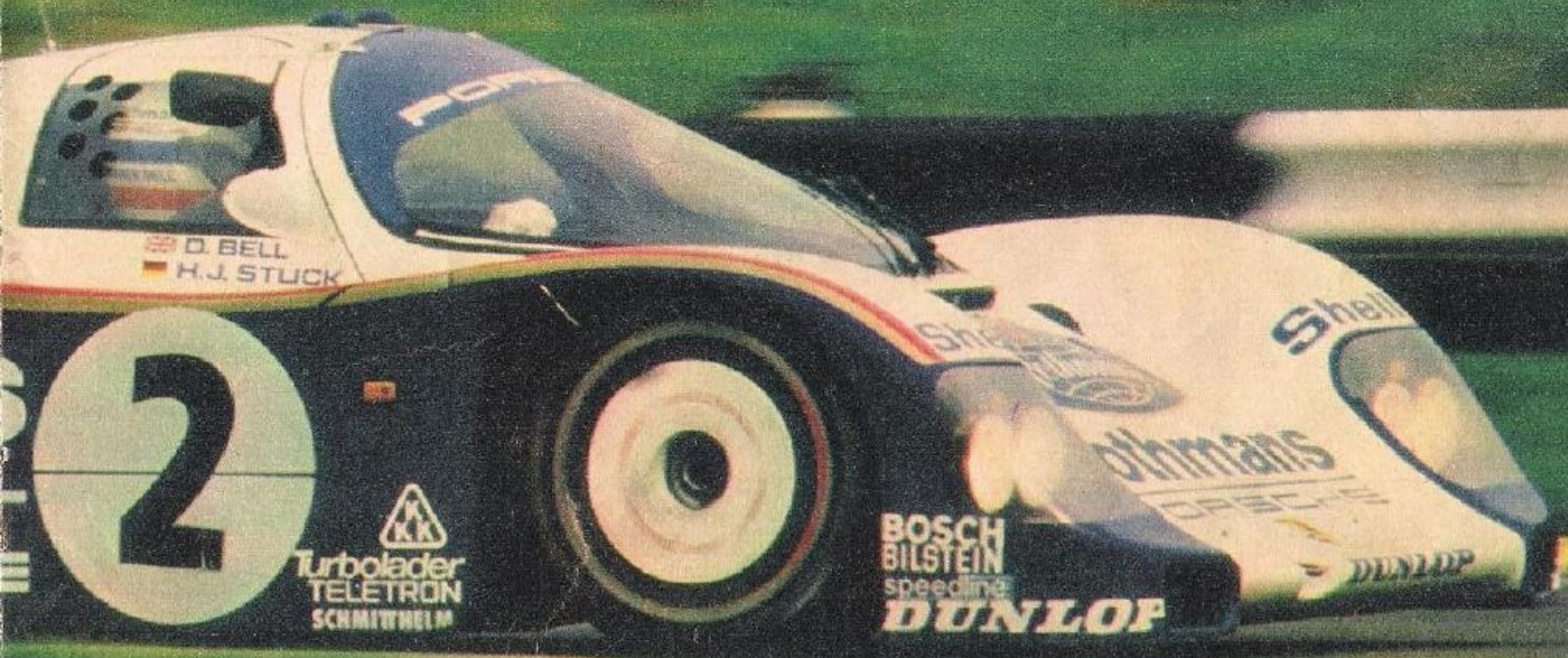
PORSCHE 962C

CAMPEONATO MUNDIAL 1986 DE SPORT PROTOTIPOS

Foto: Franco Lini



COLECCION
CORSA



AUTOMOVILISMO FEMENINO FUEGUINO

Octubre, es el mes del día de La Madre, y las mujeres de nuestro continente sureño, TIERRA DEL FUEGO, más precisamente RIO GRANDE, que practican el deporte motor desde hace muchos años, tienen su prueba más destacada, en el autódromo Municipal de la ciudad industrial de nuestra Tierra del Fuego. Estas emulas de las suecas que corrieron en la década del '60, en nuestras rutas, dejan de lado por 24 horas sus obligaciones de madres, esposas, novias, empresarias, enfundan sus buzos y trepan a sus coches que manejan con maestría, la que les da el tener que conducir, una gran parte del año, en calles húmedas, con nieve y hielo. Tierra del Fuego es una comunidad que se destaca, precisamente, por la gran cantidad de vehículos, al que los vecinos del lugar acceden en mejores condiciones (más baratos) la compra de los mismos. Esto hace, que antes que cualquier otra cosa, como podría ser la casa propia, etc., etc., el residente compre rápidamente un coche; tanto es así que los modelos 81, 82 no se ven en la calle.

Es por ello, que los talleres, los mecánicos, ya están prontos para la visita de las corredoras, que en gran número participan de las categorías que rigen.

Las comisiones se van renovando, lo mismo que las que integran los controles de carrera, pero el recuerdo de MARIA PARUN DE CHENU, ELENA DE MINGORANCE, TINA IBARRA, y decimos recuerdo, porque siempre han participado, y siguen haciéndolo, desde un puesto u otro, es un cordón umbilical con las nuevas generaciones, que también gustan del deporte de los fierros.

Este es el evento motor más importante de la zona, junto al premio de LA HERMANDAD, que se corrió en agosto entre PUERTO PORVENIR-RIO GRANDE-PUERTO PORVENIR (Chile); y toda la isla ya se prepara para ver a sus mujeres al mando de sus veloces autos. Por 24 horas sus hombres manejarán sus casas.



Elena R. de Mingorance

Oscar E. Mingorance

Despachantes de Aduana

O'HIGGINS 148

TEL. 22-296

Télex 88731

9420 - RIO GRANDE

TIERRA DEL FUEGO

COMERCIAL RIO GRANDE, S.A. CONCESIONARIA:

Autoestilo
SEVEL

CONCESIONARIA Nº1 DE
LA PATAGONIA

FIAT +

PEUGEOT +

CHEVROLET +

AUTOPLAN =

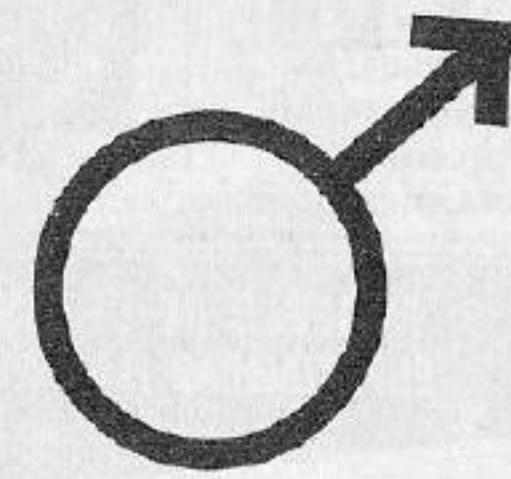
AVDA. SAN MARTIN 381 - 9420 RIO GRANDE - TEL. 22242- 22307

AVDA. SAN MARTIN 330 - 9410 USHUAIA - TEL. 92185

TIERRA DEL FUEGO

SOLO PARA ADULTOS

EL INFORME HOWARD



Dr. Philip Howard

TODO LO QUE USTED SIEMPRE QUISO SABER SOBRE EL SEXO DEL HOMBRE... Y NO TENIA A QUIEN PREGUNTAR

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

- No importa si Usted tiene 22 ó 60 años.
 - No importa si Usted es una persona casada o soltera.
 - Tampoco si es hombre o mujer.
 - Ni siquiera importa si hasta ahora su vida sexual fue satisfactoria o no.
- Porque luego de leer el **INFORME HOWARD**:
- * Terminará con el aburrimiento y las frustraciones en sus relaciones amorosas.
 - * Descubrirá las claves que buscaba para renovar su vida en pareja.
 - * Encontrará las respuestas a todas aquellas preguntas que siempre quiso hacer, pero callaba por vergüenza o por no tener a quién plantearse.
 - * Conocerá nuevas técnicas que le brindarán mayor placer a Usted y a su pareja.
 - * Se enterará de cosas muy importantes sobre el funcionamiento de su propio cuerpo —o el de su pareja— que hasta el momento desconocía.
 - * ¡Su vida sexual se renovará totalmente en pocos días!
- Y, lo más importante de todo:
- * Podrá aprovechar al máximo las posibilidades que le ofrece esa máquina maravillosa que es el cuerpo humano, para alcanzar la **MAXIMA SATISFACCION**.

Un libro indispensable para el hombre y la mujer de hoy

En los últimos años, la ciencia efectuó grandes descubrimientos sobre el sexo, que Usted seguramente desconoce y no puede aprovechar. Todos los cambios revolucionarios ocurridos en el campo de la sexología están ahora a su alcance escritos en lenguaje sencillo y accesible, pero con todo el rigor científico de un especialista en la materia, el Dr. Philip Howard.

Este Informe trata sobre una de las partes menos conocidas del cuerpo masculino. A pesar de su gran importancia en la vida de los hombres —y de las mujeres—, la mayor parte de las personas tiene un conocimiento muy superficial sobre él.

Tal vez Usted participó de reuniones de amigos donde el sexo era el tema de algunos chistes. Y luego, seguramente no se animó a consultar con su médico aquellas dudas que lo preocupaban. Obviamente sus inquietudes fueron aumentando, sin saber que el tabú un día podía ser develado. No se quede con las dudas y los falsos conceptos de las charlas superficiales: ahora tiene a su alcance la respuesta a todos los interrogantes sobre el sexo del hombre.

Porque este libro ha sido elaborado pensando en Usted, que no tiene tiempo para leer gruesos volúmenes de difícil comprensión, pero tampoco quiere seguir con sus dudas. Ahora Usted lo leerá, solo o acompañado, y después de hacerlo, su búsqueda habrá concluido y comenzará la etapa real de su felicidad íntima.

Este libro cambiará su vida

El Dr. Philip Howard, afamado investigador en sexualidad masculina, recopiló en su **INFORME** toda la información im-



portante y práctica sobre los últimos descubrimientos registrados en el campo del erotismo del hombre.

Ahora, por primera vez en la Argentina y a través de una edición limitada de su versión integral, Usted tiene la invaluable oportunidad de practicar las técnicas y los consejos probados por los mejores especialistas, que ya han dado en todo el mundo satisfacción plena a miles de hombres... y a sus mujeres.

IMPORTANTE

En los últimos años, una incalculable cantidad de personas ha visitado los consultorios privados de los especialistas en sexología, para aclarar sus dudas y conocer las nuevas técnicas reveladas ahora en el **INFORME HOWARD**.

Ahora, por medio de esta oferta excepcional y por tiempo limitado, Usted puede recibir en su propia casa u oficina y a un precio infinitamente menor, la misma información redactada en forma clara y sencilla, para que las personas de todo sexo, edad y grado de instrucción puedan leerlo. Recuerde que nuestros envíos no tienen membretes ni leyendas exteriores. Sólo nosotros y Usted conocemos su contenido.

PONGA A PRUEBA SUS CONOCIMIENTOS SOBRE EL SEXO

Quizás Usted piensa que es una persona informada. Pero en los últimos años la ciencia ha despejado numerosas incógnitas, y descubrió nuevas técnicas, que muy posiblemente Usted no ha llegado a conocer. Para comprobarlo, conteste a estas 10 preguntas: **¿SABE USTED...**

- ... **COMO SE PRODUCE LA ERECCION?** Si no lo sabe, entérese leyendo el Capítulo 1 del **INFORME HOWARD**.
- ... **COMO SE MANTIENE LA ERECCION POR MAS TIEMPO?** Si lo desconoce, véalo en el Capítulo 6.
- ... **CUAL ES LA FORMA DE BRINDARLE MAYOR PLACER A SU COMPANERA?** Si no lo sabía, léalo en el Capítulo 3.
- ... **CUALES SON LOS ACCESORIOS SEXUALES Y COMO SE USAN?** Si lo ignora, lo sabrá después de leer el Capítulo 6.
- ... **CUAL ES LA MEJOR MANERA DE PRACTICAR EL SEXO ANAL?** Si no lo sabe, se enterará en el Capítulo 4.
- ... **CUAL ES LA FRONTERA ENTRE LO NORMAL Y LO PERVERSO EN EL SEXO?** Si tiene dudas, aclárelas leyendo el Capítulo 4.
- ... **COMO INFLUYEN LA OBESIDAD, EL ALCOHOLISMO Y LAS ENFERMEDADES CARDIACAS EN SU ACTIVIDAD SEXUAL?** Si no conoce la respuesta, consulte el Capítulo 5.
- ... **COMO SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DE LA EYACULACION PRECOZ Y LA IMPOTENCIA?** Ahora tiene solución, como verá en el Capítulo 5.
- ... **CUAL ES LA RELACION ENTRE EL TAMAÑO Y LA POTENCIA?** Puede que sus ideas al respecto sean equivocadas: verifíquelo leyendo el Capítulo 7.
- ... **COMO SE PUEDE AGRANDAR EL TAMAÑO DEL PENE PARA AUMENTAR EL PLACER?** Si aún no lo sabe, sepa cómo hacerlo leyendo el Capítulo 9.

Si Usted desconoce alguna de las respuestas, es indispensable que lea el **INFORME HOWARD**: todos los últimos descubrimientos y técnicas de la sexualidad masculina, contenidos en un solo libro.

Con el **INFORME HOWARD** descubrirá cómo lograr más placer y romperá al fin los barreros que lo limitaban. Y su vida de pareja no será la misma. Por eso: **RECORTE Y ENVIE YA MISMO** el cupón de abajo.

Pídale telefónicamente al **42-2993** o adquiéralo en Córdoba 1766, Capital Federal

CUPON DE RESERVA ESPECIAL

Recorte y envíe este cupón a:

S.M.B. CENTER, Casilla de Correo N° 1998, Correo Central, (1000) Capital Federal.

Si Declaro tener más de 18 años. Deseo recibir cuanto antes el libro del Doctor Philip Howard **EL INFORME HOWARD**, en un envío sin membretes ni leyendas exteriores, para lo cual: Adjunto Cheque / Giro postal a la orden de S.M.B. CENTER, por el valor de A 12,99 más A 2,00 de gastos de envío, o sea un importe total de A 14,99. (Adquiera fácilmente el giro postal en el correo más cercano y envíelo junto a este cupón con sus datos completos).

Le abonaré al cartero al recibir el envío en mi domicilio por el sistema de contrarrembolso postal, el importe de A 14,99 más A 3,00 de gastos de envío.

Nombre

Dirección

Localidad C.P.

Provincia T.E.

© 1986 Norwin S.A. Publicidad IHCOR 2

Revisando apuntes

• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

RALLY DE SAN LUIS (12-14/9/86)

DE PUNTA A PU

Como para que no quede nada "en el tintero" por decir y mostrar de la intensa competencia puntana que nos reencontró con la actividad nacional luego de la fecha mundial, he aquí una entrega para profundizar en el detalle y el "clima" de un encuentro ya felizmente tradicional.



2.



3.

CAMPEONATO DE MARCAS- Aunque no hayamos hecho habitual el informarles a este respecto acerca del Campeonato Nacional de Rally en sus tres categorías, lo hacemos en esta oportunidad computando hasta el último Rally disputado en la provincia de San Luis. Son los siguientes: **Clase 3:** Renault 18 GTX, 238 puntos; Peugeot 504, 87; Fiat 125, 14; Subaru 1800, 10. **Clase 2:** Renault 12, 279,5 puntos; Fiat SE 1.5, 135,5; VW Gacel, 77; Fiat Regatta, 8; F 128 1300, 1,5. **Clase 1:** F. 128 1100, 436,5 puntos; F. 147, 67.

PISTON- Fue el que se rompió en el Fiat 128 1100 de Testa, quien corrió junto a nuestro colega y colaborador Andrés Pedernera.

CUMPLE MUY FELIZ- Fue el que tuvo Mario Stillo el día lunes 15 de septiembre pasado. Se regaló el primer lugar en la clase dos y escuchó como todos los asistentes a la entrega de premios, le coreaban el "Happy Birthday".

ALGUNA CERCA- Cuando supo que se disputaría un rally en su provincia, el barilocheño Pirles suspiró: "Menos mal que se va a hacer una carrera cerca. Todos dicen que Bariloche queda lejos, pero a nosotros nos

cuesta mucho también tener que ir a Córdoba, San Luis, La Rioja o Buenos Aires".

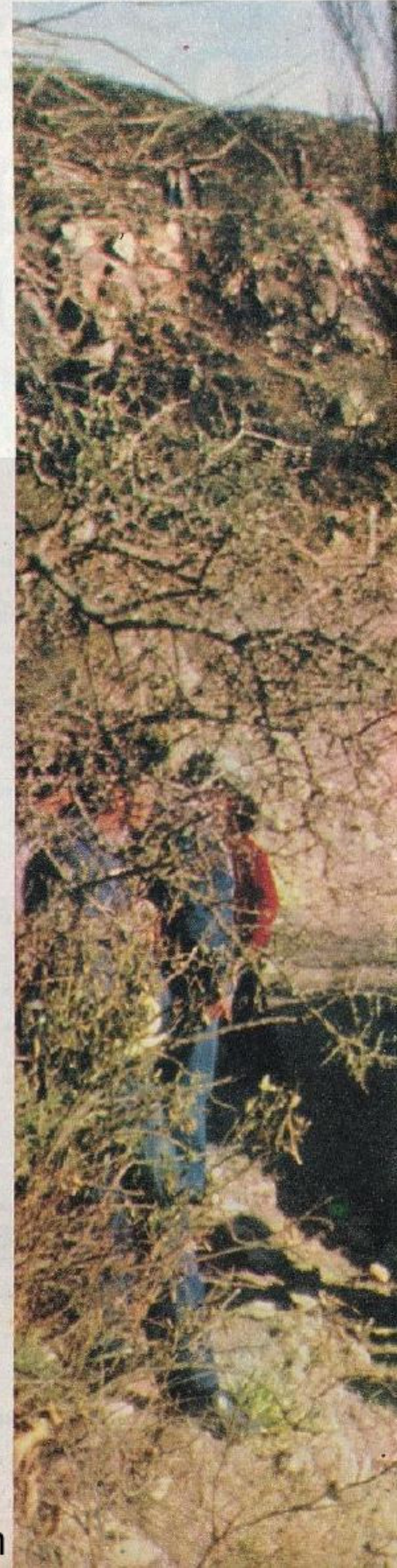
¡MUCHAS GRACIAS! A Aldo Fraresso y Héctor Ravenna de la concesionaria Volkswagen Maipú Automotores, quienes nos facilitaron un vehículo para que CORSA pudiese dar amplia cobertura del Rally de San Luis.

FELIZ RETORNO- Gabriel Buoncristiani —el mejor camarógrafo del rally argentino— volvió a trabajar sobre las rutas, luego de ausentarse unos meses. Gabriel es uno de los colegas más apreciados y su trabajo para el pro-

grama televisivo "Motores en marcha" que conduce Miguel Angel Motta es visto no sólo por el Canal 10 de Córdoba, sino por varios canales de Capital Federal y otras provincias.

SOSA- Nació en Santa Rosa de Conlara y está radicado en Merlo, ciudades ambas del noreste puntano.

Corrió desde hace cuatro años en R.12 TS y en este rally debutó con un Renault 18 GTX. "El primer día del rally no anduvimos muy rápido, mientras que el sábado aceleramos algo más. Pinchamos una cu-



Por Eduardo E. Neira
Fotos: Enrique Bianco

INTA



Foto mayor: El auto de Gabriel Rates en Los Puquios el domingo de la segunda etapa. Se los ve a Campana (buzo blanco y rojo) y a Rates (de rojo), mientras los mecánicos colocan el palier y cambian la maza delantera izquierda. Izquierda: Preciso momento en que Stillo se detiene el viernes 12 para cambiar la goma delantera izquierda. Este retraso lo obligo a remontar posiciones. Pagina opuesta: El Volkswagen Gacel GS de Altamirano, cerca de El Totoral. Abajo: Federico Schmitz-Miguel Gramaglia, cruzados en el primer prime.



LOS MAS Y LOS MENOS

Lo más "terrorífico": el andar del Volkswagen Gacel GS en su debut.
Lo que no sorprendió: que Ernesto Soto fuera el ganador.
La mala suerte: la de Gabriel Rates, quien en las cuatro rallies que corrió con el auto nuevo, no pudo llegar al final.
Lo más feo: el incidente entre Maciel y Velazco en San Francisco, cuando aquél agredió a éste aduciendo que "no me dejaba pasar".
Lo más lindo: la niña que recibía a los pilotos en el parque cerrado final.
El más amargado: Rudi Trosero después de volcar en el último prime.
Lo inesperado: la excelente performance de Carlos Celis.

Lo deseable: que Ernesto Soto y Martín Christie sigan corriendo en el campeonato Nacional.
Lo indeseable: que sigan las indefiniciones en cuanto al recorrido del Gran Premio del ACA.
Los asustados: por los costos de participación, muchos pilotos ante el anuncio de que se correrá en Viedma y Bariloche.
La mala educación: de un colega radial puntano, que interrumpió una nota que estábamos efectuando, aduciendo que: "Es para la transmisión".
La escalada: de Mario Stillo-Fernando Stella. Del puesto 32º al 2º.
Las ganas: de los puntanos, de hacer el

Gran Premio del ACA y/o recibir una etapa del Rally de Argentina.
La preocupación: del actual dueño del auto de Miguel Torres, a quien "Pichitilo" acababa de venderse.
Lo insólito: que Scarpatti, el navegante del auto de Deragot, corriese dos primes chupando nafta y tirándola al carburador para que el R.12 siguiese en carrera. Años ha, corrió varias decenas de kilómetros en marcha atrás.
El más exigido: el motor del VW Gacel GS de Altamirano. A fondo continuamente: "No llegábamos a tiempo ni en los enlaces..."
Lo espectacular: el andar de Federico Schmid. Antes y después del vuelco.



PREMIO CORSA-FORMULA ONE



La victoria de Alfredo Altamirano en la Clase Dos al culminar los dos primes "clasificatorios", utilizando un auto que recibió un motor "llaco" el mismo día de la largada, fue sumamente meritoria, así como el solo hecho de llegar al término de la competencia luego de recorrer casi toda la segunda etapa utilizando apenas la segunda velocidad.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club de San Luis.
 Accesos: dada la red caminera puntana, no fueron suficientes para alejar al público a ver la carrera. 3 puntos.
 Controles: eficientes. 4 puntos.
 Parque cerrado: bien "cerrado". 4 puntos.
 Promoción del espectáculo: muy buena. Afiches, partes de prensa. 4 puntos.
 Servicio de prensa: Muy bueno. 4 puntos.
 Facilidades para las transmisiones: buenas. 3 puntos.
 Puntualidad: muy buena. Salvo un retraso causado por razones de seguridad el sábado, se cumplieron todos los horarios. 4 puntos.
 Elección del trazado: buena. 3 puntos.
 Total: 29 puntos (ideal, 40 puntos).



1. El ministro de Gobierno de San Luis, Rafael Ruiz, totalmente cruzado el viernes por la tarde. 2. El R.18 de Jorge Chali luego de su primer vuelco. 3. Pancello en su auxilio en El Trapiche el domingo por la tarde. Detrás se lo ve a Rates de espaldas junto a sus mecánicos. 4. El "Pollo" Velazquez -navegante de Trosero-, un amigo y auspiciante de Trosero y Torres, con polo suficiente para él y Martín Christie; Ernesto Soto y Trosero en el Hotel Dos Venados. 5. Sosa, quien finalizó segundo en la clase tres en su debut con R.18. 6. Horacio Bacra y Víctor Machuca. Lamentablemente, luego de hacer una excelente carrera, abandonaron porque se les rompió la correa dentada al desprenderse una chapita en el motor. 7. Osvaldo Bartelli apretando una manguera de aire en el auto de Soto, quien lo acompaña. 8. José Luis Grasso en primer prime del Rally. Su actuación fue excelente.

bierta antes de San Francisco del Monte de Oro y para colmo se nos cayó el críque, lo que nos demoró como siete minutos. El auto tiene caja de cuatro marchas (TX) y tampoco tiene diferencial autobloqueante."

