

MASSA

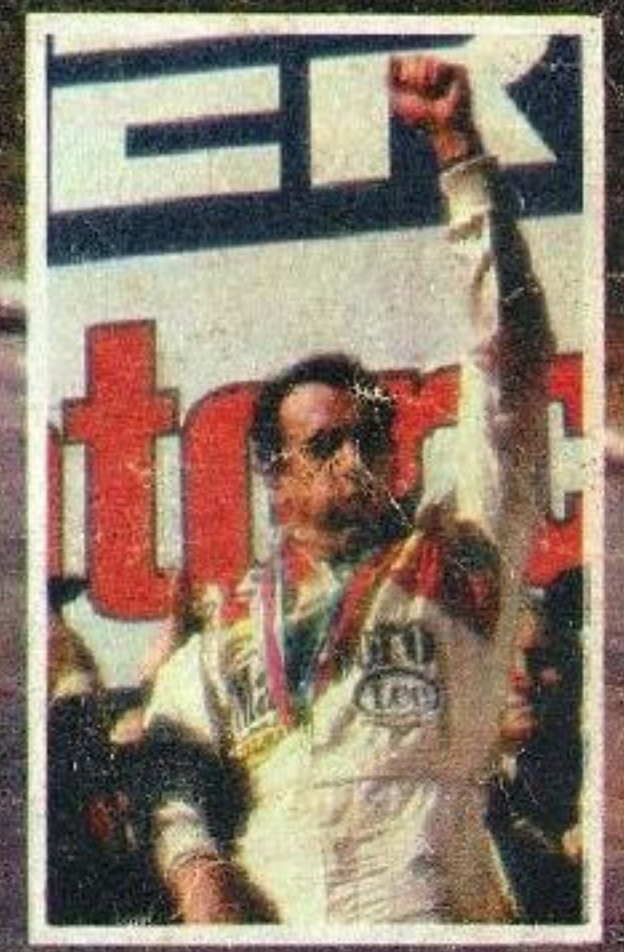
CORSA
20
AÑOS
A FONDO

CON FANGIO, 1° EN MIAMI
F.2: LA GRAN DUDA DE CASCAVEL
MÁS COLOR: G.P. HISTORICO Y T.C.
DESCUBRA EL PROXIMO AUTO DE RECALDE

T.C. 2000 en Río Cuarto

LA EXPLOSION

Total estallido de público en festejo compartido. Para Ford y Gayraud, la gran carrera. Para Renault y Traverso, el título. Apoteótico.



N° 1062 del 17 al
18/11/84 - Argentina
* 1,70 - Uruguay: N\$ 210
- Paraguay: Gs. 1.350

ACTIVIDAD DE LOS EQUIPOS CON VISTAS AL '87

LA F.1 PREPARA SUS ARMAS

A continuación ofrecemos un panorama de los principales equipos de F.1 en cuanto a sus movimientos para la próxima temporada, cuando apenas se han apagado los motores en Australia.

LOTUS: Gérard Ducrouge estuvo en Japón antes de Australia, coordinando detalles que tienen que ver con el nuevo Lotus 99T para el '87. A un ritmo febril se trabaja en el team ahora provisto por Honda tanto en tableros como en galería de viento. Si bien el programa inicial preveía poner en pista el nuevo auto a fines de noviembre, esto recién ocurrirá 4 semanas después. El Lotus 99T será un auto más chico y más liviano a efectos de compensar el mayor peso del impulsor japonés con respecto al V6 francés. Una novedad estará dada por la carrocería, que será completamente independiente del chasis. El auto será utilizado sobre una base convencional en la primera parte del campeonato, recibiendo luego una serie de novedades aerodinámicas cuando se haya logrado una buena experiencia en la mecánica.

FERRARI: Con la asunción oficial de John Barnard el 1ro. de noviembre, ha empezado el '87 para el team. Mientras se trabaja en el nuevo chasis, en noviembre comenzará a rodar el nuevo motor a 90 grados sobre un chasis actual, a efectos de realizar tests comparativos con el motor del '86. Berger trabajará en ellos, luego de haber conseguido el OK de Benetton, que de todos modos le exige la utilización de la indumentaria verde hasta la culminación del período contractual.

McLAREN: Se comienza a trabajar sobre el proyecto que dejará Barnard antes de su alejamiento. El auto de team Campeón no tendrá grandes cambios. Se modificará el tanque de combustible, que será más bajo y se adoptará una nueva caja de cambios y se harán algunas reformas de índole aerodinámica como consecuencia de lo anterior. En materia de pilotos, resta definir la segunda butaca. Ron Dennis debe decidir entre Johansson y Brundle, aunque todo está a favor del sueco.

BRABHAM: Ya han empezado los trabajos sobre el auto del '87, que retornará al motor ubicado en la posición tradicional. Las tareas están a cargo de Dave North, ex mano derecha de Gordon Murray, y del argentino Sergio Rinland, quien como se recordará, pasó a militar en el equipo de Ecclestone luego de haber dejado Williams a comienzos de temporada. De la definición del tema Lola dependerá si Adrian Newey termina en Brabham o sigue en la escudería de Carl Haas. Con respecto al segundo piloto del equipo, mucho dependerá del futuro "sponsor".

Ecclestone estuvo en conversaciones con "Foster", patrocinante del GP australiano, pero nada se sabe. BMW sugirió a Danner, pero la alternativa habría sido rechazada por el patrón del equipo, quien a su vez conversó con Johansson.

LOLA-FORCE: Las versiones son contradictorias con respecto al futuro de este equipo. Luego de varias idas y venidas, no hay certeza con respecto a la continuidad del team en F.1. Aparentemente los sponsors estarían, para cubrir los 7 millones de dólares estimados para la gestión del equipo, pero no se descarta que Ecclestone tiene algo que ver en todo esto, pese a

la información que lo daba como renunciando a la compra de la escudería.

BENETTON: Tras confirmar a Boutsen como segundo piloto, ahora resta saber cuál será la definición con los motores. Con respecto al belga, se supo que firmó un contrato por un año que lo obliga a dejar toda otra actividad (léase Endurance con Eruri) y solo le permite hacer 5 carreras del Mundial de Grupo A. Tendrá trato igualitario con Fagi y ambos dispondrán del "muleto". Con respecto a motores, la gente de BMW Motorsport exige una definición sobre la oferta de los propulsores de 4 cilindros, puesto que según Peter Flohr, la dilación de Benetton no tiene sentido práctico. Sin embargo se supo que esta semana, el propio Luciano Benetton, acompañado de Davide Paolino, tendrán en París una reunión con el vertice deportivo de Renault para considerar un programa a largo plazo propuesto por el team angloitaliano. Se trataría de utilizar en el '87 el motor turbo y financiar en tanto el desarrollo de un aspirado para el '88. De esto dependerá la respuesta de Benetton a BMW.

WILLIAMS: El team "perdedor" del Mundial ya está trabajando en el nuevo auto

que deberá comenzar a rodar a fines de noviembre en Paul Ricard, para proseguir luego los tests en Portugal en diciembre.

MINARDI: Luego del buen desempeño del modelo 186 en Australia, el team de Faenza construirá tres chasis más, dejando el actual como laboratorio. El tema económico podría estar resuelto para Minardi si llegan a buen puerto las negociaciones con el grupo Ferruzzi. Este importante consorcio económico italiano—reciente comprador del paquete mayoritario de Montedison, segundo grupo industrial privado italiano luego de Fiat—había estado en tratativas con Lotus y ahora se orientará al equipo pentasalar. Nannini ya firmó para el '87, mientras que De Cesaris dejaría el equipo debido a sus pretensiones económicas. Giancarlo Minardi está en conversaciones con Caffi, Baldi, Marini y el canadiense John Graham, proveniente de la F.1 Mundial con 2,5 millones de dólares en los bolsillos.

ARROWS: Ross Brawn es el nuevo proyectista que reemplaza a Dave Wass, quien a su vez emigró a Benetton para trabajar junto a Rory Byrne. Brawn proviene de Williams y Lola, donde cumplió fun-

ciones de especialista en aerodinámica. El equipo de Oliver sería otro que se inclinara por los Cosworth de Mader. Warwick podría reemplazar a Boutsen, mientras hay dudas con respecto a la segunda butaca.

LIGIER: El nuevo auto, en estado experimental, comenzará a rodar en la primera quincena de noviembre. Luego se harán las modificaciones necesarias en el chasis que, ya en versión definitiva, irá a los tests de Goodyear en España durante el mes de enero. Es casi segura la contratación de Fironi, quien deberá someterse a nuevos exámenes clínicos.

LARROUSE: Luego del "no" de Dallara, el francés se movería sobre la base de un chasis March. Por otra parte se comenta que podría haber inconvenientes financieros en el proyecto de Larrouse, razón por la cual aún no hay información clara. Por su parte, Robin Herd tendría intenciones de presentar otros chasis en F.1. Aparentemente la "punta de lanza" sería Ivan Cappelli de la mano de Cesare Gariboldi, utilizando motor aspirado.

Néstor Palmetti

COMENZO LA ERA BARNARD EN FERRARI

Tal como estaba previsto, el primero de noviembre asumió sus funciones John Barnard, como máximo responsable técnico de la escudería italiana. Debido a los plenos poderes conferidos, el británico está reorganizando el grupo humano del team, según su mejor entender. El primer cambio visible es el de Antonio Tomaini, quien previamente solicitó ser relevado de sus funciones en pista para pasar al área de producción de serie. Otra novedad resulta el alejamiento de Marco Piccinini de sus funciones de Director Deportivo del equipo, aunque en este caso todo indica que lo hace para pasar a ocupar el puesto de Presidente delegado en la FISA, cargo negociado con Balestre y Ferrari con anterioridad a la reunión de París, en la cual el constructor italiano apoyó la gestión del francés en cuanto a los cambios reglamentarios para la F.1.

Podría ser Jean Sage—ex Director Deportivo de Renault—quien ocuparía el lugar de Piccinini, aunque se espera el "visto bueno" de Barnard al respecto. En cambio ya está definido que será Gustav Brunner el responsable en pista del auto de Berger, mientras Maurizio Nardon continuará ocupándose del coche de Alboreto. En chasis y materiales compuestos seguirá Harvey Postlethwaite, en tanto que en motores trabajarán conjuntamente Aldo Renzetti, Giuseppe Caruso y el francés Jean Jacques His. Otro gallo, Jacques Mi-

geot, se ocupará de aerodinámica.

En cuanto a la base inglesa de Ferrari, se sabe que estará ubicada en Wilford (Surrey) al sudoeste de Londres, vecino a los aeropuertos comerciales. En el estudio, compuesto por varias casas con comodidades para las tareas técnicas, trabajarán sólo 7 personas a las órdenes de Barnard.

Otro alejamiento de Ferrari—como adelantamos—, aunque no por razones de reestructuración, es el de Jean Campiche, responsable del cronometraje del team desde hace muchísimo tiempo. El suizo pasará a ocupar otras funciones en la "TAG Heuer", volcando su amplia experiencia en el campo del cronometraje deportivo.

ECCLESTONE PREPARA LA "FORMULA 20" PARA EL '89

Según el anticipo de un conocido semanario italiano, Bernie Ecclestone estaría dándole forma definitiva a un revolucionario proyecto destinado a la Fórmula Uno para 1989. Según la fuente, Ecclestone contaría con el aval de Balestre, de los principales "sponsors" y organizadores, de sus pares constructores e incluso del mismísimo Enzo Ferrari, para llevar adelante la idea que transformará radicalmente los grandes premios de F.1.

El esquema ideado por el líder de FOCA, se basa en la cifra 20. Se trata de un Campeonato Mundial "cerrado" a 10 equipos con 2 autos cada uno, a 20 pilotos fijos y a 20 competencias. El porqué de la cifra reiterativa tiene su explicación: los pilotos se irán alternando en la conducción de los autos admitidos, a los efectos de que al cabo de la temporada, hayan corrido una carrera sobre cada coche, según un sorteo preestablecido. Esto resulta lo más novedoso del proyecto.

Pero las novedades no culminan allí. Las carreras se reducirían a solamente 60 minutos de duración. Esto, permite el ingreso de la actual F.3000 como complemento, en otra competencia de similar extensión. Si bien aún no habría una definición sobre la realización de esta competencia antes o después del GP, si se sabe que esta especialidad operaría como banco de reserva, además de incrementar la oferta de espectáculo. Un poco como ocurre con la "primera B" del fútbol, el piloto Campeón de F.3000 y

el team mejor clasificado, pasarían, a fin de temporada, a ocupar un lugar en la F.1, reemplazando a los últimos de la categoría máxima. Otro tanto ocurriría en caso de fuerza mayor con los pilotos o equipos de F.1.

Los pares de Ecclestone, una vez impuestas sobre los beneficios económicos del proyecto, plantearon sus dudas con respecto a como se resolvería el tema de los ensayos necesarios para el desarrollo de los coches. A este respecto, Ecclestone—profundo conocedor de los pilotos— cree que estos serán los más interesados en hacer la mayor cantidad de tests posibles sobre los distintos autos, a efectos de no encontrarse con sorpresas en las competencias, por desconocimiento de los chasis. Es decir que los constructores tendrán más demanda que oferta, pudiendo elegir a los volantes más capaces para desarrollar sus autos.

Con respecto al negocio publicitario—la parte más importante para los constructores—, este proyecto lo incrementaría, tanto por el aumento de la espectacularidad como por la posibilidad de que los "sponsors" dispongan de la certeza sobre la equipación del tratamiento de los medios—gráficos y televisivos—al darse la rotación de los pilotos.

Enzo Ferrari, a quien Ecclestone consideraba principal obstáculo para llevar adelante la idea, reaccionó favorablemente luego de ser impuesto de la novedad. "Pensaba que Ecclestone bromaba", le habría confiado Ferrari a Bales-

tre en ocasión de la última reunión entre ambos. Es que con 88 años, Ferrari ve a esta idea como la gran posibilidad de sentar sobre sus autos a los mejores pilotos del mundo, sin tener que soportar pretensiones desmedidas y pudiendo demostrar la calidad de sus autos. A este punto, vale aclarar que Ferrari considera que con esta nueva fórmula 1, los chasis—tradicional punto débil de los autos de Maranello—se equipararán bastante, ya que además de la utilización de un neumático único—otra novedad del proyecto—, la alemanía de los pilotos nivelará el rubro bastidores. De ese modo serán los motores, los que pasarán a marcar la diferencia.

Mientras se aguarda un pronto anuncio oficial del tema, las primeras opiniones resultan favorables a la idea. Lo principal es que con este proyecto, resultará Campeón del Mundo, aquel piloto que al cabo del año haya sacado mejor provecho de los distintos autos.

Bajo el mismo concepto, resultará mejor constructor aquél que al cabo de la temporada, haya clasificado más adelante a sus autos con la conducción de todos los pilotos disponibles. Además se lograría una mayor "transparencia" en la categoría, beneficiando su imagen pública.

En lo que respecta a la Argentina, la ampliación del calendario a 20 carreras, permitiría una mejor posibilidad de inserción, ayudada por una mayor facilidad en colocar pilotos argentinos en la antecámara de la F.1, esto es la F.3000.

MURRAY A McLAREN - Ron Dennis hizo, el pasado viernes, el anuncio oficial de la contratación del sudafricano Gordon Murray por parte del team McLaren. Murray, que durante 15 años fue máximo responsable técnico de Brabham, trabajará en el auto para 1988 con motor aspirado y será parte integrante del equipo británico, habiéndose impuesto la tesis de Dennis, que no era partidario del trabajo externo del proyectista.

"A efectos de mejorar el potencial del nuevo Departamento Competición de McLaren Internacional -dijo Dennis-, hemos decidido contratar a nuevos ingenieros. Se trata de Gordon Murray -notorio por su trayectoria en Brabham- y Neil Oatley -ex Williams y actual diseñador de Lola-, quienes junto a los ingenieros Gordon Kimball, Bob Bell, Tim Wright, Matthew Jeffreys y los diseñadores Colin Smith y Mike Lock conformarán el nuevo staff técnico que se desempeñará en el moderno establecimiento de 20.000 metros cubiertos a inaugurarse en las próximas semanas. Por su parte, el ingeniero jefe Steve Nichols (NDR: mano derecha de John Barnard) trabajará fundamentalmente sobre el auto del próximo año, que ya se está ultimando para testarlo antes de fines de mes." Esto confirma nuestro adelanto respecto de que el auto del '87 será una evolución del actual chasis que llevó al campeón Alain Prost y se trata de un trabajo que había comenzado Barnard antes de su pase a Ferrari.

LOS INSCRIPTOS PARA MACAO - Se acerca la fecha del 23 de noviembre, elegida para la realización del tradicional Gran Premio de Macao de F.3, y ya se conocen con exactitud los nombres de quienes serán sus protagonistas. Con la presencia de Victor Rosso; se incluirá por primera vez a un piloto argentino, y además habrá un importante número de figuras, incluso algunas provenientes de la Fórmula Uno, como son los casos de Johnny Dumfries e Ivan Capelli. A ellos se agregarán otros tan conocidos como los de Jan Lammers, Geoff Lees, Mike Thackwell y Pierluigi Martini, que también supieron estar en la categoría máxima John Nielsen, Emanuele Pirro, figuras de la F-3000; el francés Yannick Dalmas, el inglés Andy

ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Wallace, el danés Kris Nissen, el sueco Niclas Schonstrom, todos ellos titulares en los distintos torneos europeos y de Fórmula Tres, y otros valores destacados como Mauricio Gugelmin, Sandro Sala, Stefano Modena, ganador de la Copa Europea, Didier Theys y Paul Belmondo. Como para que nadie piense que la cosa será sencilla para Rosso.

ALFA SIGUE EN F.1 PESE AL CAMBIO DE DUEÑO - El pasado viernes -por lo visto, muy rico en novedades- se confirmó oficialmente el paso de Alfa Romeo a manos del Grupo Fiat. Luego de analizar las dos propuestas presentadas para la privatización de Alfa, tanto en IRI como Finmeccánica se mostraron partidarios de la oferta de Torino, desechando la efectuada por Ford desde Detroit. De ese modo Alfa Romeo pasará a manos de una nueva sociedad con mayoría absoluta de Lancia. En la estrategia de Fiat, el nuevo grupo Lancia-Alfa atacará el segmento medio-alto del mercado, manteniendo la independencia de las marcas Lancia como auto lujoso y Alfa como coche deportivo. Con la incorporación de Alfa, el grupo Fiat pasa a ser el número uno en el mercado europeo, con el 14,2 por ciento de penetración, desplazando a Volkswagen.

En el terreno deportivo, Fiat garantizó la independencia de los programas, por lo cual se confirma plenamente la presencia en F.1 del motor Alfa Romeo en el '87 sobre los chasis ligeros, e incluso el posterior desarrollo del aspirado. En Turismo también continuará el proyecto del Alfa 75 Turbo destinado al Mundial de Grupo A.

LANCIA EN EL EURO DE RALLY - Gracias a la victoria del italiano Fabrizio Tabaton en el 22do. Rally de Cataluña, Lancia se aseguró el título Europeo de la especialidad. Con un Delta S4, Tabaton ganó la prueba, superando al español, Carlos Sainz-Renault Maxi 5 Turbo, y a Salvador Serviá, que con un Lancia 037 del team Jolly, retuvo el título Español de rally. El rival directo de Tabaton, el belga Patrick Snijers, no pudo ir más allá del 4to. puesto con el Lancia 037 del equipo "Tre Gazzelle" y por lo

tanto perdió toda posibilidad matemática de alcanzar al peninsular.

LANCIA Y LOS PILOTOS - Mientras se espera aún la definición de los contratos de Ales y Kankkunen, Cesare Fiorio conversó en Turín con el francés Yves Loubet, quien seguramente hará el año próximo algunas carreras con el nuevo Lancia HF 4WD de Grupo A. Con respecto a Fiorio, se confirma la versión de que dejará la dirección deportiva del equipo a fines de temporada, para pasar a ocupar el cargo de Director en Abarth. Su lugar sería ocupado por Corrado, "Conny" Isenburg, quien estuvo en las últimas pruebas interiorizándose del movimiento del team.

AUDI CAMPEON - Con un auto germano, Xavier Lapeyre se adjudicó la última fecha del certamen francés de Producción, disputada en Dijon, y con ello, el título de la prestigiosa especialidad pistera gala. Segundo en Dijon fue Jean Pierre Beltoise con el Peugeot 505 Turbo, y tercero quedó Jean Ragnotti con un Renault 5 Turbo. En el Campeonato, Lapeyre totalizó 288 puntos con el Audi 200 Quattro Turbo, mientras Beltoise sumó 208 y Alain Cudini con el Mercedes 190 E 16V, finalizó tercero con 197 unidades.

VOLVO SE RETIRA - Luego que la Volvo Motorsport hubiese dado a conocer su programa de actividades para la temporada '87, una sorpresiva decisión de la Dirección General de la empresa le puso fin a la participación deportiva oficial de la casa sueca. Como consecuencia de la determinación -basada aparentemente en el "riesgo de no ganar" el próximo Campeonato del Mundo-, el team RAS puso en venta todo el material del modelo 240 T y dejó en libertad de acción a Johnny Cecotto y a Gianfranco Brancatelli, quienes habían sido contratados para el nuevo Mundial de Grupo A. Según se sabe, el italiano se incorporaría el próximo año al team Brun para competir en Endurance.

NEWMAN CAMPEON - El actor-piloto Paul Newman acaba de lograr el campeonato '86 de Trans-Am. Luego de vencer en Road Atlanta a su coequiper

Jim Fitzgerald, Newman se aseguró matemáticamente el título del S.C.C.A., utilizando un Nissan 300 ZX.

LUCHA DE MOTORES - Se espera una gran puja de propulsores en el próximo certamen inglés de F.3. Además de los VW de John Judd, otros preparadores como Neil Brown (F.F. 2000) y (F.F. 1600) presentarán desarrollos sobre la base germana. Por su parte, Gary Waters, del team Intersport, desarrollará el Tom's Toyota de 16 válvulas, en tanto que volverá a la escena el Saab. El motor sueco había sido introducido en el '85 con Mauricio Sandro Sala, y será precisamente el brasileño quien lo utilizará en una versión desarrollada y mejorada de aquel 16 válvulas que había despertado grandes expectativas.

LAMBORGHINI A KYALAMI - La decisión de hacer debutar el nuevo Grupo C angloitaliano en la carrera sudafricana fue tomada luego de los últimos tests que Mauro Baldi realizó en Monza, registrando 1m39s7 para la mejor vuelta. Teniendo en cuenta que el tiempo se logró con neumáticos Dunlop duros y que ese era el tiempo de los Jaguar en la última prueba moncesse, Daniele Audetto y el Ing. Miamirroll resolvieron inscribir un auto para Tiff Needell en la prueba del 22 de noviembre. Baldi dijo que pese a los kilos de más que tiene el auto, está demostrado su gran potencial para el próximo año. Si bien todavía existen algunos problemas de consumo, el tema no reviste mayor importancia para Kyalami, ya que se trata de una corta carrera "sprint".

EL TECHO DE LOS 300 CV - César Torres -organizador del Rally de Portugal y vicepresidente de FISA- confirmó el "techo" de los 300 CV de potencia para los autos de Grupo A en la próxima temporada. Las declaraciones de Torres confirman la existencia de una "lista negra" que excluirá a algunos autos, pese a su homologación en función de unidades producidas. También confirmó Torres que habrá dos fichas de homologación de Grupo A, para Pista y para Rally. En el primer caso se aceptarían evoluciones del diez por ciento, en tanto que para Rally, todas las homologaciones deberán respetar las 5.000 unidades de producción.

PROSPERO LA APELACION DE PEUGEOT EN SAN REMO

Con sorpresa para algunos, el Tribunal de Apelaciones de la CSAI decidió el pasado viernes aceptar el recurso de apelación presentado por Peugeot, con respecto a la desclasificación de sus tres autos en el último Rally de San Remo. Ahora la CSAI debe decidir qué procedimiento adopta en consecuencia, cosa que hará mientras esta edición de CORSA está en impresión. Las posibilidades son dos: o se da por terminada la carrera con la tercera etapa, cuando aún estaban los tres peugeot en ruta, o bien se cancela totalmente la competencia. Ambas posibilidades tienen mucho que ver con la definición del Mundial de Pilotos, pero de todos modos Ales será el más perjudicado, ya que tras la competencia italiana había quedado muy cerca de Kankkunen en la tabla. Tras esto, o se retrotrae el Campeonato a los 1.000 Lagos, o se contabiliza el triunfo de Biasion, que encabeza la tercera etapa de San Remo, delante de Kankkunen y Ales.

Pese a que Peugeot realizó ensayos en túnel de viento para demostrar la neutralidad de las protecciones (o "polleritas"), el

trabajo de los Comisarios Técnicos italianos se centró en la definición de los apéndices utilizados por los franceses, puesto que el reglamento (luego de Corcega) prohibió el uso de "polleritas", no haciendo referencia al efecto suelo, que bien puede lograrse de otro modo. Por ello, la constatación de los autos precluidos tuvo tres objetivos: comprobar que los apéndices eran absolutamente fijos, verificar que no estuviesen tomados de la carrocería y asegurar que, aun con el auto en llanta, los adiantamientos no cerraran el espacio entre el suelo y el coche. Habiendo comprobado esto, el tribunal italiano entiende que los adiantamientos en cuestión no pueden ser considerados "polleritas" según la definición poco clara que ha enunciado la FISA, con respecto a este elemento aerodinámico. La semana próxima ampliaremos algunas consideraciones técnicas sobre el tema, que seguramente despertará mucha polémica y que ya ha provocado agrias declaraciones de Balestre, que amenazó con excluir definitivamente a San Remo del calendario mundial, a raíz del manejo del caso Peugeot...

SCALABRONI CON COLONI EN F-1

Confirmando el adelanto que habíamos realizado semanas atrás, el ingeniero argentino Enrique Scalabroni -actualmente en el team Williams- será el responsable técnico del nuevo equipo Coloni de F-1. Scalabroni no solo será el proyectista del auto, sino que también será socio propietario de la escudería, junto al mismo Enzo Coloni y a Mario Felici, este último, ex Director General de Autodelta. Para conocer más detalles de esta importante confirmación, tomamos contacto con Scalabroni en Gran Bretaña, quien nos amplió particulares del tema:

"Para mí se trata de un gran desafío personal y de una alta responsabilidad partir de cero con un nuevo equipo de F-1. Pero como lo conozco a Coloni, entiendo que se trata de un proyecto serio y muy profesional.

"Antes de cerrar el acuerdo con Coloni, tuve una reunión con Patrick Head, quien me propuso la dirección del proyecto del nuevo Williams con motor aspirado para 1988. Esto, que me reconfortó porque significa que estaba trabajando en el camino correcto, no hizo cambiar mi decisión de afrontar el desafío con Coloni. Además, la posibilidad de generar todo desde cero en un equipo de F-1, no es cosa que se presen-

te todos los días...

"Seguiré en Williams hasta fin de mes. Luego me trasladaré a Italia a Passignano Sul Trasimeno (Perugia), donde tendrá su sede el equipo, y de inmediato comenzaré a trabajar en el túnel de viento a escala 1:4 con piso móvil, que haremos en la fábrica. Este es un tema que conozco por haber hecho el de Dallara, que fue el primero en Italia, con piso móvil. Mientras se complete la construcción del túnel, que llevará unos 6 meses, comenzaré con el proyecto del auto, que debe debutar en el GP de Italia del año próximo. Trabajaremos sobre la base de un Cosworth V8, aunque todavía no está definido si será de la misma Cosworth o de John Nicholson, ex preparador de McLaren.

Lo importante es que podré trabajar con absoluta libertad poniendo en práctica todas mis convicciones. Con un auto terminaremos la próxima temporada, y luego pondremos en pista dos coches para el '88. En materia de 'sponsors', el principal será la Kuwait Petroleum (NDR: Sociedad de capitales árabes que compró todas las bocas de expendio Gulf y lanzó la nueva marca "Q8") y se está conversando con otros".

N.P.

Turismo Competición 2000

EN RIO CUARTO, revancha para Ford y Herceg, pero coronación para Renault.

GAYRAUD COMO BOMBERO CON TRES INCENDIOS...

TRAVERSO CONSAGRADO CON EL FUEGO

Por Carlos Neira

Fotos: Enrique Ferrapato, Miguel Tillous y C.N.

Es sabido que últimamente a Mario Gayraud lo han apodado "el bombero", porque "siempre anda detrás del Fuego"... Pues bien, esta vez con una empinada Sierra, que el "Polaco" convirtió en "volcán" para el lance cordobés, debió trajinar con tres verdaderos "incendios" que le declararon, rodeándolo las "hordas" del rombo. Con admirable garra, la "fiera" rompió el bien trazado cerco, pero no le alcanzó para impedir que el magistral "Flaco de Ramallo" lograra el título con un segundo puesto, a la postre "cocinado" a Fuego lento...

Cae la bandera a cuadros sobre el primero. Recién medio minuto después, el paño vuelve a descender apuntando al capot del segundo. Una explosión saluda la finalización de una carrera que en otras circunstancias no dejaría de ser un acontecimiento anodino.