DESENCHUFE- Fue el que tuvo el santatesino Alejandro Sala en la primera etapa, quien corrió junto a Roberto Bizzochi. "Es una responsabilidad correr con quien posee tanta experiencia -nos decía el rubio Sala- Pero todo salió bien. No tuvimos inconvenientes e hicimos nuestro ritmo. Hacía mucho que no terminábamos, y esto nos vino muy bien."

SIN CONOCER- "No conocíamos bien el clasificatorio. El sábado pinchamos tres gomas y, para variar, empujamos al auto de los Maciel, quienes habían cortado el cable de embrague. Teníamos una amortiguación bastante floja, pero como se quedó Hernández, con el que estamos peleando el puesto en el Campeonato, no nos preocupamos más que por llegar". Palabras de los Pancello, en el parque cerrado final.

SERIA LINDO... Que la información

de prensa hubiese sido suministrada también con los nombres de pila de los participantes. Esa es una de las escasas críticas que nos merece este servicio, que con su trabajo nos sirvió como irremplazable ayuda en el trabajo periodístico.

"PASAMOS DE LARGO"- Matlar -nos decía: "El sábado nos fuimos dos veces de largo en sendos retones. El domingo rompimos dos gomas traseras en el prime que unía Saladillo y Riocito. En un momento le pegamos a una piedra y rompimos una pata de motor".

ENTREGA DE PREMIOS- Se realizó el domingo por la noche en el suntuoso Hotel Potrero de los Funes. Consistió en una cena a la cual asistieron el gobernador, varios ministros y otras autoridades provinciales. Entre estas últimas, el comandante de la Base Militar de Villa Reynolds, quien puso a disposición del operativo de sanidad de la carrera un helicóptero liviano. También estuvieron el Dr. Rivarola (presidente de la CDA), el ingeniero Rafael Sierra, Eduardo Cartamil y Hugo Bogetti, todos ellos del ACA y CDA. Se entregaron premios de mármol ónix muy bonitos.

LA PROXIMA- Estuvo en San Luis el Sr.

Oscar Milani, presidente de la Asociación Madariaguense de Automovilismo, quien concurre para promocionar la 4ta. edición del Rally Pagos del Tuyú, la próxima fecha por el Campeonato Nacional. El mismo se disputará entre el 3 y el 5 de octubre. El viernes se realizará un PC clasificatorio de 25,15 km (el primero partirá a las 20) para finalizar la primera etapa el sábado luego de otros ocho primes (los primeros nueve totalizan 197,1 km). El domingo se realizarán ocho PC más (197,2 km). En total el rally tendrá 543,37 km e incorporará varias novedades: el parque cerrado y la entrega de premios se realizará en el Centro Tradicionalista. El prime de la playa comenzará en el espigón de Pinamar para terminar en Montecarlo, y habrá un prime en Cariló. Asimismo, se ha cambiado el sentido de varios primes. Más informaciones: T.E.: (0267) 5047.

RAIES A SAN REMO- "Por ahora, es muy difícil que pueda correr allí. Me gustaría, pero aún no tengo nada definido", decía Gabriel en San Luis.

PINON- Fue el que se dio Raúl Campaña -navegante de Rates- con el auto muletto. El costado izquierdo es-





α CARLOS CELIS




Porque si bien duró poco, demostró —otra vez— que sus dos títulos no son casuales. Fue el mejor R.12 manejado por un cordobés el viernes, y su andar resultó rápido y certero. Por lo demás, una figura de su categoría sirve para realizar —aun más— al conjunto de los pilotos.



El Club de la Buena Música

presenta

MUSICA PARA TODOS LOS MOMENTOS

3 cassettes por sólo ₳ 8,70

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

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

RITMO Y MAS RITMO PARA LAS FIESTAS	BLEROS DE AYER Y DE SIEMPRE	TANGOS INMORTALES	MUSICA PARA REPOSAR Y SOÑAR	GRANDES TEMAS DEL FOLKLORE	ITALIA CANTA	BRASIL CON AMOR Y ALEGRIA	TEMAS INOLVIDABLES DEL CINE	GRANDES COMPOSITORES CLASICOS
<p>cod. 01 A gozar con el Cuarteto Imperial</p> <p>Sus grandes éxitos: Mi perro - El piropeo - Pensamientos de la patria - Cocuyo - Torero torero y otros.</p>	<p>cod. 04 24 boleros para amar</p> <p>Temas para amar bailando: Cien años de amor - Lamentablemente - Inolvidable - Saboreada - La noche de mi amor - Nosotras y otros.</p>	<p>cod. 07 Tangos en estéreo</p> <p>La música ciudadana en un impresionante sonido estereofónico orquestal: El chodito - Saludé - Esta noche me emborracho - Mi Buenos Aires querido - La comparsita - Cuesta abajo y otros.</p>	<p>cod. 22 Sucesos de Lafayette</p> <p>El sonido mágico de Lafayette: Mami, llá desahogado - Nada cambiará por ti - Llamaba para decirte que te quiero - Extrañadote - Demasiado tarde para decir adiós y otros.</p>	<p>cod. 10 Cafruno interpreta a Falú, Yupanqui, Dávalos y Chango Rodríguez</p> <p>Con sus mejores temas: la olvidada - Anocheciendo zambas - La ardecida - Zamba de Olan - Tierra querida - Zamba de los mineros - India madre y otros.</p>	<p>cod. 13 Iva Zanicchi en español</p> <p>Todo el encanto melódico de Iva: Aparte de hecho - Finalmente nosotros - Te quiero por lo que eres - Una tarde para olvidar - Dimelo - Vivirey otros.</p>	<p>cod. 16 Taquinho, Maysa, Walter Wanderley y Ney Matogrosso</p> <p>Grandes compositores e intérpretes: Muchacha de Ipanema - Corcovado - Samba de uno note solo - Sangre latina - Mañana de carnaval - Felicidad y otros.</p>	<p>cod. 19 Éxitos del cine y la TV</p> <p>American Slagers interpretan: Tema de Brigada A - La familia Ingalls - La Barbera rosa - Starsky y Hutch - Una chica al rojo vivo - New York, New York...</p>	<p>cod. 25 Marchas sinfónicas</p> <p>Marcha militar de Schubert - Marcha turca de Aida de Verdi - Marcha eslava de Tchaikovsky - Marcha funebre de Berlioz - Marcha fúnebre de Chopin y otros.</p>
<p>cod. 02 24 cumbias famosas</p> <p>A moverse sin parar un instante con: La polera amarilla - Villa conito - Cumbias sobre el mar - El orangután - La banda torero - La polera colorá y otros.</p>	<p>cod. 05 Lucho Gatica, Gregorio Barrios, Fernando Torres y Leo Marini</p> <p>Las voces del amor interpretan: Lágrimas de sangre - Pecado - Pele canela - La barca - Noche de ronda - Caminemos - Dos almas - Aquella melodía y otros.</p>	<p>cod. 08 Lo mejor de Donato Roccaforti</p> <p>Por una cabeza - Mito a Mito - ¿Qué es el amor? - Tiempos viejos - Leguísimo solo - Muñeca brava y otros.</p>	<p>cod. 23 Gino Baretta, su saxo y gran orquesta</p> <p>No lores por mi Argentina - Vespertino - Las horas muertas - Je t'aime moi non plus - Te para dos - Es el sol de mi vida y otros.</p>	<p>cod. 11 Lo mejor de Los de Salta</p> <p>Los clásicos del folklore: Zamba del regreso - ¡Lú que puedes volver! - La comadre - La embredida - Canción del jerguero - La soledad y otros.</p>	<p>cod. 14 Milva, Domenico Modugno, Bobby Solo, Sergio Endrigo, Claudio Vila y Fred Bongusto</p> <p>Rove - Si unofueras tan bella como eres - No quiero piedad - Una lágrima en tu rostro - Espera a mañana - Violín sibiro y otros.</p>	<p>cod. 17 Samba Lele</p> <p>Reste de Santana - Bileto do bloco - Aguarda feijão - A vida é só pra cantar y otros.</p>	<p>cod. 20 Grandes películas</p> <p>Tema de El Profesional - Tema de Arturo el Wilsonero - Los cazadores de arcapercida - Solo para tus ojos - Carrozas de fuego - Flash Gordon - Eberé y otros.</p>	<p>cod. 26 Momentos clásicos</p> <p>Segmentos interpretados genialmente: El vuelo del moscardón de Tsimy Korsakov - Rapsodia en azul de Gershwin - Claro de luna de Beethoven - Rondó a la turca de Mozart y otros.</p>
<p>cod. 03 A puro ritmo</p> <p>Fiesta contramétrica: Palo bonito - Cochiza - Por 4 días locos - El suntuoso - El condonito - Hava reguila y otros.</p>	<p>cod. 06 Lo mejor de Gregorio Barrios</p> <p>Sus mejores temas: Sonidos - Frenesí - Angustia - Abolizame así - Regálame esta noche - Luna lunera - Starsky que te quiero - Toda una vida y otros.</p>	<p>cod. 09 Vareda-Lizzica</p> <p>Antiguo rey de cobre - No me hablen de ella - San José de Flores - Resonó - De puro curdo y otros.</p>	<p>cod. 24 La maravillosa trompeta de Pierre Sellin</p> <p>Gerardo - Ave María de Gerardo - Arenda de un cuarter - O solemio - Mañana de carnaval y otros grandes temas.</p>	<p>cod. 12 Daniel Almirano</p> <p>Dios a la una - Sombras - Todos los jueves - Para los dos - Que venga a beber y otros temas.</p>	<p>cod. 15 Taratelas</p> <p>El sol y la alegría del sur: Taratella mafusa - Mandorlo fiorito - Taratela rusciana - Cavallera solara - La bella di Taormine y otros.</p>	<p>cod. 18 Delirio de samba</p> <p>Para bailar sin parar!!!: Cidade maravilhosa - Marcha da quica - Wacargalha - Venchegando a madrugada - Madureira chorou - Festa para um rei negro y otros.</p>	<p>cod. 21 Trasnoches de cine</p> <p>Temas inolvidables: Febre de sábado a la noche - Sa Robinson - Coe la livia sobre mi cabeza - El golpe - Un hombre y una mujer - Love sway - Último largo en París y otros.</p>	<p>cod. 27 Clásicos famosos</p> <p>Marcha nupcial de Mendelssohn - Tango entre de Albertz - Ave María de Schubert - Marcha nupcial de Wagner - Vals nupcial de Liszt y muchos más.</p>

La compra mínima es de tres cassettes

ASOCIESE GRATIS AL CLUB DE LA BUENA MUSICA

UNA OFERTA

QUE NO SE REPETIRA
EN MUCHO TIEMPO!

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

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

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

Al realizar esta compra -aun adquiriendo el mínimo de 3 cassettes en oferta- usted se asocia al Club de La Buena Música. Y con su pedido recibirá el carnet a su nombre, que lo acredita como socio. Siendo socio del Club de La Buena Música recibirá periódicamente información sobre música, ofertas especiales pensadas exclusivamente para los socios y muchas otras ventajas que conocerá próximamente.

Sin gastos de inscripción, sin cuotas mensuales, ni obligaciones futuras de compra. Simplemente realizando la compra de la oferta que aquí le proponemos.

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

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



OFERTA ESPECIAL
6 cassettes a su elección, cada uno en su estuche individual, más una cassettera GRATIS (valor real ₳ 3,90) por sólo ₳ 17,40

VIAJE GRATIS A BARILOCHE!

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

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

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

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

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

cod. 01 <input type="checkbox"/>	cod. 02 <input type="checkbox"/>	cod. 03 <input type="checkbox"/>	cod. 04 <input type="checkbox"/>	cod. 05 <input type="checkbox"/>	cod. 06 <input type="checkbox"/>
cod. 07 <input type="checkbox"/>	cod. 08 <input type="checkbox"/>	cod. 09 <input type="checkbox"/>	cod. 10 <input type="checkbox"/>	cod. 11 <input type="checkbox"/>	cod. 12 <input type="checkbox"/>
cod. 13 <input type="checkbox"/>	cod. 14 <input type="checkbox"/>	cod. 15 <input type="checkbox"/>	cod. 16 <input type="checkbox"/>	cod. 17 <input type="checkbox"/>	cod. 18 <input type="checkbox"/>
cod. 19 <input type="checkbox"/>	cod. 20 <input type="checkbox"/>	cod. 21 <input type="checkbox"/>	cod. 22 <input type="checkbox"/>	cod. 23 <input type="checkbox"/>	cod. 24 <input type="checkbox"/>
cod. 25 <input type="checkbox"/>	cod. 26 <input type="checkbox"/>	cod. 27 <input type="checkbox"/>			

Sr.
Sra.
Srta. Nombres _____ Apellido _____

Dirección _____ Ciudad _____ Cód. Postal _____ Tel. _____

Abonaré contrarrembo al recibir mi pedido. La suma de ₳ más gastos de envío (₳ 2,90 hasta 6 cassettes; ₳ 3,30 por 7 o más cassettes)

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

laba arrugadísimo, pero el auto andaba.

24 HORAS- Entre el 14 y el 16 de noviembre se hará el Rally 24 Horas, con centro en la ciudad de Villa Carlos Paz. La largada será muy probablemente en Villa María, en cuyas inmediaciones se realizarán un par de primes clasificatorias. Es probable que el tercer prime sea entre Icho Cruz y Tanti, mientras que luego la prueba irá hacia Traslasierra, intentándose correr entre El Condor y Copina.

MISION- La de "Viva Córdoba" que se realizó hace varias semanas, no fue publicitada en la mayoría de los medios no cordobeses. Raro, porque el último fin de ella es promocionar jurídicamente a Córdoba, algo difícil de hacer si sólo se informa de sus realizaciones y proyectos a los medios periodísticos cordobeses. Hay que arreglar ese tema.

FLORES- Quien supo correr sobre Fiat SE 1.5, en esta competencia debutó sobre un Renault 18 GTX que fue comprado a Luis Echerique.

DOS VECES- El abogado riojano Jorge Chali volcó dos veces con su Renault 18 GTX. La primera de ellas fue en el primer prime de la carrera, el viernes por la tarde. Luego volvió a darse vuelta, mientras estaba cumpliendo una interesante remediación, pese a los importantes daños que aparentaba tener su auto.

ZONAL- Entre el 18 y el 19 de octubre próximo se realizará en La Rioja un rally zonal. No está descartada la posibilidad de que en él compita el gobernador Dr. Carlos Saúl Menem.



9. Rudi Trossero (al volante) llegando al parque cerrado luego de su vuelta en el último prime. Muy contento no estaba. 10. Scarpatti haciendo equilibrio en el vano motor del R12 mientras cebaba al carburador. 11. Detalle de la rueda rota del R18 de Raies. Raúl Campaña grita: "¡Apúrense!".



P.C. 1 - San Roque-Ruta 20 (6,89 Km)
1. Foto-Christie (Renault 18 GTX EL) 4m35s (Prom. 90,198 km/h 1° Clase 3); **2.** Raies-Campaña (Renault 18 GTX EL) 4m40s; **3.** Altamirano-Guerra (Volkswagen Gacel GS) 4m49s; (Prom. 85,827 km/h, 1° Clase 2); **4.** Celis-Venturi (Renault 12 TS) 4m53s; **5.** Hernández-Schroeder (R18) 4m55s; **6.** Schmid-Gramaglia (R12) 5m00s; **7.** Tomás-Oyala (R12) 5m03s; **8.** Bescham-García (Fiat SE 1.5) 5m03s; **9.** Tubal-Valerio (F. SE 1.5) 5m03; **10.** Badra-Machuca (F. SE 1.5) 5m04s; **11.** Marcarí-Paz (R12) 5m07s; **12.** Bassi-Sirani (Peugeot 504 GR TN) 5m07s; **13.** Maciel-Maciel (R18) 5m08s; **14.** Surra-Zucchini (R12) 5m10s; **15.** Miglio-Farías (R12) 5m12s; **16.** Sosa-Pardo (R18) 5m13s; **17.** Bonaldi-Merlo (R18) 5m16s; **18.** Pancello-Pancello (R18) 5m16s; **19.** Peral-Zubillaga (P.504) 5m17s; **20.** Vallejo-Serrano (R12) 5m17s; **21.** Velasco-Gaona (R12) 5m19s; **22.** Mattar-Vidal (R18) 5m20s; **23.** Del Bosco-Pino (R12) 5m20s; **24.** Sala-Bizzocchi (R12) 5m20s; **25.** Campa-Narvaja (R18) 5m21s; **26.** Passi-Gait (R18) 5m22s; **27.** Corso-Rubey (F. SE 1.5) 5m26s; **28.** Rocchini-Nafra (Fiat 128 1300) 5m28s; **29.** Marcellino-Rossi (Fiat 128 1100) 5m30s; (Prom. 75,164 km/h, 1° Clase 1); **30.** Flores-De Souza (R18) 5m31s; **31.** Angelini-Charotto (F. 128 1100) 5m31s; **32.** Di Gerónimo-Cesari (F. 128 1100) 5m31s; **33.** Pires-Albando (Fiat 147) 5m31s; **34.** Renzi-Cruz (F. 128 1100) 5m32s; **35.** Libarak-Amann (F. 128 1100) 5m32s; **36.** Ghilardi-González (F. 128 1100) 5m32s; **37.** Grasso-Elizeta (F. 127 1100); **38.** Trossero-Guenero (F. 128 1100) 5m33s; **39.** Defagot-Scarpatti (R12) 5m33s; **40.** Sciangua-Yañez (F. 128 1100) 5m33s; **41.** Luna(p)-Aguero (R12) 5m35s; **42.** Testa-Pedemera (F. 128 1100) 5m36s; **43.** Páneri-Ribe Mill (R12) 5m37s; **44.** Abarca-Toledo (VW Gacel) 5m37s; **45.** Quinteros-Safaddi (F. 128 1100) 5m38s; **46.** Escariz-Fonlana (VW Gacel) 5m38s; **47.** Sistema-Picco (F. 128 1100) 5m39s; **48.** Ruiz-Nicotra (P. 504) 5m39s; **49.** Basavilbaso-Gaimonera (Fiat 125) 5m40s; **50.** Benatto-Ligornia (F. 128 1100) 5m40s; **51.** Garay-D'Ambrosio (F. 128 1100) 5m40s; **52.** Benatto-Ligornia (F. 128 1100) 5m42s; **53.** Albonetti-Volta (F. 128 1100) 5m42s; **54.** Scasi-Grasso (F. 147) 5m42s; **55.** Tessoro-Colasso (F. 128 1100) 5m44s; **56.** Mezher-Puggioni (P.504) 5m46s; **57.** Martini-Brunetto (F. 125) 5m49s; **58.**

LOS PRIMES

Olmas-Loimgruberg (R12) 5m49s; **59.** Zanet-Sivori (Fiat 128 1100) 5m50s; **60.** Oste-Cabrera (F. 128 1100) 5m51s; **61.** Salgado-Nash-Salgado Nash (Fiat 128 1100) 5m54s; **62.** Palma-Campos (F. 128 1100) 5m55s; **63.** Pancello-Goy (F. 128 1100) 5m56s; **64.** Alba-Díaz (Fiat 128 1100) 5m58s; **65.** Martínez-Silvestro (F. 128 1100) 6m03s; **66.** Planas-Turra (R12) 6m05s; **67.** Roque-Vera (F. 128 1100) 6m05s; **68.** Scarpatti-Menchini (F. 128 1300) 6m08s; **69.** Bastos-Varkanian (F. 128 1100) 6m21s; **70.** Escudero-Solano (F. 128 1100) 6m22s; **71.** Limina-Delacarbon (F. 128 1100) 6m24s; **72.** Massera-Coratti (R12) 6m26s; **73.** Negrini-Lungo (F. 128 1100) 6m28s; **74.** Stillo-Stella (R12) 6m33s; **75.** Comu-Mior (F. 128 1100) 6m29s; **76.** Corvalán-Godoy (F. 128 1100) 6m47s; **77.** Chain-Silva (F. SE 1.5) 6m47s; **78.** Avada-Barra (F. 128 1100) 7m17s; **79.** Bordon-Altamirano (F. 128 1100) 10m14s; **80.** Menchini-López (R12) 11m51s; **81.** Chail-Gait (R18) 27m34s.
P.C. 2 El Durazno-Potrero de los Funes (10,82 Km)
Raies, 7m55s (Prom. 82,005 km/h - 1° Clase 3); Soto, 7m55s; Altamirano, 8m07s (Prom. 79,984 km/h, 1° Clase 2); Stillo, 8m19s; Schmid, 8m20s; Tomás, 8m27s; Bescham, 8m27s; Badra, 8m28s; Bassi, 8m33s; Tubal, 8m33s; Celis, 8m34s; Vallejo, 8m36s; Marcarí, 8m41s; Miglio, 8m52s; Sosa, 8m52s; Surra, 8m53s; Mattar, 8m54s; Maciel, 8m54s; Bonaldi, 8m57s; Pancello, 9m01s; Trossero, 9m10s (Prom. 70,822 km/h 1° Clase 1).
P.C. 3 San Roque - Ruta 20 (6,89 Km)
Soto, 4m35s (Prom. 90,198 km/h 1° Clase 3); Raies, 4m37s; Altamirano, 4m50s (Prom. 85,532 km/h 1° Clase 2); Stillo, 4m57s; Tomás, 4m57s; Schmid, 4m59s; Bescham, 5m12s; Bassi, 5m04s; Celis, 5m04s; Badra, 5m05s; Tubal, 5m07s; Passi, 5m12s; Vallejo, 5m13s; Miglio, 5m17s; Chail, 5m19s; Corso, 5m21s; Peral, 5m24s; Mattar, 5m24s; Rochi, 5m25s; Maciel, 5m27s; Grasso, 5m30s (Prom. 75,164 km/h 1° Clase 1).
P.C. 4 El Totoral-San Francisco (61,27 Km)
Soto, 46m48s (Prom. 78,552 km/h 1° Clase 3); Raies, 49m39s; Altamirano, 49m47s; (Prom. 73,843 km/h 1° Clase 2); Badra, 50m55s; Stillo,

51m10s; Bassi, 51m59s; Bescham, 52m28s; Tomás, 52m29s; Schmid, 53m18s; Maciel, 54m31s; Surra, 54m31s; Tubal, 55m42s; Trossero, 56m03s; (Prom. 65,588 km/h 1° Clase 1); Vallejo, 56m17s; Rochi, 56m16s; Pancello, 56m40s; Miglio, 56m41s; Mattar, 56m46s; Libarak, 56m53s; Marcellino, 56m59s.
P.C. 5 Guines - Las Chacras (54,85 Km)
Raies, 32m26s (Prom. 101,669 km/h 1° Clase 3); Soto, 32m43s; Stillo, 34m32s (Prom. 95,299 km/h 1° Clase 2); Altamirano, 34m38s; Tomás, 34m56s; Tubal, 35m24s; Bescham, 35m37s; Bassi, 35m43s; Sosa, 36m51s; Miglio, 37m21s; Schmid, 37m36s; Surra, 37m40s; Badra, 37m44s; Mattar, 38m30s; Pancello, 39m09s; Garay, 39m13s (Prom. 83,919 km/h 1° Clase 1); Grasso, 39m33; Del Bosco, 39m35s; Trossero, 39m38s; Marcellino, 39m43s.
P.C. 6 Las Chacras - Pampa del Tamborero (81,57 Km)
Soto, 50m48s; (Prom. 96,026 km/h 1° Clase 3); Stillo, 52m59s (Prom. 92,372 km/h 1° Clase 2); Badra, 53m47s; Raies, 53m59s; Bescham, 54m01s; Tomás, 54m09s; Tubal, 54m43s; Schmid, 56m03s; Bassi, 56m20s; Surra, 56m38s; Sosa, 58m46s; Altamirano, 58m51s; Mattar, 1h00m28s; Trossero, 1h00m59s (Prom. 80,254 km/h 1° Clase 1); Grasso 1h01m17s; Ruiz, 1h01m50s; Renzi, 1h02m21s; Sala, 1h02m21s; Basavilbaso, 1h02m31s; Albonetti, 1h02m35s.
P.C. 7 El Triapiche - Potrero de los Funes (29,57 Km)
Raies, 20m51s (Prom. 85,093 km/h 1° Clase 3); Soto, 20m55s; Altamirano, 21m13s (Prom. 83,624 km/h 1° Clase 2); Stillo, 21m44s; Bescham, 22m05s; Badra, 22m16s; Tubal, 22m52s; Schmid, 22m57s; Surra, 23m20s; Sosa, 23m36s; Miglio, 23m40s; Vallejo, 23m56s; Mattar, 23m59s; Trossero, 24m18s (Prom. 73,011 km/h 1° Clase 1); Passi, 24m18s; Pancello, 24m25s; Del Bosco, 24m26s; Marcellino, 24m26s; Chail, 24m31s; Sala, 24m47s.
P.C. 8 San Roque - Ruta 20 (6,89 Km)
Soto, 4m37s (Prom. 89,546 km/h 1° Clase 3); Badra, 4m52s (Prom. 84,945 km/h 1° Clase 2); Schmid, 4m55s; Stillo, 4m55s; Tomás, 4m57s; Bescham, 5m01s; Altamirano, 5m01s; Tubal,

5m04s; Mattar, 5m07s; Surra, 5m11s; Passi, 5m14s; Maciel, 5m18s; Sosa, 5m19s; Campa, 5m21s; Grasso, 5m23s (Prom. 76,791 km/h 1° Clase 1); Basavilbaso, 5m23s; Velasco, 5m23s; Luna, 5m24s; Pancello, 5m26s; Sala, 5m26s.
P.C. 9 El Totoral - Carolina (23,77 Km)
Soto, 15m15s (Prom. 93,520 km/h 1° Clase 3); Raies, 15m20s; Badra, 15m45s (Prom. 90,550 km/h 1° Clase 2); Bescham, 15m56s; Stillo, 15m58s; Tomás, 16m04s; Schmid, 16m25s; Altamirano, 16m28s; Tubal, 16m30s; Miglio, 17m02s; Surra, 17m08s; Sosa, 17m28s; Campa, 17m33s; Mattar, 17m39s; Corso, 17m57s; Sala, 18m04s; Benatto, 18m06s; Marcellino, 18m07s (Prom. 78,724 km/h 1° Clase 1); Trossero, 18m12s; Saina, 18m18s.
P.C. 10 Carolina - La Tema (78,52 Km)
Soto, 46m18s; (Prom. 97,542 km/h 1° Clase 3); Stillo 50m50s (Prom. 92,678 km/h 1° Clase 2); Tomás, 51m19s; Raies, 52m05s; Badra, 52m57s; Campa, 53m58s; Schmid, 54m04s; Sosa, 54m13s; Niglio, 55m17; Mattar, 55m20s; Altamirano, 55m51s; Grasso, 55m56s (Prom. 84,229 km/h 1° Clase 1); Sala, 56m03s; Del Bosco, 56m19s; Basavilbaso, 56m27s; Pancello, 56m49s; Albonetti, 57m57s; Luna, 57m59s; Libarak, 58m00s; Tubal, 58m12s.
P.C. 11 Saladillo - Riofrio (26,21 Km)
Soto, 15m03s (Prom. 104,490 km/h 1° Clase 3); Bescham, 16m04s (Prom. 97,880 km/h 1° Clase 2); Raies, 16m11s; Schmid, 16m28s; Tubal, 16m30s; Tomás, 16m32s; Stillo, 16m46s; Campa, 17m14s; Miglio, 17m16s; Grasso, 17m46s (Prom. 88,513 km/h 1° Clase 1); Passi, 17m51s; Pancello, 17m56s; Del Bosco, 17m58s; Luna, 18m01s; Sala, 18m02s; Benatto, 18m11s; Trossero, 18m15s; Altamirano, 18m16s; Albonetti, 18m16s; Marcellino, 18m19s.
P.C. 12 El Triapiche - Potrero de los Funes (29,57 Km)
Soto, 20m55s (Prom. 84,823 km/h 1° Clase 3); Bescham, 22m07s (Prom. 80,218 km/h 1° Clase 2); Schmid, 22m14s; Tomás, 22m17s; Stillo, 22m52s; Tubal, 22m57s; Campa, 23m32s; Miglio, 23m33s; Altamirano, 23m40s; Grasso, 23m51s (Prom. 74,912 km/h 1° Clase 1); Pancello, 24m14s; Del Bosco, 24m31s; Luna, 24m36s; Albonetti, 24m39s; Defagot, 24m40s; Sala, 24m41s; Marcellino, 24m45s; Sciangua, 24m56s; Passi, 25m02s; Saina, 25m04s.

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 Parabrises Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Av. Belgrano 624 6º piso, de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepciones: en Vicente López (Bs.As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308).

6º piso, Tel.: 40-181.

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edictor, 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 Parabrises Corsa.

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

Parabrises 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 BERTA MK3 DE FORMULA DOS. Dos cajas TCM, autoblacante Hewland, 20 relaciones de caja, espirales, 10 llantas. Listo para largar. Acepto auto de calle. Tratar calle Nueva de Julio 3971, Rosario Tel. (041) 394393 o 348215.

Vendo FIAT 600 Standard mejorado, dos motores, 12 llantas, varios repuestos. Tel. 53-1682/553-3521.

Cocho vende 2 DATSUN listas para largar. Con prueba previa en el Autódromo. Con o sin todos los repuestos originales. Av. Libertador 1912, Olivos, Tel. 795-9167 791-226.

KART CHASIS FLECHA MOTOR DAP casi 0 km. Todo junto o separado (para competición). Se escuchan ofertas razonables. Lape de Vega 2291, Capital. Tel. 566-5464 o 568-4811.

FORMULA RENAULT chasis monocasco S.B. con caja, sin motor, suspensión nueva a balancín, rótulas nuevas e instrumental. Vendo urgente o permuto auto particular. Perdriel 765 esquina Suárez. Cap.

Vendo FORMULA 5 chasis Lodi, motor Zanella, carburador Mikuni. Todo nuevo sin radar. Listo para largar. Una oportunidad. 665-6805.

RENAULT 12 RALLY, dos unidades 1985 y 1986. Repuestos varios, cajas y motores. Cubiertas nuevas y usadas. En lote o fraccionado. Acepto permutas. Dirigirse a Rubén Del Campo, Milre 1075, Guilmes. BA o Tel. 253-6310.

FRA EN RAFAELA. Carré alquilándole a Sergio Solmi el segundo auto de su equipo, con atención en carrera. Tulla 22, motor Reybet. Condiciones a pactar. Tel. (0329) 26229 y 25798.

Salgado Nash alquila FIAT 128 CLASE UNO Rallies nacionales o zonales con asistencia técnica. Mensajes Tel. 33 Unquillo Miguel Sales, horario comercial.

DATSUN 280 ZX COMPETICION vendo listo para largar ex-Hugo Olim. A 13.000. Llamar Sr. Julio 632-6568 632-3618. Otra cantidad de repuestos de Datsun. Escucho ofertas.

2 (dos) DATSUN 280 ZX - C.A.P. Cocho López vende o permuto por S.T.D. Lijas para largar y con prueba previa en el Autódromo, también atención mecánica. A 12.000 (doce mil) 791-2276 795-9157.

KARTING COMPETICION CHASIS PANTHER como nuevo, motor RF largo, 2da. medida. Cimatoplat electrónico, carburador, para juntas o internacional. Vendo juntos o por separado. Buen precio. Angel Pini 4647, Caseros. De tarde.

Vendo FORMULA RENAULT DEL SUDOESTE DE-PAC C/TRAILER listo para largar. Escucho ofertas. Acepto permutas. Tel. 0928-20164, Pedro Luro, Prov. Buenos Aires.



Vendo urgente CHASIS ANDUJAR completo, suspensión Igual Berta E.R. ideal sport. Prototipo. Cualquier categoría del Interior. Sunchales 650, Cap. o 245-6139. Héctor. Precio A 2.800 o acepto permuto. Vendo caja TCM.

Vendo FALCON TC listo para largar. Buenos fierros. Otro motor armado cantidad de repuestos 10 ruedas completas A 35.000. Acepto auto en parte de pago. Llamar señor Miguel 766-3790, cualquier horario.

KARTING CHASIS TRAK nuevo. Motor R.F. completo para categoría junior o internacional vendo o permuto por casco Fiat 147. Diferencia a convenir. Luis Bekástegui 3418, Cap. o Tel. 67-9251. Incluye repuestos.

COLECCION CORSA del 0 a 900 Impecable A 170 el año. Automóvil Nº1 2-5-6-8 nuevos c/u A 16. Tel. 572-3259.

FIAT S. EUROPA 1500-84 TURISMO NACIONAL CLASE 2 Exporo. Estado óptimo. Listo para largar (alo auto de punta). Pintura tres colores. Autoblacante. 2 cajas velocidades, ruedas estilo, 8 llantas, 4 gomas de lluvia, etc. No deje de verlo. Torno auto particular menor o mayor valor. Informe Tel. 922-5473/ 923-2599

KARTING motor solamente. DAP carrera larga, casi nuevo. Completo. Carburador, motoplat. Preparación Omar Braza para junior o internacional. Detalles y precio: 568-4811 y 431-1858.

KARTING COMPETICION FOXTRAK motor GA E ideal para empezar. Urgente por ausentarme del país. Badaracco 744, Ituzaingó norte. Tel. 623-3390.

FORMULA RENAULT. Chasis Depac. Motor 1400 cm3. Caja TCM con todas las relaciones. Repuestos de chasis y motor. Todo casi nuevo (2 carreras). ideal FR o Sport Prototipo. 982-1163 o 620-2160.

KARTING COMPETICION chasis Flecha Brekart, motor DAP completo o chasis y motor por separado. Poco uso. Distintas relaciones, etc. Lape de Vega 2291 Cap. Tel. 566-6454/568-4811.

KARTING COMPETICION FOXTRAK listo para largar. Ideal para empezar en juniors o Inter. Badaracco 744, Ituzaingó. Tel. 623-3390.

FIAT 128 1300 Mod. 81 RALLY. Tapa, leva, corona, caja 5ª y 4ª armadas, 2 gomas nuevas, 2 Rally argentino. Vendo urgente. Dardo Rocha 1000, Bernal Oeste. Tel. 252-0120 252-0227 252-6888. Precio a consultar.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

DATSUN 280 ZX MODELO 80 única mano, 70.000 km reales. Jamás golpeada. Impecable; nunca corrida, apta cualquier destino. Dejar mensaje 432-9954 contestador automático. Sr. Fernando. Pabras abstenerse.

PEUGEOT 504 MODELO 1970 motor 0 km. Tel. 37-1786.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo MORRIS 1947 cuatro puertas con papeles, accesorios, gomas, motor. Todo original y bien único. Nestor Castelloro, Gascoñ 5880 CP 7600 Tel. 7733617, Mar del Plata. Automóvil de colección.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -PERMUTA-

Permuto vendo COUPE FORD 1938 motor Falcon 221, caja de cuarta, freno a disco. Joya. Papeles al día. Ver Hipólito Yrigoyen 13096, Tel. 294-5042, Adrogué.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

FIAT 128 100 HP 3.000 km mano única. Techo corredizo, instrumental completísimo, Cañastien Weber 40-40, llanta IAVA, radiador de carrera, amortiguación especial, pintura especial. Preguntar por Antonio. Tel. 631-9073.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo MOTO HONDA CB 750 1981 sin uso 1.000 km reales A 4.500. Únicamente contado. Una belleza única. Bolívar 52, 5800 Río IV. Tel. 0586/ 25904, horario comercial.

MOTO GUZZI 235 e.e. toda original. Llantas aluminio, motor 0 km. Única. Sucre 4041, Guilmes, 254-4304.

Vendo MOTO TRIUMPH modelo 1953 THUNDERBIRT 110 650 cm³ totalmente original. Sólo para entusiastas. Tel. 768-1242 y cámara Dunlop año 1928 sin uso. Para coleccionistas.

FIAT 147 SPAZIO '86 STANDARD MEJORADO Excelente estado sin golpes auto de punta, con los mejores fierros; (Motor RG, Jaula y butaca Fades, mecánica PATA SANCHEZ etc.) tomo auto de calle mayor o menor valor. Informes: Teléfono 922-5473 - 923-2599.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo MOTOR RENAULT 1400 y 1020. Todo nuevo sin radar con o sin accesorios. Urgente llamar al 28-3796.

Benini Escap

Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



COMPETICION Es más al interior
MELO 4130-FLORIDA (1602) @ 760-1173

CARBURADOR HOLLEY para Falcon 3.0 -sin uso- Nva. 782-5715.

250 ESFERITAS SOLEX francesas para bomba de pique de carburadores Solex. 782-5715 de mañana.

CORONA Y PIÑON FORD 1940 legítima no zumba. 782-5715.

CAJA DE VELOCIDAD PARA MONOPOSTOS nueva con relaciones, 5 cubiertas Faneco sin uso 145/13 para tiena. Motor Renault 850 nuevo. Escape y admisión Cañastien. Embraque R.12. Distribuidor Dulbeco. Llamar 653-6664.

Vendo cuatro llantas para Peugeot 404 a 504 deportivas buen precio. Australes quince cada una con Tacas agujeros. Tel. 97-5454 o 792-582.

ESQUELETO TODOTERRENO vendo por no poder armar A 220 Tel. 59-7237. Remedios de Escalada de San Martín 1041 CP 1416 Ciudad. de Bs.As.

Vendo cuatro LLANTAS DEPORTIVAS ALEACION 6TH R14 para Falcon 15.000 kms. reales Impecable. Tratar San Martín 234, Camen, Pola. Santa Fe. Tel. 0462-93184.

CARBURADORES WEBER 40/40 DCOE con múltiple de admisión para R 18 o Fuego. 922-9008 horario oficina.

Vendo JAULA TIPO RALLY FADES FIAT 600 butaca competición, tipo Taunus. Poco uso A 250. General Homos 1228, Cap. Tel. 362-3776 de 20 a 22 hs.

Vendo RADIO COMUN para auto cualquier tipo Nucua Muski A 25. Santander 6080, Cap.

MOTORES TAUNUS 75 al 85 con papeles y baja compra. Necesito 3 motores completos o incompletos para preparación ofertas a Peña La Patona, Avda. Goona 1156 - 1º P, Hacia CP 1706 Tel. 650-8580. Sábado de 14 a 24 y domingo 10 a 24. Sr. López. Sin papeles no hay negocio.

8.0 NAUTICA -VENTA-

Vendo LANCHA TARRAB 115 HP 70 MOTOR JHONSONS trailer nuevo, modelo 1985, lona tela de avión A 5.700. Únicamente contado. 30 hs. de uso, una belleza. Bolívar 52, 5800 Río IV, horario comercial Tel. 0586-25904.

10.0 VARIOS

COLECCION REVISTA CORSA AÑOS '72 y '74 oferta A 30, por año y '85 A 40 Llamar al 45-6358 de 11 a 18 o al 6598-7750 Sr. Luis.

11.0 AUTOMODELISMO

PORCHE 935 TURBO FERRARI BB 512 GRUPO 4, a radiocontrol escala 1/8. Motor a explosión completo de competición. Chassis Associated RC 300 Radio 2, canales con repuestos. Escribir a Néstor Madrid, México 4378 Capital. Escucho ofertas.

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 124

24 de setiembre de 1986

Rally GP de la Hermandad en Tierra del Fuego

DANIEL FINOCCHIO, LA GENERAL

Río Grande, T. del Fuego - A fines de agosto pasado se cumplió la 13ª edición del clásico Gran Premio de la Hermandad Argentino-Chilena, prueba que se realiza en esta isla, uniendo las ciudades de Río Grande y Puerto Porvenir (Chile) y regreso a ésta, a través de 797 km de carrera por caminos de distinta índole pero con un común denominador: la dureza.

Organizaron en conjunto el Club de Volantes de Puerto Porvenir y el Automóvil Club de Río Grande, reuniéndose la cantidad de 73 pilotos en las cuatro categorías en que fueron divididos los automóviles de acuerdo a sus cilindradas.

La prueba se llevó a cabo con una temperatura benigna, mucho más alta que lo que se esperaba, pero ello —lejos de ser una ventaja para los pilotos— dio lugar a que agua de deshielo produjera

cortes y extendidos barriales, lo que conspiró contra el normal avance de la carrera.

En la primer etapa, la general fue ganada por Ricardo Anders, mientras que la de regreso terminó con la victoria de Orestes Boniccioli, ambos participantes de la clase menor. En cuanto a la clasificación final, clase por clase, quedó como sigue:

Clase "A": 1° Héctor Díaz Gallardo (Toyota/Chile) 9h45m47s a un promedio de 90,950 km/hora. 2° Orestes Boniccioli (Toyota/Chile) 9h53m59s; 3° Ricardo Chebel (Toyota/Chile) 10h22m24s y 4° Leandro Calixto (Toyota/Chile) 10h33m44s.

Clase "B": 1° Armando Cano (Renault 12/Argentina) 9h09m46s a 96,982 km/hora. 2° Manuel González (Datsun/Chile).

Clase "C": 1° Eduardo Carletti (Renault 12/Argentina) 6h58m28s a 114,274



km/hora. 2° Juan Maslov (Renault 12/Argentina) 7h18m57s. 3° Nicolás Senkovic (Fiat Europa 1.3/Argentina) 8h04m15s; 4° Daniel Ibarra (Renault 12/Chile).

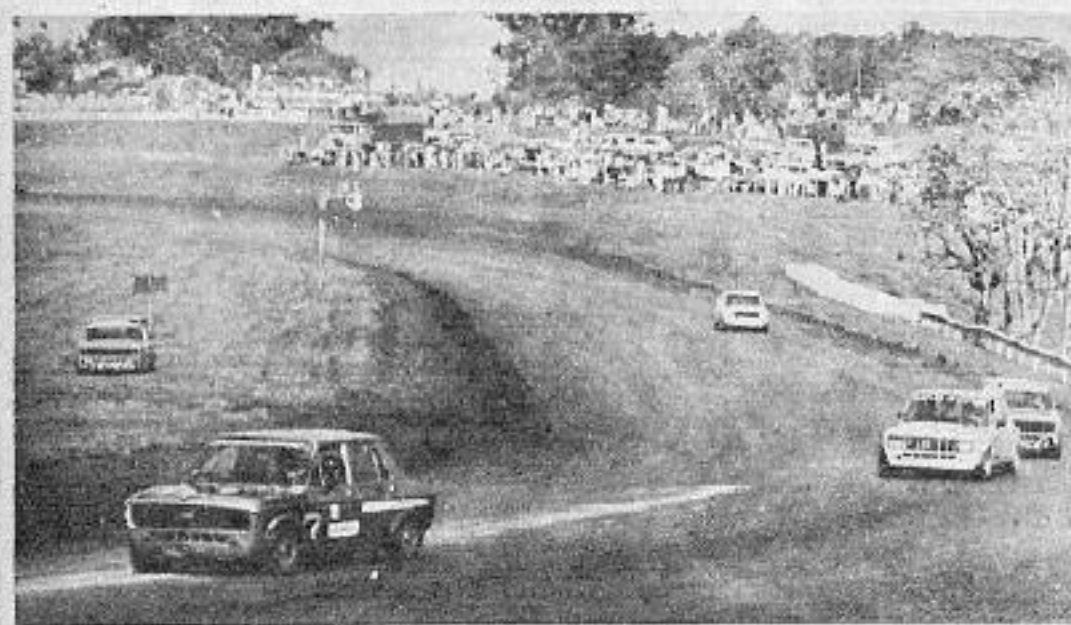
Clase "D": 1° Daniel Finocchio (Renault 18/Argentina) 6h14m58s a un promedio de 127,531 km/hora. 2° Sergio Bello (Renault 1.8/Argentina) 6h20m53s; 3° Manuel Barria (Mazda/Chile) 8h00m27s; 4° Jorge Carmelo (Taurus/Argentina) 8h25m09s.



Daniel Finocchio ganador con R-18 de la clase mayor y la general (Foto Jorge Flores)

Con este R-12 Eduardo Carletti venció en la clase "C" (Foto Flores).

El Renault de Mucci se va del camino, mientras el chileno Paredes trata de mantener a su viejo Mazda en el camino de "La Arcillosa" convertido en un lodazal (Foto Carlos Villegas).



Posadas, Mnes - En Oberá se cumplió el 24 de agosto pasado la sexta fecha del campeonato misionero, de la que participaron las tres categorías tradicionales en este rincón septentrional del país. Mario César Rudakow fue el ganador en Categoría 850; Oscar Trendel en Turismo Pista Clase 2, en tanto que Miguel Pastori se impuso con comodidad en Turismo Carretera del Nordeste en jornada cumplida en el circuito Ciudad de Oberá, de tierra colorada muy compactada y 2376 metros de recorrido en su cuerda.

En 850 cc, Guillermo Badaracco y Mario Rudakow ganaron las series, anticipando la lucha que los uniría en la final.

Terció entre ellos el campeón Carlos Okulovich, quien tomó la punta en la segunda vuelta para abandonar dos giros después por rotura de una manguera de aceite. Badaracco quedó primero pero luego —cuando acusó problemas de ténida— fue superado por Rudakow, quien lo ganó por medio segundo.

Final, 850 cc, 15 vueltas: 1° Mario Rudakow (Aristóbulo del Valle) 22m20s 26/100 a 96,730 km por hora; 2° Guillermo Badaracco (Eldorado) 22m21s80; 3° Daniel Cabrera (Eldorado) 22m22s02; 4° Carlos Brandt (Eldorado) 22m36s09; 5° Raúl De la Peña (Posadas) y 6° Miguel Ratoski (Posadas). **Campeonato:** G. Ba-

Turismo Clase 2, 850 y TC del NE en Oberá

MIGUEL PASTORI, MUY COMODO

Trendel, perseguido por Okulovich, Raúl Badaracco y Juristch en la final de Turismo Pista Clase 2. El auto detenido es el de Fiti Kruse (Foto El Territorio)

daracco, 57 puntos; Rudakow, 56; Brandt, 23,1; Cabrera, 18,3; Marin, 18,1 y Ratoski, 17 puntos. (Todos con Fiat 600).

En Turismo Pista Clase 2 —categoría técnicamente equiparada con la similar nacional, en todos sus aspectos— se presentaron 14 máquinas. Oscar Trendel y Carlos Sarmiento ganaron las baterías a cinco vueltas. En la final, Trendel se escapó de todos mientras sus escoltas variaban: Raúl Badaracco, luego Sarmiento y finalmente Okulovich. Hubo muchos abandonos y terminaron sólo siete máquinas. Al mandarse este informe, la clasificación no estaba confirmada, ya que en principio se cuestionaban los difusores del carburador del ganador.

Final, TP Clase 2, 15 vueltas: 1° Oscar Trendel (Eldorado) 21m30s 26/100 a 99,440 km por hora. 2° Carlos Okulovich (Oberá) 21m31s27; 3° Raúl Badaracco (Eldorado) 21m32s00; 4° Hugo Juristch (Oberá) 21m38s14; 5° José Luis García (Apóstoles) y 6° Hugo Chamorro (Oberá).