Esta vez es diferente. Gayraud volvió a poner contenta a la mitad más uno del país automovilístico. Después de una seguidilla de cinco carreras

ganadas por los blancos autos de la escuadra oficial de Renault, el Ford Sierra volvía al triunfo de la mano del sencillo muchacho de Figüé.

Pero por otra parte, el flaco Juan María Traverso, corriendo de una manera desacostumbrada en él, especulando y sofrenando con éxito su temperamento, sumaba con su opaco segundo puesto los puntos necesarios para conseguir algo que a mediados de año parecía una quimera: el campeonato de TC 2000, la categoría pis-

Arriba, Gayraud acosando a José Luis Di Palma en la curva N° 3 que le resultaría letal al del Fuego poco después. En la foto de abajo vemos un instante de la parte más atractiva de la carrera, cuando los tres oficiales de Renault disputaban con el solitario Sierra. Di Palma, seguido por Traverso, Gayraud y Sola. Un trencito hermoso que se fue disgregando luego.





UN APARTE CON BERTA

Encontrar el momento para hablar —aunque sean sólo cinco minutos— con Oreste Berta, durante un fin de semana de carrera, es prácticamente imposible. El "number one" de los preparadores argentinos, despliega una actividad constante, de sol a sol, quedándose en este caso, hasta bastante después que el que el astro rey se hubiera ido para el lado de Mendoza.

Sin embargo, Berta nos dio pie para que aclaráramos ciertos puntos sobre sus actividades actuales y futuras, algunos desvirtuando "bolas" echadas a correr últimamente.

—Sobre el TC 3 litros de Luis Di Palma, ¿cuál es su participación?

—**He dado una mano pero sólo tangencialmente.** Por ejemplo con la leva. Pero más que nada, arreglando lo hecho anteriormente en el auto; no es un trabajo integral ni mucho menos...

—Se habló últimamente de que le encargaron un desarrollo del motor Sierra para TC 2000. ¿Es cierto? ¿Por cuenta de quién?

—**De nadie, porque no hay nada sobre el tema.**

—Sabemos que está trabajando en colaboración con Saul Lut, ¿cómo es la relación con el de Los Toldos?

—**Le doy una mano con los árboles de levas para FRA y él los prueba y banca, y me trae sus conclusiones para nuevos desarrollos.**

—¿Algún nuevo desarrollo en vista de motores VW (Dodge o Gacel) para la F-2 sudamericana?

—**No, por el momento, específicamente para la nueva etapa "Fórmula 3" del '87. Pero por supuesto, como desde hace 10 años, sigo trabajando con esos motores.**

—¿Cuál es la actual vinculación con Renault? ¿De qué tipo?

—**Renault Argentina es un cliente más. Por supuesto que el más importante...**

—¿Qué hay de un chasis nuevo para la Fórmula 2 sudamericana?

—**La semana que viene estará listo el primer ejemplar. Le digo que la característica saliente— con respecto al anterior— es su notable mayor rigidez. De acuerdo con mi política, los chasis en uso podrán adaptarse o convertirse para ser prácticamente iguales al nuevo.**

—¿Está construyendo ya el túnel de viento?

—**No precisamente. Estoy, eso sí, terminando el diseño. Se trata de uno de tipo abierto, escala 1: 1/4 con una velocidad máxima de 40 metros por segundo, el que será un inestimable auxiliar en nuestros futuros trabajos de aerodinámica.**

Y siguió trabajando. El domingo, por fin el gran testeje. Y de nuevo al trabajo.

tera que creció en prestigio y reconocimiento del gran público, hasta hacerla "número uno" en cuanto a repercusión popular en el país.

Foro cierto que el logro del éxito opacó el recibimiento que sus parciales tributaron al ganador de la carrera. Una victoria hace entrar al triunfador en la estadística: un título, un campeonato, lo catapulta a una especie de gloria, antesala de agasajos, popularidades, perlinaz permanencia en el recuerdo.

Lo de Río Cuarto tuvo dos capítulos. Sólo el primer tercio fue como para acelerar al máximo el ritmo cardíaco de espectadores y partes.

Fue cuando los tres Renault Fuego oficiales, opusieron todos los recursos —válidos y limpios— para evitar que el mejor auto presentado en el Imperio lograra su cometido.

José Luis Di Palma (hijo de un "monstruo" y dilecto ahijado de otro), Solo y el mismo Traverso, poco pudieron hacer contra un inspirado Mario Gayraud, tripulante de una joya en la que el equilibrio estaba exaltado a su expresión más alta. El "Polaco" Hecceg siempre tiene una carta para jugar, y la jugó para cortar la racha adversaria... aunque demasiado tarde.

El despiste de José Luis fue una de las anécdotas de la historia del domingo. Pero cuando ocurrió, el talentoso chiquilín tenía contado sus minutos en el liderazgo, aunque lo que había producido hasta ahí lo coloca para el futuro entre los pilotos que tendrán que ser seguidos lentamente. Muy bueno lo de Ernesto Soto, ya afianzado definitivamente en su nuevo rol de pistero.

Entre los más o menos afortunados, la veleidosa "que es la grela" les dio una mano a Del Río, Banfi y Menguzzi, pero se la negó a Raies, Etchegaray, Fortunato y a los primos Bessone, especialmente a "Titó", quien hizo una carrera excelente que debió haber sido recompensada con el sitio en

el podio y no con un final de humo y vapores en los "pits", cuando la cosa epilogaba. Recargo aparte, por supuesto.

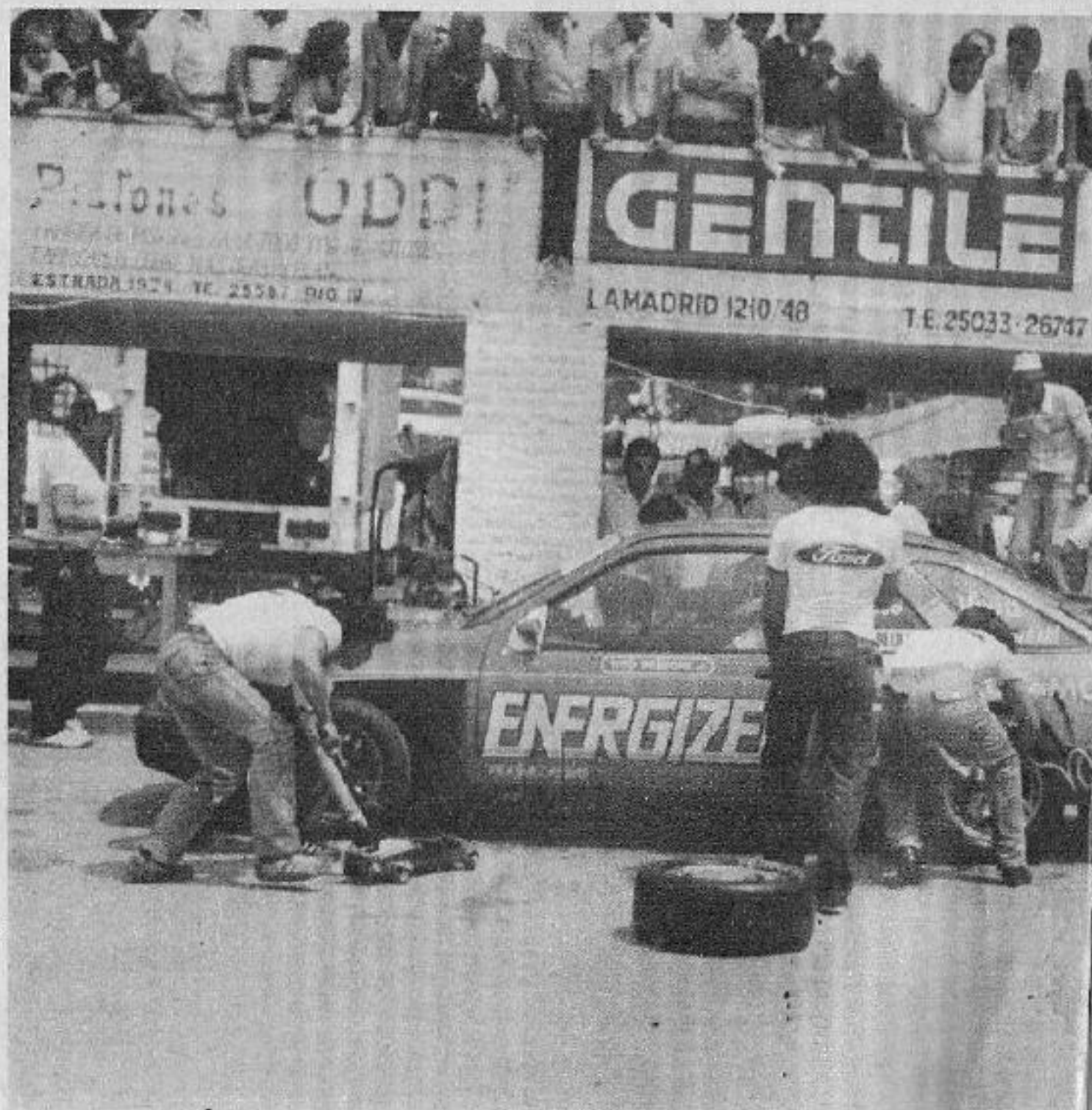
Río Cuarto entregó un ganador inobjetable. También un campeón con el carisma de los grandes.

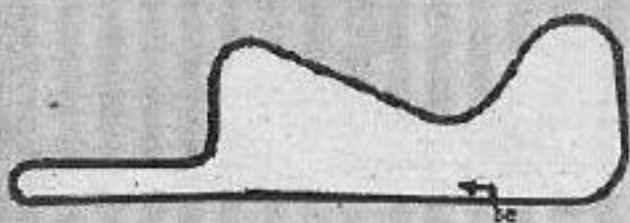
CUARTEJITAS

EL PADRINO. ¡Flor de padrino se echó José Luis! Es inocultable la deferencia con que Oreste Berta trata al pibe de Di Palma. Viernes y sábado el joven, que vive en su casa, como alumno pupilo, hacia salir al "Mago" a la calle de boxes cada vez que entraba a ellos la Fuego N° 18. Incluso nos contaron una divertida historietita: resulta que parece ser que alguien dijo que otro vio y así se lo contaron... que Berta sacó unos gicleurs del auto de Traverso para ponérselos al de José Luis. Anoticiado Pedemera, con el mismo disimulo, y sin ruido, procedió a la inversa, reponiendo los elementos en el auto de su jefe, y Oreste, ni mu. Obviamente, quien más necesita del jefe de la familia es siempre el benjamin...

DEBUT DE RAIES. El cordobés produjo su debut absoluto en el TC 2000, tripulando la Renault Fuego propiedad de Eduardo López, que había sido corrida en 1985 por Mustafá, y por García Gómez en este año. Se armó en lo de Berta con la ayuda de gente del equipo oficial, encabezada por Pedemera. El jueves salió a probarlo Traverso, y a bajo régimen se rompió el motor. Lo cambiaron y, desde ahí hasta el domingo, el auto tuvo problemas de caja que volvieron loco a Sigfrido Schroeder y a todos. El asunto estribaba en la regulación de las varillas. Una vuelta, y ¡adentro!

LOS POBRES. "Si sale el nuevo reglamento con 50 kgs. de menos, hay posibilidades para quienes corremos con los VW 1500 (vulgo "doyes"). En ese caso armaría un auto nuevo, si no... no vale la pena." El lírico particular mostró en la pista la verdad de su aserto. Tal cual están las cosas, los nobles "mil quinientos" son sólo una





FICHA GENERAL

Prueba: 11ª fecha de los campeonatos de Turismo Competición 2000 y Fórmula Renault Argentina; 9ª fecha del Campeonato de Fórmula Entrecor.

Fecha: 9 de noviembre de 1986.

Organizador: Automóvil Club de Río IV.

Lugar: Autódromo Regional de Río IV, circuito de 3.276 metros.

Ubicación: 7 Kms al sud de dicha ciudad del centro-sur cordobés.

Autoridades: Director de la prueba, Ing. Juan Carlos Cabral; Comisarios Deportivos, Ricardo Lacour (Presidente del Colegio), Raúl Marielli (ambos por CDA) y Raúl E. Díaz (por Federación N° 5); Comisarios Técnicos, Ingenieros Juan Carlos Marsico (FRA), Daniel Afione (TC 2000) y Alberto Rosso (Entrecor); Subcomisión de Penalidades de la CDA, Dr. Eduardo Zampini y Hugo Caviglia.

Condiciones Climáticas: tiempo bueno, presión normal, 20/26°C, viento del Sud a 12 kms/hora.

Participantes: 23 en TC 2000; 48 en FRA (26 disputaron la final) y 22 en F-Entrecor.

Público: 17.000 espectadores.

Difusión: TV Canal 7 ATC para distintos puntos del país, radios en Directo: Rivadavia ("Carburando") y El Mundo ("Campeones") y diversas emisoras locales.

Infraestructura del escenario: buena, pero insuficiente por la cantidad de autos presentes.

Organización: muy buena, salvo en lo atinente a la ubicación del público en zonas que le debían estar vedadas (vgr: boxes, calles de boxes, torre de control, pista, etc.).

Espectáculo: aburrido en Entrecor, bueno en TC 2000 y FRA.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Oltra: problema en la bomba de nafta.

Baldinelli: fuera de punto del distribuidor.

Raies: caja de velocidades.

Sáenz: temperatura.

Crocco: motor.

Pontonero: transmisión.

Fortunato: motor.

Rossone: caja de velocidades.

Etchegaray: toque, obturación de conducto de refrigeración de los frenos y disminución de la capacidad de frenado.

José Bessone: goma pinchada y luego desprendimiento de un borne de la batería.

"Tito" Bessone: junta de tapa quemada.

Del Campo: se soló una claveta del comando de cambios.

Naval: desalineamiento luego de un toque con Baldinelli en 1ª vuelta.

José Luis Di Palma: fuera de pista, goma pinchada y problema en un caliper por la introducción de una piedrita entre este y la rueda.



3- Del Río, Fortunato, Raies (semiflapado por los anteriores), Del Campo y Tito Bessone, accionando en el segundo pelotón. De ellos, solamente el Profesor Del Río llegaría hasta el final. 4- Banti y Pontonero. Se va de coita el auto del de Mariano Allison, quien luego paulatinamente, dejaría atrás al "Tero", proyectándose al quinto lugar. El ex tecista de tres litros, es buen sumador de puntos y aspira a pintar el N° 3 en el auto para el '87. 5- El equipo de Carlos Akel trabajando a pleno en la máquina de Tito Bessone, en una de las paradas de la clasificación sabatina. En carrera, progreso notablemente hasta que se quemara la junta. 6- Raies con el desencanto pintado en la cara. "Todos me dieron una mano, pero cada vez que salgo a la pista, enseguida vuelvo con la caja trabada". El domingo se reiteró el problema.

EL DESARROLLO

Pique: Traverso y José Luis madrugaron a Gayraud. El trio fue seguido por Soto, Etchegaray, Raies (desde la octava filal), José Luis Bessone, Banti y Del Campo.

Primera vuelta: se mantenía casi inalterable aquel ordenamiento en los primeros puestos. Muy retrasado pasaba Tito Bessone, mientras en último lugar lo hacía Serafini. Oltra a boxes.

Segunda vuelta: ahora es José Luis el que lidera sobre Traverso y Gayraud, quien en la horquilla pasa al segundo puesto.

Tercera vuelta: José Luis Di Palma se escapa algo del trio de persecución -muy apretado- formado por Gayraud, Traverso y Soto. Más atrás siguen Raies, Del Río, Fortunato y Del Campo, algo atejados de Banti y Pontonero. Se comienza a retrasar el "Toto" Etchegaray.

Quinta vuelta: Gayraud inicia su acometida contra José Luis, acortando dramáticamente las diferencias. Sin embargo, Traverso y Soto no pierden contacto con la Sierra. Bastante más atrás, siguen Fortunato, Del Río, Raies (que entraría a poco en boxes), Tito Bessone (repuntando notablemente, aunque pesaba sobre él un recargo de 10 segundos por adelantamiento en la largada), Baldinelli para definitivamente en boxes.

Sexta vuelta: Los cuatro primeros marchan en menos de medio segundo. Con José Luis siempre al frente: Gayraud, Traverso y Soto tras suyo.

Séptima: igual, pero Traverso segundo.

Octava: se estira la fila. Ahora el orden es José Luis, Traverso, Soto y Gayraud, separados entre sí por un segundo y medio, o sea cuatro y medio del primero al cuarto.

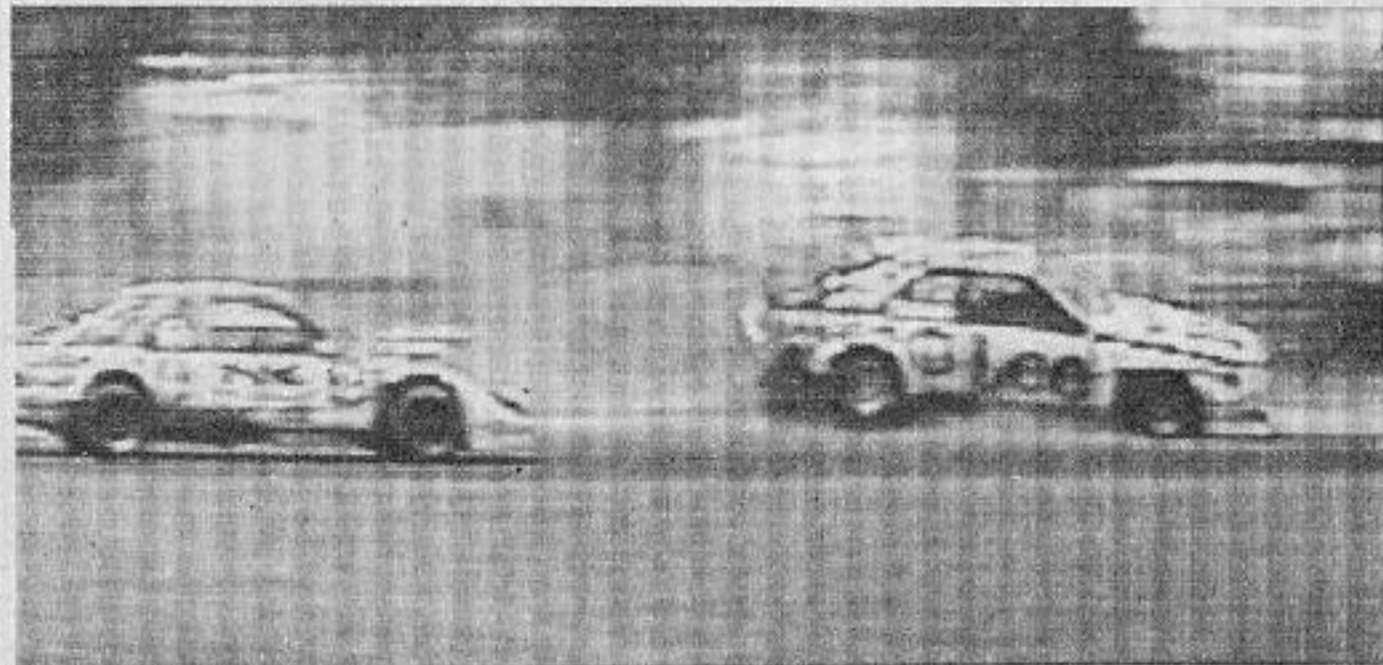
Novena: Soto es segundo y Traverso y Gayraud pasan como soldados peleando el tercer lugar.

Decimotercera vuelta: Gayraud está en plena ofensiva. Dos vueltas antes había hecho el record de giro y ya estaba a menos de un segundo del pibe de la Fuego. Soto y Traverso "se iban para atrás".

Decimoséptima vuelta: fuera de pista de José Luis, y Gayraud, desde ahí puntero cómodo.

Vigésima vuelta: Gayraud corre 15 segundos delante de Traverso, quien precede a Soto y Tito Bessone, que pasaría en la siguiente a ser tercero en pista.

Vigésimoquinta vuelta: Gayraud tiene 32 segundos de ventaja con respecto a Traverso, y Tito Bessone se atianza en el tercer puesto aparente que perdería agónicamente, tallando dos vueltas, por quemadura de la junta. Desde dos vueltas antes, Del Río ya viene delante de Soto.



Uno de los momentos culminantes José Luis se va de pista (Foto de la TV)

LOS PROTAGONISTAS

Gayraud: "Quien dispone de un auto tan equilibrado como lo estaba el mío, se tiene que sentir seguro. Así acometi la carrera, sabiendo que tendría que lidiar con las tres coupes Fuego oficiales. Largué tranquilo, para evitar cualquier tipo de roce. No quise apurarme porque sabía que el resultado venía solo si jugaba bien mis cartas, sin entrar en el juego de los de Renault. Espere y se dio todo como teníamos previsto con Hecceg, que tanto trabajó en el taller. Lástima que no alcanzó para lograr el Campeonato..."

Traverso: "No me gusta correr así, pero faltando una sola fecha, no podía darme el lujo de poner en riesgo el Campeonato, algo por el que una fábrica, un equipo, yo mismo, luchamos tanto. Tuve que correr -contra mi costumbre de 'todo o nada'- pensando en el Campeonato. La alegría de toda esta gente, indica que acerté".

Soto: El cordobés corrió compenetrado de su función de hombre de un equipo, y tratando de manejar las situaciones que se presentaban, para llegar con ellas a la meta prevista. Su auto tuvo un rendimiento similar al del "Yaco" y al de José Luis Di Palma, aunque al final tuvo que resignar el tercer puesto ya que una goma comenzó a desinflarse alrededor de la vuelta 18, terminando bastante baja en la vuelta 30ª.



Traverso transmitiendo sus inquietudes. Berta escucha y procesa datos.

Del Río: "Cambié la puesta a punto y, tal cual se hizo en el auto de 'Tito', colocamos relaciones de diferencial más cortas por el cambio del viento. El auto progresa constantemente y, sin enloquecerme, llegué al podio: lo más difícil fue pasarlo a Soto, que aunque venía con algún problema para doblar, seguía siendo rápido en las rectas".

Monguzzi: "Debo estar sexto, ¿no? Por la forma en que venimos, es demasiado... Pero acordate lo que te digo: este auto va a andar muy bien. Llegamos a Río IV recién el sábado a las dos de la tarde, luego de que Bamse se pasara dos noches sin dormir para poner el coche en la pista. Es un león..."

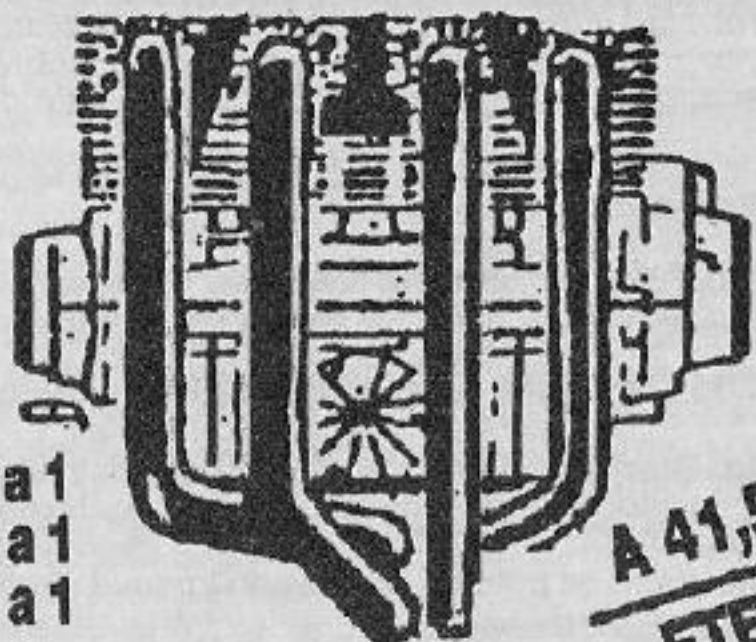


★ Killer ★

Presenta sus nuevos Modelos de Escapes
y Silenciadores *Ninja*
Totalmente fabricados en duro aluminio.

1 año de garantía escrita

También Mod. 2 tiempos



6a1
4a1
2a1

A 41,50

ETERNA
DURACION

Adquieralos en:

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

Blasco & Asociados - Tel.: 761-1589



ALFONSO VEGA

Encendido - Carburación
Afinación de motores
Mecánica General
Electricidad

Lavado - Engrase
Cambios de Aceite

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

Tarjetas
de Crédito

talleres MARINO

Amortiguadores - Suspenciones
Alineación de direcciones
Balanceador de ruedas
Frenos

Murillo 1267

Tel.: 855-5935

comparsa de los equipos oficiales.

DI PALMA GRANDE. El viernes salió a probar, rompió el motor del VW en la primera vuelta y entundó la mandolina. El domingo reapareció por los boxes, pero como mero espectador.

BALDINELLI SE RETIRA. Empezó el jueves como una broma y terminó siendo verdad. Baldi dijo en rueda de amigos (entre los que estaban por supuesto, el interesado) que "si Beto (por Naval) está delante de mí, abandono el automovilismo, porque eso significa que me gana cualquiera...". Risas aparte, el porteno decidió dejar de conducir al negro Siena de Santagata: "No me motiva; además yo necesito 'ponerme de novio' con el auto que como, y con este no se da esa relación. Por supuesto, sigo en Turismo pista... Total, ahí no corre el Beto Naval...".

ELOJO DE JOSÉ. Un tonto accidente arruinó el fin de semana de José Luis Bessone; cuando salió a clasificar en la primera sesión, lo hizo con el vidrio de la ventanilla bajo, y una piedrita levantada por otro auto le entró con fuerza en el ojo, lastimando el globo ocular. Se lo atendió de urgencia, pero la molestia siguió incomodándolo.

PISANDELLI. "No sé qué pasó; cuando venía por el curvón se salió una rueda entera -delantera izquierda- y el auto pegó con fuerza contra el talud." El neuquino Pisanelli nos habló desde su "lecho de enfermo", un asiento de su refrigerado auto particular, donde convalecía del fuerte golpe que le produjo mareos y fuertes dolores. El auto quedó muy destrozado y por eso no figuró entre los que clasificaron para largar.

ANTELO CON COCHO. Se confirmó la reparación de Osvaldo "Cocho" López a bordo de una coupe Fuego del equipo de Osvaldo Antelo. La hora "D" será la de la iniciación de la carrera de Bahía Blanca, a fin de este mes de noviembre. La relación preludia otro emprendimiento de la dupla para 1987: en este caso, la categoría sería F2 Codasur.



**CARLOS ALBERTO
"CHICHE" LOPEZ**

Su fallecimiento

La noticia corrió como un reguero por los boxes, el sábado a la mañana en Río Cuarto. Chiche López, uno de los hijos directos del deporte motor del Imperio del Sur, habría muerto al ser arrollado la noche anterior por un automóvil en la Avenida del Libertador, en Buenos Aires.

Tenía 50 años y fue llevado por su tocayo, el Pajaro Garro al equipo oficial Peugeot dirigido por Roberto Diaz. Así, se convirtió en el mecánico de cabecera y en el acompañante del santuense-riocuartense, por espacio de siete años, en la década del '70.

Actualmente estaba retirado de la competición pero se lo veía frecuentemente en las carreras en compañía del Pajaro, por quien sentía una especial admiración. Una de las últimas veces que lo vimos fue en un rally provincial bonaerense acompañando al equipo de Gastón Perkins. Se había establecido en el barrio porteno de Caballito con un taller mecánico, e intentando un regreso a las carreras, dirigiendo al misionero Carlos Gunther, hijo de un amigo de años a quien le preparara un recordado Peugeot en el Noroeste.

Siempre atable, cordial, amigo de sus amigos, Chiche será recordado por ellas con su eterna sonrisa. Que en paz descanse.

CLASIFICACION

Automóvil Club de Río Cuarto - Autódromo de Río Cuarto - Circuito de 3.276 metros - 30 vueltas - Recorrido Total: 98.280 km. - 9/11/85.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Gayraud, 1m19s63/100 (Promedio, 149.988 km/h); Traverso, 1m19s42; J.L. Di Palma, 1m19s55; E. Bessone, 1m19s90; Soto, 1m20s58; Oltra, 1m20s55; Del Río, 1m20s62; Etchegaray, 1m20s77; Fortunato, 1m20s95; J.L. Bessone, 1m21s13; Del Campo, 1m21s16; Pontonero, 1m21s44; Banfi, 1m21s48; Crocco, 1m21s63; Serafini, 1m21s71; Rates, 1m22s04; Torriani, 1m22s68; Varela, 1m22s91; Naval, 1m23s05; Sáenz, 1m23s70; Baldinelli, 1m23s98; Monguzzi, 1m24s04; Rossone, 1m24s89.

Sin tiempo: Ramos, Foissac, Flores, Baigian, Scavuzzo, R.L. Di Palma.

PRUEBAS LIBRES

Gayraud, 1m19s24 (Promedio, 148.833 km/h); Traverso, 1m19s79; J.L. Di Palma, 1m20s15; Pontonero, 1m20s62; E. Bessone, 1m20s83; Oltra, 1m20s83; Serafini, 1m20s98; Del Río, 1m21s02; Soto, 1m21s22; J.L. Bessone, 1m21s22; Fortunato, 1m21s48; Etchegaray, 1m21s76; Del Campo, 1m21s87; Crocco, 1m21s89; Sáenz, 1m22s05; Banfi, 1m22s14; Rates, 1m22s14; Monguzzi, 1m22s95; Varela, 1m23s00; Torriani, 1m23s33; Rossone, 1m23s97; Baldinelli, 1m24s79.

Sin tiempo: Ramos, Foissac, Flores, Baigian, Scavuzzo, R.L. Di Palma.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Mario Gayraud	Ford Sierra XR4	40m45s68/100	30
2º	5	Juan M. Traverso	Renault Fuego	41m14s06/100	30
3º	84	Jorge O. Del Río	Ford Sierra XR4	41m16s35/100	30
4º	64	Ernesto Soto	Renault Fuego	41m30s14/100	30
5º	44	Angel Banfi	Ford Sierra XR4	41m38s99/100	30
6º	90	Angel Monguzzi	Ford Sierra XR4	41m44s86/100	30
7º	7	Jorge Serafini	Renault Fuego	41m46s18/100	30
8º	18	José L. Di Palma	Renault Fuego	40m46s53/100	29
9º	17	Horacio Varela	Renault 18	40m47s06/100	29
10º	69	Jesús Naval	Renault Fuego	41m17s85/100	29
11º	4	Gerardo Del Campo	Ford Sierra XR4	41m20s85/100	29
12º	15	Enrique Torriani	VW 1600	41m23s18/100	29
13º	10	Ernesto Bessone	Ford Sierra XR4	38m59s04/100	28
14º	57	José L. Bessone	Ford Sierra XR4	30m43s98/100	21

No clasificaron: Etchegaray y Rossone (14v); Fortunato y Pontonero (12v); Crocco (9v); Sáenz (8v); Rates, Baldinelli y Oltra (5v).

E. Bessone fue recargado con 30s por adelantarse en la largada.

Promedio del ganador: 144.666 km/h.

Record de vuelta: Gayraud en la 11ª en 1m20s19/100 a 147.070 km/h.

SCAPESILICONES

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 - Km. 36,600 Moreno
0228-21543 0228-20356

245 AMORTIGUACION 1743

HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS COMPETICION

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F2 CODASUR - PISTA FRA

Envios al interior

Fabrica, Administración,

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

Proteja su vehículo

Utilice Aerosiliconas Perfumadas de alta calidad

PRESENTACION: Etiquetas

- Azul: Aromatizado
- Negra: c/Perfume Francés
- Blanca: s/Perfume

En Bidones de 5 y 20 lts. Aromatizado

Otros Productos en Aerosol

- Cruz del SUR - Arranca motores, diesel, nafteros.
- Supercera p/Autos
- RD 90 - Lubricante de múltiples usos

ZONAS DISPONIBLES A DISTRIBUIDORES

Estaciones de Servicio, Casas de Repuestos y Accesorios
Pedidos Tel.: 941-8237 y 981-3732
Por carta: R.D. y Cia. Av. Rivadavia 4282
3º "G" -1205- Buenos Aires ARGENTINA

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

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

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

PROVA

- ☆ Buzos livianos y pesados
- ☆ Botas
- ☆ Bulacas
- ☆ Buzos Antiflama
- ☆ Visores

Fabrica y distribuye **PROVA**

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

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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

PER - PLAST

FABRICA DE CARROCERIAS PLASTICAS

- JEEP • MEHARI • LOTUS •

VENTA DE KITS. ARMADO Y ASESORAMIENTO

- Stock permanente • Entrega Inmediata
- Envios al interior •

JULIO A. ROCA 742. HURLINGHAM. TEL.: 685-7360

ATENTI-MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS

HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS

TALLERISTAS Y MECANICOS. SOLICITAR CATALOGOS

OFERTAS BUENOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2da. SELECCION

SANY S.R.L.

TEL: 855-8710/3601. HONORIO PUEYRREDON 2195
(AR. Parral 2195) ENVIOS AL INTERIOR. Tarjetas de credito

HOT-ROD

TODO PARA EL TUERCA

TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAK

VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barra antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos

RUTA 6 Nº 9774 (AN. Km. 21.300). Tel 789-0430. Loma Hemosa

TARJETAS DE CREDITO ENVIOS AL INTERIOR

• BUZOS ANTIFLAMA •

APOYABRAZOS ☆ VOLANTES

☆ TABLEROS ☆

• ACCESORIOS AUTOPISTA •

BOEDO 1572. TEL 922-5918

ESTILO RUEDAS

11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD

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

☆ LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS

FABRICA Y DISTRIBUYE

ALSIM SRL. Calle 105 nº 5077. (1653). V. BALLESTER.
Tel 766-2846 Envios al interior

R.I.D.A.C.

REPUESTOS

CITROEN

STOCK COMPLETO PARA CASAS DE REPUESTOS

ENVIOS AL INTERIOR

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

TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

VENTAS POR MAYOR

CASA ISIDRO

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

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

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

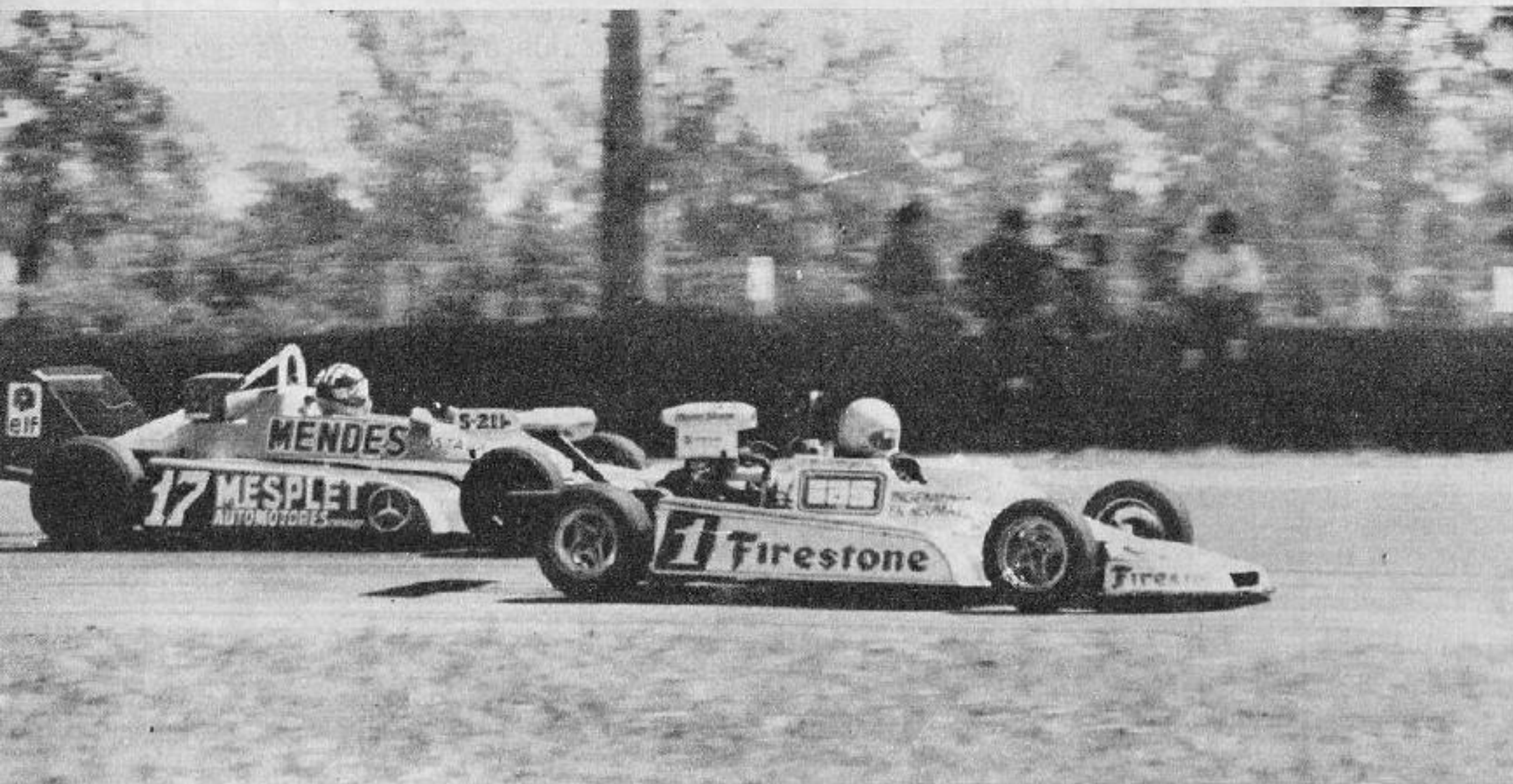
EN RIO CUARTO, la definición del campeonato tuvo una "postergación"

NEVIANI VUELVE A CREER



1) Daniel Neviani, brillante ganador en Río Cuarto. 2) A poco de largar, Neviani se hizo de la punta y no la abandonó hasta el final. Aquí lo vemos encabezando el nutrido pelotón. 3) Etchegaray aparece delante de Mancuso, aunque en carrera la posición se invirtió, siendo segundo el de Chacabuco y tras él, el mercedino. 4) Dos con suerte diversa: Solmi, sexto, y Bovone, cuarto. 5) Mientras Furlán permanece en su habitáculo, la gente de su equipo, dirigida por Sandro Crespi (derecha), trabaja sobre el motor, principal problema durante sábado y domingo.

A Furlán las cosas no se le dieron y deberá esperar la competencia de Bahía Blanca para ver qué pasa con el campeonato. Mandrini y Etchegaray se vieron envueltos en un toque a consecuencia del cual fue desclasificado aquél. El ganador estableció su ritmo desde la punta apenas largaron con un trabajo que no supo de concesiones y que sirvió para borrar tantas frustraciones como sufriera a lo largo de su trayectoria en la F.R.A. y especialmente durante este año. Con esta victoria se pone a tiro en la pelea por el título.



La F.R.A. dejó abierta hasta Bahía Blanca la incógnita sobre quién será su nuevo monarca. Néstor Gabriel Furlán, el candidato indicado para alcanzar la corona con los 29 puntos de ventaja que llevó hasta Río Cuarto, vivió en tierra cordobesa uno de los fines de semana más negros de la temporada. Sin un motor adecuado, en ningún momento tampoco encontró compensación en el equilibrio del chasis. Así, el opaco octavo lugar en la grilla de partido tuvo su continuidad en una intrascendente actuación mientras duró en carrera, y su derivación definitiva con el abandono en la

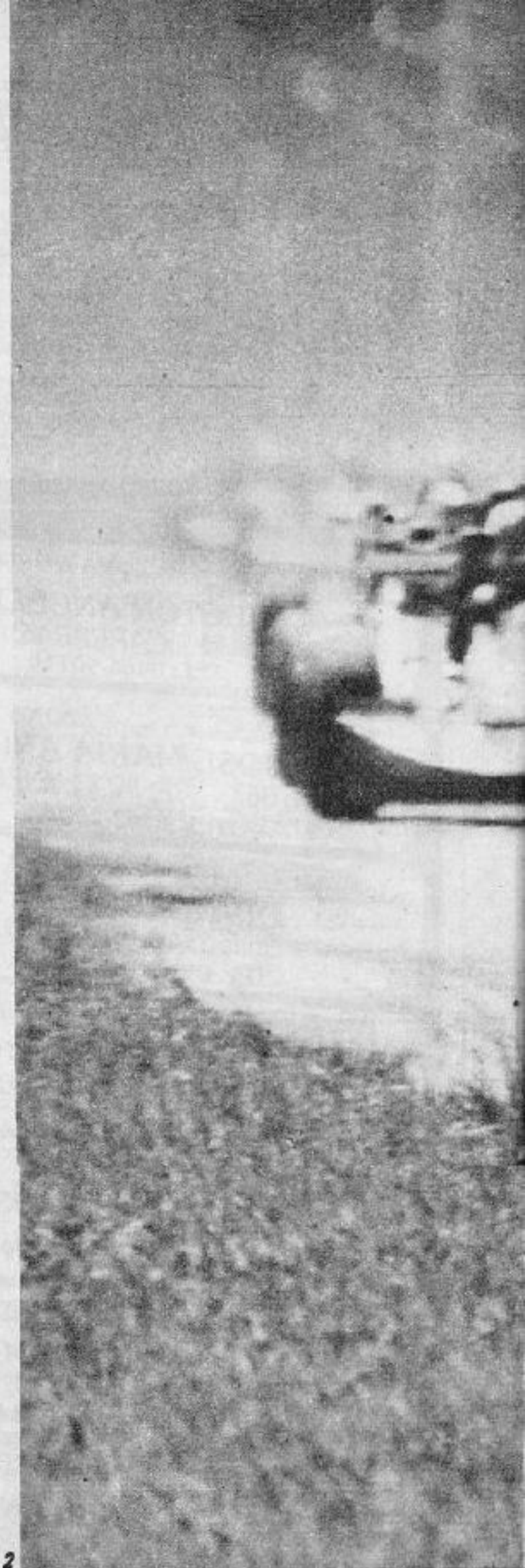
vuelta 18 con el motor herido.

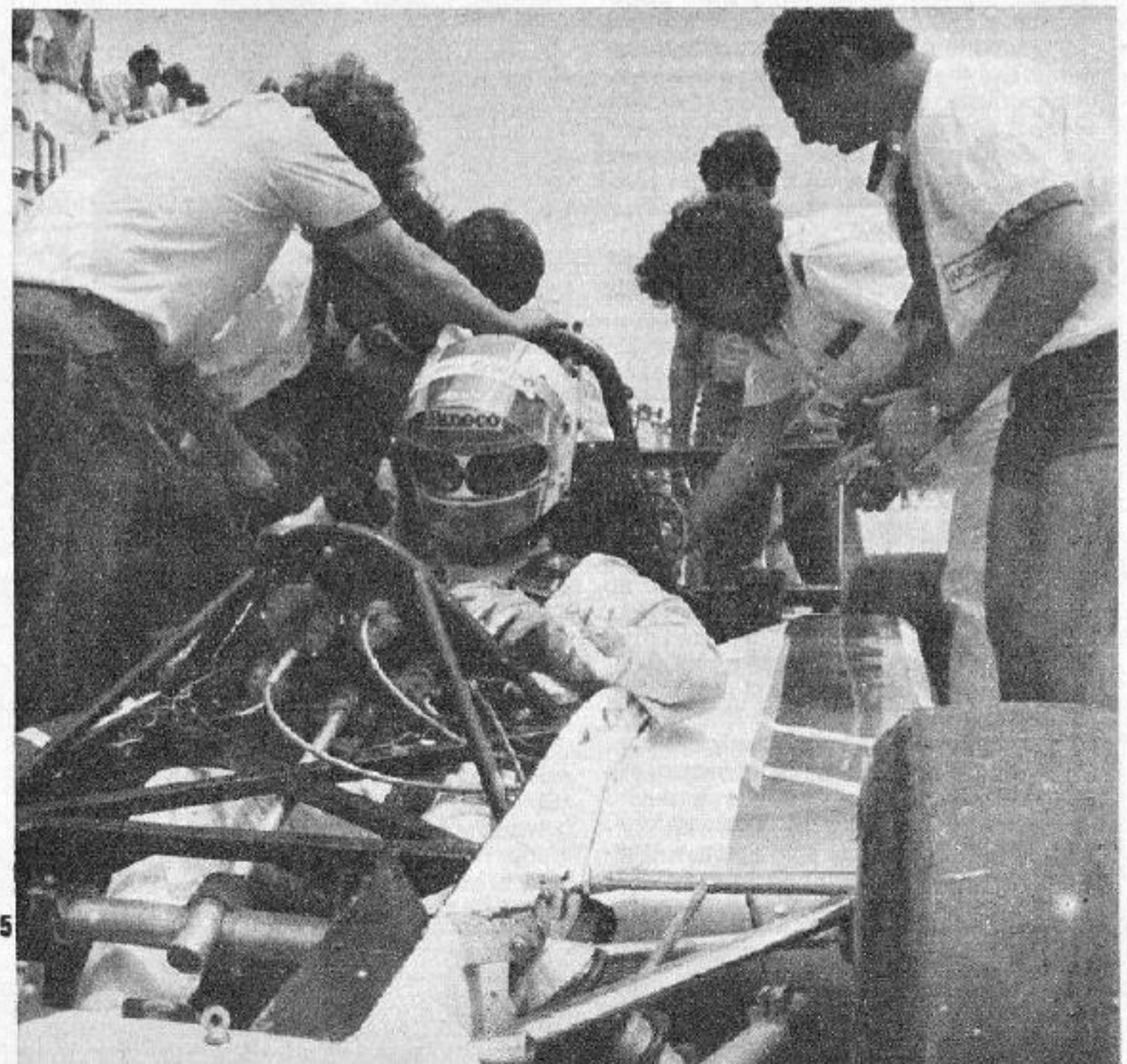
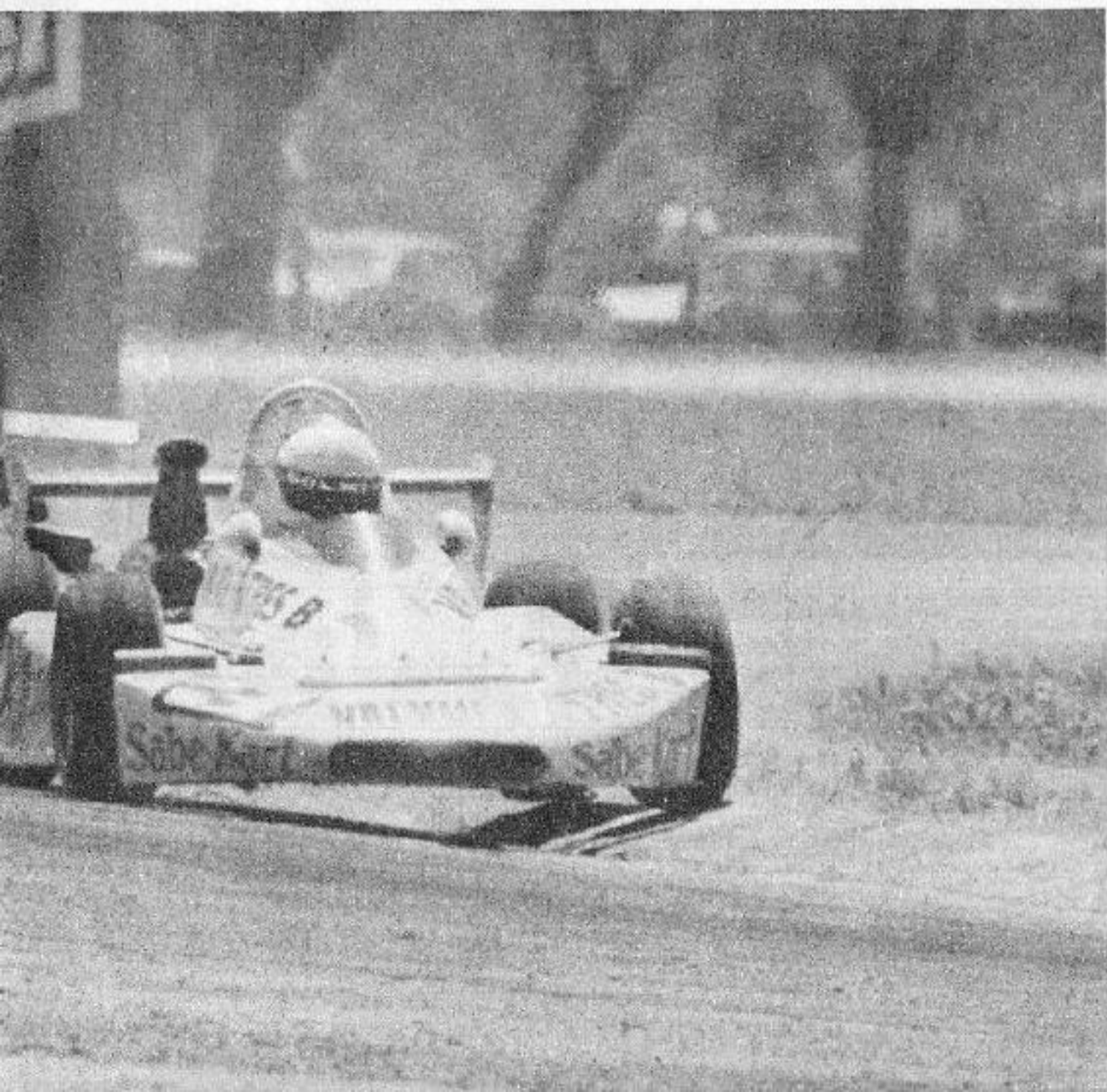
En la vereda opuesta de la fortuna estuvo Daniel Neviani. Al de Laboulaye, que arribó a este circuito con la tibia posibilidad de intentar el acercamiento para prolongar la definición hasta la última carrera, todo le salió bien. "Redondito", como él se encargó de remarcar en el Parque Cerrado. Ya desde los entrenamientos, el chasis de su auto se mostró como el mejor equilibrado, lo que unido a uno de los motores que más y mejor tiraba, le dio una excelente arma para defender su chance.

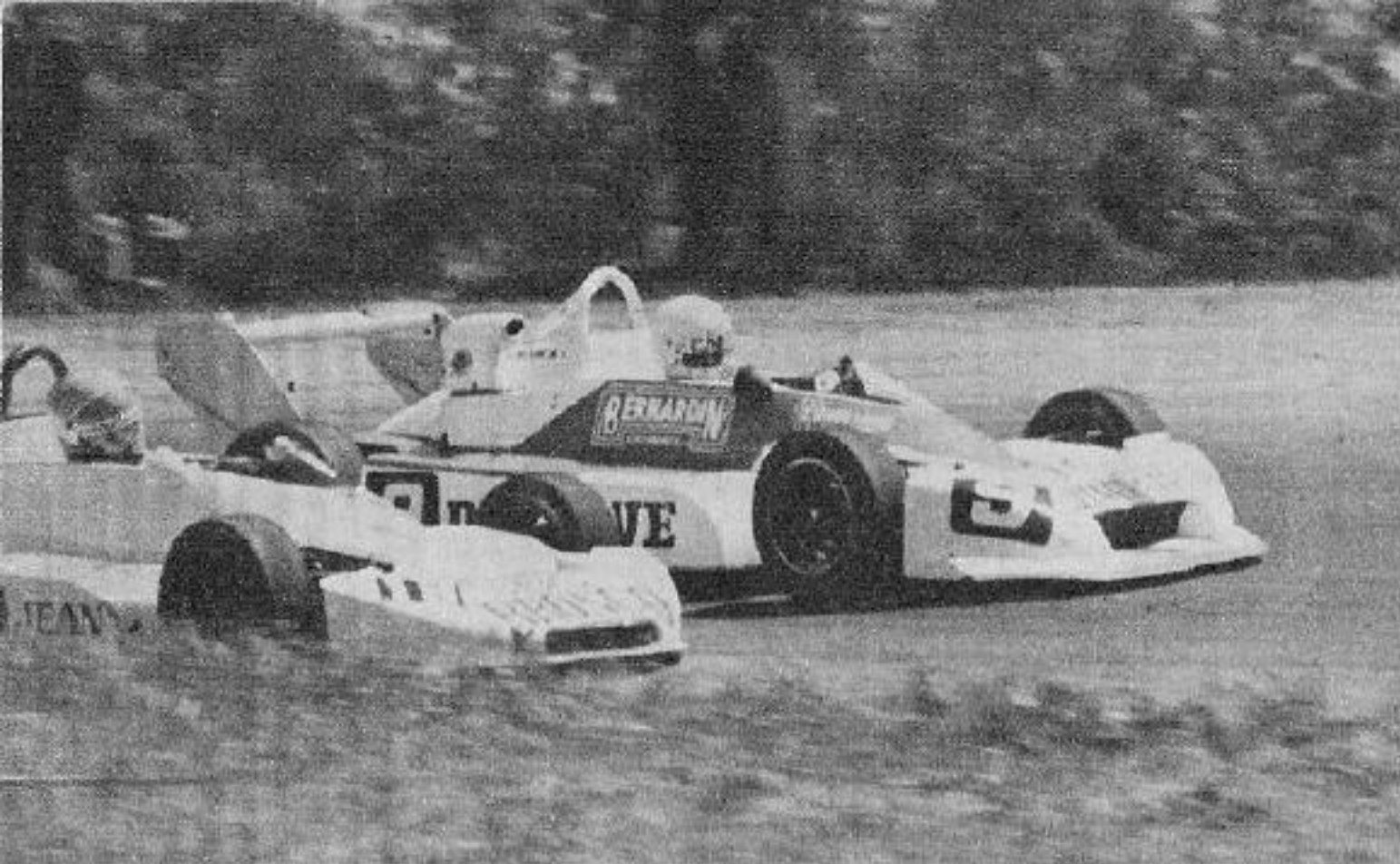
Neviani la supo utilizar. Desde la

clasificación, en la que logró una apretada pole position sobre un sorprendente Mario Riva, hasta la carrera misma, donde le dio a su privilegiada posición ese invaluable complemento que representa una buena largada.

Así dispuestas las cosas, no tuvo mayores problemas para regular a voluntad la carrera, sin permitir que Mandrini se le acercara y estableciendo la diferencia tranquilizadora en el momento justo. Redondeó así una victoria probablemente significativa que sirve para revitalizar el interés por un campeonato que para mu-







Cingolani ganador en Bahía Blanca, aventajando por muy poco margen a Hugo Mazzini. Uno de los pocos "sorpasos" que se vieron en Río Cuarto

chos ya parecía estar en manos de Néstor Furlán.

No fue esta una de las carreras típicas a las que nos tiene acostumbrados la Fórmula Renault. Estos continuos "sorpasos" que le dan tanto interés y espectacularidad esta vez no abundaron, y responsable de ello no solo fue Neviani y su sólido dominio. Detrás suyo las cosas estuvieron bastante estables. La excepción que confirmó la regla la produjo esta vez Miguel Ángel Etchegaray. El campeón fue quien más escaló con un Berta que estaba entre los más rápidos y también quien gracias a ello compartió junto al ganador los mejores elogios.

Lástima lo que pasó en esa vuelta final, al encarar el amplio curvón que desemboca en la recta final. Allí ya Etchegaray había alcanzado el se-

gundo lugar, cuando sobrevino el toque con Mandrini que le haría perder a ambos una posición (luego Mandrini fue desclasificado), y lo que es más triste, dejar dos versiones para un mismo hecho. Nuestra lejanía del lugar nos impide arriesgar una opinión sobre el mismo. Nos limitamos por eso a las versiones de los protagonistas. Así cada uno dijo lo suyo. Claro que quizá profundizando en la actitud de cada uno, comparando el escaso convencimiento de Mandrini con la espontánea indignación de Etchegaray, podamos encontrar el lado hacia donde se inclina la balanza de la verdad.

Todo río revuelto deja ganancia a algún pescador. Y ese río que revolvió a Mandrini y Etchegaray le entregó su rédito a alguien como Gustavo Mancuso, que estaba ahí "a la espera de novedades". Las encontró a menos de cuatrocientos metros de la llegada y así se quedó con ese segundo puesto que puso en marcha sus esperanzas de lucir el número tres el año que viene. Algo que también decidirá Bahía Blanca el último día de noviembre.

LOS PROTAGONISTAS

Daniel Neviani: "Todo me salió redondo, desde los entrenamientos cuando conseguí poner a punto el auto, lo que me permitió en clasificación hacer el mejor tiempo. Esa tarea fue fundamental para disponer del coche que tuve en carrera y que me permitió pisar en punta y mantenerme adelante sin problemas, ya que en ningún momento sentí la presión de Mandrini. Sobre mitad de carrera, hice una diferencia para mayor tranquilidad, y después me dediqué a mantenerla. Este es un triunfo muy valioso para mí, porque junto con el abandono de Furlán, me deja abierta la posibilidad del título para la última carrera en Bahía Blanca. Esto es lo que quería, y por suerte se me dio".

Gustavo Mancuso: "Estoy más que satisfecho con este segundo puesto, que sinceramente y de acuerdo a como se venía dando la carrera, no lo esperaba, ya que en condiciones normales hubiese sido imposible alcanzar a Mandrini y a Etchegaray. Pero cuando vi que estaban muy juntos, intuí la posibilidad de algún toque. Desgraciadamente para ellos, y por suerte para mí, acerté. No pude ver muy bien como fue; sólo que cuando me quise dar cuenta, Etchegaray estaba cruzado y Mandrini andando marcha atrás. Pude pasar y llegué. Valoro también este resultado porque vinimos con un motor nuevo que no era suficientemente veloz. Ahora espero con fiado la carrera de Bahía Blanca, pues ese es un circuito donde el chasis tiene mucho que ver, y el mío anda una barbaridad".

Miguel A. Etchegaray: "No quiero hablar mucho porque estoy muy amargado por lo que pasó en la última vuelta. Mandrini



Gustavo Mandrini, desclasificado por el toque con Etchegaray.