Las series de TC del NE fueron para Miguel Pastori y Bernardo Pizzuti, representantes de Posadas y Jardín América

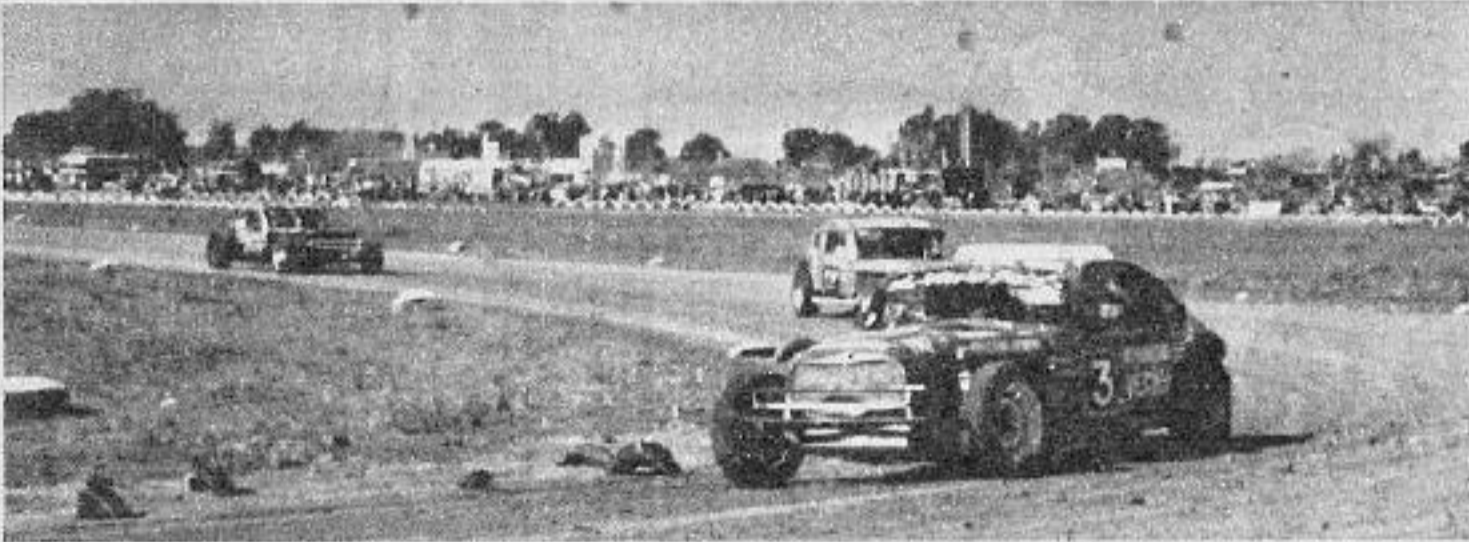
respectivamente. En la final, Pastori lideró la vuelta inicial, fue desplazado de la punta durante un giro por Pizzuti, pero la recuperó para de ahí en más acumular gran ventaja hasta que la bandera a cuadros lo decretó ganador. Se alternaron en el puesto de escolta Pizzuti, Bosé y Tarnoski, quien fue segundo consiguiendo un meritorio tercer lugar Jorge Semegüén.

Final TC del NE; 15 vueltas: 1° Miguel Pastori (Posadas) 21m04s 14/100 a 101,495 km/hora; 2° Carlos Tarnoski (Eldorado) 21m25s55; 3° Jorge Semegüén (Apóstoles) 21m29s16; 4° Juan Carlos Cao López (Iguazú) 21m32s90; 5° Heno Klein (Posadas) 21m33s00; 6° Oscar Horrisberg (Posadas) 21m41s06

(Informe de Rubichá Guazú)

TC Bonaerense en Merlo

RENDINA STRANGES, ALONSO Y PIETRANERA



Victor Rendina rumbo al triunfo en Merlo.

José Scatizza fue segundo de Stranges en la "B".

Las Heras, BA - El 24 de agosto pasado, el Club Argentino, de Merlo, organizó en su circuito El Bosque, de 1.580 metros de tierra compactada -el que se presentó en óptimas condiciones- la 11ª competencia del calendario 1986 de TC Bonaerense que en sus cuatro clases reunió a 65 autos.

Clase "A"

Las series fueron para Natalio Ciccía y Victor Rendina. La final, a 14 vueltas fue de punta a punta para

Rendina, acosado por Ciccía, Fernández y Tobares, quien luego pasaría al tercer puesto. El trámite fue normal hasta la última curva, cuando un rezagado puso la nota emotiva de la carrera al tapar a Rendina, quien sin embargo logró zafar, imponiéndose por mínima diferencia.

Clasificación: 1° Victor Rendina (Chevrolet/Libertad) 14m16s 73/100 a 92,948 km por hora. 2° Natalio Ciccía (Chevrolet/S. Antonio de Padua) 14m16s 75; 3° Luis Tobares (Falcon/

Munro) 14m26s 78; 4° José Fernández (Falcon/Capital) 14m28s 61; 5° Alfredo Ursik (Chevrolet/Ciudadela) 14m29s 96; 6° Guillermo Rico (Dodge/Avellaneda) 14m39s 32; 7° "Fachetti" (Falcon/Bs. Aires); 8° Miguel Pallone (Torino/San Martín); 9° Alberto García (Torino/Bs. Aires) y 10° Montenegro-Ibáñez (Torino/Merlo). **Campeonato:** Ciccía, 266 puntos; "Puerta-Rendina", 191; Wagner, 124; Tornatore, 100; Fernández, 83; Notta, 65; Peón, 60 y Tobares, 55 puntos.

Clase "B"

Bruno Stranges y "Margaride-Albertini" ganaron en las series. En la final Stranges picó en punta seguido por Scatizza y Di Nella, puestos que no variaron en las catorce vueltas, pese a las fallas que acusaba el motor de Scatizza.

Clasificación: 1° Bruno Stranges (Chevrolet/J.C.Paz) 13m49s 59/100 a 95,989 km/hora; 2° José Scatizza (Falcon/San Miguel) 13m52s 58; 3° Guido Di Nella (Dodge/Lomas del Mirador) 14m13s 10; 4° Juan Masquerre (Chevrolet/San Miguel) 14m14s 39; 5° Ricardo Olearo (Chevrolet/Moreno) 14m17s 34; 6° Horacio Biondo (Falcon/J.C.Paz); 7° Pedro Carta (Torino/J.C.Paz); 8° "Rueda-Gentile" (Torino/Moron); 9° Roberto Peón (Chevrolet/J.C.Paz) y 10° "Margaride-Albertini" (Dodge/Castelar). **Campeonato:** Stranges, 270 puntos; Scatizza, 187; "Margaride-Albertini", 134; Masquerre, 107; Biondo, 94; Amato, 85; Di Nella, 73 y Peón, 66 puntos.

Clase "C"

Jorge Alonso y Manuel Fariás, triunfaron en las series. El dominio de Jorge Alonso en la final fue abrumador. Rosales lo siguió inefectivamente durante 10 vueltas, pero luego Fariás le quitó el segundo lugar. Buenos avances de Arosa-Inginió y Ciutat, desde la retaguardia. Lo mismo vale para Kubisen.

Clasificación: 1° Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 14m17s 61/100 a 92,853 km/hora. 2° Manuel Fariás (Falcon/Pacheco) 14m18s 90; 3° Carlos Rosales (Chevrolet/San Fernando) 14m27s 20; 4° "Arosa-Inginió" (Chevrolet/J.C.Paz) 14m31s 39; 5° Adrián Ciutat (Falcon/J.C.Paz) 14m37s 10; 6° Alfredo Kubisen (Torino/Florida); 7° Roberto Soriano (Falcon/Tigre); 8° Carlos Orlando (Falcon-Gral. Rodríguez); 9° Rubén Valle (Falcon/J.C.Paz) y 10° Francisco Spataro (Falcon/Tigre). **Campeonato:** Fariás, 209 puntos; Orlando, 184; Pazos, 150; Alonso, 148; Rosales, 100; Abraham, 95; Fernández, 88; Dandolo, 56 puntos.

Clase "D"

Ganaron las series Elio Fernández y Carlos Pietranera. Las catorce vueltas de la final fueron encabezadas por Pietranera, a quien siguieron Martínez y De Almeida, que vuelve a ocupar un lugar en el podio tras una mala racha. Da Venda cuarto, avanzando desde el fondo, favorecido por retrasos y algunos toques.

Clasificación: 1° Carlos Pietranera (Chevrolet/Ituzingó) 13m50s 18/100 a 95,951 km/hora. 2° Elio Martínez (Chevrolet/Isidro Casanova) 13m53s 43; 3° José De Almeida (Chevrolet/Cañuelas) 14m09s 45; 4° Dominga Da Venda (Chevrolet/Monte Grande) 14m34s 73; 5° Antonio Toniatti (Falcon/San Justo) 14m44s 15; 6° Hugo González (Chevrolet/Ituzingó); 7° Daniel La Fémina (Chevrolet/González Catán) 14m52s 99; 8° Hugo Maldonado (Chevrolet/Merlo). **Campeonato:** De Almeida, 224 puntos; Martínez, 208; Da Venda, 160; González, 160; Pietranera, 103; Gianni, 102; Molina, 94 y La Fémina, 69.

Próxima fecha, 7 de setiembre en Baradero.

(Informe y Fotos José Benigno Granada)

Karting en Mar del Plata

TRIUNFO ROLANDO GORRINI

Mar del Plata, BA - El ascendente piloto Rolando Gorrini fue el ganador de la carrera final en la reunión efectuada el 17 de agosto en el autódromo local, con puntaje para el campeonato zonal. El mismo Gorrini, Gabriel Marcozzi y Marcelo Aizpún, habían ganado las series clasificatorias previamente, siendo la segunda -en la que triunfó Marcozzi- sensiblemente más rápida que las otras dos.

En la final abandonó el campeón Marcelo Aizpún y se retrasó Marcozzi, quedando el marcador, tras las 25 vueltas estipuladas al circuito de 670 metros, de la siguiente manera:

1° Rolando Gorrini (Panther/Mar del Plata) 14m23s 97/100 a un promedio de 69,794 km/hora. 2° José Ciantini (Vara/Balcarce); 3° Carlos Petersen (Tiger/Mar del Plata); 4° José Martínez (Tiger/Ayacu-

cho); 5° Gabriel Marcozzi (Vara/Mar del Plata) y 6° Adrián Sauro (Tiger/Mar del Plata).

(Informe y foto de Raúl Fernández)



Nuevo Presidente de FEMAD

CORTÉS, OTRA VEZ

Posadas, Mnes. - El dirigente Hipólito Cortés, de dilatada y proficua labor en el automovilismo misionero, fue elegido por la Asamblea General Ordinaria del 24 de agosto próximo pasado, como presidente de la Federación Misionera de Automovilismo Deportivo (FEMAD), luego que el organismo aprobara por unanimidad la memoria y balance del ejercicio anterior.

Cortés sucede en la gestión al CPN Ricardo R. Arriola, y había sido desde la creación de la institución su máxima autoridad, salvo en el período 1985/86. Continúa como secretario de la FEMAD Héctor Rendón, en tanto los siguientes cargos son ocupados ahora de acuerdo al siguiente detalle:

Tesorero: Horacio Moure; vocales: Dr. Miguel Boher, Ricardo Moyano, CPN

Héctor Norman Firpo, Francisco Urrutia, Alejo López y Guillermo Raúl Badaracco. El Tribunal de Apelaciones está compuesto por Luis Ricardo Rendón, Angel Teófilo García, Jesús R. Rovere y el Dr. Hernán Damiani. El Tribunal de Cuentas se integró con el CPN José Celano, el CPN Vicente Molina, Lic. Aldo Huntschreuter y Virgilio Fontana.

En la misma asamblea fueron aceptados los pedidos de afiliación de la Federación Misionera de Karting (con asiento en Leandro N. Alem), de la Autopeña El Escape (de Puerto Iguazú) y de la Cooperadora Municipal del Centro de Deportes y Turismo Social de Anistóbulo del Valle.

Por nuestra parte deseamos al amigo Hipólito Cortés y a todos los que lo acompañan en esta gestión el renovado éxito al que él está tan acostumbrado.

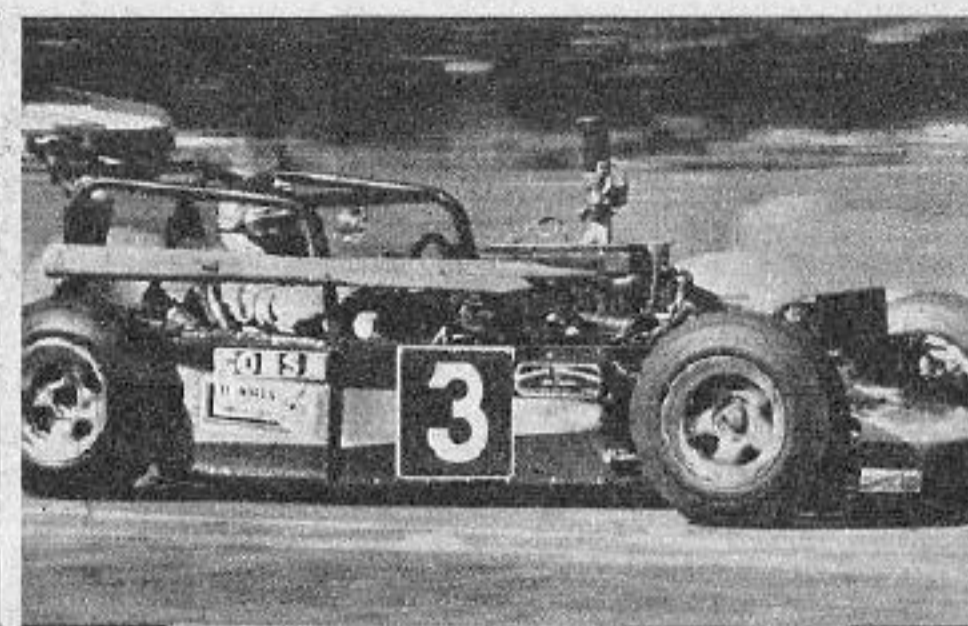
F-2 BB, Fiat 600 TN, IES 3 CV y Limitada 31 en Abasto ESTANCIA, UNA CHICA PARA CUATRO



Juan Beloqui arrima en el campeonato.



Un nuevo ganador en IES 3 CV: Edgardo González.



Horacio Lloveras ¿quién le pone el cascabel...?

La Subcomisión de Automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata, en el circuito de Estancia Chica, llevó a cabo el domingo 24 de agosto, la octava fecha por los campeonatos de las categorías Fórmula IES 3 CV Competición, Fiat 600 Turismo Nacional y Fórmula Dos Biplaza Bonarense, participando también del programa Limitada 31 en su novena fecha.

A pesar de la larga inactividad debida al mal tiempo que obligó a varias suspensiones en los últimos tiempos, el circuito fue presentado, como es costumbre, en magnificas condiciones; pudiendo disfrutar cómodamente las 2.500 personas presentes, el espectáculo brindado por los 113 inscriptos entre las cuatro categorías.

Fórmula Dos Biplaza Bonarense. En esta fórmula se impuso Rubén Marich, en tarea facilitada por un encontronazo entre Moix y Grigione, tras una maniobra discutible del segundo, que le costara a él mismo el abandono y a Moix retrasarse hasta el décimo puesto que luego remontaría en forma brillante, terminando en segundo lugar; destacable también lo realizado por César y Héctor Agostinelli, este último en su mejor producción de la temporada.

Clasificación: 1° Rubén Marich (Peugeot-La Plata) 11m31s3/10 a 125 km/h, 16 vueltas; 2° Pedro Moix (Peu-

geot-La Plata) 11m43s6; 3° Héctor Agostinelli (Peugeot-La Plata) 11m46s9; 4° César Talamona (Peugeot-Bs. Aires) 11m55s5; 5° Roberto Sosa (Peugeot-La Plata) 11m57s7; 6° Aliño Clérico (Peugeot-Monte Grande) 12m12s7.

Campeonato: Moix 58 puntos; Grigione 56; Marich 38; Arrom 21; Agostinelli 15.

Fórmula IES 3 CV Competición. Imprevisto final tuvo la carrera de esta especialidad, ya que hasta la mitad de la misma y tras la deserción de Begué, parecía que todo se definiría entre Nelson Gianetto y Carlos Altamirano, pero el diablo metió la cola y el campeón hizo un trompo quedando de frente a Altamirano, no pudiendo evitarse el encontronazo, quedando fuera de competencia Altamirano, mientras que Gianetto en afán de recuperar salió de pista en forma no recomendable, siendo detenido luego por el Comisario Deportivo. Todo esto fue magníficamente aprovechado por González, logrando su primer triunfo en la temporada, mientras que detrás suyo, Villamor y Puchiarelli se sacaban "chispas" por el segundo puesto.

Clasificación: 1° Edgardo González (Morón) 13m25s4/10 a 100,559 km/h 15 vueltas; 2° Oscar Villamor (General Pacheco) 13m29s4; 3° Julio Puchiarelli (Tigre) 13m30s4; 4° Hugo

Cuello (Gral. Pacheco) 13m42s6; 5° Juan Amusquibar (Buenos Aires) 13m44s1; 6° José Molina (Junín) 13m45s1; 7° Edgardo Núñez (Tigre) 13m52s7; 8° Omar Morelli (San Martín) 13m55s3; 9° Daniel Jeancon (Gral. Pacheco) 13m55s7; 10° Rubén Moreno (Gral. Pacheco) 14m4s. Campeonato: Rivanegra 72 puntos; N. Gianetto, 67; Begué y Villamor, 66; C. Gianetto, 59.

Fiat 600 Turismo Nacional. Indudablemente esta categoría está pasando por su mejor momento, principalmente por la paridad mecánica y conductiva de un gran número de pilotos, ya que en el grupo de punta, una vez encolumnados, solamente es superado aquel que comete algún error o sufre una avería mecánica. A pesar de la paridad existente, la carrera se desarrolló sin roces, alterándose la fila india solamente por el retraso de Raúl Muñoz a mitad de carrera, cuando circulaba en el tercer lugar, llegando todos los demás en el mismo orden que se encolumnaron a partir de la primera ronda.

Clasificación: 1° Juan Beloqui (Berisso) 12m13s9/10 a 110,429 km/h 15 vueltas; 2° Rubén Muñoz (La Plata) 12m14s4; 3° Omar Marchese (Sarandí) 12m17s7; 4° Ricardo Trombini (La Plata) 12m18s1; 5° Jorge Abad (Bs. Aires) 12m18s8; 6° Oscar Pereyra (La Plata) 12m23s2; 7° Raúl Muñoz (La Pla-

ta) 12m23s8; 8° Jorge Piccini (La Plata) 12m33s1; 9° Jorge Novoa (La Plata) 12m34s1; 10° Antonio Barrasso (La Plata) 12m38s7. Campeonato: Marchese 109 puntos; Agad 103; Beloqui 90; Medrano 63; Pereyra 57.

Limitada 31. No cambió el denominador de la categoría en lo que va del año, pero en esta oportunidad, si cambió el planeo del mismo y los tiempos de vuelta ya que en esta carrera Alejandro Dolcini y Alfredo Núñez "apuraron" al Chevrolet de Lloveras, obligándolo a mostrar su potencial, quedando demostrado éste en el récord de vuelta, 42s2/10 a un promedio de 127,968 km/h, indudablemente algo difícil de lograr por los defensores de la mecánica Jeep 4; aparte de los nombrados, fue importante lo realizado por Spinella Curia y Pérez. Clasificación: 1° Horacio Lloveras (Chevrolet 4-Ranelagh) 12m8s8/10 a 118,421 km/h 16 vueltas; 2° Alfredo Núñez (Jeep-Sarandí) 12m14s2; Norberto Spinella (Jeep-Sarandí) 12m24s; 4° Roberto Curia (Chevrolet 4-Sarandí) 12m25s; 5° Ricardo Pérez (Jeep-Ezepeleta) 12m26s6; Mario Urruty (Jeep-Gral. Belgrano) 12m41s4; 7° Carlos Cognetti (Jeep-La Plata); 8° Ricardo Agostini (Jeep-La Plata); 9° Roberto Costa (Jeep-La Plata); 10° Oscar Moreira (Jeep-Sarandí). Campeonato: Lloveras 63 puntos; Spinella 33; Núñez 30; Dolcini 19; Pérez 15.

Río Gallegos, SC- Desde hace aproximadamente tres meses comenzaron a disputarse competencias de karting en esta ciudad, capital de la provincia de Santa Cruz. Por iniciativa del señor Manuel Patricio Moreno, llegaron a ésta diez karts con motores RF 100 cc directo, con los que se hicieron competencias de prueba, ganadas por distintos competidores, como Beramendi, Bassauro, Micheleleto, Mayeste, Brigando y Curuchet.

El bichito del karting también picó a otras notables personalidades de nuestro medio, como los conocidos pilotos Roberto Vido (Nissan), Miguel Mayeste (TC 2000) y hasta al gobernador, Dr. Arturo Antonio Puricelli, que tripuló uno de los karts en una carrera, mostrando una vez más su pasión por los fierros.

El 23 de agosto se realizó una competencia festejando un nuevo aniversario de

la localidad de Cte. Luis Piedrabuena, y allí fueron los kartistas para disputar los premios donados por el Municipio y por la Lotería de Obras de Acción Social. Ya en ese momento había en total unos 25 karts, con chasis tales como Panther, Varrá, Track, etc.

Este fue el resultado de la carrera de Piedrabuena: 1° Guillermo Beramendi; 2° Héctor Mayeste, 3° Filip Bassaure, 4° Giorgio Micheleleto, 5° Juan Gaviú, 6° Tito Curuchet, 7° Eduardo Riquez, 8° Mario Brigando y 9° Juan Yantorno.

(Informe de Rafael Cardoqui)

Karting en Río Gallegos y Piedrabuena

BERAMENDI, EL GOBERNADOR Y OTROS



Guillermo Beramendi, ganador en Comandante Luis Piedrabuena.

Enduro y Rescate en Tucumán

DONDE SOLO LAS AGUILAS SE ATREVEN

San Miguel de Tucumán - La utopía de llegar en cualquier tipo de vehículo automotor hasta la legendaria e inaccesible localidad situada al oeste de Vicos, a 60 kilómetros aproximadamente de San Miguel de Tucumán, en el Departamento de Trancas y que es conocida por muy pocos argentinos con el nombre de "Anca Juli", que tal vez quiera significar en el idioma quichua, "Nido de Aguila", a 1.400 metros sobre el nivel del mar y a donde se puede llegar a sacrificado lomo de mula o simplemente vía aérea,

en helicóptero, para arrimar algunos viveros y medicamentos a sus pocos habitantes, ha sido por fin superada por primera vez en la historia de su inhóspita topografía, por un puñado de entusiastas motociclistas. Fueron 26 valientes pilotos que utilizando adecuadas motos Gilera, Zanella, Honda, Yamaha y Kawasaki, llegaron a la ansiada meta final, conducidos por el presidente del Club Tucumano de Enduro y Rescate, Juan Lonac. Para ello tuvieron que sortear innumerables obstáculos de la agres-

le naturaleza, superando Chuscha, Norco, Agua de Palomas y enseguida sortear profundas quebradas, faldeos de alisos hasta Huasamayo y Las Cañas. Luego subieron de nuevo la montaña por La Ventanita hasta bajar por el arroyo El Zorro y empalmar con el río Chasquivil, casi en la cabecera misma de la pista precaria de aterrizaje ya en el corazón de Anca Juli. Los lugareños no los esperaron (habían sido avisados por radioaficionado) porque creyeron que era absolutamente imposible esa travesía en

motocicletas". Esta inédita aventura deportiva del motociclismo tucumano quedará grabada por siempre en los anales nacionales de estos tipos de travesía.

El motociclismo había logrado a través del Club de Enduro y Rescate de Tucumán establecer junto con la más cálida solidaridad una verdadera comunicación humana.

(Harry W. Gray)



Algunos de los enduristas celebran en la cima del Cerro Negro (de 4.660 metros de altura sobre el nivel del mar). Una verdadera proeza.

Testimonio gráfico: el grupo en Anca Juli, en el corazón de la sierra tucumana.

Karting Fórmula Reginense en Ing. Huergo

TRIUNFO DE RICARDO BARAZZUTTI

Villa Regina, RN - En el Club de Caza y Pesca de Ing. Huergo, se realizó el 31 de agosto la quinta fecha del campeonato provincial de Karting Fórmula Reginense (125 cc con caja) ocasión en que se inauguró un nuevo trazado de 540 metros, con muy buena compactación y excelente ubicación para el público.

Se presentaron 36 máquinas a clasificar (hacia un mes y medio que no se competía) logrando Raúl Rosetani el mejor tiempo con 35s93/100 a un promedio de 54,105 km/hora.