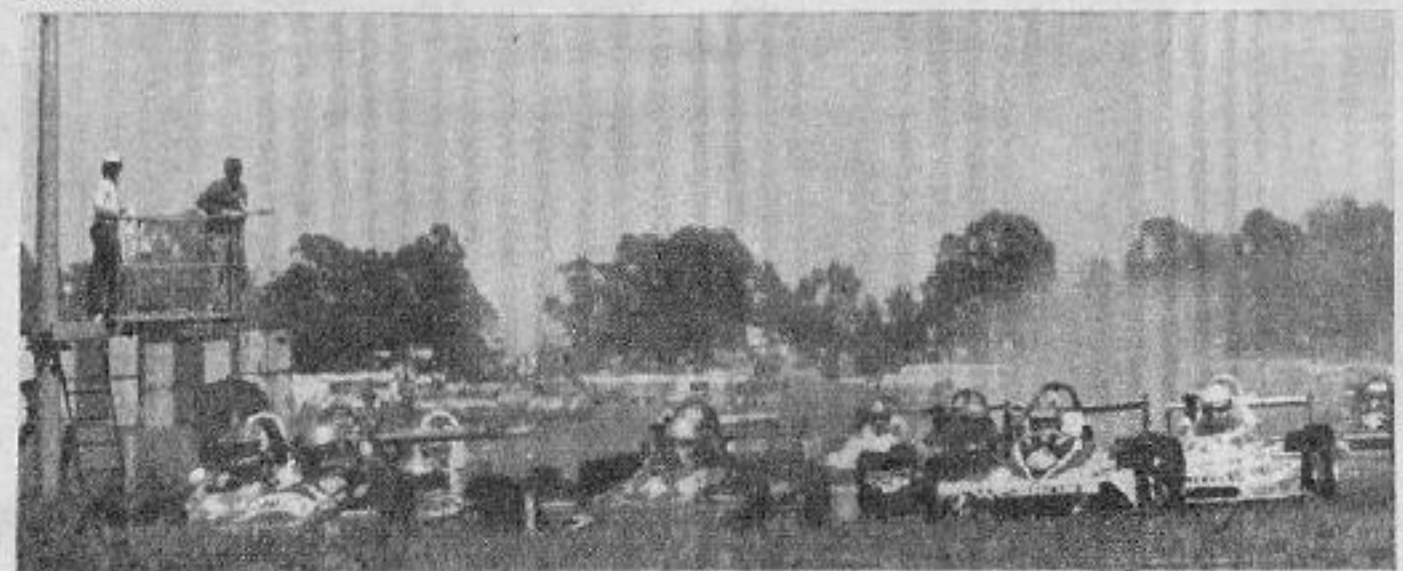
me tocó con la trompa, pegándome justo en la válvula de la goma delantera izquierda. No pude hacer nada".

Gustavo Mandrini (antes de conocer su desclasificación): "Sabía que mi auto era uno de los más veloces, y por eso pude ponerme enseguida detrás de Neviani. Quizá si hubiera logrado más adelante hubiera podido presentarle lucha, pero como se dieron las cosas me fue imposible. Venía tranquilo y sobre el final las cosas se me complicaron con un par de rezagados. Así me pudo alcanzar y pasar Etchegaray. ¿El toque?... No hubo intención. El doblé cerrado y más despacio, yo abierto y más fuerte. Seguramente agarró una zona sucia y el auto se le cruzó pegando contra el mío".

EL DESARROLLO

Daniel Neviani fue líder de las 19 vueltas. Una magnífica partida le permitió hacerse de la punta y ya no dejarla más. Detrás se escalonaron Mandrini, Torregiani, Solmi, Furlán, Mancuso, Etchegaray, Mazzini y Cingolani. Tras los cinco primeros giros, comenzó el asedio de Etchegaray y como contrapartida al retroceso de Furlán, así, sobre 10 giros, y tras la deserción de Torregiani (rompió motor) siempre con Neviani al frente y Mandrini detrás, el tercer puesto comenzaba a ser intensamente disputado por Solmi, Mancuso y Etchegaray. El campeón se fue afirmando con el transcurrir de la carrera, y en el giro N° 13 dio cuenta de ambos para instalarse en la tercera posición e ir en busca de Mandrini. Una randa más tarde terminaba la pobre carrera de Furlán.

El sólido andar de Neviani en la punta, dejó el interés centrado en el duelo entre Mandrini y Etchegaray, y el mismo tuvo el epílogo que muchos suponían al tocarse ambos en la vuelta final, en el curvón anterior a la recta principal, cuando ya Etchegaray había superado a Mandrini. El toque benefició a Mancuso, quien pudo esquivar a ambos y llevarse el segundo puesto. Por su parte, tras recomponerse, Etchegaray, a duras penas, arriba tercero, en tanto Mandrini, con la trompa de su auto deteriorada, lo escoltó, completando el sexteto de punta Juan Bovone y Norberto Della Santina. Luego vino la desclasificación de Mandrini, con lo que éstos escalonan un puesto.



En primer plano, Neviani, Torregiani, Riva, Furlán y Solmi, apreladillos.

CLASIFICACION

Automóvil Club Río Cuarto - Autódromo de Río Cuarto - Circuito de 3.270 metros - 19 vueltas - Recorrido total: 62,244 km. 9/11/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Neviani, 1m12s54/100 (Promedio: 162,535 km/h); Riva, 1m12s52; Torregiani, 1m12s83; Mancuso, 1m12s92; Mandrini, 1m13s00; Bouvier, 1m13s28; Etchegaray, 1m13s30; Furlán, 1m13s40; Mazzini, 1m13s42; Cingolani, 1m13s53; Pauluzzi, 1m13s75; Solmi, 1m13s76; Bovone, 1m13s80; Dellasantina, 1m13s88; Obredor, 1m13s94; Pereyra, 1m13s99; Martín, 1m14s05; Letona, 1m14s16; Pagani, 1m14s22; Alisi, 1m14s37; Fabi, 1m14s42; Kehler, 1m14s43; Nicolini, 1m14s54; Perisco, 1m14s56; Belloso, 1m14s56; Barcelo, 1m14s63; Bongiovani, 1m14s77; Comito, 1m15s04; Rossi, 1m15s12; Eseverri, 1m15s12; Giovine, 1m15s12; Rado, 1m15s14; Martínez, 1m15s28; Chicavo, 1m15s39; Viniglio, 1m15s47; Aizpun, 1m15s60; Ramos, 1m15s80; Moran, 1m15s86; Arlandis, 1m15s96; Didiglio, 1m16s02; Andueza, 1m16s14; Maraschi, 1m16s25; Berton, 1m16s36; Zgairb, 1m16s52; Augusto, 1m17s05; Kaiser, 1m18s60; Giorgio, 1m18s98. Sin tiempo: Guggino.

FINAL NO CLASIFICADOS

Martínez, 12m43s63/100 (10v); Rossi, 12m49s70; Eseverri, 12m50s50; Aizpun, 12m51s00; Viniglio, 12m55s93; Maraschi, 13m14s91; Rado, 13m15s45; Augusto, 13m17s04; Moran, 13m22s79; Didiglio, 13m42s64; Zgairb, 13m08s06 (9v); Arlandis, 7m44s02 (6v).

FINAL

Fos.	N°	Piloto	Auto	Tiempo	Vtas.
1°	13	Daniel Neviani	Crespi/Renault	23m16s42/100	19
2°	17	Gustavo Mancuso	Crespi/Renault	23m26s03/100	19
3°	1	Miguel Etchegaray	Berta/Renault	23m28s99/100	19
4°	11	Juan Bovone	Crespi/Renault	23m42s63/100	19
5°	12	Norberto Della Santina	Crespi/Renault	23m46s06/100	19
6°	3	Sergio Solmi	Crespi/Renault	23m46s92/100	19
7°	9	Daniel Cingolani	Crespi/Renault	23m49s56/100	19
8°	26	Oscar Pereyra	Crespi/Renault	23m50s47/100	19
9°	29	Gullemo Fabi	Crespi/Renault	24m04s25/100	19
10°	27	Eduardo Bouvier	Crespi/Renault	24m04s27/100	19
11°	96	Norberto Letona	Crespi/Renault	24m05s31/100	19
12°	41	Gustavo Perisco	Crespi/Renault	24m09s69/100	19
13°	113	Ricardo Kehler	Crespi/Renault	24m10s37/100	19
14°	23	Carlos Barcelo	Crespi/Renault	24m22s50/100	19
15°	77	Fedro Comito	Crespi/Renault	23m18s18/100	18
16°	87	Ricardo Obredor	Crespi/Renault	23m26s03/100	17
17°	108	Henri Martin	Crespi/Renault	19m44s85/100	15
18°	8	Néstor Furlán	Crespi/Renault	16m53s15/100	13
19°	114	Juan Bongiovani	Crespi/Renault	11m49s75/100	9
20°	7	Rodolfo Torregiani	Crespi/Renault	8m43s29/100	7
21°	70	Miguel Alisi	Crespi/Renault	9m09s95/100	7
22°	101	Luis Belloso	Crespi/Renault	9m42s00/100	7
23°	79	Alejandro Pagani	Crespi/Renault	7m37s10/100	6
24°	16	Luis Nicolini	Crespi/Renault	20m42s70/100	6

No clasificaron: Mazzini y Riva.

No registró paso: Pauluzzi.

Promedio del ganador: 160,466 km/h.

Record de vuelta: Etchegaray en la 18ª vuelta en 1m12s57/100 a un promedio de 162,533 km/h.

Desclasificado: Mandrini, por maniobra antideportiva.

CAMPEONATO FORMULA RENAULT ARGENTINA

(Disputadas 11 competencias)

Furlán, 123 puntos; Neviani, 114; Mancuso, 84; Etchegaray, 83; Cingolani, 77; Solmi, 74; Della Santina, 58; Palmero, 44; Pereyra, 30; Bovone, 29; Mazzini, 22; Pagani, 20; Pauluzzi, 18; Bouvier, 17; Giorgi, 16; Diaz, 14; Belloso, 12; Riva, 11; Alisi, 10; Mandrini, 7; Sala, 6; Rovere y Fabi, 4; Inposti y Rossi, 3; Barcelo y Keller, 2; Marini, 1.

Próxima competencia: el 30 de noviembre en Bahía Blanca.

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

COMPETICION




ruedas argentinos

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 2647

ANEXO J

BUZOS • QUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS

JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

*** FRENSOS * EMBRAGUES * CARDANES ***

• BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

Prov. UNIDAS 4618. TEL. 651-9936 • SAN JUSTO

EMBRAGUES 3G A DIAFRAGMA

CITROEN • RENAULT COMPETICION

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

CESAR GONI COMPETICION

PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS KARTING Y FORMULA 5

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

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

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

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

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

CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

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

TEL. 541-2694 70-6387



☆☆ ARENEROS ☆☆☆



ARMADOS Y SEMIARMADOS ENVIOS AL INTERIOR ENTREGA INMEDIATA

☆☆☆☆☆
CARNUE 899. CAP. TEL. 642-6478

FIAT 600 - 425 - 120 - 147 - 151 - 152

TECNICA 84

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


- 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 (5 litros)
- Platinos de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autobloqueante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo compresores

TARJETAS DE CREDITO PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pide nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

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

GA-TA



IMPORTADORA

CANGALLO 1314/24

UN - CAPITAL FEDERAL

TEL. 37-4341 / 7340 / 9109/9610

GA-TA

BAJO S.R.L.

PRIMERA CASA DEL PAIS DEDICADA EXCLUSIVAMENTE A FAROS Y PLASTICOS

REGLEMENTARIOS PARA EL AUTOMOTOR

Frentes y acrílicos para Omnibus de Larga Distancia

Todas las marcas y modelos Nacionales / Importados

- Reparación Ford Mustang ☆ Daihatsu Mitsubishi ☆ Subaru ☆ etc.

CONCEPCION ARNAL 4830 (All. Warrens 1500) (1427) CAP. FED. TEL. 855-1588

CALZADOS CARCER

PIEDAZO POR CASILLA DE CORREO N° 60 (1684) EL PALMAR

Feltrin

BALANCEO ELECTRONICO ESPECIALIDAD COMPETICION

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

JEEP SHOP

CONCESIONA RIO OFICIAL LODI

LAPRIDA 1458 Vicente López 795-4571 (a 50 mts. de ardo. Mts. M.300)

VENTA DE CARROCERIAS LODI ENVIOS AL INTERIOR

ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD

JEEP LODI - EN VERSION CORTO - MEDIANO - LARGO. PARA JEEP WILLIS, IKA, ESTANCIERA DAQUEANO.	LODI CITRAK PARA CITROEN 2CV, 3CV, AMI, B, FURGONETA Y MEHARI. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.	TECHOS LODI PARA TODOS LOS MODELOS LODI Y TAMBIEN PARA JEEP DE CHAPA.
JEEPON LODI PARA PICK UP, CHEVROLET, FORD, DODGE, etc. EN DOS VERSIONES CORTO Y LARGO.	LODI RETRACK NUEVO MODELO PARA RENAULT 4, RENAULT 5, MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.	ACCESORIOS: BARRA, TRANQUEPAS, DEFENSAS, ESTRIBOS, FAROS, SUFACAS, etc.

ATENTI MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS

HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS TALLERISTAS Y MECANICOS. SOLICITAR CATALOGOS

OFERTAS JUEGOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 3a. SELECCION

SANY S.R.L.

TEL: 855-8710/3601. HONORIO PUEYREDON 2195 (Alt. Parral 2195) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito



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

Competición

CASA ZAGAGLIA S.A. BUTACAS

☆ TORINO ☆ FALCON ☆ JEEP ☆ MEHARI ☆
☆ COMPETICION ☆ RODANTES ☆
☆ ARENEROS ☆ PEUGEOT 505 ☆
☆ FIAT 600 c/Cabozal ☆

COLORES A ELECCION TODOS RECLINABLES

☆☆☆☆☆☆ J.B. JUSTO 3350 - CAP. ☆☆☆☆

• F.D. OLIVEIRA 4683 (1678) CASEROS 654-5408



R.I.D.A.C.

REPUESTOS

CITROEN

STOCK COMPLETO PARA CASAS DE REPUESTOS ENVIOS AL INTERIOR

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

PROVA CASCOS

ESPECIALES PARA COMPETICION

MODELO ESPECIAL

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



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

• DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)

HARPLAST

• TRABAJOS ESPECIALES •

FABRICACION Y VENTA DE KAYAK • BOTES • CANOAS

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



Ramón Solar e Hijos

• VENTA DE REPUESTOS • RECAMBIO DE CAÑONERAS CORONAS Y PINONES

• ENGRANAJES EN GENERAL REPUESTOS PARA CAMIONES

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



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)



OSVALDO suspension

• VENTA DE REPUESTOS

• TREN DELANTERO También repuestos de Competición.

• BOMBAS DE AGUA

• RECAMBIOS • CREMALLERAS

• ROTULAS EXTREMOS

• AMORTIGUADORES • etc.

Abierto sábado todo el día Domingo 1/2 día.

GESAR DIAZ 3742 (1407) • CAPITAL

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES

AGENTE OFICIAL

YPF

Esso

Castrol

Agip

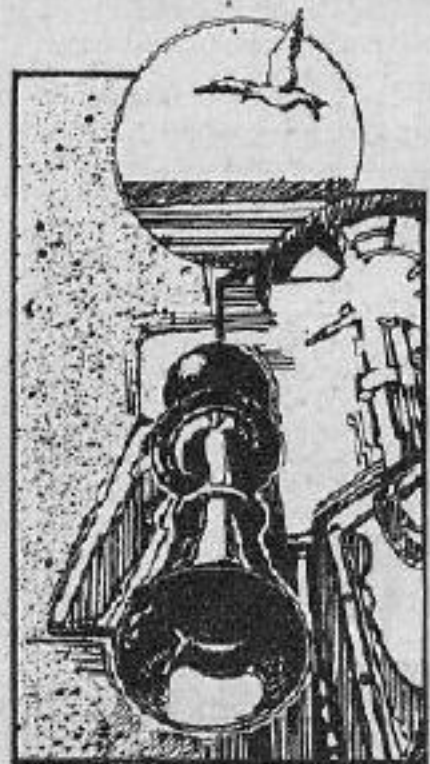
COMPETICION BATERIAS PRESTOLITE

AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO 88-9857 Enviós al Interior



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

Toquecitos de bocina



RALLY EN CHILE

La cuarta fecha del campeonato sudamericano de rally se disputará en Puerto Montt, Chile, entre el 28 y 30 de noviembre. La prueba se denomina Rally del Pacífico Gran Premio Mercurio y también será la séptima del torneo nacional chileno. Para los participantes extranjeros la inscripción es gratis al igual que dos días de alojamiento en el hotel Tupahue de Santiago de Chile. Asimismo, el traslado de los autos desde Santiago a Puerto Montt se hará en autotren a tarifas reducidas. Asimismo la organización informó que la habitación doble en el hotel Vicente Pérez Rosales (Pto. Montt) costará 25 dólares por día. El primer cierre de las inscripciones fue el 10 de noviembre. Para mayores informaciones dirigirse al siguiente N° de télex: Chile 340248.

LONATI COMPRA, RAIES VENDE

Eduardo Lonati adquirió a Gabriel Raies un Renault 18 GTX E.L. de Grupo A. Este automóvil es el más exitoso en la clase tres del torneo nacional y fue conducido por Mayorga en el último Rally de Argentina. De esta manera Lonati tiene armas más que suficientes para seguir peleando en el campeonato bonaerense de rally y en sus futuras incursiones en el nacional.

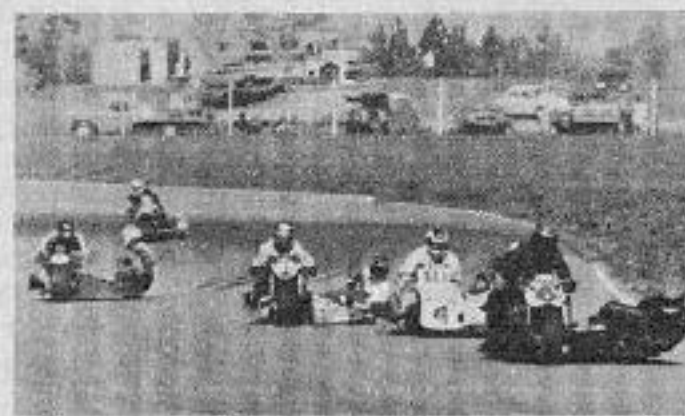
AGRADECIMIENTO CONJUNTO

El grupo de pilotos de Fórmula Dos Codasur que recientemente viajó a Europa con la finalidad de recoger experiencia ante el reglamento que regirá a la categoría a partir del año entrante, quiere hacer público su agradecimiento a todos los que allá se

LOS "CARROS" ASOMBRARON A CORDOBA

La séptima fecha del Campeonato Argentino de Sidecars fue el complemento del "Todos contra todos", en el Cabalén. Las evoluciones, por demás arriesgadas, de los binomios hicieron la delicia de la concurrencia y se escuchó decir en los boxes: "...Son todos locos... pero qué espectáculo lindo". Basta decir que el acompañante del sidecar N° 1, Quique Ramírez, corrió desde la tercera vuelta de la final con la mano fracturada y a pesar de ello arribó al segundo lugar junto a su piloto, Juan Carlos Angiono. El percance se originó cuando una cubierta (de las que se utilizaron para marcar las chicanas en la recta principal) voló por el aire al ser embestida por uno de los competidores y Ramírez la recibió de lleno en su mano derecha.

La competencia, a 7 vueltas, tuvo a Suárez-Del Ponte como líderes en los primeros



giros, pero luego Deganis-Badolatto pasaron a la punta, seguidos por Angiono-Ramírez. Entre estos dos se dio la lucha por

el primer puesto, definida a favor de Deganis-Badolatto.

El triunfo de los nombrados significó el corte de la racha de Angiono-Ramírez, que hacía muchísimo tiempo que no perdían una carrera. Aunque en esta oportunidad la contienda tuvo características particulares. El público agradecido.

Clasificación final: 1° Deganis-Badolatto (Suzuki 1000) 9m57s42 para las 7 vras. a un promedio de 109,671 km/h; 2° Angiono-Ramírez, (Suzuki 1000); 3° Suárez-Del Ponte, (Suzuki 1000); 4° Giménez-Pipiski, (Kawasaki 1000); 5° Pla-Mela, (Renault 1100); 6° Fava-Matrella, (Renault).

Campeonato (cumplidas 7 fechas): Angiono-Ramírez, 102 puntos; Suárez-Del Ponte, 67; Deganis-Badolatto, 66.

Dulio Caro

JUAN CARLOS "PICHÓN" ROCHA

SU DESAPARICION

Probablemente no sea yo el más indicado para recordar como se debe al infortunado Juan Carlos "Pichón" Rocha. Muchos otros amigos lo frecuentaron más en su taller de San Fernando que era la cita obligada de todos los entusiastas del automóvil de época.

Pero corresponde decir algo ante su inesperada desaparición en un sábado en el Autódromo - víctima de un ataque al corazón - y tomo ese honor con la seguridad de describir adecuadamente a una de esas personas a las que se conoce desde la primera mirada por la franqueza de su actitud.

Así lo vi a Rocha la primera vez que llegué a su taller hace unos dieciocho años con una Cistalia que necesitaba de sus manos sabias.

Rocha armaba y desarmaba los metales con cariño en lugar de apuro u obligación; y para él, cada motor tenía una faceta agradable o interesante para destacar junto a sus clientes quienes, invariablemente terminaron siendo sus amigos.

Caso raro y fuera de todo estándar comercial. Un bohemio de la mecánica, capaz de cualquier malabarismo para salvar piezas complejas y con

repuestos extinguidos.

En sus comienzos, había sido motociclista y kartista para luego dedicarse cada vez más de lleno a los autos de época, donde llegó a ocupar el lugar de mecánico número uno por excelencia.

Llegó a construir también diseños fuera de serie - el primero en colaboración con el arquitecto Rodolfo Iriarte, luego su pequeña serie de RV, los Rocha Vintage - y atendía obligadamente a cuanto unidad de colección se colocaba en línea de largada en un rally o una carrera en pista.

Su última gran participación fue en la Mille Miglia italiana, con el grupo argentino que corrimos este año en ese encuentro incomparable. Rocha corrió en el Healey-Silverstone que conducía Eduardo Furlotti y prosiguió luego una gira por distintas citas del calendario "vintage" europeo. Rocha lo disfrutó como nadie y al retorno, en una fiesta que reunió a participantes y amigos, "Pichón" no ocultaba su satisfacción extraordinaria "por haber podido ver todo eso una vez en la vida"; como si hubiera previsto, intuitivamente, que 1986 le reservaba otra sorpresa tanto más



"Pichón" Rocha en la Mille Miglia.

inagrat para él, su familia y todos quienes quedamos con la boca abierta por la noticia.

Para su apreciada familia, van asimismo nuestras mayores condolencias.

G.R.S.

abrieron las puertas de sus talleres, y fundamentalmente a Victor Rosso, quien facilitó al máximo la gestión de sus compatriotas.

6 HORAS PERUANAS

Con la organización del Club de Automóviles Sport de Perú, se llevará a cabo el "Gran Premio Internacional 6 Horas Peruanas", en el que podrán participar autos que correspondan a los grupos N-Nacional, Turismo Nacional, Turismo Mejorado y Grupo Especial Volkswagen. El escenario será el circuito Balneario de Santa Rosa, de 3.652

metros y la competencia - en la que participará Omar Bonomo con un Mazda RX-7 - se disputará el 23 de noviembre.

QUILMEÑO

La Asociación Deportiva Automovilística de Quilmes, con sede en avenida 12 de Octubre 1053 de dicha ciudad, nos hizo llegar la integración de su equipo de competición, que dio el primer paso en la última competencia de T.C. realizada en el Autódromo de Buenos Aires. Como se sabe, Jorge Martínez Boero es el piloto del Ford Falcon, mientras que el resto del equipo está for-

mado por Carlos D'Urso (Copiloto, Concorrente y Jefe de Equipo); Osvaldo Brito de Jesús (Director General); Ing. René Giqueaux (Director Técnico); Mariano Moreno (Preparador); Juan C. Almeida (Cronometrista) y Edí Posteraro, Leonardo Chiapori y Juan A. Ayala (Mecánicos).

FALLECIMIENTO

El pasado sábado 1 de noviembre falleció en Lomas de Zamora Santiago González, quien participara del turismo de carretera en la época de la cupecitas, con algunas



El infernal podio de Neuquén. De izquierda a derecha: Miguel Acuña, (1°); Darío Güeli, (3°) y Carlos Panagopulo, (2°).

La cuarta fecha del certamen argentino de Karting reservado a la Fórmula Internacional se disputó el pasado 2 de noviembre en el excelente kartódromo "Juan Carlos La Sala" en Neuquén. Con la fiscalización de la Federación Ar-

gentina de Karting y organización del Círculo Policial Neuquino se diagramó el espectáculo en dos series de 16 vueltas y en una final de 35.

Previamente a las series, las pruebas de clasificación mostraron el rápido

Campeonato Argentino de Karting - 4° Fecha - (Neuquén)

PARA ACUÑA, LA CUARTA FUE LA VENCIDA...

andar de Carlos Panagopulo, que marcó el mejor registro con 37s44, seguido por Acuña con 37s64 y Gustavo Conte con 38s06.

En la primera serie, Carlos Panagopulo volvía a ser el primero aventajando a Darío Güeli y al local Jorge González. En la segunda batería, Miguel Acuña mantuvo el liderazgo, ganando la misma, dejando atrás a Ricardo Blanco y Carlos Cagnolo.

En la final nuevamente Carlos Panagopulo estuvo al frente del pelotón, mientras a sus espaldas se alineaban: Acuña, Güeli, Manozzo, Conte, Romagnoli y el resto. Las posiciones no mostraron variantes, pero el golpe de escante se susci-

tó cuando, ya próximo el final de la carrera, el motor de Panagopulo mermó su rendimiento, por culpa de una "pegada" y allí Acuña pasó a la punta. El nuevo puntero también sufrió inconvenientes similares en su motor, aunque de todos modos mantuvo su lugar.

Panagopulo pudo conservar su segundo lugar y Darío Güeli se conformó con el tercer puesto. En la cuarta colocación arribó Claudio Manozzo, que ahora está a un paso de consagrarse campeón, agregando un lauro más a su exitosa campaña.

En síntesis, fue una competencia interesante con un ganador que no se resigna a perder su número uno:

Miguel Acuña. Una señorita que anda rápido y que obtuvo el octavo lugar: Marisa Panagopulo. Y por sobre todo la muy buena organización del Círculo Policial Neuquino que puso de manifiesto una vez más sus ganas de hacer las cosas bien. Prueba de ello es el kartódromo que poseen, con boxes techados y todos los elementos necesarios, que por unanimidad ha sido declarado el mejor kartódromo del país. Además, cabe destacar que es muy intensa la actividad zonal de karting y a tal efecto se disputó también la séptima fecha del campeonato "Valle Inferior" que ganó Carlos Estévez y en donde también se destacó otra niña. Nos referimos a Marina

Sanchi, clasificada en cuarto lugar.

Clasificación Final: 1° Miguel Acuña (Pereyra-Dap), 2° Carlos Panagopulo, (Vara-Dap); 3° Darío Güeli, (Pereyra-PCR); 4° Claudio Manozzo, (M101-Parilla); 5° Carlos Cagnolo, (Dap-Parilla); 6° Jorge González, (Vara-Parilla); 7° Gustavo Conte, (Dap-Dap); 8° Marisa Panagopulo, (Vara-Dap); 9° Horacio Marato Corsani, (M101-Parilla); 10° Gerardo Peric, (Vara-RF).

Campeonato: Manozzo, 108 puntos; Cagnolo y Panagopulo, 89; Güeli, 88; Acuña, 80; Blanco, 71; Romagnoli, 68; Peric, 60; Conte, 59; Verdini, 56.

Dulio Caro

CUPECITAS POR PARTIDA DOBLE

La Asociación Cupecitas Turismo Carretera llevó a cabo el pasado 26 de octubre en Mercedes (Buenos Aires) una prueba de velocidad controlada, con la organización del Club Apolo y la Cooperadora del Instituto Saturnino Unzué, de dicha ciudad. Se utilizó un circuito de 27 kilómetros, que partiendo de Mercedes enlazó San Jacinto, García y regresó a Mercedes.

Dicho escenario es de tierra y fue recorrido en cuatro oportunidades, y la clasificación final mostró en los cinco primeros lugares a José Luis Vaccaro (Ford-Matheu) con 29 puntos en contra; Alejandro Calandra (Chevrolet-Martinez), 32 puntos en contra; Cayetano Catalfo (Ford-González Carán) 61 puntos en contra; José Romeo (Chevrolet-Tandil) 71 puntos en contra, y Roberto Figueiredo (Ford-San Miguel).

Ahora, la Asociación Cupecitas Turismo Carretera se encuentra abocada a la organización de su 2° Gran Premio, que se largará el próximo jueves 13 del corriente a las 21 horas, desde el Club Banco Nación, en Zufriategui 1251. De allí irán a Guleguaychú, mientras que la segunda etapa comprenderá Guleguaychú-Concordia, con neutrali-

zación en Colón, la tercera será entre Concordia y Paraná, con neutralización en Federal, y la cuarta y última será entre Paraná y Guleguay.

3er. GRAN PREMIO T.C. DEL AYER

Por otra parte, la Asociación Turismo Carretera del Ayer hizo disputar su tercer Gran Premio en forma de caravana. Se desarrolló en tres etapas: la primera con finalización en Chivilcoy, luego de neutralizar en Mercedes. La segunda se cumplió entre aquella ciudad y Laboulaye, y la tercera y última entre Laboulaye y Villa María. Hubo homenajes para Domingo Marimón, Ricardo Rissati y Darío Ramonda, y participaron —entre otros— Marcos Ciani, Juan C. Navone, "Queló" Rissati y Angel Rienzi. CORSA estuvo presente en la neutralización de Mercedes y fue testigo del interés y la euforia que despertó el paso de las máquinas, prueba de ello son estas dos fotos, que muestran a Marcos Ciani en una, mientras que la otra, fue tomada desde los balcones de la intendencia local. No cabe duda que Mercedes vivió el 31 de octubre pasado su gran noche de fiesta.



incursiones en el T.C. actual. A sus familiares vaya nuestro sentido pésame.

GENTE COMO UNO

La Autopena "Gente como Uno", que patrocina la actuación de Alberto Baldinelli,

realizará mañana (12/11/86) un desfile de modas, que comprende ropa sport, interior y mallas. La reunión tendrá lugar a las 21 horas en la avenida del Tejar 4221, sede de la Unión Vecinal Saavedra. Como complemento habrá lunch y un gran show artístico, animado por Johnny Tedesco y Pappo.

EQUIPO DE SAN LUIS AL RALLY ESPAÑOL

Tal como adelantáramos el puntano Julio Mediavilla continúa trabajando para asegurarse una temporada en el campeonato español de rally, para lo cual estudia diversos autos. Entre las opciones que cuenta, la más atractiva es la de un Peugeot 205 GTI Grupo N, (motor y tracción delantera, 115 HP y 196 km/h) Aunque considera también otras posibilidades: Ford Escort, Opel Corsa o Renault 5 GT Turbo.

La idea de Mediavilla (28 años) y el grupo que lo acompañará —integrado también por Claudio Pino, 23 años, Sergio Granjeto, 21 y Daniel Chiappero, 25— es adquirir una máquina y al mismo tiempo que corre



por el torneo español (que discurre casi íntegramente sobre asfalto) competir por alguno de los cerrámenes monomarca que abundan en ese país y que otorgan muy interesantes premios. Es intención de este equipo

—que representaría no sólo a nuestro país, sino también a la provincia de San Luis— presentarse en la primera prueba del año, que será el Rally de Cataluña (24 y 25 de febrero de 1987).

CALENDARIO

(Competencias a disputarse el próximo fin de semana)

ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo Carretera: Decimoquinta competencia por el Campeonato en La Plata.

Rally: Del 15 al 16 "Rally 24 Horas" en Carlos Paz y Mina Clavero (Córdoba).

Turismo: Decimoprimer fecha del Campeonato Argentino en Buenos Aires.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Rally: Del 16 al 20 "RAC Rally", decimosegunda competencia del Campeonato Mundial en York (Inglaterra).

Stock Car: Vigésimo novena y última competencia del torneo NASCAR en Riverside, California (EE.UU).

Trans Am: Decimocuarta y última fecha del torneo SCCA en St. Petersburg (EE.UU).

Super Vee: Decimocuarta y última fecha en St. Petersburg.

Can Am: Sexta y última fecha en St. Petersburg.

NOVEDADES DE LA C.D.A

En la reunión de la semana anterior, la Comisión Deportiva Automovilística dio curso a una serie de resoluciones que a continuación enumeramos: 1) La Asociación Argentina de Automóviles Sport, solicitó autorización para cambiar el escenario del Premio Coronación de T.C. 2000, F.R.A. y Fórmula Entrecor, en razón de los altos costos que implica la utilización

del Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires. Además, agregó que se había llegado a un acuerdo con el Bahía Blanca Automóvil Club para efectuar allí esas competencias, en la fecha oportunamente asignada (30/11/86). Se consideró el caso y, por implicar un cambio de escenario solamente, el pedido fue aprobado. 2) Se recibió una carta documento del Automóvil

Club Santa Fe, en la que se informaba que hasta el presente (3/11/86) no se había arribado a un acuerdo económico con el Club Argentino de Pilotos, a fin de concretar la competencia el 23/11/86. De todos modos, el club organizador no renunció a la fecha, quedándose a la espera de una respuesta definitiva. 3) Se consideró y debatió el reglamento técnico que regi-

rá en el T.C.2000 a partir del próximo 1 de enero, en base a los pedidos de la APTC 2000, y la opinión de las fábricas. Dicho reglamento tendrá su consideración definitiva en la próxima reunión de la Mesa Directiva de la C.D.A. 4) También se trató la vigencia de las homologaciones en Turismo, que vencen el 31/12/86, ya que APAT solicitó que las mismas fueran prorrogadas, en virtud de que la categoría se vería privada de la participación de

un número considerable de autos. Sin que ello implique sentir un precedente, se resolvió la prórroga hasta el 31/12/87 de las homologaciones de los autos nacionales e importados, sin admitir nuevos pedidos de prórroga en el futuro. 5) Se tomó conocimiento del informe del Comisario Deportivo actuante en las competencias del CAP en Bahía Blanca y se confirmó la clasificación en Nissan 300 ZX, con la desclasificación de Angel Monguzzi

por maniobra antideportiva en perjuicio de Esteban Fernandez. 6) Por último fue recibido un informe de la Comisión Especial, integrada por los señores Tomás Arce, Héctor Ferrero y Luis Furnari, en relación a la situación planteada entre las Federaciones Regionales de Santiago del Estero y Tucumán. El mismo indica que durante el corriente mes se arribaría a una resolución definitiva del citado conflicto.

PARA ESTAR
SIEMPRE
EN PUNTA ...

VARA



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

CONSULTE PLAN
3 PAGOS

PRECIO
TOTAL
A 480

VARA KART SRL.

FABRICA DE CHASSIS PARA KARTING
DE COMPETICION Y ALQUILER
AV. GRAL PAZ 13929.
BS. AS. TEL. 652-7937. (cp. 1752)

DISTRIBUIDORES
OFICIALES

• SANTA FE: Federación Regional N° 4 - Arenales 1306. TOTORAS. Tel. 63221
• NEUQUEN: Flores y Estevez: Conquistadores del Desierto 120. Neuquen Tel. 25-878
• CHACO: Alejandro Giampietros: Av. 9 de Julio 1762. Resistencia. Tel. 20-312 629-066
• LA PAMPA: Raúl Alberto Sosa • Avda. Viale s/n. CATRILO. Tel.: 91-115

• BUENOS AIRES: Carlos Palomar, S. Martín y Belgrano, Villa Flandria, Luján. Tel. 94-242
• CORDOBA: M. Genovesi: Boulevard Alvear 345. VILLA MARIA. Tel.: 25.085
• CORDOBA: ABALON: Rivera Indarte 368. Córdoba. Tel. 31-271
• USHUAIA - Tierra del Fuego: Miguel Angel Rosende - Don Bosco 509 - Tel. 92239

CEAC POR UNA ENSEÑANZA MEJOR
PROFESIONES QUE HOY LE OFRECEN
MAS POSIBILIDADES DE EXITO ¡Elija la suya y le ayudaremos a progresar!

BASIC + MICROORDENADORES
NUEVO
 Aprenderá PRACTICANDO desde la primera lección. Prácticas para equipos:
 COMMODORE *SPECTRUM*
 MICRODIGITAL *SINCLAIR*

MECANICO DE MOTOS
 (su técnica y reparación)
 Si tienes madera de campeón, aprende a reparar tu motor. Este nuevo Curso te enseñará las técnicas de conducción y como arreglar todo tipo de averías.

VIDEO
NUEVO
 Un Curso que le proporcionará los conocimientos técnicos necesarios sobre grabación de sonido e imágenes, trucoje, iluminación, reproducción, etc.

PUERICULTURA
 Un moderno Curso ideal para quien desee especializarse en el Cuidado y Educación de los niños.

EDUCACION PREESCOLAR
 Conozca a fondo el maravilloso mundo infantil y las más modernas técnicas pedagógicas y didácticas en la formación de niños.

CORTE Y CONFECCION
 Saber realizar y adecuar toda clase de prendas, representa aprovechar bien su tiempo libre y a la moda y ahorrar mucho dinero.

DECORACION
 Esta atractiva profesión que permite adornar formas, colores y conjuntos le ofrece grandes posibilidades de promoción social y económica.

DIBUJO Y PINTURA
 De la mano de un artista, usted dominará estas dos bellas actividades que le darán la entrada al maravilloso mundo del arte.

PINTURA AL OLEO
 El mejor método para librarse de la tensión diaria y entregarse a la maravillosa y gratificante creación artística.

FOTOGRAFIA
 Revélense Ud. mismo sus propias fotografías en blanco y negro y color, entéguese a esta acción que puede ser "por qué no?" una lucrativa profesión.

ELECTRONICA
 (con experimentos)
 Dominar la electrónica, representa dominar las bases del desarrollo tecnológico actual.

JARDINERIA
 Un atractivo Curso práctico donde usted aprende: estudio de las plantas, tecnología, diseño, aplicaciones prácticas e historia de la jardinería.

INSTALADOR ELECTRICISTA GENERAL
 Aprenda todos los secretos sobre instalaciones eléctricas de todo tipo, montaje y reparación de maquinaria y aparatos eléctricos.

BASICO DE PSICOLOGIA
 Un moderno Curso que le proporciona amplios conocimientos sobre las leyes esenciales del comportamiento humano.

INTRODUCCION A LA INFORMATICA
 Un Curso para conocer los conceptos técnicos y procedimientos generales que afectan a la informática.

TECNICO EN CONSTRUCCION
 Un Curso con extraordinarias perspectivas dentro del sector. Se estudia todo lo preciso para ocupar cargos de mando y responsabilidad.

MAESTRO ALBAÑIL
 Un Curso pensado para formar profesionales con recursos técnicos en una de las áreas con mayor demanda de trabajo.

FONTANERIA
 La actividad profesional con mayores oportunidades para independizarse y trabajar por su cuenta.

DELINEANTE GENERAL
 Este Curso le permite dominar las dos especialidades más importantes de la Delineación: Mecánica y Construcción.

MECANICO DE AUTOMOVILES
 Todo cuanto necesita saber sobre la mecánica del automóvil, para su reparación, ajuste y puesta a punto.



CEAC ARGENTINA S.A.
 FORMACION PROFESIONAL Y TECNICA A DISTANCIA
 Bno. Mitre 3749 • Teléfonos 941-4305 • 981-9524
 Telex 18522 • CECBA-AR 009 • 1201 Buenos Aires

GRATUITAMENTE
 Si, Director, envíeme a la mayor brevedad posible información sobre el curso de _____
 Nombre _____ Edad _____
 Domicilio _____ No. _____ Psc. _____
 Localidad _____ Teléfono _____
 Provincia _____ Profesión _____
 Señal Director de CEAC ARGENTINA
 Bno. Mitre 3749 Departamento 35G 1201 Buenos Aires

INFORMACION TELEFONICA:
 611-8775/611-2595
 613-1882

RELLENE Y ENVIESTE ESTE CUPON AHORA MISMO!

El próximo fin de semana

RALLY 24 HORAS

La octava fecha del campeonato argentino de rally se disputará entre el 15 y el 16 de noviembre. A diferencia de otras ediciones centralizadas en Tanti, esta tendrá su base en Villa Carlos Paz, desde donde partirá el sábado próximo a las 7.40hs. La entidad organizadora, la Asociación Cordoba de Regularidad y Rally repetirá el esquema ya visto en otra oportunidad, con numerosos reagrupamientos, lo cual le permite tener al rally "más comprimido" con el beneficio que esto representa para los participantes y el público.

Las dos etapas están divididas en dos secciones cada una. La primera sección de la primera etapa posee dos primos diurnos en las cercanías de Villa Carlos Paz, mientras que la segunda sección (también diurna) irá desde Carlos Paz hasta Mina Clavero, donde finalizará el sábado a las 17.42 hs.

Posteriormente, a las 23 horas del sábado 15, partirá el primer auto desde Mina Clavero comenzando la segunda etapa, cuya primera sección finalizará en Villa Carlos Paz, a las 4.23 hs del domingo 16, luego de disputar los únicos cuatro primos nocturnos de la prueba. A las 9 horas del domingo se iniciará en Villa Carlos Paz la segunda sección de la última etapa, que a posteriori de cinco primos culminará en la misma ciudad a las 12.52 h.

DEFINICION DE CAMPEONATOS

Esta edición de las 24 Horas es un rally de División Uno, por lo que otorga a los diez primeros de ca-

da clase la siguiente escala de puntos: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.

En la clase tres, el título ya está en manos de Gabriel Raies, quien con sus 95 puntos obtenidos hasta ahora esta a salvo de una eventual arremetida de Pancello (47 puntos) ya que restan solamente 45 puntos en juego. En el certamen continúan Mezher (26.5), Germani (25) y Héctor Hernández (25).

La clase dos muestra mayores alternativas puesto que si bien está liderada por Mario Stillo (R-12) con 92 puntos, tanto Jorge Bescham (Fiat SE 1.5 v 65 puntos), Alfredo

Altamirano (VW Gacel GS, 58 puntos), como Miguel Torrás (R-12 T3, 47 puntos) tienen posibilidades de obtener el título. Los sigue Horacio Badra (Fiat SE 1.5, 36 puntos) aunque sin chances para el cetro.

La clase uno aparece dominada por Rudy Trosero y su Fiat 128 1100 (96 puntos) frente a los 53 que tienen el bariloense Finales (Fiat 147 CL5) quien es el único que puede aspirar al campeonato, ya que ni Angel Martínez (48.5), ni Jose Schiangula (42.5 puntos), ni Morcillo (37 puntos) pueden alcanzarlo aunque ganen las pruebas que restan.

Recordemos que para el computo final del certamen se deben tener en cuenta los siete mejores resultados.

LOS PRIMES

PRIMERA ETAPA (Sábado 15 de noviembre)			
Nº	Desde... hasta	Km	Hora
1	Ichu Cruz-Cruce Ea. Cáceres	7,82	8,03
2	Cruce Cno. Cavalango-Carlos Paz	5,48	12,33
Reagrupamiento en Carlos Paz			
3	El Durazno-Cuchilla Nevada	38,49	12,33
4	Cuchilla Nevada-Agua Fria	63	13,26
Reagrupamiento en Rio Guasta			
5	Rio Guasta-Tananga	31,09	14,56
6	Chamico-Ambul	24,59	15,49
7	Ambul-San Lorenzo	26,21	16,52
Total primera etapa: 260,28 km. Enlaces: 63,6 km.		Primes: 196,68 km.	
SEGUNDA ETAPA (Sábado 15 y domingo 16 de noviembre)			
8	Ambul-San Lorenzo	26,21	0,03
9	Cura Brochero-Nono	19,15	0,51
Reagrupamiento en Mina Clavero			
10	Mina Clavero-Giulio Cesare	22,26	2,01
11	El Condor-Cuesta Blanca	34,50	3,03
Reagrupamiento en Carlos Paz			
12	Yocsina-La Calera	8,60	9,43
13	Rumy-Dumennil	8,61	10,06
14	Villa Aliende-Va. Pan de Azúcar	22,89	10,39
Reagrupamiento en Cosquín			
15	Cosquín-Tanti	20,77	11,39
16	Cavalango-Carlos Paz	9,09	12,32
Total segunda etapa: 320,11 km. Enlaces: 146,03 km. Primes: 172,08 km.		Total rally: 580,39 km. Total Enlaces: 211,63 km. Total primes: 368,76 km.	

TURISMO EN BS. AS.

LOS HORARIOS

Viernes: Entre las 14.00 y las 17.50 hs. Entrenamientos no oficiales.

Sábado: Pruebas de clasificación entre las 12.30 y las 17.40 hs. en tandas de 30 minutos para cada una de las tres clases participantes.

Domingo: a partir de las 11.00 hs se disputará la final de la clase tres a 15 vueltas al circuito Nº 9.11.35 hs. final de la clase Dos a igual cantidad de giros, y a las 12.10 hs. final de la Formula Sierra también a 15 vueltas.

LOS ANTECEDENTES

La última competencia disputada en este escenario fue el 18 de mayo de 1986, y en aquella oportunidad el trazado utilizado fue el Nº 9, de 3.345,50 metros. En la Clase Dos el mejor tiempo en clasificación fue para Alberto Baldinelli (Fiat SE 1.5), con un registro de 1m38s73 a 121.997 km/h. El propio Baldinelli fue el ganador de la carrera, empleando para las 15 vueltas, 24m57s80, a 120.614 km/h. La vuelta más rápida la realizó Jorge Gural (Fiat 128 CLI) en 1m38s18 a 122.670 km/h.

En la clase mayor, la pole la obtuvo Carlos Romero (Renault 18 GTX) con un registro de 1m46s73 a 112.949 km/h. La final fue para Fernando Abda (Renault 18 GTX), quien empleó para recorrer las 15 vueltas, 24m47s80 a un promedio de 121.425 km/h. El record de vuelta fue para Jorge Maggi (Alfa Romeo GTV 2000) con 1m37s51 a 123.513 km/h.

LOS PRIMEROS DE CADA CLASE

Clase Dos: Bonomo, 90 puntos; Baldinelli, 75; Percaz, 73; Bessene, 59; "El Suizo", 44. Clase Tres: Breard, 139 puntos; Maggi, 132; Romero, 102; Abda, 66; Lustig, 50.

Formula Sierra: Pineschi, 94 puntos; Scroppo, 58; Gural, 57; Albertengo, 49; Pentecoste, 45.

**SUPEROFERTAS
PARA PROFESIONALES**



**INSTRUMENTAL
BOSCH**

- ESTROBOSCOPIOS PARA PUNTO DE ENCENDIDO SONDA O PISTOLA.
- COMPROBADORES DE MOTORES
- BANCOS DE PRUEBA PARA DINAMOS Y ALTERNADORES O MOTORES DE ARRANQUE

MODENA

ANDALGALA 1917
Tel. 687-6121/8732
CAPITAL

PLANES A 3 y 6 CUOTAS - ENVIOS AL INTERIOR

**"TAPICERIA
MODELO"**

ESPECIALIDAD EN LINEA FORD
TAPIZADOS ORIGINALES.- TECHOS VINILICOS
ALFOMBRAS DE LANA Y GOMA LEGITIMAS

TABLEROS - BUTACAS
FUNDAS de toalla y zibelina

Exposición y Ventas:

RIVADAVIA 10201

682-7758 CAPITAL

Talleres

TEL. 682-5179

RIVADAVIA 10245

682-1991 CAPITAL



CONCESIONARIO OFICIAL
DE MOTORES DEUTZ



rectificación

TURDERA S.R.L.

Av. Antártida Argentina 1202/28 • (1836) Llavallol
Tel.: Admin.: 298-2332 • Taller: 298-2303



**El mejor auto
merece lo mejor:**

SERVICE ESPECIALIZADO

MECANICA, CHAPA, PINTURA
con REPUESTOS ORIGINALES

Además... le compramos y le vendemos su auto.

Alberto Orsi

SOLER 5664

TEL. 771-7158

cromados

**RECAMBIO
DE PARAGOLPES
Y REJILLAS**

NACIONALES E IMPORTADOS



*Establecimiento
Galvanotécnico
Oeste S.R.L.*

CALDAS 351 TEL. 954-5268

RUEDAS



DEPOR TIVAS

**AUTOS
PICK-UPS**

**BUGGIES
CAMIONES**

**FILTROS DE COMBUSTIBLE
PARA TODAS LAS MARCAS**

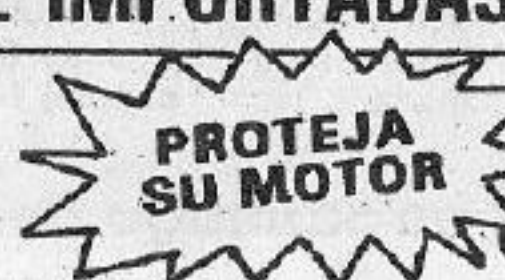
NACIONALES E IMPORTADAS



RAFAEL NETO

AV. VELEZ SANSFIELD 786 - VILLA MADERO

TEL.: 622-4312



**REMERAS Y
GORROS F-1 ESTAMPADOS
PARA PUBLICIDAD**



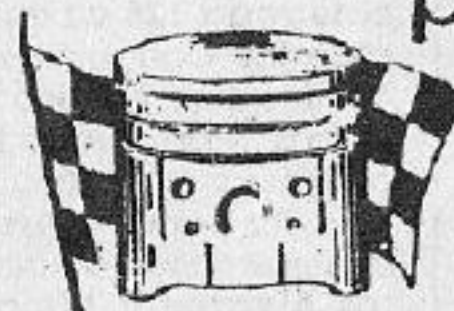
DIS propaganda

PUBLICIDAD EN MOVIMIENTO

FABRICANTES DE INDUMENTARIA

AV. JUAN B. JUSTO 3370/4 - TEL. 68-9479

(1416) BUENOS AIRES - ARGENTINA



pistones

ODDI

PARA TODO TIPO
DE MOTORES

**FABRICAMOS SOBRE
MUESTRAS Y PLANOS**

J. M. Estrada 1974 - Tel. 25587

5800 RIO CUARTO (Córdoba)

REPUESTOS

MACH 1

**RASTROJERO
MOTORES
INDENOR**

HUMBOLT 17

(Alt. Warnes 1200)

1414 - Tel. 854-4048

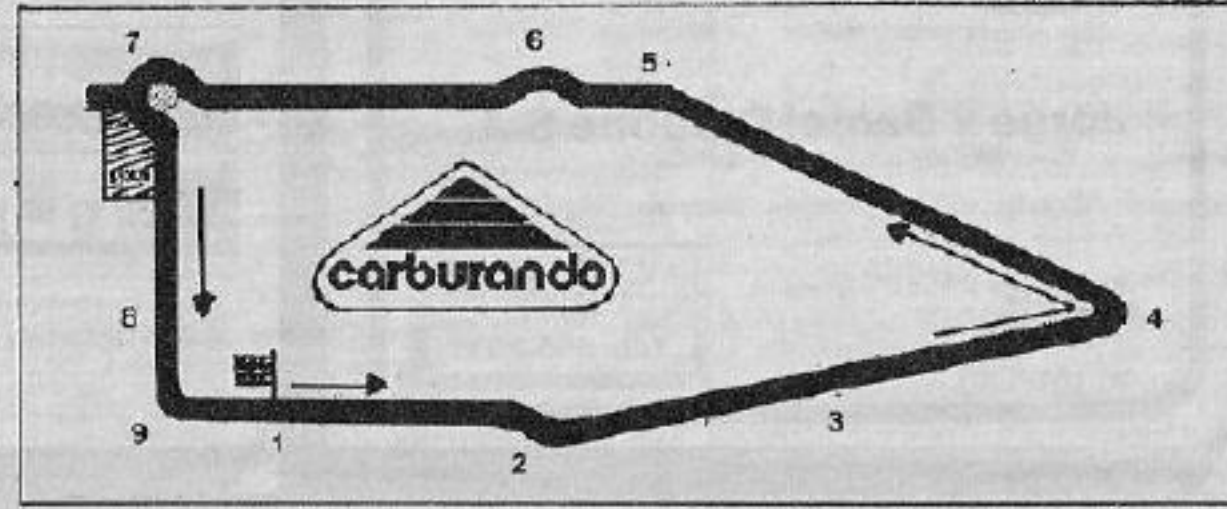
ENVIOS AL INTERIOR

ACTUX

T.C. EN LA PLATA

Será la última carrera "ordinaria" del año, ya que el campeonato se cerrará con el Gran Premio. La organización corre por cuenta del Rotary Club Los Hornos y el Centro de Fomento Capital Chica y se correrá en el circuito de 13,9 km.

kilómetros de extensión.



CAMPEONATO (14 carreras)

Angeletti, 225 50 puntos; De Benedictis, 203; Castellano, 179,50; Satriano, 177,50; O. Aventin, 165,50; M. Calamante, 161,50; Oyhanart, 152; Morresi, 124; Marcos, 112; Mouras, 111,50; Ferdinandino, 91,50; Doumic, 79,50; Saiz, 63; A. Aventin, 62; Caparros, 57,50; Polinori, 52; Atauri y Nesprías, 49; Brescia, 41; J. Salgado, 40,50; Romero, 33; Fiorida, 30,50; Arrechea, 30; Paolucci, 25,50; Urretavizcaya, 23,50; Arana, 23; Roux, 22,50; Nani, 21; Costa y Luppi, 18; Blanca y L. Hernández, 17; Spinella, 15; Politano, 14,50; A. Di Nezio y O. Lynn, 14; Di Palma, 11,50; Colabella y Reynoso, 10,50; Gardinalli, 9,50; Pacchialat, 9; Altuna, Giustozzi, Malisia, Mazza-

cane, Sasso, Spinello y Torrens, 7,50; Gil Bicella, Pinocchio y Landa, 7; Miraldi y Carelli, 6,50; Bustos y Ducret, 6; Appella, Bonito, Muñoz y Zanardi, 5; Jarque y Pernia, 4,50; Becco, R. Calamante, Espinosa, J. Garcia, E. Martínez y Urquiza, 4; Deambrosi, Delconte, Faustino, Jazma, Palma, Perlo y Pesenti, 3; Alcuaz, Bautista, Bressano, Fedrigo, A. Fernández, Firpo, Goyenèche, Latica, Palazzo, Quiroga y Sabaño, 2; Daray y De Arzave, 1,50; Amanzi, Aversi, Caprile, Crovo, Herranz, J. Lopez, Martínez Boero, Occhionero, Piccinini, Salerno, Sarquinetti y Segad, 1 punto.

RECORDS A BATIR

Debemos tomar como referencia la última competencia disputada allí, ya que en las anteriores ediciones se corrió en sentido inverso en algunas o sin las dos chicanas, que se colocaron a partir de la última edición, disputada el 15 de diciembre de 1985. En el circuito de 13,9 km, Oscar Aventin (Ford) se impuso en la primera serie a cuatro vueltas, en 17m.56s.30, a 185,954 km/h.

El record de vuelta en esa batería le correspondió a Antonio Aventin (Dodge), en 4m.25s.42, a 188,531 km/h. La segunda serie la ganó Jorge Oyhanart (Ford), en 18m.06s.38, a 184,241 km/h., y el record de vuelta fue señalado por Oscar Castellano (Dodge), en 4m.27s.63 a 187,011 km/h.

La competencia final fue ganada por Ruberto Mouras (Dodge) y las 15 vueltas fueron recorridas en 1h.06m.44s.53 a 187,578 km/h, mientras que el record de vuelta lo obtuvo Juan De Benedictis (Dodge), en 4m.23s.74, a 189,804 km/h.

HORARIOS

SABADO

14:00 a 18:30: Verificación técnica y administrativa en el local del concesionario Ford Davel O. Valsecchi SAIC, en calle 552, entre 12 y 13, de La Plata.
19:30: Cierre del Parque Cerrado.

DOMINGO

7:00: Apertura del Parque Cerrado.
8:00: Cierre de las rutas que componen el circuito.
9:45: Primera serie a cuatro vueltas (55,600 km).
10:30: Segunda serie a cuatro vueltas (55,600 km).
12:30: Final a catorce vueltas (194,600 km).