Hubo cuatro series, ganadas por Horacio Pereyra, Rubén Zottele, Ricardo Barazzutti y Fermín Machado. Hasta ahí lo mejor había sido el duelo entre Rosetani y Barazzutti en la tercera serie, y lo más impactante el vuelco de Jorge Caverzán, seguido de tres vueltas de campana, del que emergió el piloto sin daños físicos.

La final comenzó con el liderazgo de Machado, el que

fue solamente puntero hasta la tercera vuelta, cuando lo pasó Barazzutti, quien hasta el final fue inalcanzable para el resto. Interesante la lucha por el tercer puesto entre Zottele y Rosetani. En la suma de tiempos, Barazzutti igualó con Machado, desempatando por el mejor tiempo en las pruebas de clasificación.

Final, por suma de puntos: 1° Ricardo Barazzutti (Track/V. Regina); 2° Fermín Machado (Tiger/V. Regina); 3° Rubén Zottele (Vara/V. Regina); 4° Raúl Rosetani (M-101/V. Regina); 5° Horacio Pereyra (M-101/Gral. Godoy); 6° Alberto Gómez (Panther/V. Regina); 7° Carlos Ferri (Sabe/Río Colorado); 8° Daniel Barazzutti (Panther/V. Regina); 9° Sergio Zotele (Sabe/V. Regina) y 10° Juan C. Trifogli (Panther/V. Regina). Campeonato: Rosetani, 65 puntos; R. Zottele, 48; S. Zottele, 47; R. Barazzutti, 46 puntos.

(Informe de José Luis Bartolini)

De la Carrera al Hospital

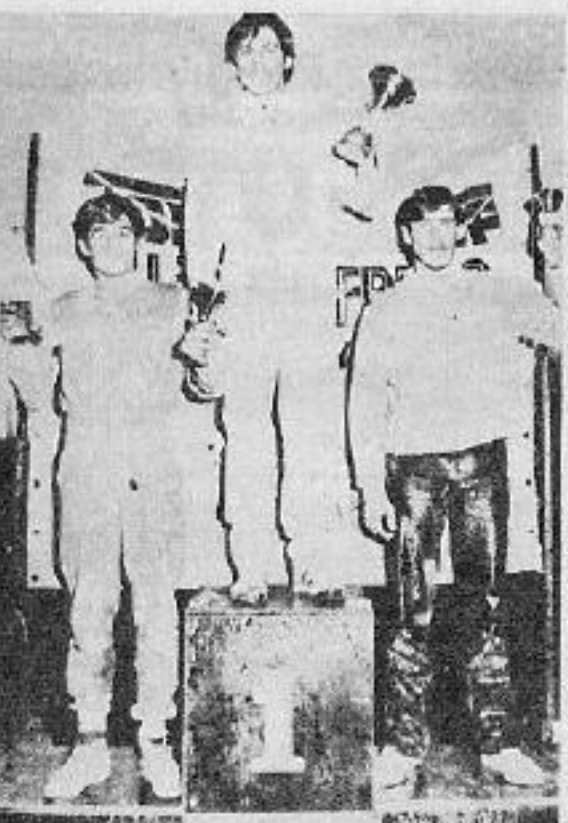
REGULARIDAD ACELERADA EN SAMPACHO



Este domingo 28 de setiembre se realizará en Sampacho, provincia de Córdoba, una prueba de Regularidad Acelerada, la que será organizada por el Club Social Progreso, de dicha localidad con destino a total beneficio del Hospital Vecinal de Sampacho, el cual se construyó y se mantiene gracias a emprendimientos de este tipo.

La prueba, que se correrá en su 2° edición, consiste en girar en un circuito rural de 27 km de extensión, por dos oportunidades, a una velocidad dada por el director de la prueba momentos antes de la partida, no excediendo los 80 Kms por hora. La mayoría de los autos participantes no tienen ninguna preparación especial, ya que no hay tramos de velocidad libre. Se espera contar con la adhesión de por lo menos 50 participantes, de los cuales, el que menor puntaje en contra registre será el ganador.

(N. de la R.: agradecemos la gentil invitación, pero nos es imposible asistir; muchas gracias de todos modos y ¡mucho suerte!)



Podio, con Ricardo Barazzutti en lo alto y Machado y Rubén Zottele a sus costados. (Jara)

Barazzutti, Rosetani y Gómez, y más atrás el neuquino Caverzán. (Foto Jara)

Ganadores del Stock Car Argentino

NOWAK Y MARTIN, DOS TRIUNFADORES



Roberto y Horacio Nowak



Héctor Martín

El Torino de Martín



La nueva categoría Stock Car Argentino —máquinas de aspecto exterior muy parecido al TC "Grande" pero de preparación más limitada— tiene ya sus figuras, mientras intenta ganar espacio con la adhesión de nuevos cultores.

Tres de las carreras de 1986 fueron ganadas por **Roberto Antonio Nowak** (29 años) un piloto iniciado en las lides del Karting 100 F1, quien corre con un Chevrolet

preparado por **Luis Nowak** y **Arturo Galimberti**. Su acompañante es **Horacio Oscar Nowak**.

Héctor Martín (35 años) es otro de los ganadores en la flamante categoría. Es rosarino de nacimiento pero radicado en Hurlingham, como su amigo Nowak. Corrió anteriormente en Caletas, Fórmula 07 y Turismo Nacional con un Fiat 128 IAVA. En el Torino lleva por acompañante a su primo Eduardo Aranzabe, nacido en González Chávez. La preparación en este caso es de Turri y Filippa.

Enduro en Neuquén

LOPEZ JOVE Y SABATOLLI EN EL ALPATAACAL

Neuquén - Fiscalizado por la Delegación Regional N° 5 de la Federación Argentina de Motociclismo y organizada por el Club de Enduro y Rescate de Neuquén, se llevó a cabo en el circuito El Alpataacal la séptima fecha del torneo zonal de Enduro, ante una regular cantidad de público.

Se corrió en las categorías Senior (6 vueltas), Junior (4 vueltas) y Promocional (2 vueltas). Las clasificaciones finales fueron las siguientes:

Senior: 1° **Marcio López Jové** (Honda/Neuquén) 2h51m17s; 2° **Jorge Montero** (Yamaha/Neuquén) 3h09m03s; 3° **Juan Carlos Martínez** (Yamaha/Gral. Roca) 3h17m01s; 4° **Pirincho Vera** (Honda/San Martín de los Andes) 5 vueltas; 5° **Raúl Saiz** (Honda/Gral. Roca) 6 vueltas.

Junior: 1° **Victor Sabatolli** (Yamaha/Neuquén) 2h14m20s; 2° **Oscar Allende** (Yamaha/Neuquén) 2h16m20s; 3° **Oscar García** (Yamaha/Cipolletti) 2h23m18s.

Promocional: 1° **Juan Monroig** (Honda/Neuquén) 1h30m59s; 2° **Oscar Nolio** (Zanella/Neuquén) 2h07m11s, y 3° **Dardo Cunioli** (Zanella/Cutralc6) 2h12m08s.

Motociclismo y Karting en San Miguel de Tucumán

BECKER, LO MAXIMO EN MOTOS

San Miguel de Tucumán - En una espléndida jornada con el mejor sol primaveral, el 31 de agosto pasado se cumplió en el autódromo Nasif Estefano de esta ciudad capital, utilizándose el circuito menor, de 1.650 metros de cuerda, una reunión para karting y motociclismo, con la organización del Club Tucumano de Motociclismo.

Estos fueron los resultados de las series finales:

Karting, 12 vueltas: 1° **Ricardo Collado** (Santiago del Estero) 12m24s2/10 a un promedio de 95,781 km/hora; 2° **José Guevara** (Tucumán); 3° **Héctor A. Geitas** (Concepción, T); 4° **Julio Cruzado** (Ciudad Alberdi, T); 5° **Juan Guevara** (Tucumán); 6° **Carlos Fibretti** (Tucumán); 7° **Daniel Ale** (Concepción, T), y 8° **Rubén Posse** (Tucumán). **Campeonato:** Collado,

73 puntos; Ale, 68; Coscio, 58; Cusumano, 51; Posse, 51; Guevara, 48. En **Novicios:** Posse, 48; Guevara, 42, y Geitas, 37 puntos.

Motos 125 cc Standard, 12 vueltas: 1° **Pablo Molina** (Yamaha/Tucumán) en 12m41s8/10 a 93,568 km/hora. 2° **Aldo Eccli** (Honda/Tucumán); 3° **José Hernández** (Honda/Tucumán); 4° **Camilo Ferroni**, h. (Yamaha/Tucumán); 5° **Luis Mazzucco** (Yamaha/Tucumán) y 6° **Román Vildoza** (Yamaha/Tucumán). **Campeonato:** Eccli, 25 puntos; Ferroni, 20; Molina y Pablo Pereyra, 9 puntos.

Motos, 205 y 250 cc LP, 12 vueltas: 1° **Valentín Noguera** (Zanella/Tucumán) 12m02s1/10 a 98,712 Kms/hora. 2° **Antonio Quiroz** (Zanella/Tucumán); 3° **Jorge Stejanovich** (Zanella/Tucumán); 4° **Camilo Ferroni**, h. (Ya-

maha/Tucumán); 5° **Marín Mendoza** (Zanella/Tucumán); 6° **Carlos Mendoza** (Zanella/Tucumán); 7° **José Pereyra** (Yamaha/Banda del Río Salí, T), y 8° **Juan A. Saride** (Hiro-Gilera/Tucumán). **Campeonato 205 cc LP:** Stejanovich, 35; Quiroz, 19; Brito, 12. **Campeonato 250 cc LP:** Noguera, 36; Quiroz, 16; Lara, 10.

Maximotos, 500 cc Fórmula Sudam, suma de tiempo de dos series de 7 vueltas: 1° **Raúl Becker** (Honda/Tucumán) 13m53s7/10 a 99,748 km/hora. 2° **Luis Catán** (Kawasaki/Santiago del Estero); 3° **Juan Coppens** (Suzuki/Tucumán); 4° **Aldo Santillán** (Kawasaki/Santiago del Estero); 5° **Héctor Cervilán** (Kawasaki/Santiago del Estero). **Campeonato:** Becker, 18 puntos; Catán, 12; Coppens, 8; Santillán y Cervilán, 5 puntos cada uno.

Enduro

En otro orden de cosas, cumplidas cuatro fechas del **Campeonato Tucumano de Enduro** éstas son las posiciones en las distintas clases:

Seniors: **Jorge González**, 54 puntos; **Juan Lonac** y **Hugo Carrizo**, 37. En **Juniors:** **Alex Bleckwedell**, 65; **Carlos Gottardi**, 47; **Mario Rohmer**, 45. **Promocional:** **Gerardo Sandoval**, 67; **Miguel Membrini**, 38, y **César Sandoval**, 37. En **Nacional**, **Luis Castro** 78 puntos y **Fernando Aguilar** 65.

El ingeniero **Raúl Becker** antecede a **Luis Catán** en un pasaje de la carrera de Maximotos que ganó en Tucumán (foto Emasio González).



El santiagueño **Ricardo Collado** saludando tras su triunfo (E. González).



(Informe de Harry W. Gray)

Motociclismo CAM en Freyre

AMOROSO, MATTEI, CARESTIA Y COLASILLI

Córdoba - El 24 de agosto se realizó en la localidad cordobesa de Freyre, la 7ª fecha del Certamen Argentino de Motociclismo (de velocidad en ovals de tierra), en el estadio del Club Atlético 9 de Julio. La carrera formó parte de los festejos del centenario de la localidad, que recibió el aporte de 92 pilotos representando a siete provincias. Más de 3.400 personas disfrutaron del espectáculo, realizado sobre el excelente piso del circuito de 470 metros.

Cadetes

Las "Pumitas" de 98 cc tuvieron un desenlace emotivo, ya que ganaba Mejías hasta que se interpuso un rezagado y lo capitalizó Germán Colasilli, quien aprovechó para pasar a la punta y ganar.

1° Germán Colasilli (Los Surgentes, Cba) a 67,500 km/hora para 10 vueltas; 2° Claudio Mejías (Córdoba); 3° Gustavo Baldanza (Córdoba); 4° Adrián Mattei (Casilda, SF); 5° Marcos Avila (Villa Allende, Cba) y 6° Claudio Quevedo (Córdoba) todos con Sachs 98 cc.

Promocional 100 cc

Ganaron las series Rubén Carestia y Fabián Martina, anticipando lo que sería la final a 15 vueltas, en

la que se clasificaron 1° y 2° respectivamente, tras muy dura lucha.

1° Rubén Carestia (Z-Tosticarelli/J. Posse, Cba) a 76,120 km/hora; 2° Fabián Martina (Z-RF/San Guillermo, SF); 3° Sergio Bar (Z-RF/Santa Fe); 4° Rubén Tarsitano (Z-RF/Rosario, SF) y 5° José García (RF/Bell Ville, Cba).

100 cc Libre Preparación

El líder del torneo, Juan Carlos Dagma y el sorprendente Sergio Calcini, fueron los ganadores de las series preliminares. En la final, a 20 rondas, Calcini dominó hasta la mitad, pero el casildense Mattei, que había pasado 17° en el giro inicial, tallando tres vueltas llegaba a la rueda de los punteros a los que superó, ganándose el unánime aplauso del público, premio a la hazaña de este veterano, campeón de 1985.

1° Héctor Mattei (Z-RF/Casilda, SF) a 79,915 km/hora; 2° Néstor Amoroso (Z-RF/Villa Adelina, GBA); 3° Sergio Calcini (Z-RF/Firmat, SF); 4° Juan Dagma (Z-RF/Pergamino, BA); 5° Oscar Salicruz (Z-Tosticarelli/Ceres, SF) y 6° Roberto Pairelli (Z-Traici/Gálvez, SF).

200 cc Libre Preparación

Néstor Amoroso y Jorge Lacunza, líderes del torneo, fueron los ganadores de las series a doce vueltas. Entre ellos y el correntino Tony Avila estuvo la cosa en la primera mitad de la carrera final. Entonces se cae el correntino y Amoroso define en la última vuelta, postergando a Lacunza y ganando por cuarta vez consecutiva, hecho inédito hasta ahora en el CAM. Por su parte Avila se recuperó de la caída y pasando máquinas llegó hasta el quinto lugar, por lo que también recibió una ovación. Fueron 20 vueltas.

1° Néstor Amoroso (Zanella RK/Villa Adelina, GBA) a 81,798 km/hora; 2° Jorge Lacunza (Zanella-RK/Saladillo, Ba); 3° Norberto Gatti (Zanella Montiel/Santa Fe); 4° Hugo Boscarol (Z-Tosticarelli/Suandí, SF); 5° Miguel Avila (Zanella Traici/Goya, Ctes) y 6° Dario Quatroccolo (Z-Tosticarelli/J. Posse, Cba).

(Informe de Roberto Maldonado, Motokart, LV3)



El viejo Mattei (centro) los tuvo de hijos a Calcini y Amoroso en 100 LP.

Amoroso se desquitó en 200 LP, lo flanquean Gatti y Lacunza.

En 100 Promocional, laureles para Sergio Bar, lo acompañan en el podio Rubén Carestia y Fabián Martina.

Los cebollitas: de izquierda a derecha Baldanza, Colasilli y Mejías.

TC del Comahue en Viedma

EIDILSTEIN GANO Y SE CONSOLIDA

Allen, RN - Al ganar la sexta fecha corrida en el circuito semipermanente de Viedma—que mide 3.374 metros— el aliense Jorge Eidilstein se consolida en la punta del Campeonato anual de TC del Comahue, del que participan pilotos de varias provincias comprendidas dentro de esa región.

Una gran competencia, un justo ganador, varios pilotos mostrando una clara evolución y mucho público a la vera del camino, pese al intenso frío, caracterizaron la jornada del 24 de agosto.

Veinte fueron los volantes que clasificaron para disputar la final, tras las series ganadas por Eidilstein y Mario Velazco, el piloto de Trelew. En la instancia definitiva, fue precisamente Velazco quien marcó el rumbo, seguido por un trencito formado por Eidilstein, Iturburu, Cutuk, Vitale y el resto. En la tercera vuelta Eidilstein pasó a liderar al tiempo que Velazco desertaba por insalvables problemas mecánicos.

Los que peleaban por el segundo puesto, trataron de dar alcance al puntero y así Iturburu debió abandonar tras un despiste, quedando Vitale segundo y tercero Jorge Pascual, ya que Cutuk también desertó tras haber hecho un gran gasto en carrera.

Final, 16 vueltas: 1° Jorge Eidilstein (Chevrolet/Allen, RN) 25m03s21/100 a 129,270 km/hora; 2° Armando Vitale (Chevrolet/Bahía Blanca, BA) 25m09s84; 3° Jorge Pascual (Torino/Allen, RN) 25m45s46; 4° Jorge Tonini (Torino/Viedma, RN) 26m04s60; 5° Pablo Saladino (Torino/Neuquén) 26m19s65; 6° Hugo González (Valiant/Trelew, Ch) 26m45s68 y 7° Bocha García (Valiant/Bahía Blanca, BA) 27m35s43, todos con 16 giros.

(Informe de Jorge Alvarez)

Motociclismo en Ruta

VUELTA DE LA PAMPA

Santa Rosa de La Pampa - La Asociación de Pilotos del Motociclismo Pampeano nos comunica que hará disputar una prueba de motociclismo rutero, denominada Vuelta de La Pampa, la que se llevará a cabo el próximo domingo 30 de noviembre.

En total la prueba—a la que se invita a participar a pilotos de todo el país—comprenderá 300 kilómetros todos en la misma jornada, ya que la primera etapa, de Santa Rosa a Macachín (150 km) se efectuará por la mañana, y por la tarde el regreso, por las rutas 18 y 35.

Para inscripciones y/o mayores detalles, dirigirse al Sr. Esteban Luis Bossia, Calle Juan XXIII N° 1578 (6300) Santa Rosa, La Pampa. La prueba es reservada a máquinas de hasta 105 cc Libre Preparación.

VALVULAS DE COMPETICION CON ACEROS ESPECIALES

competición 5

FORGE BIANCOSPIGO

NUEVA DIRECCION

BOLIVIA 3668 - TEL. 571-6778
(a 1 1/2 cuadra de Francisco Beiré, alt. 2500)

DATSUN · NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

● SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

BUL. MITRE 3478. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

Bulonería Martínez

H. YRIGOYEN 1701 esq Asunción 798-4799 MARTINEZ 1640

MALACATES ELECTRICOS

- 12 VOLT. GRAN CAPACIDAD DE TIRO WIDIRECCIONAL CON PLACA DE MONTAJE
- IDEAL PARA TODO TIPO DE CAMIONETAS Y JEEP
- GARANTIA DE 6 MESES Y SERVICE

WINCH C.R. IND. Tel: 772-4481 GOROSTIAGA 1669, CAP.

COLOCACION Y ASESORAMIENTO: PASAJE 30 N° 229 (Alt. Av. San Martín 1200) SAN MARTIN

HOT ROD TALLER DE ARMADO

DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAK etc.

★ VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS

★ TODO PARA EL TUERCA

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelcos

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos

Ruta 8 N° 9774 (Alt. Km. 21.300) 789-0430
Loma hermosa, Envios al Interior

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

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

CURSOS UNICOS POR CORREO

IMA
C.C. 40-SUC. CASEROS (B 1678-CASEROS-BS. AS)

☆☆ ARENEROS ☆☆☆

ARMADOS Y SEMIARMADOS ENVIOS AL INTERIOR ENTREGA INMEDIATA

☆☆☆☆☆
CARNUE 899. CAP. TEL 642-6478

TODOS PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE IGNICION ELECTRONICA

PIQUE - POTENCIA - ECONOMIA

CASA VENTAS POR MAYOR

ISIDRO

GALICIA 102 esq. Warnes 800
Tel. 855-4464 - Capital Federal

FIAT 600, 125, 128, 147, 131, 122

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH, ALFA ROMEO, PITTATORE)

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

PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

OSVALDO MACEIRA COMPETICION ITALIA 355 TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

CALZADOS CARCER

PIEDAZO POR CASILLA DE CORREO N° 60 (1688) EL PALONAR

BUZOS ANTIFLAMA

VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO, NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS, PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y COMFECCIONADOS QUE LLEMAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TUERCA

YA COMFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA HONEY 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. 744-2589
Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).

AUTO-TINT POLARIZADO UNICO LEGITIMO

DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTA EN EL ACTO

TEL. 782-9966

COLOCAMOS EN EL ACTO

LIBERTADOR 8602

JEEP SHOP

CONCESIONARIO OFICIAL LODI

LAPRIDA 1458 Vicente López. 795-4571
(a 50 mts. de avda. Maipú al 300).

VENTA DE CARROCERIAS LODI

ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD ENVIOS AL INTERIOR

ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION - PLAN (4) PAGOS + ASESÓRESE

JEEP LODI - EN VERSJON CORTO - MEDIANO - LARGO. PARA JEEP WILLIS, IKA, ESTANCIERA BAQUEANO.	LODI CITRAK: PARA CITROEN 2CV, 3CV, AMI 8, FURGONETA Y MEHARI. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.
JEEPOM LODI: PARA PICK-UP, CHEVROLET, FORD, DODGE, etc. EN DOS VERSIONES CORTO Y LARGO.	LODI RETRACK: NUEVO MODELO PARA RENAULT 4, RENAULT 8, MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.
TECHOS LODI: PARA TODOS LOS MODELOS LODI Y TAMBIEN PARA JEEP DE CHAPA	ACCESORIOS: BARRA, TRANQUERAS, DEFENSAS, ESTRIBOS, FAROS, BUTACAS, etc.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

automundo

- SCALEXTRIC ● BACHI
- SEBRING ● LEONE

FOR MAYOR, UNICAMENTE MARTES A VIERNES: 10.30 a 17.30 hs.

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

DA - DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

- BUTACAS ● PAMELES TAPIZADOS ● CUBRE TABLEROS ● APOYA BRAZOS
- APOYA CABEZAS ORIGINALES ● PARASOLES ● FUNDAS ● ARREGLOS

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

TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS

Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR

Batalla de Perú 471 (Alt. Warnes 1100). TEL. 655-8449
Arellaneda 435 - Vta. López. 795-1607

José Masciotra

- AUTOPARTES DE COMPETICION
- BALANCINES - VARILLAS
- PERNOS - EJES DE BALANCIN
- BOTADORES PLANOS

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

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES

LUBRICANTES MITRE

AGENTE OFICIAL **BEL-RAY** **COMPETICION** **PRESTOLITE**

BATERIAS

AV. MITRE 2008 (cp. 1605) MUNRO 88-9857 Envios al Interior

Esso, YPF, Castrol, Agip

AUTO CHAPA BARRAGAN Hnos. S.A.

TODAS LAS MARCAS

- DODGE ● RENAULT
- PEUGEOT
- CHEVROLET ● FORD
- FIAT ● CITROEN

TEL. 854-2953 855-9982
854-7629 854-2638

LEIVA 4885 (alt. Warnes 1400) CAPITAL FEDERAL

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

LA ESCUELA DE PILOTOS DE JORGE OMAR DEL RIO al filo de los trece años de

MEMORIAS DE

El hombre de casco rojo y buzo blanco esperaba su turno para salir a pista a disputar la última carrera del TC.2000 corrida en Buenos Aires. La del duelo Traverso-Bessone. ¿se acuerda? Estaba sobre la coupé Sierra número 84 y accionaba suave y gradualmente el acelerador buscando la temperatura ideal de trabajo del motor Ford. Su posición en la columna de autos de la categoría que aguardaban para salir a pista, era la quinta o sexta. Los portones corredizos de alambre tejido que clausuran la salida de la playa interna de boxes, estaban apenas entreabiertos y por ellos ingresaban pilotos a pie, casco en mano; venían del "Parque Cerrado" de la FRA que recién había finalizado su carrera. El hombre de la Sierra estaba atento al acceso de esos rostros. Unos minutos antes había estado prestando atención al relato interno del autódromo sobre el final de la FRA. De pronto vio entrar a quien él quería divisar. Esmirriado, más bien bujo, cabello castaño, enruinado —un chico de hoy—, buzo blanco y casco combinado en blanco y rojo. El juvenil rostro enmarcaba una sonrisa imposible de describir. Venía de adentro, como su emoción. Acababa de ganar su tercera carrera del año en la FRA. Se consolidaba como puntero del Campeonato de la especialidad con 14 puntos de ventaja sobre el segundo —Neviani— y 20 sobre el tercero (el Campeón Etchegaray). Tenía sobrados motivos para estar contento, ¿no? Pero sus alegrías de ese día no habían terminado: faltaba el premio mayor quizá, el que repercute en las fibras íntimas y que quizá disfruten sólo uno o dos personas a lo sumo. El del casco rojo apagó el motor de la Sierra, abrió la puerta izquierda, sacó su enorme mano enguantada y le hizo una seña para que el "chiquito" se acercara. Se sacó el guante de la mano derecha y con la más amplia sonrisa que se pudo adivinar debajo del casco, le dijo, mientras le tendía la diestra: "Te felicito, hiciste una carrera excepcional. Ganar por casi 10 segundos en el circuito 7 y 'tirando' solo toda la prueba no es una cosa de todos los días. Estoy realmente feliz por vos y también orgulloso por el excelente año que estás haciendo". El reciente triunfador no alcanzó a decir otra cosa que: "Gracias, muchas gracias, 'Profe'; esto también es obra suya. Suerte para usted, ahora".