PARTICIPANTES

Número	Piloto	Marca	Número	Piloto	Marca	Número	Piloto	Marca
1	Roberto José Mouras	Chevrolet	47	Héctor Pacchialat	Dodge	67	Enrique Bravi	Ford
2	Emilio Salvador Satriano	Chevrolet	48	Rubén Muñoz	Dodge	68	Néstor Apella	Ford
3	Oscar Roberto Castellano	Dodge	49	Jose Santagatti	Torino	69	Oswaldo Villaverde	Dodge
4	Juan De Benedictis	Dodge	50	Rubén Blanco	Chevrolet	90	Eduardo Pinocchio	Dodge
5	Oswaldo Morresi	Chevrolet	51	Francisco Politano	Dodge	91	Horacio Evangelista	Ford
6	Oscar Raúl Aventin	Ford	52	Carlos Calamante	Chevrolet	92	Daniel Perla	Dodge
7	Eduardo Antonio Marcos	Ford	54	Juan Carlos Spinella	Dodge	93	Rubén Quiroga	Dodge
8	Oscar Mario Angeletti	Dodge	55	Jorge Brugueras	Dodge	94	Luis Delconte	Chevrolet
9	Jorge Oyhanart	Ford	56	Marcos Loxco	Dodge	95	Juan Landa	Dodge
11	Antonio Aventin	Dodge	57	Juan Occhionero	Chevrolet	96	Marcelo González	Dodge
12	Gustavo Brescia	Dodge	58	Mario Di Nezio	Dodge	97	Carlos Caprile	Chevrolet
15	José Luis Paolucci	Dodge	59	Julio Kraydberg	Dodge	98	José Balda	Torino
16	Carlos Saiz	Ford	60	Oswaldo Luppi	Dodge	100	Héctor Oscar Benito	Dodge
17	Mario Alberto Calamante	Chevrolet	61	Francisco Alcuaz	Dodge	101	Daniel Sacconi	Ford
18	Miguel Atauri	Dodge	62	Juan Carlos Deambrosi	Dodge	102	Jorge Reynoso	Dodge
19	Pedro Doumic	Dodge	63	Alberio Arana	Ford	103	Hugo Vicente	Dodge
21	René Ducret	Ford	64	Romel Viglianco	Chevrolet	104	Mario Segad	Dodge
22	Héctor Fiorida	Dodge	66	León Urquiza	Dodge	105	Roberto Zanardi	Dodge
23	Juan Carlos Nesprías	Dodge	67	Juan Carlos Lopez	Dodge	106	Carlos Giustozzi	Dodge
25	Oswaldo Saverio Sasso	Ford	68	Hugo Piccinini	Ford	107	Jorge Roux	Dodge
26	Jorge Martínez Boero	Ford	69	Julio Salgado	Dodge	108	Néstor Gardinalli	Ford
27	Oswaldo Lynn	Chevrolet	70	Carlos Baracco	Ford	109	Alberto Sabaño	Dodge
28	José Malisia	Chevrolet	71	Enrique Sarquinetti	Chevrolet	112	José Gallo	Torino
31	Angel Di Nazio	Ford	72	Hugo Pesenti	Dodge	113	Ramón Aizana	Dodge
33	Edgardo Caparros	Dodge	73	Hugo Mazzacane	Dodge	114	Domingo Martínez	Torino
34	Manuel Carelli	Dodge	74	Carlos Pedrigo	Chevrolet	115	Julio Ca	Ford
35	Dante Catalani	Dodge	75	Enrique Gallinotti	Ford	116	Rubén Alessandrini	Dodge
36	Arturo Costa	Chevrolet	76	Julio Faustino	Chevrolet	117	Eduardo Rodríguez	Chevrolet
37	Julio Colabella	Chevrolet	77	Norberto Bressano	Ford	119	Rodolfo Speranza	Torino
38	Carlos Torrens	Torino	78	Clemar Firpo	Dodge	120	Luis Vigilante	Torino
39	Orlando Rodríguez	Ford	80	Fernando Herranz	Dodge	121	Carlos García	Dodge
40	Luis Hernández	Chevrolet	81	Roque Luis Miraldi	Chevrolet	122	Roberto Santanocito	Dodge
41	Carlos Nani	Chevrolet	82	Juan Bianchi	Chevrolet	123	José Dibenedetto	Dodge
42	Marcelo Polinori	Chevrolet	83	Antonio Bautista	Chevrolet	125	Juan Carlos Jazma	Dodge
43	Francisco Altuna	Dodge	84	Rubén Gil Bicella	Dodge	126	Rafael Carulo	Torino
45	Juan Carlos Bustos	Dodge	85	César Padilla	Torino	127	José Palazzo	Dodge
46	Angel Becco	Ford	86	Jorge García	Chevrolet	131	Sergio Crovo	Torino
						132	Jorge Ivaki	Torino
						133	Roberto Latta	Dodge
						135	Roberto Fernández	Ford
						136	Elias Aversi	Dodge
						137	José María Romero	Dodge
						138	Jurgen Nathan	Dodge
						139	Carlos Aranzana	Dodge
						140	Daniel Goyenèche	Dodge
						141	Alberto Palma	Dodge
						142	Oscar Spinello	Dodge
						143	Alberto Pisanelli	Ford
						144	Héctor Moreno	Dodge
						145	Jorge Carnevali	Dodge
						146	Maticas Arrechea	Dodge
						147	Tomás Ronalli	Ford
						151	Vicente Pernia	Torino
						152	José Luis Dielsi	Ford
						153	Guillermo Rodríguez	Chevrolet
						154	Juan Francisco Arrechea	Dodge
						155	Alberto Moretti	Dodge
						156	Rubén Salerno	Chevrolet
						157	Mario Jaime	Dodge
						158	Julio Del Giorgio	Chevrolet
						162	Gonzalo De Quesada	Dodge
						168	Francisco Navarro Ocampo	Torino
						169	Raúl Banegas	Dodge
						174	Carlos Jarque	Dodge
						175	Roberto Urretavizcaya	Chevrolet
						177	Esteban Ferdinandino	Ford
						185	Gerardo Ribatti	Ford
						194	Carlos Crocco	Chevrolet
						199	Roberto Oubina	Dodge
						200	Francisco Espinosa	Chevrolet
						202	Héctor Ríos	Chevrolet
						222	Rubén Luis Di Palma	Dodge
						240	Jorge Eduardo Reimonte	Chevrolet

Revista CORSA Nº 1053. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsá esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ele, 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, 37-6003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blancos 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, poia. de Buenos Aires. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión Nº 7.070

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.

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson



LOUZAO
AMORTIGUACION

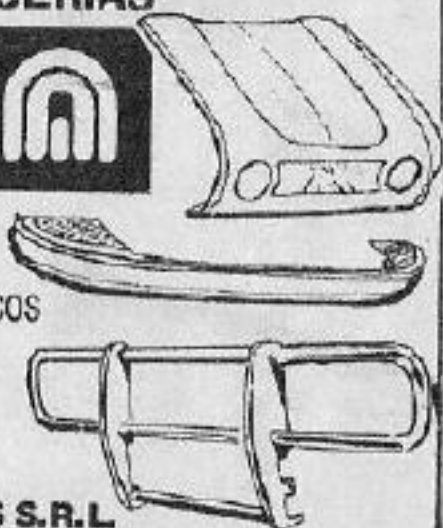
Emilio Lamarca 1273.
(c.p.1407) CAP Tel: 67-0024

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

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

EMMENA

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



EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

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

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
 - Botadores a Rodillo CHEVY y DODGE ISKY.
 - Vanillas levanta válvulas ISKY.
 - Patillos para válvulas Titania hierro y Eural ISKY.
 - Tacómetro JONES con aguja tealige.
 - 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 espacial.
 - Buzos y guantes SIMPSON.
 - Bulones de biela CARRILLO.
 - Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
 - Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.
 - BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS
- Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL 701-7948

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUELAS



SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA

★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

★ SEGURIDAD TOTAL

RUELAS SPINA HNOS.

Adquieralas en los mejores casas del Ramo de todo el país

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

INDUSTAP



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

LEVAS **ROMERO** COMPETICION

Calz. 14 Nº 3829 (ESPOSA 168) - V. LYNCH
S. MARTIN, Bs. As. (1672) TEL 755-3828

anri

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



ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS para

- ★ CHEVROLET ★ FALCON ★
- ★ OPEL ★ TAUNUS ★

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS
• REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

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

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

FILTROS **WEBER**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

AV. CASEROS 3500. TEL 91-1845. CAPITAL

ESCAPES Y SILENCIADORES FANTIN

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS
STANDARD Y COMPETICION

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

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

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

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL 765-2497



AUTO-TINT POLARIZADO
UNICO LEGITIMO
DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE TEL 782-9966



Nueva dirección: LIBERTADOR 6602

TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

VENTAS POR MAYOR

CASA ISIDRO

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

LOTUS KIT

PRESENTA

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

MERCEDES BENZ EXCALIBUR

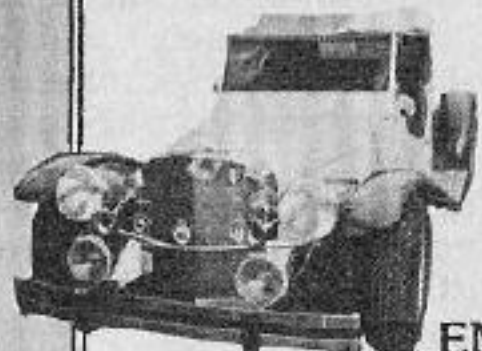
- * LOTUS SUPERSEVEN * BENTLEY 1934
- * FRAZER NASCH 1934 * MG
- * JAGUAR 1937 SS 100 * ALFA ROMEO

CHASSIS PARA ARENEROS

TODOS NUESTROS MODELOS ESTAN PROTEGIDOS POR REGISTROS INDUSTRIALES

ENTREGA INMEDIATA Certificados para patentamiento. Envios al interior Registro industrial Nº 47.163

SOMOS FABRICANTES: CNEL APOLINARIO FIGUEROA 1844 (1416) CAP. FED. (Alt. GAona 2400) TEL 58-5479



ingrese

ESCUELA DE AVIACION MILITAR



Requisitos:

- * Edad comprendida entre 16 y 22 años.
- * Haber aprobado el Ciclo Secundario.

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

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

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

Apellido

Nombre

Calle Nº

Localidad C.P.

Provincia

CORREO



APOYO

Jorge L. Torrás
Matheu-Buenos Aires

Estimados amigos:

Quiero felicitarlos porque la revista es mejor en cada edición y pedirles y comentarles algunas cosas:

1) Me gustaría que alguna vez publiquen una lámina central de alguna cupecita de TC de la "vieja época".

2) Como pequeña crítica, creo que deben acordarse de que hay pilotos nuevos en todas las categorías, especialmente en el Turismo (Pista) Clase Dos, donde hay lucha de modelos y marcas. Deberían entrevistar a la gente nueva que necesita ayuda moral para seguir compilando.

3) ¿Cuál es la dirección del equipo Lotus de F-1?

4) En la nota que le hicieron a Silvio Oltra creo que se equivocaron en cuanto al preparador de su Nissan 300 ZX, el cual es Pozniak,

Gracias por todo.

R) 1. Está prevista la publicación de una lámina como la que solicita. 2. Nos acordamos de todos los pilotos y próximamente tendrá novedades. 3. Lotus Cars, Wymondham, Norfolk, NR 148EZ, Inglaterra. 4) No nos equivocamos. La preparación es del Sr. Benavidez.

F-2 CODASUR

José Carlos Vieira Santos
Rua Madre Filomena 50/201 CEP
27400
Barragem Mansa, Rio Grande do Sul,
Brasil

Querría pedir algo a vuestros lectores por su intermedio, un favor. Soy un "fana" del automovilismo y en particular del Campeonato Sudamericano de Fórmula Dos. Por ello querría proponer a algún lector una suerte de intercambio que consistiría en lo siguiente: Enviaría un ejemplar de las revistas brasileñas Autosporte o Motor 3, cambiándolo por uno de CORSA, ya que no se puede encontrar su revista fuera de las grandes ciudades del Brasil. Como Autosporte y Motor 3 son mensuales, pediría que me manden la revista CORSA donde salen publicadas las carreras de F-2.

Además, envío mis parabienes a quienes se empeñan en llevar adelante

la F-2, categoría que merece estar en todo el continente, y que con la unificación del combustible para todos sus participantes, parece estar en el camino acertado, motivando el ingreso de más pilotos brasileños y una mayor inversión de nuestros patrocinantes.

El automovilismo de mi país todavía siente el gran golpe que sufrió a mediados de los años '70, cuando se impuso una estricta racionalización de combustibles aduciendo que en las carreras de autos se realizaba un inútil derroche pese a que el automovilismo es el deporte que, después del fútbol, fue el deporte que más gloria le dio a Brasil.

Las marcas dejadas por ese periodo son profundas, e interesantes categorías, como la División 3 de Turismo, con autos superpreparados y muy bonitos, terminaron por extinguirse por falta de patrocinio.

El panorama actual del automovilismo brasileño es muy bueno. Hay lindos espectáculos, presenciados por buena cantidad de público, destacándose los Stock-cars donde participan grandes nombres de nuestro automovilismo como Ingo Hoffmann, Chico Serra, Paulo Gomes y otros, quienes por el éxito que tienen en las categorías donde compiten, no piensan en la F-2.

R) Seguramente, nuestros lectores se comunicarán con usted.

¿IDOLOS?

Juan A. Villarino
Ramos Mejía-Buenos Aires

Señores de CORSA:

Les escribo para hacer algunas reflexiones y, de paso, felicitarlos por la revista. Ustedes tienen un lugar ganado, aunque me parece que deberían dar más espacio a las categorías zonales.

Creo que ustedes dan categoría de ídolos a determinados pilotos que son como otros tantos, "infilándolos". A quienes nos apasiona el automovilismo disfrutamos y nos sentimos felices con todas las categorías: desde el TC "grande" hasta la F-2 pasando por lo que "ponen" sobre las pistas Traverso, Di Palma (jr y sr.), Bessone, Oltra, Der Ohanessian, Fernandino y otros. Ídolos algunos y buenos proyectos otros. Pero algún periodista se deja llevar y alaba a gente que "tiene mecánicos jóvenes y que es licenciado en relaciones públicas". Lo que suena a puro "circo", cediendo espacio y haciendo comentarios como "se acabó la farsa" o "ganó el ídolo". No creo que tenga que aclarar a quién me refiero, ídolo de barro que se desarma en la primera lluvia.

Disculpen algunos conceptos, pero tenía que manifestarlos porque CORSA está en mi casa y es lectura obligada cada semana.

R) Querriamos darle más espacio a la actividad zonal -de hecho es bastante completa la sección- pero ahora es imposible. En cuanto a los ídolos, creemos que sí debe aclarar mejor a quién se refiere, aunque cumplimos con la publicación de su carta. Si CORSA es de lectura obligada en su casa, no sería mala idea impulsar un proyecto en ese sentido. El gerente de circulación estaría agradecido.

Revisando Apuntes

Fotos: Oscar Izzo
Enrique Bianco, Juano Fernández, Enrique Ferrupato,
Rubén Lettieri, Cristian Frólich, Jorge Korchman y
Eduardo Estévez.

Más Fotos * Apostillas * Conclusiones

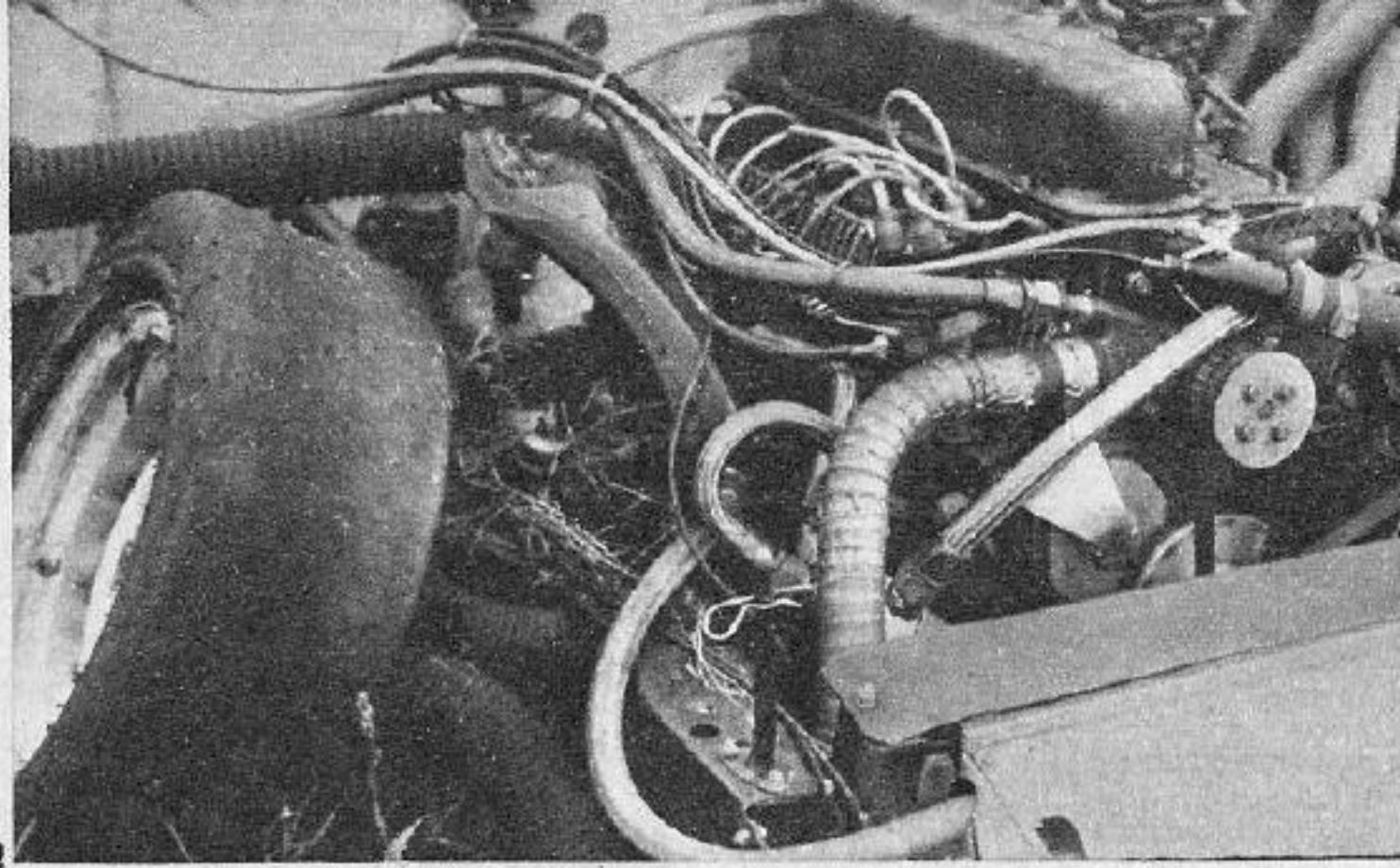
T. C. EN EL AUTODROMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (2/11/86)

LAS COSAS EN SU LUGAR

Acaba de largarse la final, y los autos van buscando su ubicación. En primer plano O. Aventín, en el medio Fernando y a su lado Castellano. Mucho público junto al guardrail y en las tribunas, observando atentamente.



Caida de Chevrolet —dominador de las dos carreras previas— y recuperación del Ford —vencedor de la anterior a aquellas— que así equilibró acciones con su archirival. Sostenido el bajón de Dodge, que tras cuatro pruebas sin ganar y dos al hilo de autódromo, busca pronta rehabilitación en lo suyo: la ruta. Volvamos a esta "fiesta en lo de Oscar".



Revisando ...

PORTENITAS

VELOCIDADES - El sensor de "Campeones" estuvo el sábado ubicado en dos sectores del circuito 12 del autódromo. Uno fue en la frenada de la chicana de Ascari, donde los diez más veloces fueron: O. Aventin, 227 km/h; Fernandino, Satriano y Angeletti, 226; De Benedictis y Castellano, 225 y L. Hernández, Oyhanart, Mouras y Brescia, 224 km/h. La otra "pistola" estuvo en la frenada de la horquilla y éstos fueron los registros: O. Aventin, Fernandino y Oyhanart, 196 km/h; J. Salgado, Mouras, Urretavizcaya, Luppi, Polinori, Angeletti y Di Nezio, 193 km/h. En cuanto a novedades, "Campeones" volvió a colocar una cámara



EL RINCON DE LA COMPUTADORA

Como un elemento más para continuar analizando la carrera, aquí reproducimos los datos que brindó la computadora del equipo "Carburando", con el trabajo -vuelta por vuelta- de los cinco primeros clasificados en la serie final, tomando en cuenta el tiempo de la mejor vuelta.

Pos.	Piloto	Tiempo
1º	O. Aventin	2m01s270
2º	Fernandino	2m01s620
3º	Mouras	2m03s260
4º	Satriano (+)	
5º	De Benedictis	2m05s320
Vuelta 2		
1º	O. Aventin	1m57s680
2º	Fernandino	1m57s820
3º	Mouras	1m57s360
4º	Satriano	4m5s550
5º	De Benedictis	1m57s400
Vuelta 3		
1º	O. Aventin	1m57s010
2º	Fernandino	1m57s260
3º	Mouras	1m57s660
4º	Satriano	1m57s040
5º	De Benedictis	1m58s120
Vuelta 4		
1º	O. Aventin	1m58s260
2º	Fernandino	1m58s070
3º	Mouras	1m59s510
4º	Satriano	1m57s920
5º	De Benedictis	1m58s180
Vuelta 5		
1º	O. Aventin	1m58s880
2º	Fernandino	1m58s970
3º	Mouras	1m58s940
4º	Satriano	2m00s140
5º	De Benedictis	2m03s040
Vuelta 6		
1º	O. Aventin	1m59s670
2º	Fernandino	1m59s670
3º	Mouras	1m59s660
4º	Satriano	2m06s280
5º	De Benedictis	2m00s160

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación Corredores de Turismo Carretera.
Accesos: Cuatro. Muy buenos. 4 puntos
Controles: Eficientes. 3 puntos
Comodidades: Regulares. Falta de sanitarios. 2 puntos
Estado del circuito: Excelente. 5 puntos
Boxes (instalaciones): Buenas. 3 puntos
Boxes (condiciones de trabajo): Regular. Mucha gente. 2 puntos
Promoción del espectáculo: Regular. 2 puntos
Servicio de Prensa: Muy bueno. 4 puntos
Facilidades para las transmisiones: Muy buenas. 5 puntos
Puntualidad: Muy buena. 5 puntos
Total: 35 puntos (Ideal, 80 puntos)

1) El "Laucha" Héctor Ríos en un retorno no muy feliz. "Me pasé un año preparando el auto, y sólo pude correr cien metros", comentó. 2) Estación en que quedó la parte delantera del Chevrolet de Morresi luego del toque a Satriano en la zona del curvón. 3) Oscar Angeletti fue otro de los tantos que estuvo incursionando por el pasto. Lo tocaron y el auto se desalineó. 4) Luis Miraldi llevó en su Chevrolet a su hija Fabiana como acompañante. 5) Edgardo Lavari y Vicente Pernía, dos con similar suerte. El primero no pudo largar la final por problemas en la caja, mientras que el "Tano" sólo pudo girar cuatro vueltas con su Torino en la final. 6) El Dodge de Julio Salgado se va afuera en la horquilla, arrastrando a otro competidor. 7) Luis Di Palma, Julio Colabello y el reaparecido "Gaucho" Jorge Martínez Boero, en acción.

1º	Vuelta 7		1º	Vuelta 15	
2º	O. Aventin	1m59s390	2º	O. Aventin	1m59s690
3º	Fernandino	1m59s070	3º	Fernandino	1m59s660
4º	Mouras	1m59s300	4º	Mouras	2m01s000
5º	Satriano	1m59s310	5º	Satriano	2m00s050
	De Benedictis	1m58s970		De Benedictis	2m00s310
1º	Vuelta 8		1º	Vuelta 16	
2º	O. Aventin	1m59s330	2º	O. Aventin	1m59s970
3º	Fernandino	1m59s300	3º	Fernandino	2m00s020
4º	Mouras	1m59s300	4º	Mouras	2m00s400
5º	Satriano	1m59s440	5º	Satriano	1m59s170
	De Benedictis	1m59s740		De Benedictis	2m00s170
1º	Vuelta 9		1º	Vuelta 17 (+ +)	
2º	O. Aventin	1m59s350	2º	O. Aventin	1m59s940
3º	Fernandino	1m59s460	3º	Fernandino	2m00s110
4º	Mouras	1m59s650	4º	Mouras	2m00s970
5º	Satriano	2m00s160	5º	Satriano	2m00s160
	De Benedictis	1m59s980		De Benedictis	2m01s140
1º	Vuelta 10		1º	Vuelta 18	
2º	O. Aventin	1m59s180	2º	O. Aventin	2m00s180
3º	Fernandino	1m59s280	3º	Fernandino	1m59s850
4º	Mouras	1m59s580	4º	Mouras	2m00s810
5º	Satriano	1m59s290	5º	Satriano	1m59s560
	De Benedictis	1m59s260		De Benedictis	2m00s460
1º	Vuelta 11		1º	Vuelta 19	
2º	O. Aventin	1m59s360	2º	O. Aventin	2m01s000
3º	Fernandino	1m59s380	3º	Fernandino	2m00s980
4º	Mouras	1m59s820	4º	Mouras	2m00s830
5º	Satriano	1m58s850	5º	Satriano	1m59s480
	De Benedictis	1m59s660		De Benedictis	2m00s460
1º	Vuelta 12		1º	Vuelta 20	
2º	O. Aventin	1m59s480	2º	O. Aventin	1m59s280
3º	Fernandino	1m59s660	3º	Fernandino	1m59s380
4º	Mouras	1m59s700	4º	Mouras	2m00s260
5º	Satriano	1m59s170	5º	Satriano	1m59s740
	De Benedictis	2m00s000		De Benedictis	2m00s570
1º	Vuelta 13		1º	Vuelta 21	
2º	O. Aventin	1m59s080	2º	O. Aventin	2m00s980
3º	Fernandino	1m59s990	3º	Fernandino	2m00s850
4º	Mouras	2m00s060	4º	Mouras	2m01s030
5º	Satriano	1m59s060	5º	Satriano	1m59s880
	De Benedictis	1m59s840		De Benedictis	2m01s240
1º	Vuelta 14				
2º	O. Aventin	1m59s830			
3º	Fernandino	1m59s230			
4º	Mouras	1m59s690			
5º	Satriano	2m00s560			
	De Benedictis	2m00s690			

Referencias: (+) La computadora tomó solamente a los diez primeros y Satriano no figura (largó en la fila 11).
 (+ +) Esa vuelta fue ganada por Angeletti en 1m.59s.830.
 Las posiciones indican qué lugar ocupaban en la carrera.

PREMIO CORSA -FORMULA ONE



Jorge Roux, hijo de Rubén, aquel que fuera notable animador del T.C. en la época de las cupecitas con su recordada "Negrita", se hizo acreedor a la distinción por su trabajo durante el fin de semana. En la prueba de clasificación fue octavo, durante la segunda serie protagonizó una buena carrera, terminando sexto después de luchar con Nesprías, Brescia y Romero, mientras que en la final debió desertar en la novena vuelta, cuando marchaba en el noveno lugar.



a EMILIO SATRIANO

Ilustración: Silvio Fornoso



Porque volvió a demostrar que su Chevrolet tiene una potencia como para sobresalir, y además dobla, frena y acelera a la perfección. La prueba está su actuación en la serie, luego de que en la segunda vuelta incurriera por el pasto a raíz del toque que le propinó Morresi. A partir de allí (quedó último) comenzó una escalada en la que recuperó importantes posiciones, lo que sin embargo no le alcanzó para largar la final en las primeras filas. Largó desde la undécima y fue escalando hasta arribar, al cabo de las 21 vueltas, en el cuarto lugar. Notable.

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo alarmante: La lluvia que se desató el sábado por la noche.

Lo bueno: La prolijidad con que manejan tanto Oscar Aventin como Esteban Fernandino.

Lo criticable: La vehemencia de varios pilotos, que derivó en el artozo reiterado.

Lo increíble: La mala suerte de Emilio Satriano, a quien esta vez lo tocó—sin ninguna intención, por supuesto—Morresi, su coequiper.

Lo llamativo: Que los Chevrolet

hayan estado tan lejos de la punta.

Los debutantes: Fueron cuatro: Armando Ciccaré, Héctor Vallo, Eduardo Accastelli y Rubén Muñoz (h).

Lo gratificante: El público asistente (35 000 personas) y la cantidad de autos participantes (63).

Los retornos: De Jorge Martínez Boero y Héctor Pios.

Lo corregible: Que haya tanto público en la chicana de Ascari.

La euforia: De los integrantes del equipo de Satriano, con Pablo a la ca-

beza, cuando culminó la competencia.

La ocurrencia: De Luis Di Palma: "Se rompió el motor. Por un lado mejor...".

El deseo: De Juan Carlos Giacchino, que ahora quiere un auto para correr en Turismo Carretera.

La venta: Del auto (Dodge) de Gil Biceila, que ahora pasó a manos del juninense Eduardo Accastelli, ex-culor del T.C. roqueperense.

La duda: ¿Cuándo estará listo el Dodge que arman para Osvaldo Morresi?

Lo destacable: Los trabajos de Jorge Roux, Rubén Muñoz (h), Julio Salgado, Héctor Fiorida y José M. Romero.

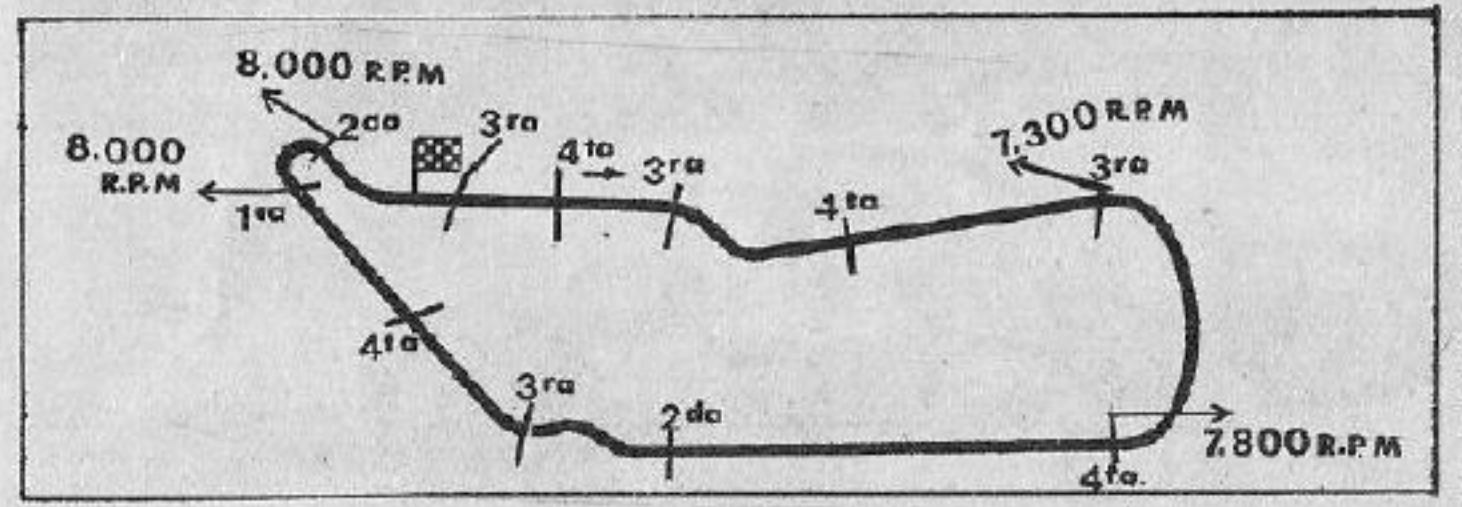
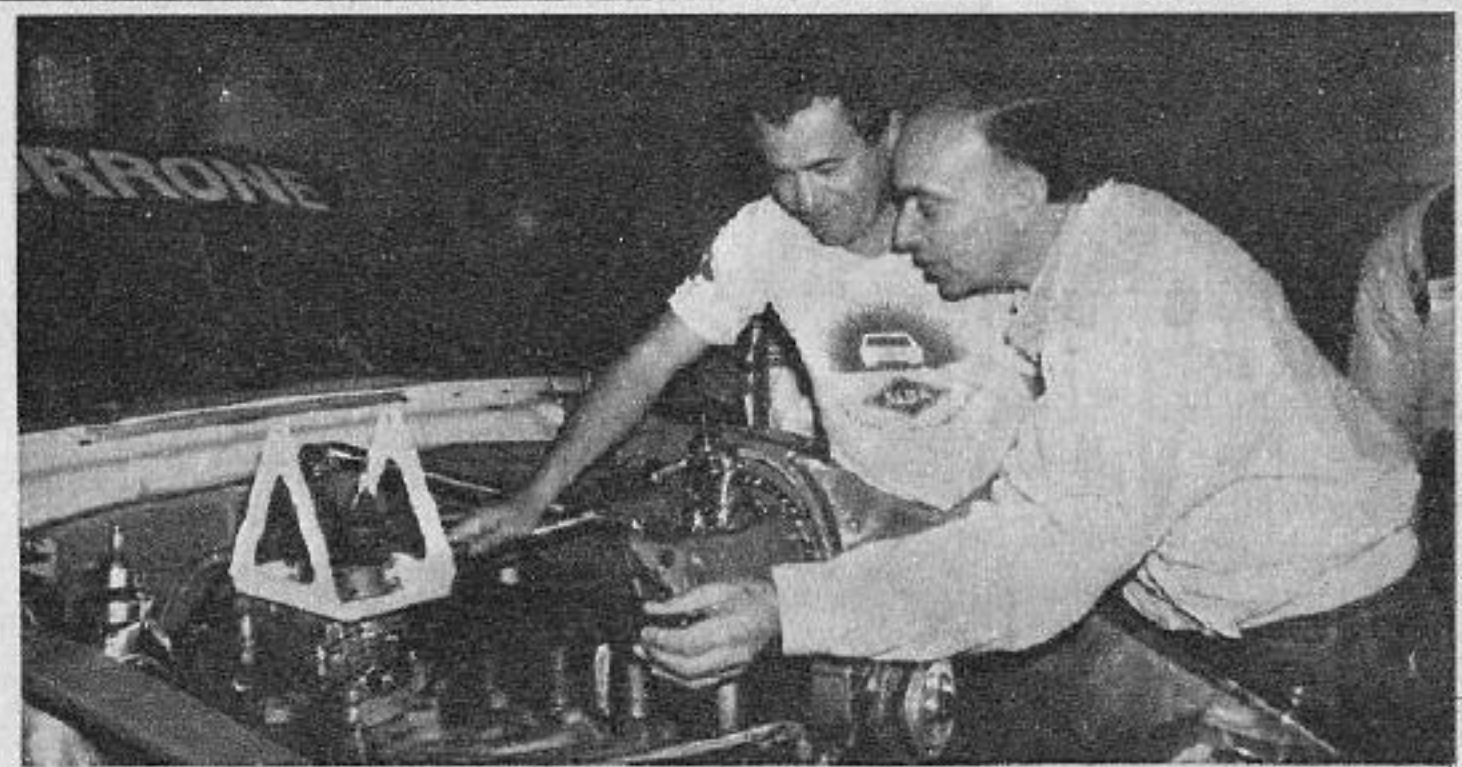
Esteban Fernandino y Felipe Salgado se lo contaron a CORSA "ASI LLEGAMOS A LA POLE"

Con su registro de 1m56s29, Fernandino se encaramó en la "pole position" con el Falcon de Salgado. El "Chango" contó que: "Para esta carrera dispusimos de un nuevo motor y una nueva tapa hecha por el 'Polaco' Herceg. Desde el viernes comenzamos a probar distintos elementos, fundamentalmente de suspensión, pero prefero que todo eso lo cuente Salgado, que fue quien llevó a cabo esos trabajos".

Y esto fue lo que nos contó Felipe, propietario del Ford que ya supiera de los halagos del triunfo el año pasado, en ese mismo escenario y en manos de Ernesto "Tito" Besone: "El trabajo no sólo se limita a la pista, ya que el auto fue sometido durante la semana, en el taller, a una serie de comparaciones con los elementos técnicos que allí poseo. Tengo diagramados varios sistemas de suspensión, amortiguación y dirección y trabajo sobre esos valores. Se diría que de acuerdo con la puntuación que hago, el auto llegó al autódromo el viernes con seis puntos, y luego de ciertas reformas el sábado, quedó en nueve puntos. Básicamente, busco la forma de que el auto no se trabo, y para eso cuento con la colaboración de De fabro. Corregí diferentes valores, y el sábado, con el 'chasis' rígido, se puso especial énfasis en la dureza de los amortiguadores, trabajando con quince valores a la compresión y con 25 a la expansión. Probamos seis barras de distinta dureza e igual cantidad de juegos de espirales. Por último, variamos cinco o seis veces la presión en las cubiertas". Eso es a grandes rasgos, el trabajo que se desarrolló para dejar el auto en condiciones de pelear la punta, aunque hay algunos "secretitos" que Felipe Salgado no menciona, no por egoísmo sino porque "eso sería dar la punta del ovillo".

¿DAMOS UNA VUELTA?

Subamos imaginariamente al Falcon conducido por Esteban Fernandino, y veamos cómo es el manejo en el circuito doce. Se llega a la horquilla y se coloca la primera velocidad, atrontando la entrada a 8.000 vueltas, doblando, disminuye algo ese régimen, que se recupera a la salida, colocando la segunda velocidad luego de esa leve curva, se escalonan luego todos los cambios para rebajar a tercera en la "ese" del Cierva. Luego, otra vez un cambio ascendente para encarar el curvón Salotto en tercera de nuevo, entrando en 7.300 vueltas y saliendo a 7.800.



Revisando apuntes

en el interior del Ford de Oscar Aventin, en carrera, y al igual que en Balcarce, lo registrado fue emitido en el programa de Canal 2, La Plata. Interesante ¿no?

RESIGNACION - Era la del "Laucha" Héctor Ríos: "Me pasé un año trabajando y apenas pude estar cien metros en carrera, ya que me pegó el Falcon de Ducret en la 'ese' del ciervo..."

EJECUTIVO ACOMPAÑANTE - Miguel Fernández de la Cuesta, gerente de Publicidad de Volkswagen Argentina, fue quien ocupó la butaca derecha en el Dodge de Juan De Benedictis. La experiencia le satisfizo.

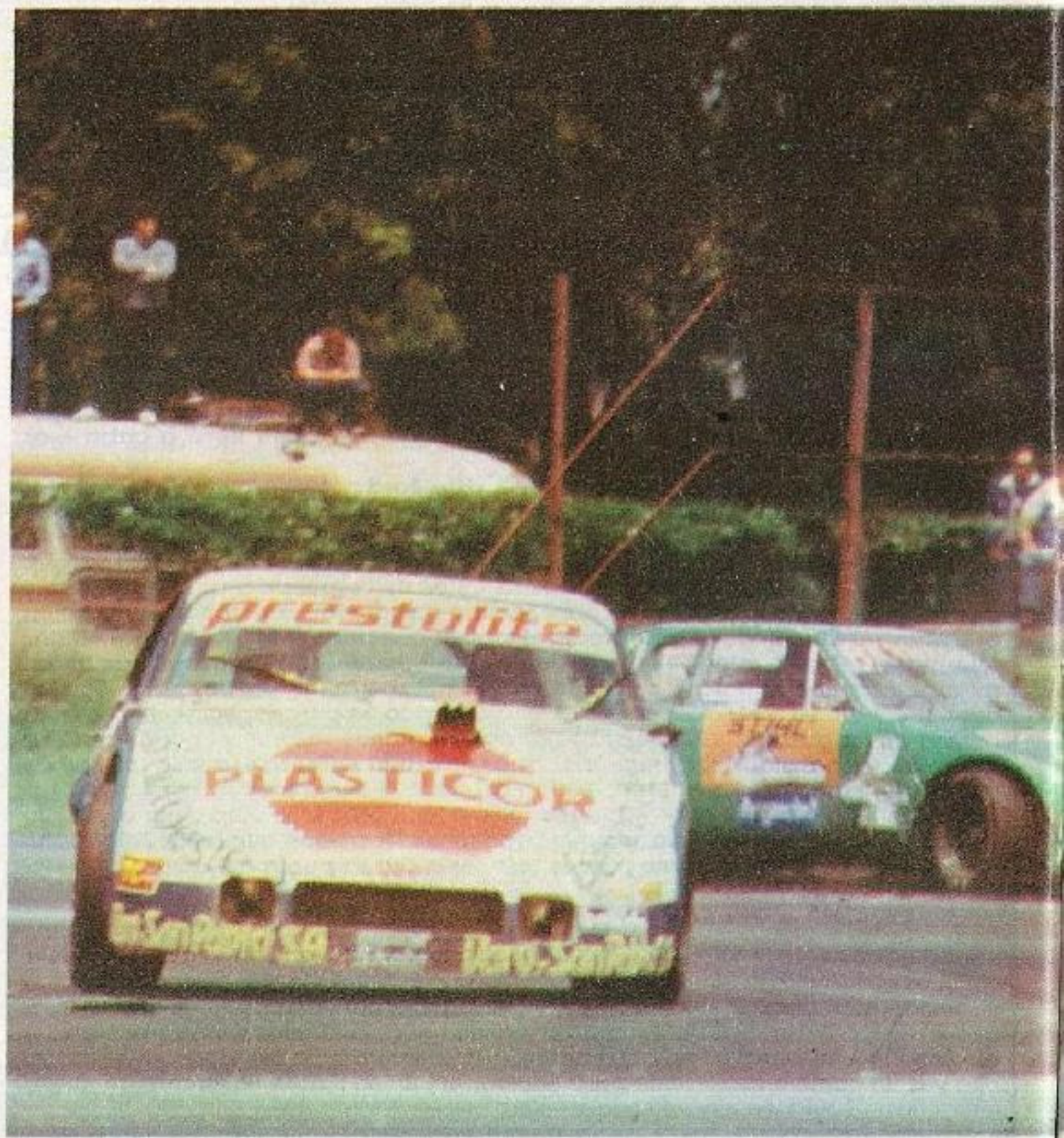
DOUMIC - "¿Qué yo anduve a los golpes en la pista?... Fijáte en mi auto y verás que no fue así, sino exactamente al revés." La frase pertenece a Pedro "Tolo" Doumic.

ROBO - "Utilizamos un motor que teníamos, cuyo rendimiento no es ideal. Lo que pasó fue que durante la semana nos robaron una serie de elementos que estaban destinados al Falcon, y por ello tuvimos que hacer un motor de emergencia. Pero para La Plata estaremos un poco más afilados", contó Martínez Boero.

FAIRLANE - El "Negro" Castelli, del Quilmes Automóvil Club, nos dio la noticia: "Estamos armando un Fairlane para T.C., porque según dijo Hecceg, tendrá el mismo comportamiento de los Dodge. ¿El piloto?... Todavía es muy prematuro hablar sobre eso. El auto estará listo para el año que viene".

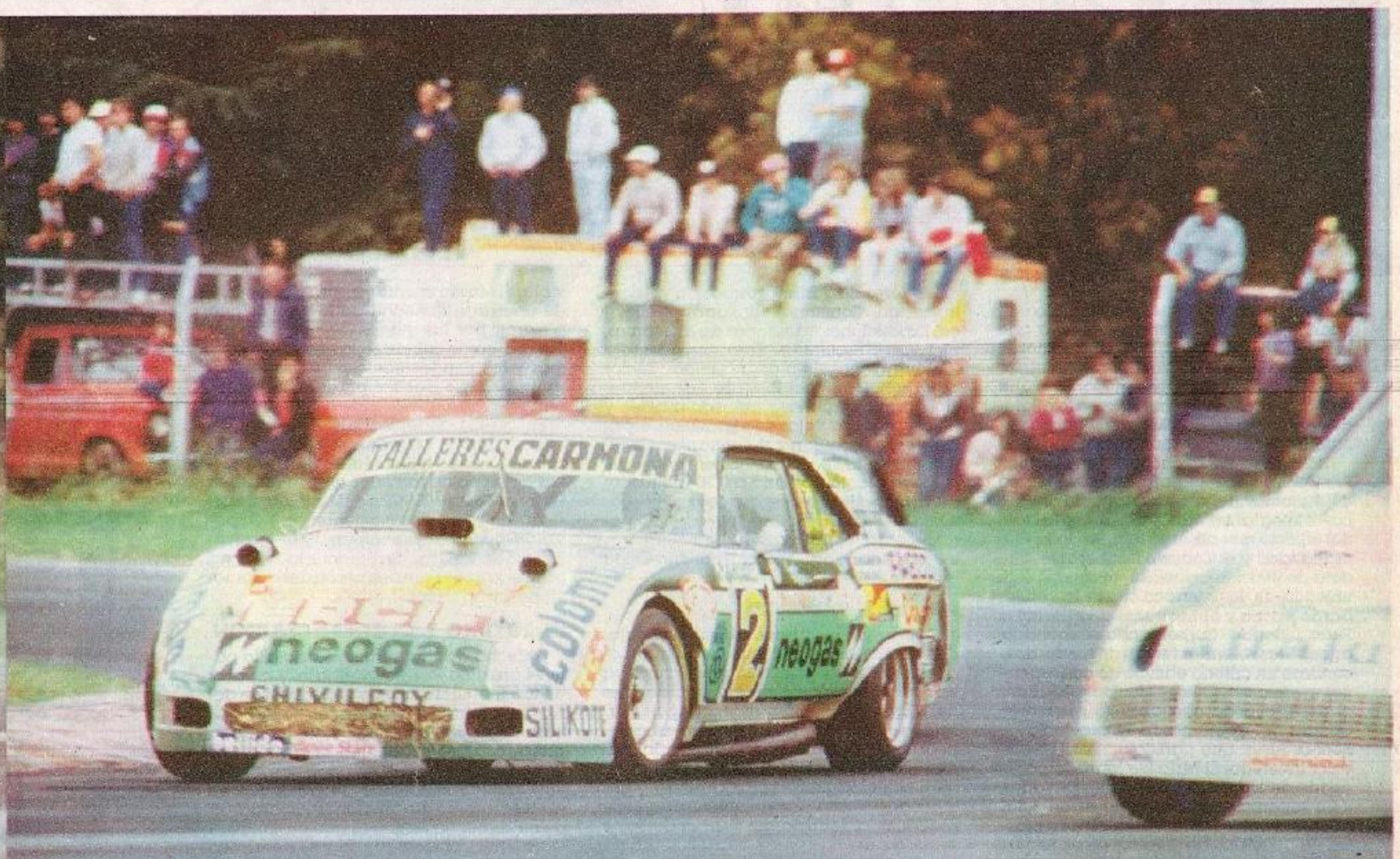


LAS DESVENTURAS DE "JOHNNY" Y EMILIO. - A lo largo de la jornada, tanto De Benedictis como Satriano vivieron situaciones comprometidas. Los remos -abajo- a la izquierda, transiando fuera de la pista y con sensibles daños en sus autos. Satriano, con la huella del reciente golpe de Morresi, y De Benedictis con su Dodge mostrando la secuela de los repetidos "aplausos" contra otros autos. A la derecha, "el Johnny" otra vez despistándose al paso del Chevrolet de Mouras, y al lado, Satriano sobre la pista, pero con la chapa de su auto "arrugada" también en la parte posterior izquierda.





TAMBIEN EL "TOLO" Y CALAMANTE... - Tanto Doumic como Calamante se vieron también involucrados en varios toques. El Dodge número 19 (arriba) muestra en su lateral derecho huellas de impactos, y en su descargo Doumic dijo que él no pegó sino que fue víctima. Al lado, el Chevrolet de Calamante, ganador de la carrera anterior en Balcarae, muestra en su trompa vestigios de alguno que otro "besllo"... A excepción de Oscar Aventín y Esteban Fermadino, el resto, por una causa u otra, estuvo transitando fuera de la pista o se vio involucrado en toques que, por su carácter de fortullos, no fueron penados.



EL 22 DE NOVIEMBRE SE INAUGURA EL MUSEO DEL AUTOMOVILISMO "JUAN MANUEL FANGIO"

UNA CITA CON EL RECUERDO



Desde hace algún tiempo, en Balcarce están trabajando intensamente para que la ciudad tenga un atractivo más: el museo destinado a cobijar troleos, documentos, condecoraciones y joyas mecánicas que forman parte de los recuerdos en la dilatada campaña de Juan Manuel Fangio y la historia del automovilismo todo.

Dicha tarea está a cargo de la "Comisión Pro-Centro Tecnológico-Cultural y Museo del Automovilismo Juan Manuel Fangio", cuyos integrantes trabajaron sobre la base del edificio que albergó la sede de la Municipalidad y el Concejo Deliberante, que data de 1906. Ese edificio -histórico- está ubicado en la intersección de las calles Dardo Rocha y Mitre, frente a la hermosa Plaza Libertad. Conservando su fachada, adentro las reformas fueron de fondo, aplicándose un criterio edilicio de concepciones modernas y a la vez funcionales. Para el desarrollo de esta obra se recibieron aportes del gobierno de la provincia de Buenos Aires, que significaron el 18% del valor invertido. El resto fue logrado por el aporte de empresas y entidades privadas.

La superficie total cubierta es de 3.829 m2, subdivididos en cuatro cuerpos o plantas, de acuerdo con diversas dimensiones. A 2,50 metros bajo nivel, tendrán cabida

los sectores de Turismo, Dirección y Administración, Confitería, Sanitarios, Biblioteca, Exposiciones transitorias de artesanías, pinturas y esculturas, Estacionamiento y Restauraciones, Sala de máquinas, Sector de exposición principal y área de circulación. Otro cuerpo está ubicado a nivel, y allí hay dos bandejas de exposición, espacio verde, confitería y sanitarios. Continuando en la recorrida, nos encontramos con otra planta ubicada a 3,70 metros sobre nivel y allí están tres bandejas de exposición con su correspondiente espacio para circulación, mientras que a 7,30 metros sobre nivel habrá espacio para la sexta bandeja de exposición.

PIEZAS A EXPONER

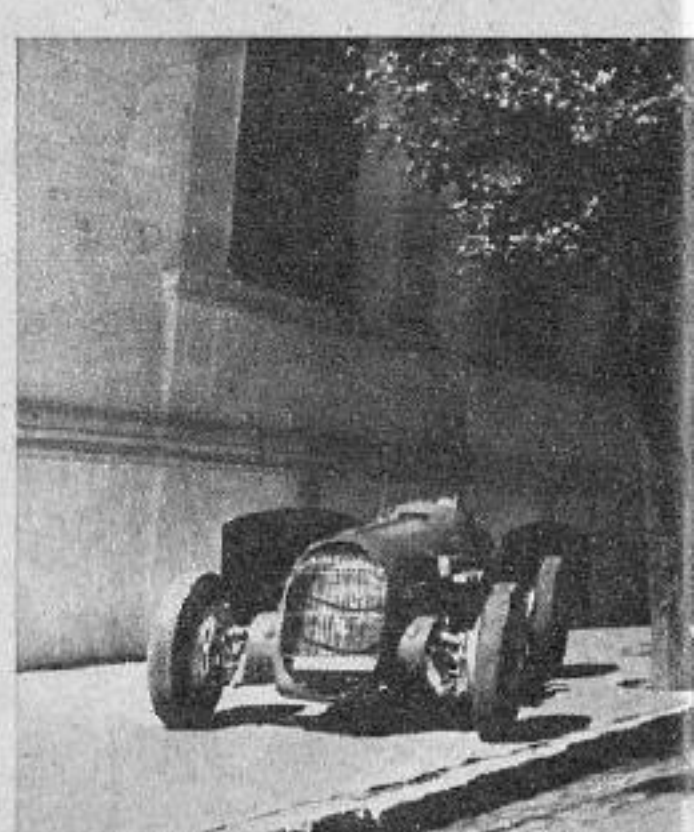
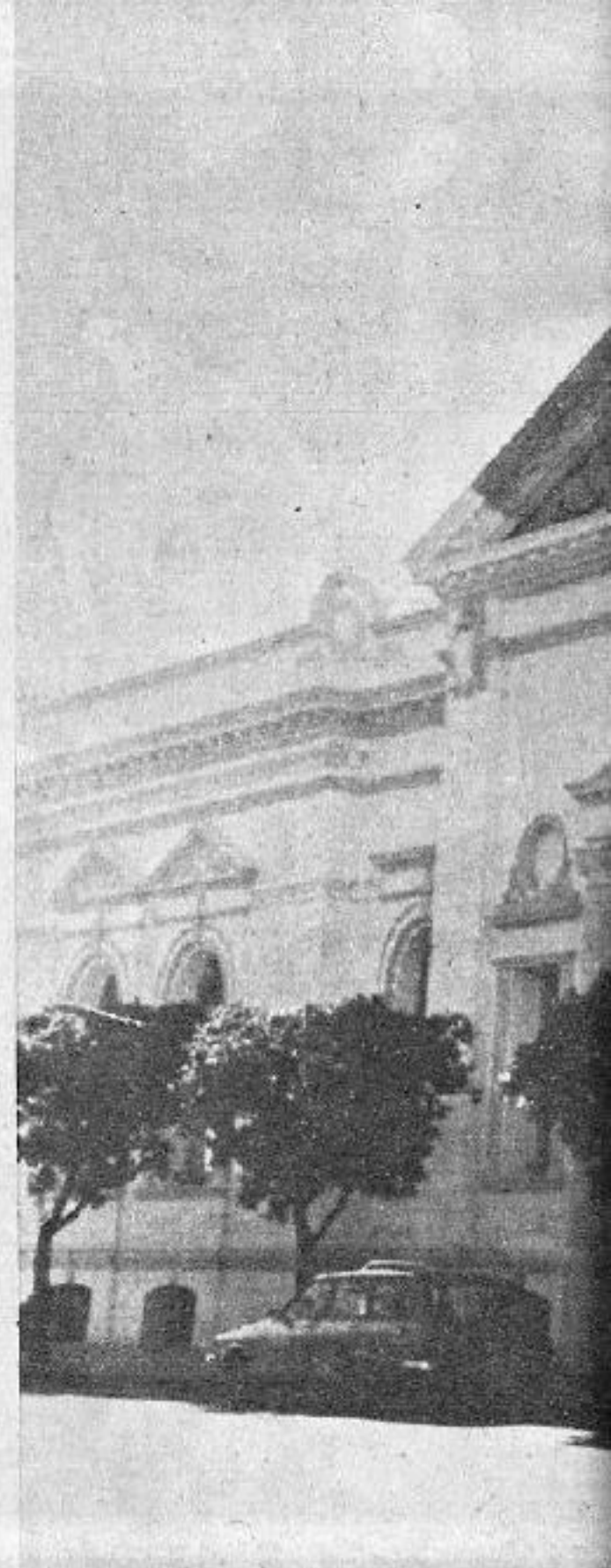
En el momento de nuestra visita (mediados de octubre) se daban los últimos toques en la refacción, y algunos autos ya estaban depositados en las instalaciones del Museo. Entre ellos vimos al Renault turbo con el que Prost se consagrara subcampeón de Fórmula Uno en 1983, la "Coloradilla" con que Juan Manuel Bordeu alternara con éxito en Turismo Carretera, y dos legendarios Alfa Romeo, mientras que se producía la llegada del Ford con el que Juan Manuel Fangio debutara como copiloto. Pero ahora, a casi un mes de aquella

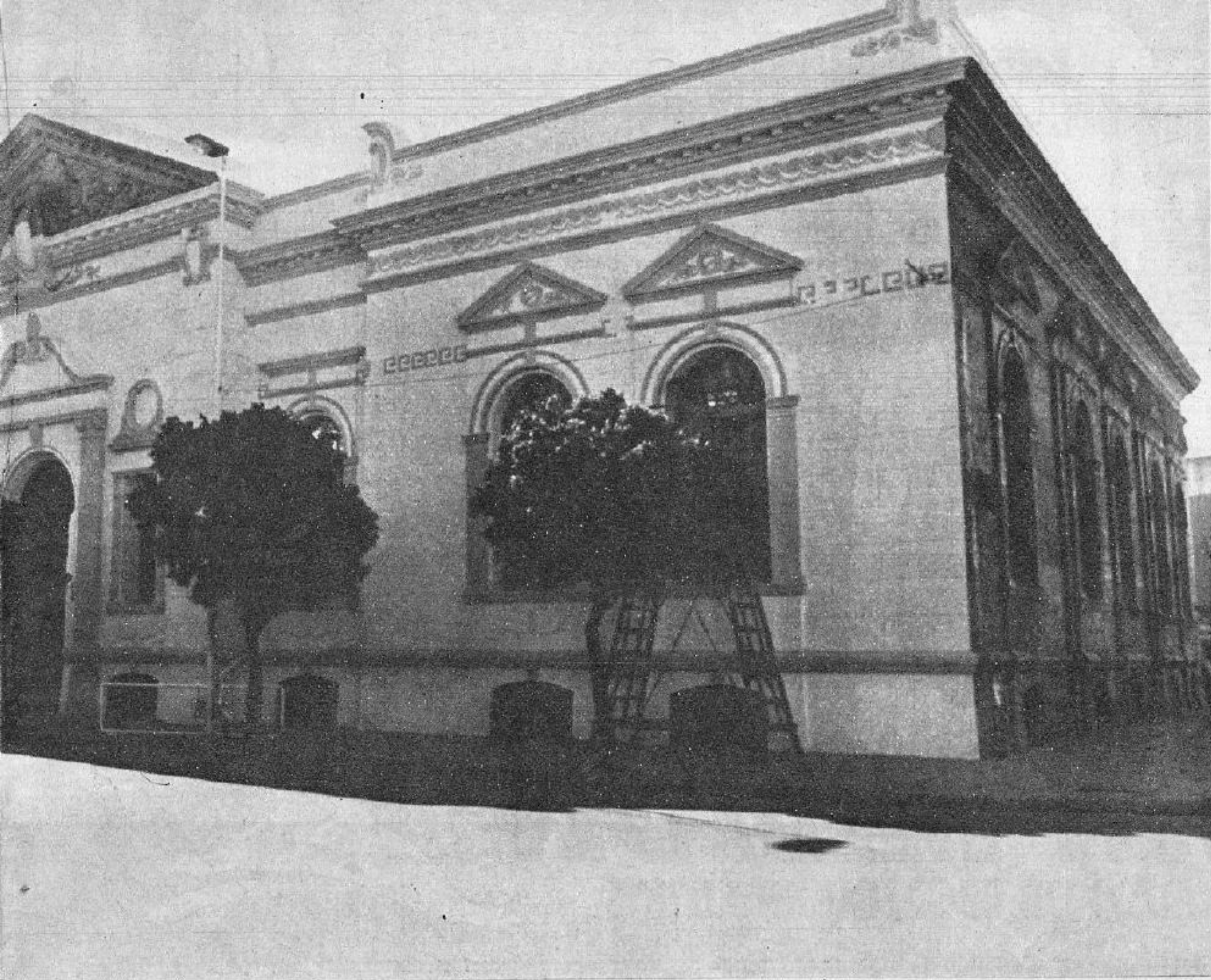
visita, el Museo cuenta ya con la presencia de una gran cantidad de máquinas que pasaron por las manos de Juan Manuel Fangio, como asimismo las copas, los troleos y las condecoraciones logrados durante su paso por las pistas, fotos y presentes.