Quienes vivieron ese momento fueron Jorge Omar del Río y Néstor Gabriel Furlán. El cuádruple Campeón Argentino —tres veces en TC.2000 y una de Fórmula Uno— y la revelación de la FRA del año anterior, actual líder de la especialidad y mejor alumno del concurso de pilotos de Escuela de Del Río en 1984.

Minutos antes de subirse al auto, el "Maestro" había tenido que felicitar —también por una victoria— a Jorge Isoldi, vencedor en la misma jornada,

de la carrera de Fiat Spazio disputada en ese mismo escenario, que también curso este año en su escuela y debutaba ese día ganando en la categoría en una competencia realmente durísima. Del Río tenía sobrados motivos para estar orgulloso ese primer domingo de junio...

Circunstancias como la señalada son cada vez más frecuentes en muchos autódromos del país. El "Maestro" no está en cada uno de ellos para acercarlos a sus ex alumnos la voz de aliento, pero es muy frecuente que alguno de los que transitaron las pistas del Autódromo de Buenos Aires, el de Estancia Chica, Marcos Juárez, Rosario, Resistencia o El Pinar (En Uruguay), realizando los cursos o concursos de pilotos, terminen victoriosos cada semana en algún autódromo del país, de Sudamérica y también, por qué no, del mundo. Los 12 años que cumplió en marzo la Escuela de Pilotos de Jorge Omar Del Río, no han pasado en vano. Los resultados así lo prueban y los números son más que elocuentes al respecto. Cuando Jorge Omar Del Río plasmó en 1974 la vieja idea que venía rondando en su mente, desde que en 1967 ganara él, como alumno por entonces, el lejano curso de pilotos de la Asociación Argentina de Automóviles Sport, quizá nunca pensó —a pesar de la confianza en su proyecto— que al cabo de una docena de años, la "escuelita" habría generado tantos pilotos y campeones como "tiene" hoy por hoy.

A propósito, hagamos un repaso de nombres y títulos de algunos de ellos.

Roberto Guerrero, el colombiano, fue Campeón de las Fórmulas Ford inglesas 1600 y 2000, obtuvo victorias en las Fórmulas 2 y 3 europeas, fue segundo en Indianápolis el año pasado y cuarto este año, corrió en Fórmula Uno y continúa en el torneo del CART.

Enrique Oscar Mansilla, Campeón británico de Fórmula Ford 1600 y 2000, subcampeón de Fórmula 3, Corrió en Fórmula 2 Europea, Indy Cars, y llegó a probar un McLaren de Fórmula Uno.

Víctor Rubén Rosso fue el Campeón nacional más joven de la historia del automovilismo argentino, cuando se coronó titular de Fórmula Renault en 1980, a los 19 años y en el segundo de participación. Fue Campeón alemán de Fórmula Ford 2000, el año pasado, y tercero en el torneo europeo de la misma especialidad. Antes corrió en la misma categoría en Inglaterra ganando dos certámenes, y también hizo sendos años de experiencia en las Fórmulas Tres Británica (en su comienzo internacional) y Alemana donde luchó por el cetro '86.

Néstor Alberto Gurini fue dos veces Campeón Argentino de Fórmula Renault (83/84), ganador en Fórmula Dos Sudamericana el año pasado en Mar del Plata, y actualmente milita en el equipo INI de F-2 Codasur. Fue ins-



Desde hace casi trece años, los martes y jueves de 9 a 14 hs. el Autódromo Municipal de Buenos Aires es testigo de esta escena reiterada, al igual que lo han sido otros escenarios del interior del país. El Profesor convierte los boxes en aula y dicta cátedra...

tructor de la Escuela de Del Río durante varios años y hoy conduce su propia y también concurrida escuela.

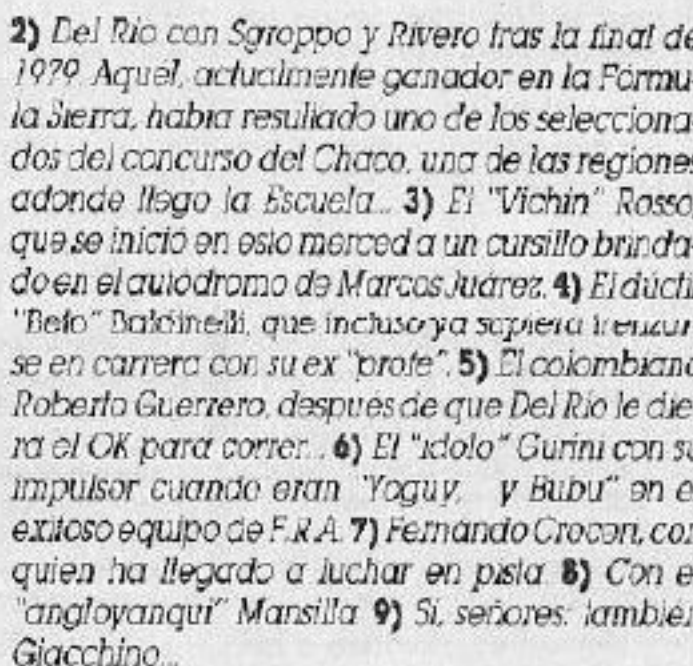
Alberto Baldinelli y Carlos Zabella, ambos fueron Campeones Argentinos de la Clase 2 de Turismo y reiterados ganadores de carreras de la especialidad. Juan Carlos Giacchino, dos veces Subcampeón Argentino de la FRA (82/83), actualmente figura de la Fórmula Dos Sudamericana. ¡Que contundentes son las estadísticas! Catorce campeonatos logrados por sólo siete pilotos egresados de la Escuela, en doce años de cursos... Seguramente mucho más de lo que su mismo fundador hubiera imaginado alguna vez.

Si a todos esos jóvenes nombres ilustres y a sus pergaminos les agregamos que también pasaron por las "pistas-aulas" el Campeón Uruguayo de la FR Fernando Mainenti, los Campeones

zonales chaqueños José Luis Sgropo y Raúl Azymansky, Fernando Crocero —figura de relieve en la F-2—, Vicente Pernia, Sergio Solmi, Hugo Mazzini y más de cien pilotos que actualmente nutren las categorías del automovilismo de todo el país y los vecinos, llegaremos a la conclusión de que el esfuerzo no solo fue ciclopeo sino que también valió la pena.

Pero el trabajo no termina ni aquí ni ahora. Además del aporte mencionado, el "Profe", como se lo conoce en el ambiente a Del Río, creó el Concurso de Pilotos entre los mejores alumnos de su Escuela y becó de 1978 a 1980 a tres pilotos: Enrique Mansilla, Gerardo Cerquetti y Eduardo Rivero, respectivos ganadores de los Concursos '77, '78 y '79, para realizar otro curso de perfeccionamiento en la famosa Escuela de Jim Ruseell en Inglaterra, y los tres no sólo aprobaron sino que

UN PROFESOR



2) Del Rio con Scropo y Rivero tras la final de 1979. Aquel, actualmente ganador en la Fórmula Sierra, había resultado uno de los seleccionados del concurso del Chaco, una de las regiones donde llegó la Escuela. 3) El "Vichin" Rosso, que se inició en esto merced a un cursillo brindado en el autódromo de Marcos Juárez. 4) El dúctil "Beto" Bakónelli, que incluso ya supiera manejarse en carrera con su ex "profe". 5) El colombiano Roberto Guerrero, después de que Del Rio le diera el OK para correr. 6) El "ídolo" Gurini con su impulsor cuando eran "Yogy" y "Bubu" en el exitoso equipo de F.R.A. 7) Fernando Croceni, con quien ha llegado a luchar en pista. 8) Con el "angloyanqui" Mansilla. 9) Sí, señores, también Giachino...

fueron ganadores de concursos allá y carreras en Fórmula Ford 1600. Posteriormente, y coincidiendo con el conflicto bélico de nuestro país con el Reino Unido, Del Rio creó a partir de 1982 el equipo de carreras de la Escuela integrado en principio por Gurini y Raúl Berecibar—otro alumno destacado—, para premiar a los ganadores de los concursos anuales siguientes. La beca consistía en hacer correr al vencedor de turno una temporada completa de Fórmula Renault en dicho team. Los galardonados en este caso fueron los ganadores de los concursos '82-'83, Sergio Solmi, actual N° 3 del ranking de la categoría, y Julio Gustavo Pérsico, hoy esporádico instructor de la Escuela y piloto de F.R.A.

Y Jorge habla con orgullo de sus mejores alumnos. "En diciembre de 1976 recibí en mi casa un llamado desde Colombia: era de Roberto

Guerrero, un ex ciclista argentino radicado en Bogotá. Me dijo que venía a pasar las fiestas a Buenos Aires y pensaba prolongar su estadía durante dos meses para que su hijo Roberto hiciese el curso de la Escuela. Para entonces, el chico tenía 17 años, había terminado los estudios secundarios en Colombia y se iba a estudiar a Inglaterra al año siguiente, pero también su intención era tentar suerte en el mundo de las carreras en Gran Bretaña. Su padre quería saber si tenía o no condiciones y le hizo realizar el curso más que nada como una forma de evaluación de eso. Trabajamos intensamente con Guerrero durante gran parte del verano en Buenos Aires y Estancia Chica. Cuando aprobó el curso no sólo lo hizo en forma brillante sino que ya se perfilaba como el gran piloto que hoy

es. Había que apoyar sus inquietudes automovilísticas sin ninguna duda.

"El caso de Mansilla—prosigue diciendo Jorge— es realmente atípico. 'Quique' era un joven con inquietudes y talento natural, pero sin posibilidades económicas propias para correr. Su paso por la Escuela y la titularidad del Concurso '77, le posibilitaron la beca en la de Jim Russell School donde Mansilla también ganó el concurso, lo que le valió la invitación para participar del Torneo para Campeones para Pilotos de Ultramar en noviembre de 1978. Allí volvió a ganar y ello significó que lo incluyeran en el equipo de esa Escuela para correr Fórmula Ford 1600 en la temporada del '79. Después todo dependió de él: es real su mérito, pero fue muy bueno para 'Quique' arrancar en el

automovilismo de competición como un profesional."

"Creo—agrega Del Rio— que Fernando Croceni y Juan Carlos Giachino pueden ser otros dos ejemplos válidos. Si yo los hubiera juzgado solamente por lo mostrado en la Escuela, quizá la evaluación no sería la misma que ahora. Allí, mostraron todo el mismo talento que tienen ahora, pero también una vehemencia más allá de lo aconsejable. A pesar de no haber terminado el curso ninguno de los dos, el tiempo y la experiencia sirvieron para madurarlos y llegar a ser lo que ahora. Y a propósito tengo en mi mente una referencia que se me ocurre valiosa: cuando Fernando quedó primero en San Juan '84 en la Fórmula Dos Sudamericana, y yo segundo, traté por todos los medios de encontrar en él una talencia, y realmente no la hallé. Por eso me ganó, porque no se equivocó ni una vez. Transitó siempre por los radios correctos, frenó en los lugares donde había que hacerlo, no castigó los neumáticos. Hizo todo bien. Incluso busqué su error en la última vuelta, tirándome a fondo en la frenada de la horquilla final de 'El Zonda'. Si él no entraba pegado a la 'cuerda' externa y pretendía tapar mi posible 'sorpaso' por el medio, lo iba a pasar en la salida si yo hacía el radio de giro que él hizo, porque el si transitaba por adentro iba a trabar el auto y se quedaría sin potencia en la salida. Se quedó en el lugar por donde debía hacerlo, y me ganó. Perdí de ganar una carrera, pero igual fue para mí una gran satisfacción."

Y así siguen desfilando "imágenes" por la mente del cuádruple Campeón, como recuerdo del paso de Raúl Berecibar por el equipo de la Escuela, y la hidalga actitud del cordobés en General Pico '82, cuando posibilitó la victoria de Néstor Gurini, su por entonces compañero de team por primera vez con un chasis Depac en la F.R.A. El recuerdo de Javier Campos, un piloto que ya no corre y que, según la opinión de quienes siguieron el concurso del año '77 era mejor que el mismo Mansilla y que Rosso. Perdió la final del concurso en el autódromo de Dolores por un error mínimo.

Esta es, resumida, la pequeña historia de algo que nació como la gran ilusión de un piloto de carreras, y hoy la realidad indica que se ha constituido en uno de los más valiosos aportes de corredores con buena formación automovilística. Quizá sea por ello que tiene desde hace 5 años el reconocimiento oficial e institucional del Automóvil Club Argentino. Honor al mérito para el "Profesor". Su talento formativo es innegable. La mejor prueba son los resultados.

TAPAS DE CILINDRO:



LAS TENEMOS TODAS!

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

INDUSTAP

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

DISTRIBUIDORES **TANDILBER**

ANEXQ

BUZOS • QUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS

JUAN B. JUSTO 4001, CAP.

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

Cl. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9619 y 687-0051

ESTILO RUEDAS

11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD

- LLANTAS • CRIQUES
- CONEIMETROS
- BALANCEADORAS
- BALANZAS • DISCOS DE ALINEAR



TODOS LOS MODELOS

LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS

FABRICA Y DISTRIBUYE

ALSIM SRL. Calle 105 n° 5077. (1653). V. BALLESTER. Tel. 768-2846 Envios al interior

PROVA CASCOS

ESPECIALES PARA COMPETICION



MODELO ESPECIAL

ALVAREZ THOMAS 250, CAP. (1427). TEL. 563-4071

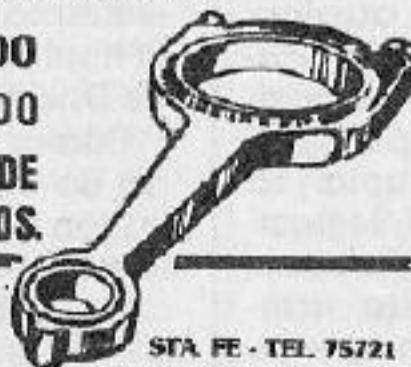
• FRENOS • EMBRAGUES
• CARDANES •
BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
TEL. 651-9936 - SAN JUSTO

bielas de competición

COMPITIENDO

CON LAS MEJORES DEL MUNDO AHORA CON LA INCORPORACION DE TORNILLOS, CARRILLOS.



OSVALDO ERCOLI

Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL. 75721

AXEL CAR

REPUESTOS Y ACCESORIOS EN GENERAL



MOTOR • SUSPENSION • CARBURACION • ENCENDIDO •

"MEJORAMOS" SU MEJOR PRESUPUESTO

LINEA COMPLETA EN CHAPA | 100% EN CALIDAD - EN PRECIOS - ENTREGA A DOMICILIO | EN ATENCION TARJETAS DE CREDITO
Avda. DEL TRABAJO 4037. TEL. 67-4169

AVANT MOTOS



SERVICE REPUESTOS

AV. PUEYRREDON 981. TEL. 84-8947

CARLOS ALBERTO PRANDI

FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRO
RIVADAVIA 12.626 - CIUDADELA - Tel. 653-8588

CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

TEL. 541-2694
70 6387



TODO TERRENO



ARENEROS

UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS DESDE A 230.

Campichuelo 585
CAP. 882-5412/85

CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS



J.B. JUSTO 3350. CAP. F.D. OLIVEIRA 4883. (1678) CASEROS. Tel. 654-5408

anri

- SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIJO DE BLOCS Y TAPAS DE CILINDRO.
- SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUEALES.
- MECARIZADO COMPLETO

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

Av. AMERICA 2650 - SAENZ PERA Tel. 767-4104

CORSA

EN EL URUGUAY

Rally Codasur DE ARGENTINA A BRASIL

El espíritu de esta nota de expreso postergada, es pensar seriamente que el Rally es uno solo. Es por eso que cuando Fittipaldi, una especie de segundo de a bordo al timón de lo ingobernable, nos propusiera decir algo sobre Córdoba, la respuesta fue una sola: "Después de Gramado". Una justificada mirada de incredulidad e indulgencia recibió esa contestación y hoy los 75 espacios de estas carillas piensan esto.

Sobre Córdoba dire, con todas las cartas a la vista, que fue una carrera de resultados inesperados salvo en el plano de lo que es estrictamente deportivo, ya está casi todo dicho para me agarro del caso y queda algo... En primer término pienso que el balance general organizativo superó lo que yo esperaba. Conozco desde hace años a quien asumió la Dirección de esta fecha del Mundial; y con total honestidad, no creí que fuera el hombre para el cargo de ejecución y si el indicado para dirigir, pero más lejos de la trinchera. A priori pensé que era un error el nombramiento y otro tanto la aceptación. Y nada de eso, no señor. Con la calma de la experiencia, muy bien rodada en los cargos claves, Argentina '86 fue un éxito que comenzó, en parte, por allí. Para quienes en otros tiempos estuvimos en ese lado del mostrador pero algunos escalones más abajo, aquilatar las decisiones públicas y de las otras que nacen a cada instante en una prueba de esta envergadura, es materia de preocupación, y por ese lado lo discutible entra dentro de lo previsto. O si ustedes quieren, dentro del estilo que cada batuta imprime.

Como sugerencia para 1987 creo que se impone una participación de la Provincia de Buenos Aires en cuanto a marcar algún prime que de razón deportiva a la largada sobre Avenida del Libertador. Que comprendamos en su magnitud, tradición de mejor historia y los naturales compromisos que se adquieren en una competencia de altísimo costo, y de muy justificada inversión para una imagen exterior que salió robustecida.

Démosle un mordisco a otra fase del asunto. Que también preocupó y a muchos. Todos los periodistas que actuamos en el medio desde hace algunos años, supimos de la ausencia de Mori como Jefe de Prensa. Todos los que fuimos alguna vez acreditados en versiones anteriores, sabemos que siempre es difícil reemplazar al eficiente. Fue de los que pensó que su ausencia marcaría un paso atrás y que del mismo se podía desprender una afectación hacia la labor de la Prensa. Sin dar nombres que la memoria podría injustamente mutilar, diría que el equipo del ACA en la materia hizo una muy buena gestión con otro rumbo, y cerrando filas cuando así la ocasión lo imponía. Y si bien faltaron algunos detalles que marcaban una rubrica, eso fue suplido, por ejemplo, con una Sala de Prensa en el Chateau Carreras donde los periodistas sin comillas le ganaron a los otros por 10 a 0.

Rally Mundial

TRELLES Y LA DESPEDIDA DEL ESCORT

Un claro y analítico, diríamos matemático análisis comparativo realizado por CORSA con respecto a la notable consagración de Recalde y Del Buono en Argentina '86, nos hizo dibujar algunos números respecto de lo realizado por Gustavo Trelles y Ricardo Ivatic que ganaron en la clase 6 del Grupo A. De eso surge lo que sigue. Lograron un total de 150 participantes y arribaron 50. En la Clase 6 se mantuvo esa proporción: 58 en la rampa de Libertador y en el Chateau Carreras, 19. De los 26 PC disputados, Trelles en su clase

En todo sentido fue la mejor versión de un rally mundial organizado por el país, y sabiendo que la opinión puede acarrear algún dolor, no por eso debe quedar de lado. En cada integrante de un público que no se puede calibrar así no más en número, hubo un admirador consecuente. Y los gestos alzados pueden ser enterrados por la mayoría que vivió a los más grandes o a aquel amigo que quiso estar entre los 150 de un comienzo soñando con llegar entre los 50 del final.

Como viejo lector de CORSA, y la corresponsalia no me hara cambiar la insana e inveterada costumbre, discrepo en algún rubro de una Ficha General, severa y justa. Creo que la participación adecuada para Organización tuvo que haber sido: Buena. Pero tomemos esto como lo que quiere ser: la simple opinión del que lee, y nada más.

Para el final y engranado con Gramado, queda el nexo entre dos enfrentamientos que tienen algún lugar común. Creo que el Rally Argentino y sus mejores figuras deben imperiosamente salir al exterior. Con la afortunada posibilidad geográfica de hacerlo en el sur del cono de esta parte de América como etapa inmediata, y la medición con los europeos en operaciones deportivas conjuntas que hagan que la especialidad de ruta muestre, no sólo una vez por año, lo que por aquí hay. Que sirva como ejemplo la creación y la inteligente invasión de "Viva Córdoba", que llevó a la 3a fecha de Codasur a pilotos de real valía enfrentados con lo mejor que otros países presentaron.

El Rally de Argentina, sin distinción de orígenes nacionales y por la selección natural de la condición de cada tripulación, no puede darse el lujo de pasar por alto la posibilidad de consagrarse Campeón Sudamericano en cualquiera de sus categorías. La soledad y la consecuencia de mi buen amigo al Ing. Enrique Orbe, no pueden ser únicos atributos para llegar al primer lugar en la máxima clase de Codasur.

De allí que la participación en Gramado sea un hecho de singular trascendencia, y de los resultados deportivos, surgen consecuencias que marcan un solo rumbo: la participación activa en cada fecha. Que las distancias muchas veces son similares en kilómetros a las que se hacen sin cruzar una frontera. Argentina y el ejemplo de Recalde deben servir porque hay otros de su clase; deben mostrar su capacidad de participación y deben saciar la necesidad de competición en otros escenarios. Único modo para cualquier deporte de alcanzar, esta vez en el Rally, lo que ya se ha tenido y se tiene en otras especialidades.

De esta forma pretendía exponer las razones que me llevaron a unir las Sierras de Córdoba con las de Gramado.

Porque el Rally es uno solo y desde el 1º de Enero de 1987 y por imperio de la cordura reglamentaria que vuelve al nivel internacional, lo será aún más.



Diego Lamas

ganó 21, salió 2º en 4 y 3º en uno. En la clasificación general fue 10º en 3 oportunidades, 11º en 5, 12º en 6, 13º en 1, 15 en 2, 16º en 4 y 21º en una sola.

Y creemos que es interesante analizar el primer PC. Es decir donde todos largan en condiciones ideales. Como no admite comparación analizar los tiempos de un Escort 1.600 con los de un Peugeot 205 T16 o un Lancia S4, permitámonos empezar por el Golf GTI del G.A. hacia abajo. Y vemos lo que sucede:

Eriksson	VW Golf GTI	Tiempo 7m02s
Roles	R 18 E.L.	Tiempo 7m02s
Soto	R 18 E.L.	Tiempo 7m10s
Wiltmann	VW Golf GTI	Tiempo 7m14s
Stohl	Audi C. Quattro	Tiempo 7m18s
Silvio	R 18 E.L.	Tiempo 7m25s
Trelles	Ford Escort 1600	Tiempo 7m28s

De lo que se deduce que del sueco al minicano hay 26s, superior cilindro y mejor no hablar de HP.

Y una postrera curiosidad nos muestra que al finalizar en la clasificación general solo Biston (Lancia), Eriksson (Golf GTI) y Trelles (Escort 1600) no son superados en su posición por autos de su misma clase o clase inferior.

Como despedida a nivel mundial de un auto que cumple 10 años de homología, no está mal.

D.L.

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

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



CURSOS UNICOS POR CORREO

PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:

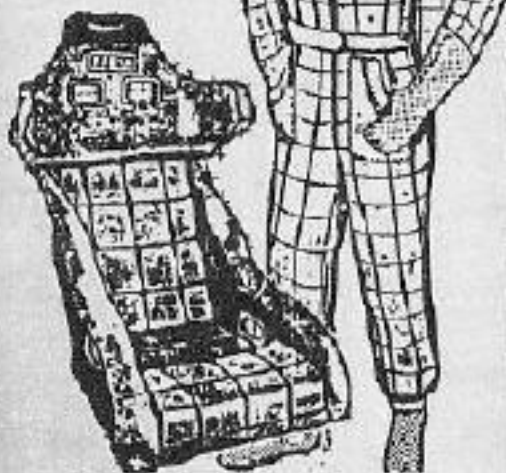
IMA

C.C. 40- SUC. CASEROS (B) 1678- CASEROS- BS. AS

PROVA

- ☆ Cascos
- ☆ Butacas
- ☆ Buzos
- Antiflama
- Visores

• BOTAS



Dtos. Asoc. Plebs, Clubes e instituciones

Fabrica y distribuye

PROVA

A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL TEL 553-4071

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 N° 3829 (ESPUÑA 166) - V. LYNCH S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
 - Botadores a Rodillo. CHEVY y DODGE. ISKY.
 - Varillas levanta válvulas. ISKY.
 - Plátos para válvulas Tiltan Hierro y Dural ISKY.
 - Tacómetro JONES con aguja testigo.
 - Radiadores para aceite marca ARO.
 - Encendido MALLORY. Toda la línea.
 - Carburadores WEBER y sus accesorios.
 - Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
 - Caño flexible para frenos especial.
 - Buzos y guantes SIMPSON.
 - Bulones de biela CARRILLO.
 - Gajas de velocidades de 5ta. NEWLAND.
 - Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.
 - BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS
- Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital TEL 701-7948

FORMULA 5

LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO todos los viernes de 21 a 23 hs. INFORMES Y REGLAMENTOS ZUVIRA 5889. (1439) Cap.



BUZOS de CUERO MUY ESPECIALES

METAN 3625 (Alt. Boedo 1800) Tel. 923-1726 - CAPITAL

IMPORTADOS

* VISA * GS. * CX * MAZDA 323 R.20 - GALANT. ALFA * R.5 * REPARACION DE OPTICAS Y FAROS TRASEROS • RECAMBIO TREN DELANTERO • TRANSMISIONES • SUSPENSION Envia al interior TEL: 572-8404

anri

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

ROGELIO P. CULAGIATI S.R.L.

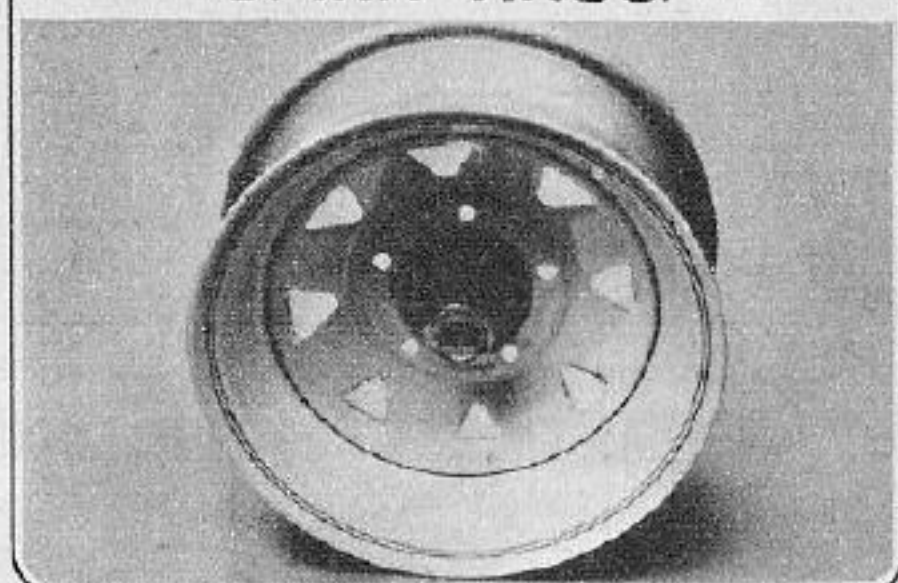
Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

R U E D A S



SPINA HNOS.



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

- CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP * CITROEN * RENAULT
- CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS
- CHASIS PARA TODO TERRENO



WORLD CAR S.A.

Avda. MITRE 1130/38 (ca. 1602) FLORIDA TEL 760-8995



ESCAPES Y SILENCIADORES FANTIN

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS STANDARD Y COMPETICION

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G. LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM. Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL 752-2196

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

• SCALEXTRIC • BACHI • POR MAYOR. UNICAMENTE MARTES A VIERNES: 10.30 a 18.30 hs. • SEBRING • LEONE

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

REPUESTOS AUTOMOTORES

- AR-MO S.A.C.I.I.F.A.**
- ACCESORIOS HERRAMIENTAS
 - EMBRAGUES
 - PEGADO DE CINTAS
 - RULEMANES
 - SUSPENSION
 - ELECTRICIDAD
 - MOTOR

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

FIAT SILVIO



REPUESTOS Y ACCESORIOS ORIGINAL Y COMPETICION

FIAT Volkswagen

TODAS LAS LINEAS Y ENVIOS AL INTERIOR TARJETAS DE CREDITO

BATALLA DEL PARI 502 - CAP. TEL. 58-6913

PEUGEOT CIUDADELA

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES Y ACCESORIOS 404 - 504 - 505 y Diesel Abierto Sábado todo el día, y feriados de 9 a 12 hs. Avda. GAONA 4214 (CP 1702) - Ciudadela



AXEL CAR

REPUESTOS Y ACCESORIOS EN GENERAL



- MOTOR • SUSPENSION • CARBURACION • ENCENDIDO • "MEJORAMOS" SU MEJOR PRESUPUESTO"

LINEA COMPLETA EN CHAPA. 1tos. EN CALIDAD - EN PRECIOS - ENTREGA A DOMICILIO EN ATENCION TARJETAS DE CREDITO

Avda. DEL TRABAJO 4037. TEL. 67-4169

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
 - CREMALLERAS
 - BOMBAS
 - CAJAS
- AUTOS CAMIONES NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

techo hidraulica S.R.L. DIAG. 78 N° 1585

(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

XXXII Vuelta de OLAVARRIA. El esperado reencuentro con el triunfo del "Toro" y

EL PRINCIPE Y EL RE

La carrera —aburrida— mostró a Satriano como dominador absoluto, hasta que, faltando poco más de una vuelta, el motor de su Chevrolet no aguantó el esfuerzo, dejándole la victoria "servidita" a Mouras, cuyo auto ya se ganó un mote acorde con el linaje de su conductor, quien despertó la euforia entre los adeptos de la marca.



Roberto Mouras (foto mayor) en el retorno a la victoria, esta vez con el Chevrolet que tantos dolores de cabeza le dió, pero que lo compensó en Olavarría con una excelente victoria. Detrás del tricampeón vemos al Ford de Eduardo Marcos, su escolta. Allá por mitad de carrera (arriba) Mouras se acercó amenazadoramente sobre la posición de Satriano, quien claudicó faltando poco más de una vuelta. El podio, un lugar al que Mouras no accedía desde hace bastante tiempo. Volvió y con Chevrolet.

Hubo muchas cosas en Olavarría que estaban dentro de la lógica "de fierro". Y una de ellas —la principal— indicaba que a lo largo de los catorce kilómetros y fracción del trazado, con rectas largas y curvas rápidas, toda la chance estaba a favor de los Dodge, por una serie de factores que conviene volver a enumerar. Es archisabido que esa marca se ve favorecida notablemente en rectas que van más allá de los tres kilómetros de extensión, por su alto rendimiento en veloci-

dad final. Además, se ven favorecidos también en virajes veloces por la aerodinamia de su carrocería, y, por si esto fuera poco, desde hace mucho tiempo consiguieron esa aceleración que les estaba fallando. En una palabra, en Olavarría los Dodge eran "lija".

Pero, sin embargo, no sólo ganó un Chevrolet, sino que otro "Chivo" (Satriano), estuvo en permanente contacto con la punta, y tres Ford (Marcos, C. Aventin y Oyhanart) se convertían en irreverentes ante el "gran cuco"

Pero, también para esto existe una explicación: en primer lugar, Castellano no estuvo a la altura de lo que puede ofrecer. Y también hay que tener en cuenta que Oscar Angeletti enfoca su trabajo desde el punto de vista eminentemente especulativo.

Si las cosas se dan como para ganar, bien. De lo contrario, prefiere llegar, sumar puntos de los que pesan para robustecer su chance para el campeonato. Con eso se conforma. Por el lado de Juan De Benedictis, esas casi

FICHA GENERAL

Fecha: 21 de setiembre de 1986.
Lugar: Olavarría, Provincia de Buenos Aires, a 370 kilómetros de Capital Federal.

Ubicación: A cinco kilómetros del centro de la ciudad.

Autoridades: Director de la prueba, Hector A. Morales; Comisario Deportivo, Nelo Massola; Comisario Técnico, Carlos Marchesse.

Condiciones climáticas: Nublado y húmedo.

Participantes: 84 autos, 41 en la primera serie y 43 en la segunda.

Público: Alrededor de 20.000 personas.

Difusión: "Carburando", por Radio Rivadavia; "Campeones", por Radio El Mundo; "Acelerando", de Necochea; TV: "Campeones", por Canal 2, La Plata y Canal 4 de Chivilcoy.

Infraestructura del escenario: La habitual en un semipermanente.

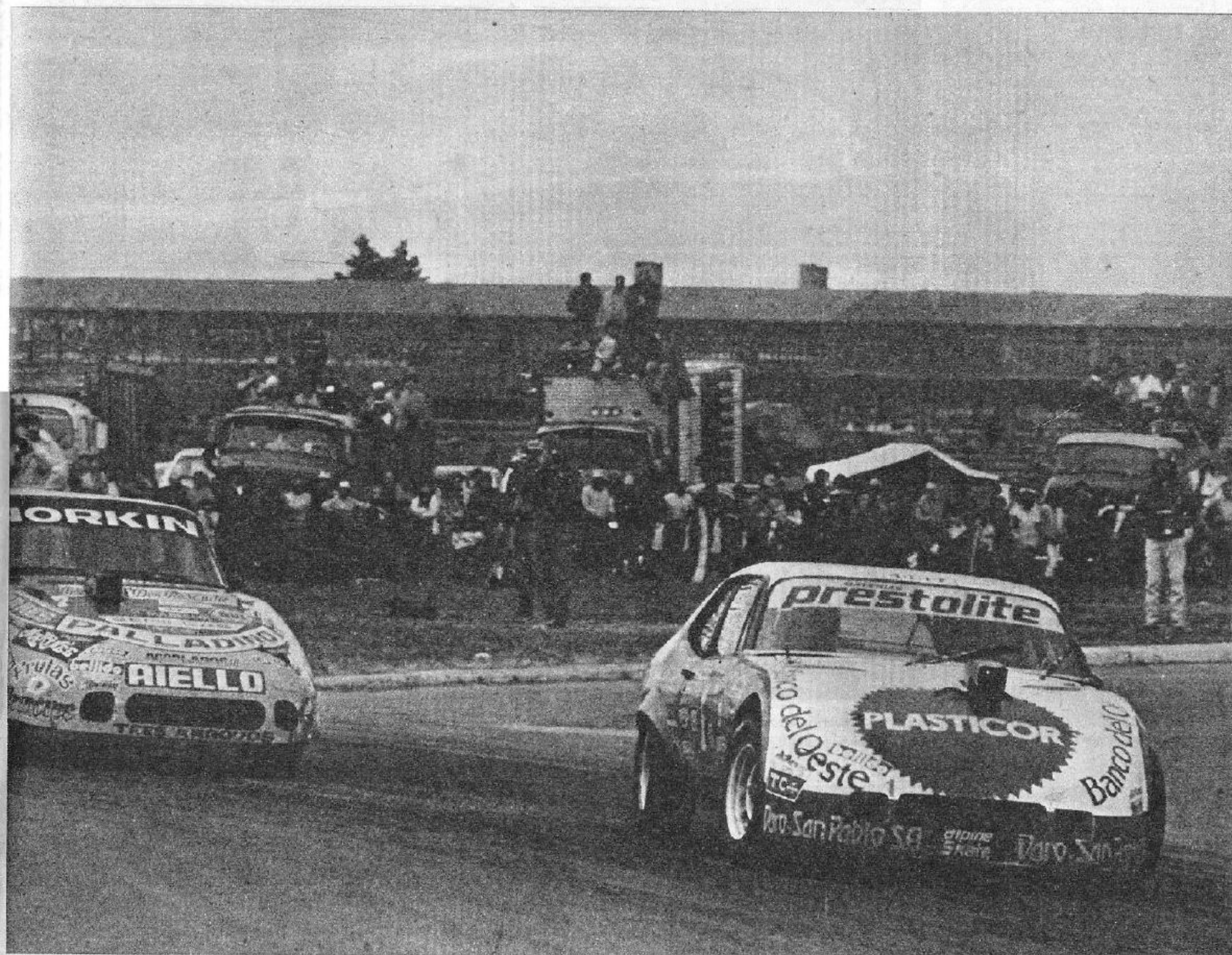
Organización: Regular. Hubo atrasos en los horarios previstos.

Espectáculo: Regular.

el "Chivo" o...

LAMPAGO AZUL

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco y
Enrique Perrupato



siete segundos que lo separaron del ganador Mouras, tienen su explicación en una bloqueada a poco del comienzo, y que al decir de Johnny: "Me dejó una goma cuadrada, costándome mucho llevar el auto, especialmente en la zona donde el pavimento presentó irregularidades".

En síntesis, creemos que por ese lado está la explicación al "fenómeno" que en Olavarría solo le tocó hacer de "partenaire". Ahora vayamos al otro punto, ese que le permitió a Roberto

Mouras ganar una carrera que en Chivilcoy estaban a punto de festejar.

Aquí nadie duda del tesón y la eficacia que pone desde hace tiempo Pablo Satriano en el verdiblanco Chevrolet. Las pruebas están a la vista, tanto en la parte técnica como en la conductiva de Emilio Satriano. Esos casi diez segundos que logró sacarle a Roberto Mouras antes de cumplirse la mitad del recorrido así lo indican. El Chevrolet de Chivilcoy estaba para repetir lo de Monte, trabajando en forma similar a la de aquella oportuni-

dad. Circular solo le da a Emilio la tranquilidad necesaria para concentrarse en un manejo sin sobresaltos. ¿Quién iba a pensar entonces que esta victoria se le iba a escapar de las manos? Si la bandera estaba ahí, al alcance de su mano.

LA VUELTA DEL "TORO"

En ocasión de la competencia en Monte, nos impresionó la evolución que había logrado el Chevrolet de Mouras dando las pautas de que el

trabajo de Wilke y Pedersoli entraba en su fase culminante, luego de un periodo bastante largo en que el "tricampeón" estaba pagando el derecho de piso a su retorno con la marca que lo llevó a un lugar preponderante dentro de la vidriera del Turismo Carretera.

Luego de la carrera, Mouras nos dijo que no sabía si en condiciones normales le habría ganado a Satriano, aunque aceptó que en Olavarría su Chevrolet había llegado a un punto muy alto de rendimiento, aunque su

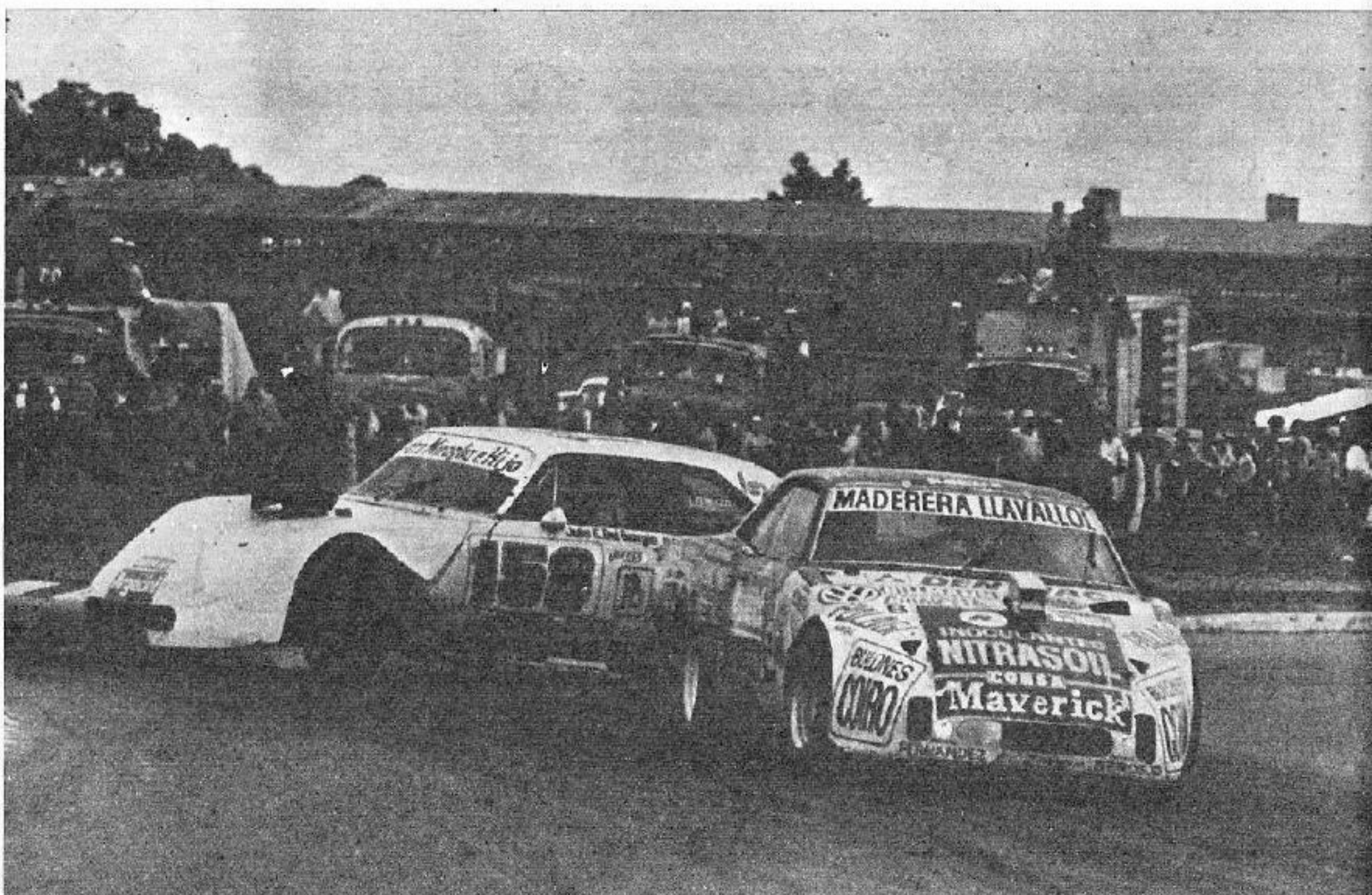
LAS PRUEBAS DE F-2 EN EL CABALEN

Tal como anticipáramos en nuestro número anterior, Juan María Traverso volvió a sentarse en una Fórmula Dos sudamericana, más precisamente en el Berta-Renault ex Norberto Picetti, en el transcurso de la semana anterior en el autódromo "Oscar Cabalén", de Córdoba. Traverso estuvo a bordo del auto el miércoles y el viernes pasados. El primero de ambos días giró 40 vueltas, con neumáticos muy viejos, y su mejor registro fue 1m04s6/10. El mismo día y con neumáticos no nuevos, pero en mejor estado que los anteriores, llegó a 1m04s3/10, mientras que con el auto en las mismas condiciones, José Luis Di Palma realizó 1m03s9/10, lo cual dejó a Juan María muy contento ya que después de 7 años de no sentarse en un monoposto, está a sólo 4/10 de Di Palma con el mismo auto.

El viernes volvieron a la pista, ya con Oreste Berta en boxes. El "Mago" dejó la carburación con exceso de combustible y mandó a Traverso a la pista, no a buscar tiempos sino a que tratara de "sentir" el auto. Así fue que el preparador "le dio vuelta" todo el vehículo trabajando sobre barras, durezas de amortiguadores, alineación, cargas dinámicas sobre ambos trenes, para evaluar la sensibilidad de Juan María Traverso a los cambios que se producían en el chasis. El mejor registro no bajó del minuto cinco segundos, pero Berta y Traverso quedaron muy satisfechos y volverán a probar esta semana antes de llevar el auto a Buenos Aires, aunque en este caso con las palleritas colocadas en los pontones, ya que los test de la semana pasada fueron sin ellas.

El viernes, junto con Traverso también giraron J.L. Di Palma con su auto de Entrecor adaptado a la Fórmula Dos, y Víctor Romagnoli, registrando tiempos del orden de 1m03s y 1m35s5/10 respectivamente. Estos últimos, muy probablemente, volverán a estar en la pista del Cabalen esta semana antes de viajar a Buenos Aires.

N.C.

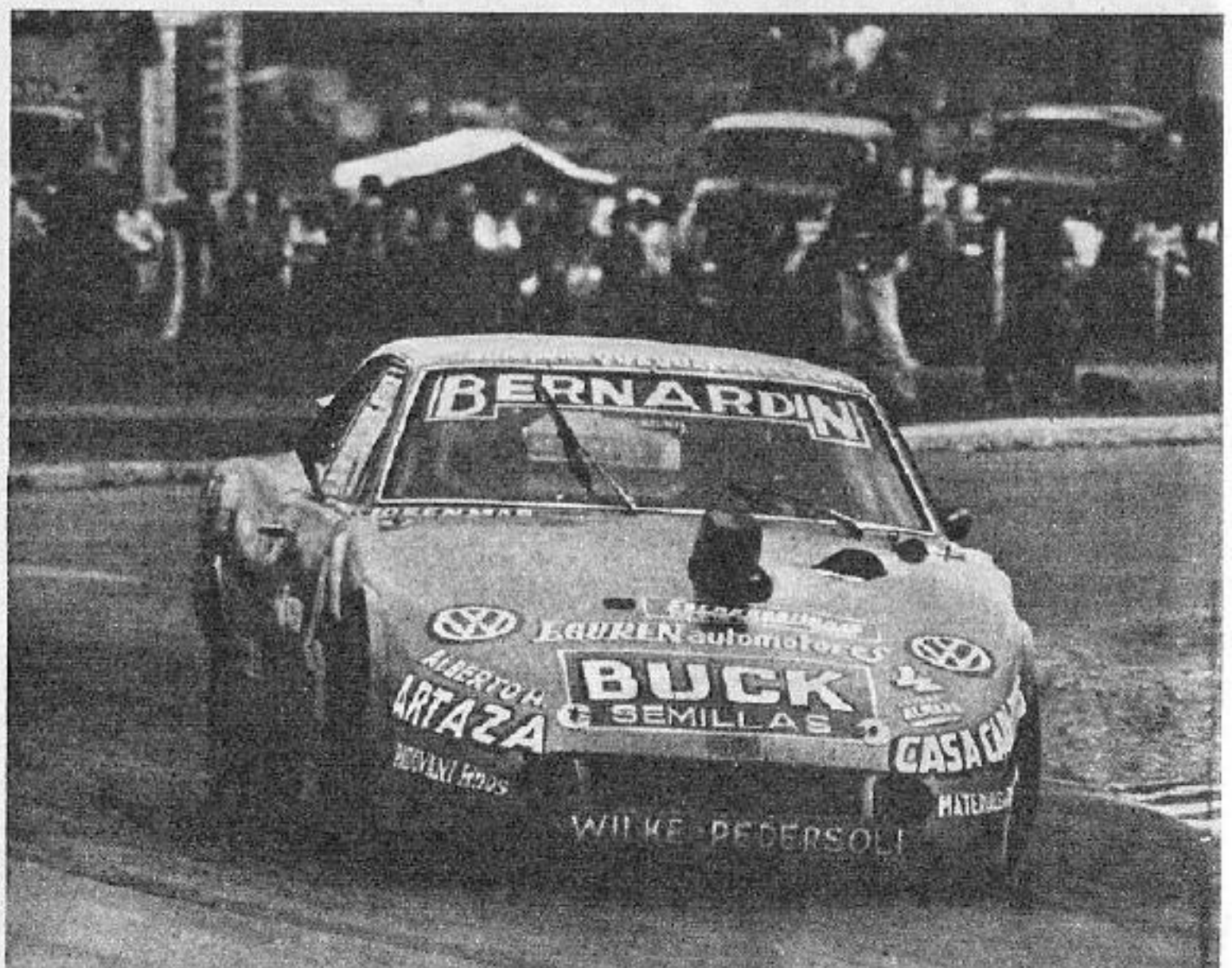


¿SE CORRE T.C. 2000 EN PIGÜE?

El sábado de la semana pasada viajaron a Pigüé Raúl Escolar, Carlos Crocco y Juan María Traverso, en representación de la Subcomisión de Seguridad de la CDA, de la APTC 2000 y de los pilotos de la categoría, respectivamente. La visita tuvo como objetivo revisar el bacheo realizado en el circuito de esa ciudad, sobre los deterioros que se habían producido el año pasado en la zona de frenaje de la curva número uno y en ese mismo viraje. Aparentemente, el trabajo realizado no ofrecía garantías absolutas y, por lo tanto, se determinó, de común acuerdo entre los viajeros y los directivos del Auto Club Pigüé, que se intentaría repavimentar unos 100 metros antes de la curva y unos 50 metros más allá de la misma, todo ello con asfalto en caliente. Para efectuar el trabajo se recurriría a una empresa pavimentadora de Bahía Blanca, con la cual los directivos pigüenses habían tomado contacto el lunes pasado a fin de determinar el tiempo necesario para la realización de los trabajos. A partir de allí la gente de Pigüé tomará contacto con Escolar y se determinará si es posible hacer la carrera el día 5 de octubre como está previsto, o es necesario solicitar alguna postergación. Lo concreto, y todos estuvieron de acuerdo en ello, es que en las actuales condiciones no se correrá

mayor ambición era poder llegar.

Pero convengamos que una cosa es lo que un determinado piloto pueda decir ante esta circunstancia, y otra el testimonio que trajimos de Olavarría luego de esas doce rondas. Y vamos a clarificar este concepto, porque aquí también entran otras consideraciones en juego. Allá por la mitad de la carrera, cuando la diferencia de Satriano a Mouras rondaba los diez segundos, entró en acción la fibra de Roberto Mouras, una vez que por entonces el líder no pudo evitar que su auto se cruzara en el afán por superar a un rezagado. Tras esta maniobra, Mouras se puso a tiro, siendo ese el momento en que entra en acción el trabajo psicológico del campeón. Ahí detrás, amenazante, comenzó a "mostrarle" la trompa de su auto. A medida que esta se agrandaba en su retrovisor, Emilio comenzó a esforzarse para poner distancia. No lo logró y de dominador absoluto pasó a vivir una nueva frustración, dejando tras el azulado humo que salía por los escapes de su Chevrolet, esos veinte puntos que estaba acariciando, aunque en



DESARROLLO



Primera serie: Los dos primeros puestos se mantuvieron durante las cinco rondas de la batería. El primero para Satriano y el segundo para Angeletti. Ambos establecieron un dominio total sobre el resto, y a sus espaldas la carrera fue peleada. En las dos primeras vueltas Polinori fue tercero y luego se escalonaron Aauri, Oyhanart y O. Aventin. Al desaparecer —un giro más tarde— Polinori, los Falcon de O. Aventin y Oyhanart se frenaron en un duelo en el que prevaleció el primero. En la cuarta vuelta se retrasó Aauri, mientras que Di Nezio se colocaba detrás de ambos Ford y De Benedictis se conformaba con el séptimo puesto detrás de Aauri.

Segunda serie: Si en la batería inicial las dos primeras posiciones se mantuvieron a lo largo de todo el recorrido, esta no le fue en zaga, con tres nombres inamovibles en los primeros puestos. Marcos, Mouras y N. Calamante no tuvieron complicaciones, mientras que Morresi, cuarto en los dos primeros giros, discutió esa posición con Brescia, perdiéndola. Detrás, Urretavizcaya y Giustozzi, el primero tratando de amoldarse al auto y el segundo en un excelente trabajo.

Final: De la primera a la undécima ronda, Satriano, Mouras y Marcos fueron en ese orden, quienes lucharon por un lugar en el podio. Entre los dos Chevrolet las diferencias al principio y hasta casi la mitad de carrera, llegó a poco menos de diez segundos. Pero de ahí en más, Mouras fue achicando hasta que se puso a la cola del chivilcoyense. A todo esto, Marcos mantenía a su Ford en el tercer puesto, sin ningún tipo de problemas. Morresi solo aguantó dos vueltas en el cuarto lugar, y la disputa entró en un tono "caliente" entre Angeletti, M. Calamante, Urretavizcaya, O. Aventin y Oyhanart, agregándose a ellos De Benedictis en una escalada notable. Cuando faltaba un giro y algo más, el Chevrolet de Satriano no aguantó el esfuerzo, pasando Mouras a liderar sin problemas sino Marcos el escolta. Atrás, la cosa se había definido con De Benedictis, Angeletti, M. Calamante, Oyhanart y O. Aventin. Faltando también una vuelta, M. Calamante se retrasó. O. Aventin desplazó a Oyhanart del quinto puesto, y aparecieron en escena Urretavizcaya, Saiz, Nesprías, quienes con el retrasado M. Calamante estuvieron en los diez primeros lugares.

HABLAN LOS PROTAGONISTAS



Eduardo Antonio Marcos

Roberto Mouras: "En la prueba que hice el viernes anterior a la carrera, me di cuenta que el auto había aumentado notablemente su rendimiento. Pese a todo no se si en condiciones normales le hubiera ganado a Satriano. Al principio perdí algo de tiempo porque los frenos estaban fríos, pero una vez que tomaron temperatura me acerque bastante a Emilio. Tuve algunos problemas en las curvas lentas ya que el auto se iba de trompa".

Eduardo Marcos: "Este segundo puesto es otra satisfacción que me llevo para La Dulce. Son puntos importantes que reconfortan a Rosendo Pedro y a toda la gente que trabaja en el auto".

Juan De Benedictis: "En la serie no sé que pasó... El auto perdió fuerza y acusó una falla constante que me relegó. En la final solucioné el problema, pero al principio tuve una bloqueo y después me costó llevar el auto".

Oscar Angeletti: "Nuestra tranquilidad ahora es tratar de llegar y sumar puntos. Por eso no me enloquezco en salir a buscar la punta. Lo que me interesa ahora es el campeonato, y en función de tal trabajo".

MOURAS Y SU RACHA

Roberto Mouras no ganaba desde el 15 de diciembre de 1985, cuando con el Dodge se impuso en el circuito de La Plata. En cuanto a sus victorias en Olavarría, las mismas se registraron en 1976 y 1977 cuando corría con Chevrolet. Con Dodge ganó en las ediciones de 1981/83/84 (2 veces) y 85, mientras que volvía a ganar con Chevrolet el pasado domingo, con lo que suma ocho victorias en ese escenario, de las que cinco fueron consecutivas.

RETRASOS Y ABANDONOS



El "Pato" Morresi en mal debut en el equipo de Satriano. Rompió pistón.

Emilio Satriano: Motor.

Oswaldo Morresi: Motor.

Vicente Pernia: Caja de velocidades.

Oscar Castellano: Se desprendió un cable de buja en la serie.

Marcos Lo loco: Rompió radiador de aceite.

Gustavo Brescia: Cortó resorte de válvula en su serie.

Roberto Urretavizcaya: Siguió de largo en dos frenadas y después rompió caja.

Oscar Aventin: Pasaba agua a un cilindro.

Marcelo Polinori: Rompió la directa Julio Faustino: Biela. No largó.

José M. Romero: Se fue afuera, pasó sobre un montículo de tierra y sufrió esguince de tobillo.

Miguel Aauri: En la serie se le cerraron las válvulas.

Domingo Martínez: Rompió un pistón.



En el momento en que pasa Oscar Angeletti, Julio Del Giorgio entra en trompo en la rotonda anterior a la llegada. Antes de largar la primera serie se descubrió un problema en la tapa de cilindros del Falcon de O. Aventin. Desarmaron y comprobaron que entraba agua a un cilindro, aunque finalmente el "Puma" llegó en quinto lugar. Satriano y Morresi, dos que a partir de Olavarría forman equipo. Juan De Benedictis tuvo una bloqueo al comienzo y eso afectó el rendimiento de su Dodge. Los Falcon juntos, Aventin y Oyhanart.

"COCHO" LOPEZ

MARCELO SOTRO

RELOJES

ORIENT

COMPETICION TEAM

CORSA

Año XXI N° 1055
Del 24 al 30 de 1985
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/17216 - ABRL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fitticardi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo.

DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannelli, Oscar Stepanovich
(Diagramadores)

COORDINADOR
Rubén Lefteri
SECRETARIA
María Delia Cedres de Mango

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobellos,
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. Calascione, C. Sola, 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 Forcinitti



AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Mulero
Directora de Coordinación: Estela Herzberg

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando 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. Roca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543



Orgulloso Jorge Oyhanart muestra el trofeo que le entregaron con motivo de su reciente victoria en Junín. El Chevrolet de Supertap con Urretavizcaya al volante, séptimo en la clasificación y con problemas en la caja de velocidades.

rigor de verdad (contrariamente a lo que dijo Mouras) creemos que en condiciones normales, Satriano habría sucumbido ante la psicología de Mouras.

Con esta, el "Toro" se anotó su octavo triunfo en Olavarría, de los que ya lleva cinco en forma consecutiva. Un "curriculum" como para declararlo "Ciudadano ilustre de Olavarría". Y que no se enojen ni los de Moctezuma ni los de Carlos Casares...

TIRITAS DE ASADO

REAPARICION - Carlos Jarque, aquel tandileño que fuera campeón de la por entonces Fórmula Cuatro, tiene pensado retornar. Lo hará en el T.C. con el segundo auto de Brescia y su reparación será en Balcarce.

"PATO" EN EQUIPO - Desde esta competencia, Osvaldo Morresi forma equipo con Emilio Satriano. Será por las carreras que restan del año, a excepción del Gran Premio, ya que a partir de ahí, el "Pato" correrá con el Dodge que acaba de adquirir la peña "San Pedro Competición". Con respecto al Chevrolet que condujo en Olavarría, manifestó: "El auto anda muy bien, pero todavía necesito amoldarlo a mi gusto".

PERNIA - "Pienso correr con este Torino de Rangone siempre y cuando las fechas no se superpongan con las de Turismo, ya que el Regatta tiene prioridad. En cuanto al rendimiento del Torino pienso que puede dar aún para más".

LLUVIA - Una tenue llovizna caida en horas de la madrugada hizo albergar temores sobre la realización de la carrera. Finalmente, la amenaza de lluvia desapareció, aunque cinco minutos después que terminó la competencia se desencadenó con toda la furia.



CLASIFICACION

AUTOMOVIL MOTO CLUB OLAVARRIA - "XXXIII Vuelta de Olavarría Turismo Carretera": Circuito Luciano Forlabat de 14.149 metros. 12 vueltas. Recorrido total: 169.788 km. 21/9/85.

1ª SERIE (6 vueltas)

Satriano, 25m25s55/100 (Prom. 166,897 km/h); Angeletti, 25m32s78; O. Aventin, 25m40s93; Oyhanart, 25m47s38; Di Nezi, 25m55s37; Aitauri, 25m58s55; De Benedictis, 26m00s40; Caparros, 26m04s30; Malisa, 26m18s56; Pernia, 26m19s95; Politano, 26m23s54; Bustos, 26m33s71; Nani, 26m34s38; Carelli, 26m35s00; Sanguinelli, 26m42s31; Goyenelche, 26m59s30; Firpo, 26m59s35; Loico, 27m00s27; Delconte, 27m14s16; Mazzacane, 27m15s75; Aversi, 27m19s04; García, 27m20s50; Sabana, 27m33s34; Quiroga, 27m47s85; Lopez, 27m49s59; Palazzo, 28m00s84; Aidana, 29m00s52; Colabello, 20m57s54 (4 vueltas); Cubina, 25m14s65; Torre, 26m33s36; Polinori, 10m22s83 (2 vueltas); Gardinelli, 10m50s84; Reynoso, 10m57s59; Doumic, 5m20s51 (1 vuelta); Muniz, 5m31s61; Ranalli, 6m04s87; García, 7m43s87.

No registraron paso: Cochionero, Martínez, Romero y Diehl. No largaron: Faustino y Balda.
Record de vuelta: Emilio Satriano, en la 4ª en 5m01s60/100 a un promedio de 168,895 km/h.

2ª SERIE (5 vueltas)

Marcos, 25m32s12/100 (Prom. 166,181 km/h); Mouras, 25m32s68; Calamante, 25m43s87; Brescia, 25m45s22; Morresi, 25m53s33; Urretavizcaya, 26m07s52; Giustozzi, 26m08s24; De Arzave, 26m10s03; Saiz, 26m10s46; Salgado, 26m10s67; Nespias, 26m10s90; Spinella, 26m15s77; Lynn, 26m22s57; Bianco, 26m29s50; Altuna, 26m33s99; Miraldi, 26m36s09; Luppi, 26m42s98; Spinello, 26m50s08; Urquiza, 26m52s25; Ca, 27m06s86; De Quesada, 27m15s00; Palma, 27m17s33; Benito, 27m20s18; Finocchio, 27m21s98; Amanzi, 27m28s91; Piccinini, 27m29s47; Caprile, 27m30s54; Gil Bicella, 27m33s39; Jazma, 27m36s04; Del Giorgio, 27m41s47; Sasso, 27m56s61; Rodríguez, 28m03s63; Castellano, 28m06s14; Nathan, 28m35s35; Carullo, 29m06s57; Pesenti, 29m42s06; Pourciel, 24m37s86 (4); Fernández, 27m23s78 (3); Moretti, 12m22s17 (2); Facchiatat, 13m42s58; Pacilla, 5m44s14; C. Calamante, 15m56s51 (1v).

No registró paso: Fernández. No largó: Crovo.

Record de vuelta: Antonio Marcos en la 5ª vuelta en 5m03s33/100 a un promedio de 167,876 km/h.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	Roberto Mouras	Chevrolet	1h01m12s45/100	12
2°	7	Antonio Marcos	Ford	1h01m18s04/100	12
3°	4	Juan De Benedictis	Dodge	1h01m19s13/100	12
4°	8	Oscar Angeletti	Dodge	1h01m36s08/100	12
5°	6	Oscar Aventin	Ford	1h02m09s57/100	12
6°	9	Jorge Oyhanart	Ford	1h02m12s02/100	12
7°	175	Roberto Urretavizcaya	Chevrolet	1h02m16s59/100	12
8°	16	Carlos Saiz	Ford	1h02m30s65/100	12
9°	23	Juan C. Nespias	Dodge	1h02m32s41/100	12
10°	17	Mariano Calamante	Chevrolet	1h02m36s33/100	12
11°	12	Gustavo Brescia	Dodge	1h02m38s04/100	12
12°	51	Francisco Politano	Dodge	1h02m55s67/100	12
13°	60	Ruben Bianco	Chevrolet	1h03m22s56/100	12
14°	54	Juan C. Spinella	Dodge	1h03m26s17/100	12
15°	60	Osvaldo Luppi	Dodge	1h03m34s39/100	12
16°	151	Vicente Pernia	Torino	1h03m53s22/100	12
17°	41	Carlos Nani	Chevrolet	1h04m02s63/100	12
18°	142	Oscar Spinello	Dodge	1h04m21s01/100	12
19°	45	Juan C. Bustos	Dodge	1h04m25s53/100	12
20°	66	Leon Urquiza	Dodge	1h04m35s12/100	12
21°	3	Emilio Satriano	Chevrolet	55m58s41/100	11
22°	136	Elias Aveni	Dodge	58m59s58/100	11
23°	90	Eduardo Finocchio	Dodge	59m21s40/100	11
24°	109	Alberto Sabana	Dodge	59m25s29/100	11
25°	100	Hector Benito	Dodge	1h00m11s03/100	11
26°	149	Mateo Amanzi	Torino	1h00m16s76/100	11
27°	73	Hugo Mazzacane	Dodge	1h00m51s76/100	11
28°	125	Juan C. Jazma	Dodge	1h01m38s45/100	11
29°	93	Ruben Quiroga	Chevrolet	1h02m06s04/100	11
30°	97	Carlos Caprile	Chevrolet	1h02m41s60/100	11
31°	29	Ricardo de Arzave	Dodge	52m16s79/100	10
32°	31	Angel Di Nezio	Ford	46m47s41/100	9
33°	141	Alberto Palma	Dodge	49m50s52/100	9
34°	81	Roque Miraldi	Chevrolet	43m10s65/100	8
35°	84	Rubén Gil Bicella	Dodge	46m12s46/100	8

No clasificaron: Aitauri, Sanguinelli y Salgado (7 vueltas); Giustozzi y Ca (6v), Malisa, Delgiorgio y De Quesada (5v); Caparros (4v), Altuna, García y Goyenelche (3v), Morresi y Lynn (2v), Carelli, Firpo y Delconte (1v). No registraron paso: Loico y Piccinini.

Promedio del ganador: 165,391 km/h.

Record de vuelta: Emilio Satriano en la 2ª en 5m01s15/100 a un promedio de 168,895 km/h.

CAMPEONATO

(Disputadas doce competencias)

Angeletti, 201,5 puntos; De Benedictis, 189; Castellano, 154; Satriano, 152,5; M. Calamante, 134; O. Aventin, 126,5; Oyhanart, 124,5; Morresi, 113,5; Marcos, 108,5; Mouras, 73; Doumic, 72,5; Fernández, 71; A. Aventin, 61,5; Saiz, 61; Caparros, 57,5; Aitauri, 49; Polinori, 44; Nespias, 39,5; Salgado, 34,5; Afrechea, 30; Brescia, 29,5; Romero, 27,5; Paduati, 25,5; Nani, 21; Urretavizcaya, 19,5; Fiora, 18,5; Bianco, 17,5; Costa y Luppi, 17; Spinella, Arana y Roux, 15; Hernandez y Di Nezio, 13,5; Lynn, 13; Politano, 11,5; Reynoso, 10,5; Colabello, 8,5; Altuna, García, Gardinelli, Sasso, Torres, Mazzacane y Spinello, 7,5; Gil Bicella, Landa y Facchiatat, 7; Carelli y Miraldi, 6,5; Bustos, 6; Apella, Muniz, Malisa y Giustozzi, 5; Becco, C. Calamante, Ducret, Espinoza, J. García, E. Martínez, Benito, Finocchio y Urquiza, 4; Deambrosi, Delconte, Faustino, Palma, Pesenti y Jazma, 3; Dogliantoni y Pernia, 2,5; Baultista, Bressano, Pedrigo, A. Fernández, Firpo, Goyenelche, Loico, J. Palazzo, Perlo, Quiroga, Zanardi y Sabana, 2; Daray y De Arzave, 1,5; Alcuaz, Crovo, Herráiz, J.C. Lopez, Cochionero, Piccinini, Salerno, Sanguinelli, Segad, Aversi, Amanzi y Caprile, 1.

Próxima competencia: el 12 de octubre en el Autódromo Juan M. Fangio (Balcarce).

ESCAPES SILENCIOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 - Kra. 36,600 Moreno
0228-21543 0228-20356



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. G. DOR. GALVEZ (STA. FE)
TEL: 041-921483

ZONA PCIA. NEUQUEN

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

RALLYPRIMES

PILOTO/NAVEGANTE (RALLY)
INTERCOMUNICADORES PILOTO/ACOMPAÑANTE (T.C.)
PILOTO/DIRECTOR EQUIPO (F2)

DISTRIBUIDORA "SUD"

TODOS
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

REPUESTOS AUTOMOTORES

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

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES
- PEGADO DE CINTAS
- HULEMANES
- SUSPENSION
- ELECTRICIDAD
- MOTOR

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS 

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

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



Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS

para

- CHEVROLET • FALCON
- OPEL y TAUNUS

Competición y calle

- TAPA CILINDROS POTENCIADAS
- REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 19.209 (1640)
Tel. 747-2987 - A.C.A.S.S.U.S.O

ANTIFLAMA

BUZOS • CASCOS • GUANTES • CAPUCHAS • BUTACAS

NEW EQUIPMENT SRL
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envios al interior
Sgo. del Estero 326 - 7º of 39



UN MUNDO DE REPUESTOS IKA RENAULT

MUNDO RENAULT
Prov. UNIDAS 7287
(Ruta 3) I. CASANOVA
Tel. 825-0181
Prov. UNIDAS 3225. S. JUSTO



BUTACAS VEIGA

JEEP-FURGON

TORINO ZX A 69
RECAMBIO FIAT 600
C/CABEZAL... A65

GAONA 4058 CIUDADELA



BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"
Tel. 821-2226 y 704-7948

TALLERES AUSTRAL

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆



MERCEDES BENZ 1929

A 4.500

PRIMER SALON ARGENTINO DE AUTOMOVILES DE ESTILO TOTALMENTE TERMINADOS

MERCEDES BENZ • M.G. • BENTLEY • ALFA ROMEO y otros EQUIPADOS CON MECANICA NACIONAL

CARLOS VILLATE 3828
(cp. 1605) OLIVOS. TEL. 762-4654

MUÑOZ 2376
(C.P. 1663)



SAN MIGUEL
664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

☆ ASIENTOS Y AGUJAS ☆ CONEXIONES, etc.
☆ SURTIDORES ☆ VENTAS POR MAYOR

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. PABRAL 2185. CAP.
(Honorio Pueyrreón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito



Ramón Solar e Hijos.

- VENTA DE REPUESTOS • RECAMBIO DE CÁMERAS CORONAS Y PÍÑONES
- ENGRANAJES EN GENERAL REPUESTOS PARA CÁMIONES

DEL BARCO CENTENERA 1894/1919. TEL. 92-7781



TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNFO. TEL. 765-2497



COLOCACION KIT de




ORESTE BERTA S.A.

• COUPE FUEGO • R-18 • R-11 •

- MOTOR • ESCAPE • SPOILER
- ALERON • LLANTAS • GOMAS

Agente Oficial exclusivo **ALVARO JULIO OLIVET**
GARCIA DEL RIO 3726.
Lunes a viernes de 8 a 12 - 14 a 19
CAP. FED. TEL. 541-8823 (cp. 1430)



**SI SU COCHE NO VE BIEN,
NECESITA LAMPARAS PHILIPS.**

Las lámparas halógenas Philips, H4 y H5, señalan el camino de la óptima visión y seguridad vial.

Poniendo, ante sus ojos, visibles ventajas en el manejo.

De reducidas dimensiones, ofrecen alta resistencia a los cambios térmicos y a las vibraciones, manteniendo absolutamente inalterable su valor lumínico a través del tiempo.

El gas halógeno



contenido en la ampolla evita que ésta se ennegrezca, lo que se traduce en un rendimiento luminoso más elevado durante toda su vida útil.

Las lámparas halógenas Philips, por su calidad y resistencia, representan un hecho singular en la industria automotriz: son uno de los poquísimos casos en que el repuesto supera al original de fábrica, brindando un 100% más de luz que las lámparas convencionales, tanto en alta como en baja.

Lámparas halógenas Philips, H4 y H5: duran más y se ve más. Cómpralas con los ojos cerrados. Porque los ojos de su auto son tan importantes como los suyos.



PHILIPS