En las seis bandejas que forman parte de la estructura a la que se va ascendiendo por una rampa helicoidal, se podrá observar todo tipo de material, que va desde la Historia de los 100 años del automóvil hasta el Automovilismo Nacional y el T.C., pasando por la actuación de Juan Manuel Fangio en los Grandes Premios, la Industria y la Tecnología y el desarrollo del automóvil de competición.

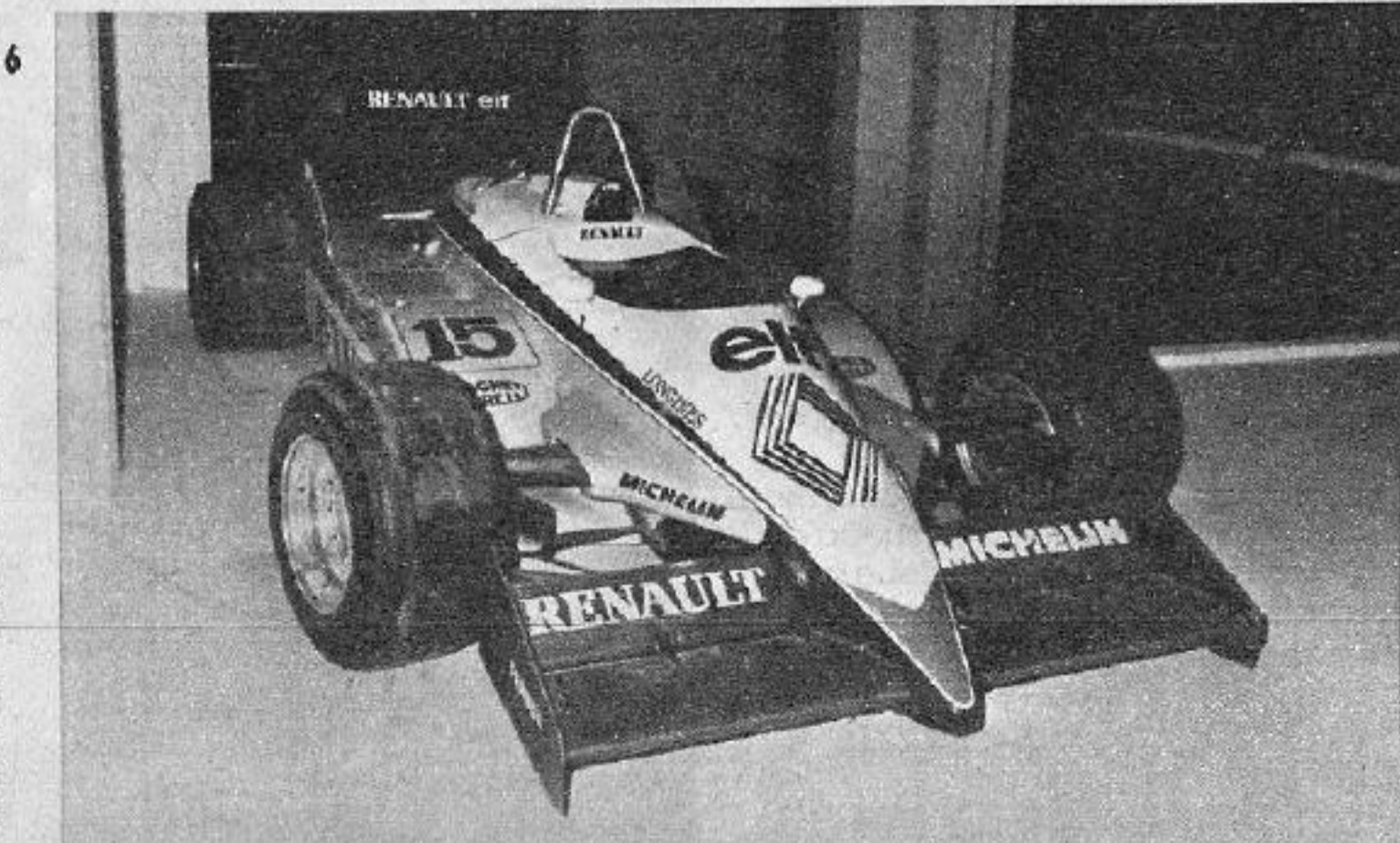
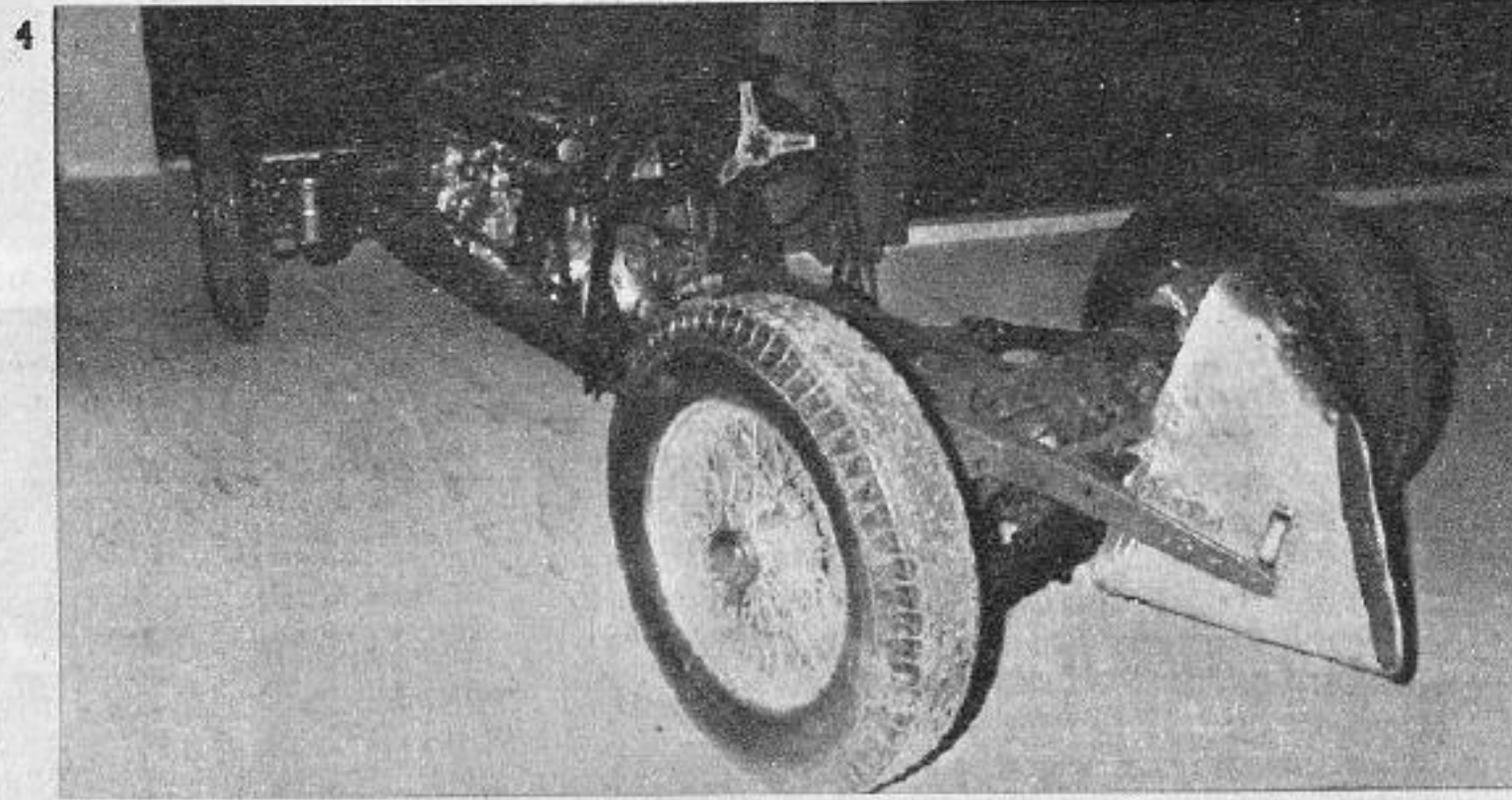
EL FUTURO Y LA FINANCIACION

La fecha de inauguración fue fijada para el próximo 22 de noviembre, y a partir de ese momento la "Fundación Museo del Automovilismo Juan Manuel Fangio" se hará cargo de las instalaciones, siendo su principal objetivo administrar, preservar y mantener todos los bienes que con carácter transitorio o definitivo se expongan en el Museo, como así también se encargarán de instrumentar estímulos que promuevan el estudio, la investigación y el desarrollo de la industria automotriz y sus subsidia-





1) Frente del edificio donde funcionará el Museo, sobre la calle Dardo Rocha, frente a la Plaza Libertad. 2) Una vista de la estructura interna del edificio, con sus rampas y, como fondo, la "Coloradita" de Juan M. Bordeu. 3) En la vereda, el Chevrolet Wayne que el "Chueco" y Onofre Marimón llevaron a la victoria en Mecánica nacional Fuerza Libre, y sobre la calzada el Chevrolet con que Fangio debutó como acompañante. 4) El Alfa Romeo 3.8. 5) Estas dos copas que vemos en un salón del complejo, fueron ganadas por Fangio con sus campeonatos mundiales de 1954 y 1955; junto a ellas, un trofeo que le entregaron en Europa. 6) El Renault Turbo con el que Alain Prost se clasificó subcampeón de F-1 durante 1983. Eso y mucho más podrá verse en el Museo.



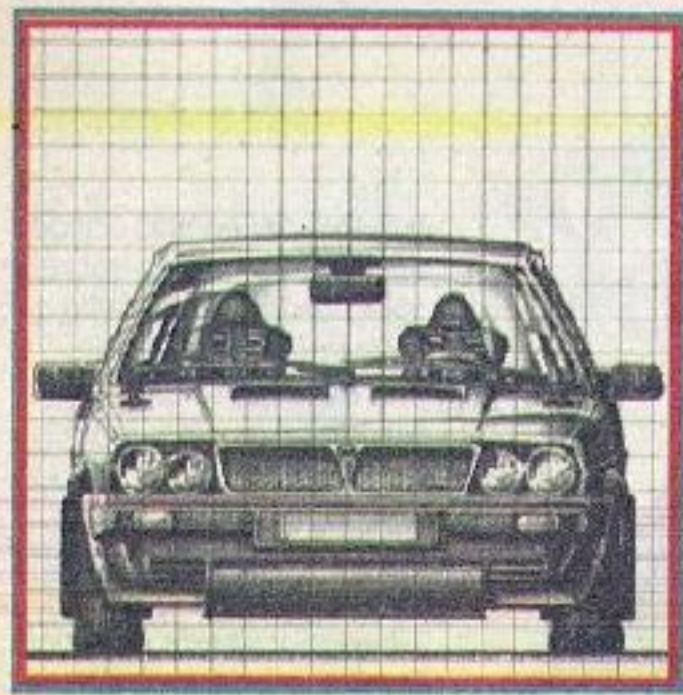
rias, la vinculación permanente con la producción de automotores y autopartes, y la realización de cursos, presentaciones, conferencias, mesas redondas y actos culturales y deportivos.

Una obra de esta magnitud significa un desembolso amplio y los recursos para afrontar la gran erogación, que se estiman en 204.000 australes, surgen del aporte de 120 australes por parte de 1.500 adherentes y de la publicidad de por vida (— A 15.000) en cada una de las ocho columnas que, como pilares únicos de la rampa, rodean a la pieza principal.

Al acto de inauguración oficial, que como ya dijimos será el próximo 22 de noviembre, se cursarán invitaciones a las personalidades que de un modo u otro estuvieron o están ligadas a la trayectoria de Juan Manuel Fangio, ya sea en el plano deportivo como en el personal o comercial. Como parte fundamental de los festejos, el día de la inauguración oficial se servirá un almuerzo para todos los invitados especiales en la moderna fábrica que Tullio Crespi instaló en Balcarce.

Es realmente un orgullo, no sólo para Balcarce sino para todo el país, y al que le sugerimos visitar, con la seguridad de que no va a salir defraudado. Será una cita con el recuerdo que le permitirá retroceder hasta la época en que la práctica del automovilismo tenía de por sí ribetes de hazaña, con aquellos vehículos mezclados entre sus sucesores, verdaderas joyas que la tecnología nos fue entregando. La visita valdrá la pena, y a través de ella podrá "meterse" en la magia de un hombre que ya entró en la leyenda: Juan Manuel Fangio.

Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco



Técnica

LANCIA DELTA HF 4WD (Grupo A)

Derecha: El Delta HF y WD muestra una línea netamente más prolija que la de sus más directos antecesores. La falta de adiantamientos aerodinámicos le resta indudablemente agresividad estética, pero le otorga un diseño "limpio".

Abajo izquierda: Vista trasera del Delta HF 4WD. Notar el extraño diseño de las llantas (de 16" en vez de las originales de 14").

Abajo centro: Jorge Recalde junto al Delta de Grupo A en San Remo. Ya está confirmado como piloto Lancia para el Rally de Argentina 1987 con este mismo modelo.

Abajo derecha: En la presentación del auto posan Cesare Fiorio y Markku Alen. Detrás, entre ambos, se lo aprecia a Massimo Biasion.

EL HEREDERO DE LA GRAN MISIÓN

(...Y EL AUTO DE RECALDE EN EL '87)

Esta es la respuesta del Grupo Fiat al cambio de reglamento donde aspira a reconquistar un título que le es esquivo desde 1983 en el Campeonato Mundial de Rally. Pese a que no le falta ninguno de los atributos que debe tener un auto moderno (turbo, doble tracción, inyección electrónica) por ahora posee casi 300 HP menos que el modelo de Grupo B que reemplaza. Estuvimos en San Remo para su presentación, junto al equipo Lancia y a Jorge Recalde, quien espera conducirlo el año próximo en algunos rallies mundiales.

Nada fácil resulta reemplazar a un auto de competición exitoso; más aún cuando lejos de encontrarse en la obsolescencia, dicha máquina se encuentra en su máximo esplendor y son los reglamentos quienes la han dejado de lado.

Esta pesada carga tendrá a partir de la primera competencia del Campeonato Mundial de Rally 1987 el Lancia Delta HF 4WD grupo A, que deberá mantener vivos los lauros conquistados por el monstruoso Delta S4, grupo B.

La nueva esperanza italiana para rally fue presentada durante una conferencia de prensa efectuada en vísperas de la iniciación del 20° Rally de San Remo, y si bien desde mediados de junio la casa torinesa se encuentra tabajando intensamente sobre el nuevo Delta HF 4WD, éste podrá homologarse en diciembre, al quedar concluida la fabricación de las 5.000 unidades exigidas por la FISA.

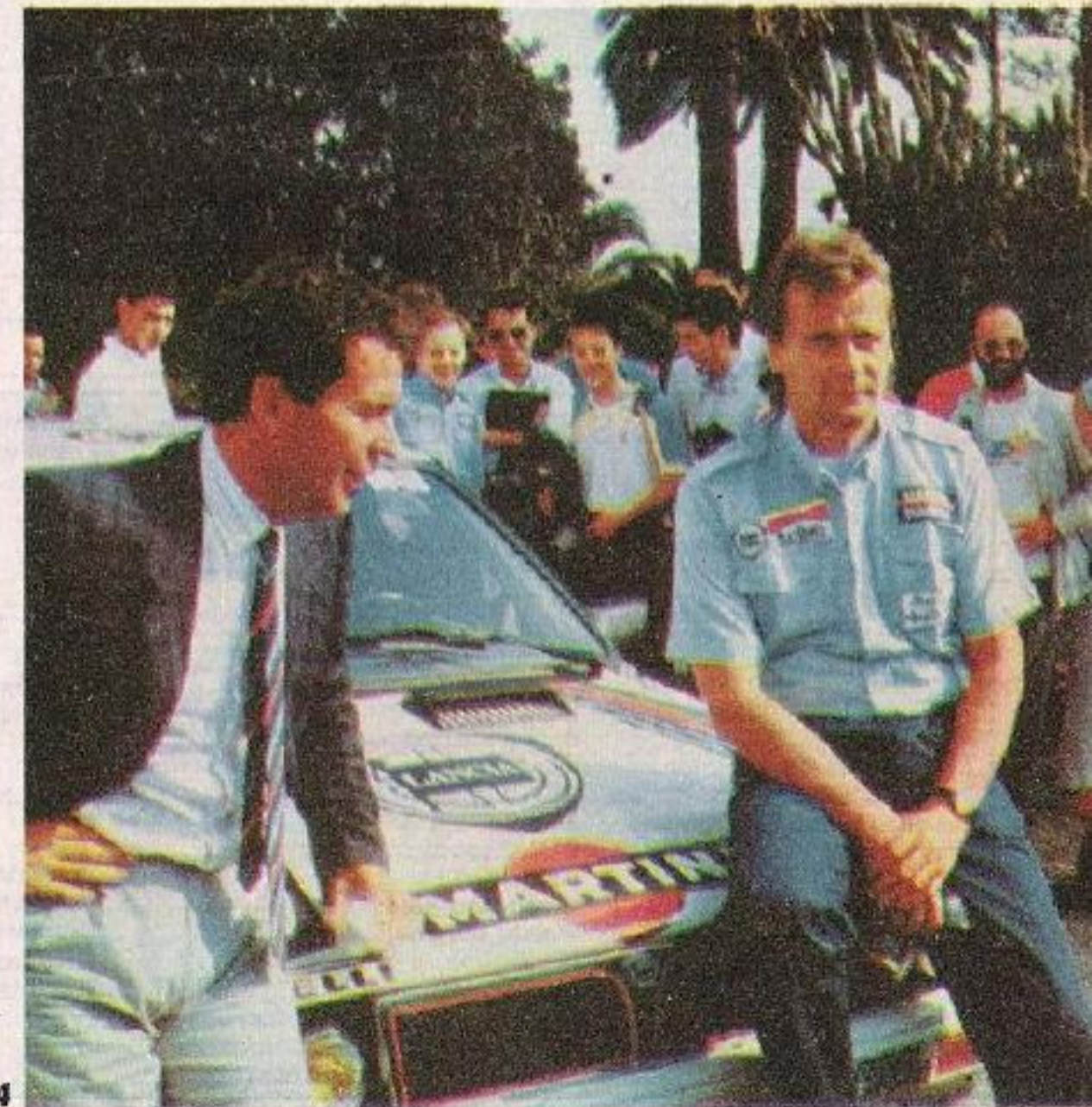
"Todavía los trabajos de desarrollo del auto no están concluidos y deberán completarse una vez concluida la prueba de San Remo", manifestó el Ing. Lombardi, director técnico del Team Lancia.

La referencia es determinante, puesto que la "squadra" tiene previsto efectuar intensos tests sobre el mismo trazado de la competencia para disponer así de datos comparativos concretos con respecto a los futuros rivales del grupo "A" y con respecto a su antecesor, el Lancia Delta S4.

Una gran sorpresa experimentó la prensa especializada durante la conferencia al comprobar que el auto está equipado sólo con dos válvulas por cilindro y no cuatro como poseen tres de los futuros rivales del Delta: el Mazda, BFMR, el VW Golf GTI y el Ford Sierra Cosworth. "Es el número de válvulas que posee el Lancia Delta de producción; cuando este automóvil fue diseñado, realmente no existía la menor intención de hacerlo competir a nivel del Campeonato Mundial", enfatizó Lombardi.

Evidentemente, las nuevas reglamentaciones que no permiten que un auto de rally desarrolle más de 300 HP juegan a favor del Delta HF, el cual eroga actualmente 230 HP. Por el momento, Lancia no cree que pueda obtener más de 5 HP y ello se debe a que el turbocompresor que posee el auto de rally deberá ser el mismo que





equipe al auto standard. "Incluso equipando a este motor con cuatro válvulas por cilindro no podríamos incrementar la potencia en más de un quince o veinte por ciento, posiblemente se ganarían otros 40 HP (ateni que ya nos encontramos con potencias cercanas a la erogadas por los autos del rally en el '82). Los estrictos límites impuestos al tamaño de los conductos que desde el múltiple se dirigen al intercambiador de calor y el propio tamaño de éste son obstáculos serios para lograr potencias mayores."

El tipo de turbocompresor que equipará definitivamente al nuevo Lancia Delta HF es un tema que aún está por resolverse. Los autos de producción

son equipados indistintamente por el Garret Airesearch o el KKK, ambos como equipo original de fábrica; además, los dos son exactamente del mismo tamaño, por lo que no es de esperar que uno arroje más potencia que el otro. Sin ir más lejos, el primer prototipo del Delta HF está equipado con un KKK, mientras que el segundo automóvil terminado, el cual fue visto en San Remo, posee un Garret.

En cuanto a la transmisión, el nuevo Lancia dispondrá de diferencial anterior autoblocante y posterior de tipo Torsen, con repartidor central tipo Ferguson no regulable desde el habitáculo. El diferencial viscoso de deslizamiento limitado proviene directamente del desarrollo efectuado en el

Delta S4, al igual que los diferenciales delantero y trasero. "En un futuro próximo efectuaremos intensos tests con el diferencial viscoso, pero no podemos modificar las carcazas de las unidades de transmisión, caja o diferencial, lo que constituye una traba muy importante para continuar el desarrollo."

Una de las características que más llamó la atención al público que observaba al nuevo Lancia es el pequeño tamaño de las ruedas. El auto standard utiliza llantas de 14" mientras que el HF de rally está equipado con llantas de 15", tal como pudo apreciarse durante la presentación: "Podemos llevarlas a 16", manifestó Lombardi. "Haremos tests prestando

atención a ello, pero la gente de Pirelli expresó que 15" es suficiente. El Anexo J nos permite equiparlo hasta con llantas de 16", lo cual nos permitiría inclusive incrementar el tamaño de los frenos; realmente no creo que constituya un grave problema colocarle llantas de 15" si fuera necesario."

En cuanto a los futuros problemas con los que puede toparse el equipo Lancia, el ingeniero Lombardi prácticamente afirmó que serán muy similares a los aparecidos durante el desarrollo del Delta S4, en la transmisión.

El team es consciente de que sus objetivos para 1987 son, antes que nada, lograr la suficiente confiabilidad del medio mecánico, postergando para 1988 lo concerniente al tema velocidad.

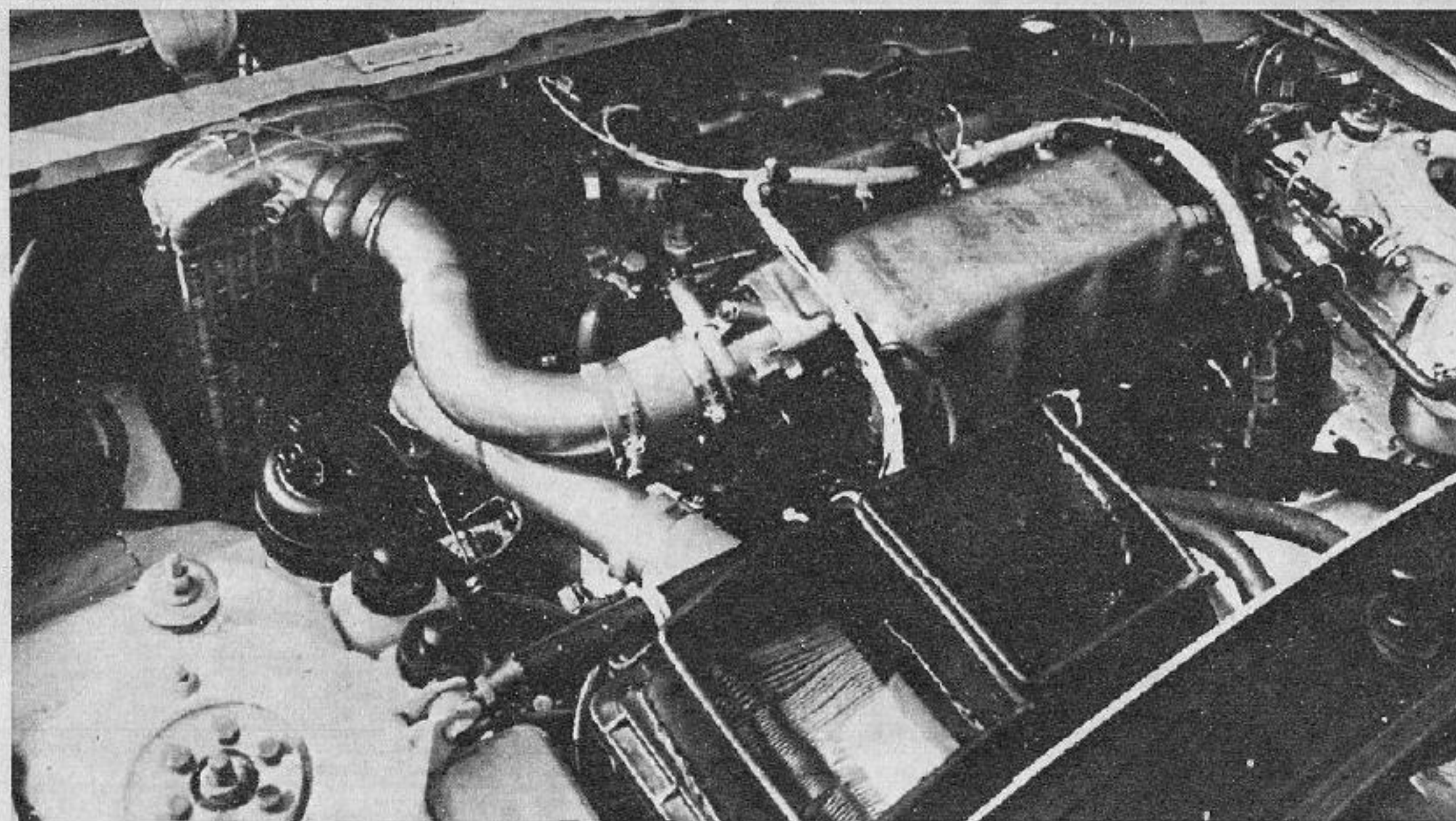
En estos momentos el equipo en pleno se encuentra tabajando a pleno en un sistema que asegure el cambio en carrera del diferencial central lo más rápido posible. "Por ahora hemos logrado que el reemplazo del diferencial trasero se efectúe con mayor rapidez que en el Delta S4 y lo mismo esperamos lograr con el diferencial central."

Actualmente, el Lancia Delta HF 4WD pesa 1.120 kg, pero desde el 1º de enero del '87 hasta el 31 de diciembre del mismo año su peso se podrá reducir a 1.035 kg y a partir de 1988 a 1.020 kg.

Este modelo será destinado exclusivamente para rally, descartándose la posibilidad de presentaciones del Delta HF 4WD en circuitos. Por el momento no existen intenciones de Lancia de participar en el campeonato mundial de turismo, pero se habla que posiblemente más adelante se estudiarán las posibilidades del Lancia Thema, de tracción delantera, para incursionar en dicho campo. Mientras tanto, la casa de Turin espera presentar en cada prueba del mundial de rally entre dos y tres autos. Para ello ya fueron contratados los servicios de Massimo Biasion (con opción para el '88 y '89), mientras Cesare Fioria trabaja activamente para asegurar a Markku Alen en el team.

Jorge Recalde, quien considera que éste será el auto a batir en el '87, casi seguro conducirá en 5 pruebas del mundial un auto del Jolly Club, propiedad de Roberto Angiolini, mientras que para el Mundial de Argentina conducirá un auto oficial. Evidentemente el título ecuménico es el objetivo primordial de Lancia, no hay dudas al respecto.

Sergio Marcelo Goldvaig



(EVOLUCION ABARTH 1980-1987)

Grupo	FIAT 131 ABARTH 4	LANCIA RALLY B	LANCIA DELTA S4 E	LANCIA DELTA HF FWD A
Carrocería	Berlina 2 p.	coupé	coupé	Berlina 4 p.
Tipo y ubicación del motor	4L.Del.Long.	4L Central	4L Central	4L.Del.Trans.
Cilindrada	1.995 cm ³	1.995 cm ³	1.759 cm ³	1.995 cm ³
Alimentación	Inyección elec.	Inyección + compresor	Inyecc. + comp. + Turbo	Inyecc. + Turbo
Potencia	240 HP	320 HP	500 HP	235 HP
Torque	33.6 KGM	38 KGM	46 KGM	38 KGM
Distribución	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC
Peso	980 kg	960 kg	1.050 kg	1.120 kg

El motor del Lancia Delta 4WD muestra en primer plano los conductos de refrigeración para el aire de admisión, así como el intercambiador de calor. Esta plancha motriz de dos válvulas por cilindro es similar a la del modelo Thema. En caso de cambiarse la tapa y colocar una de cuatro válvulas, se podría aumentar la potencia—actualmente de 235 HP— a más de 280 HP. Para Lancia debería fabricar cinco mil autos con esa motorización, ya que no se permitirán "evoluciones" en el reglamento técnico del Grupo A para 1987.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor	4 en línea, delantero transversal.	Transmisión	Integral, repartido central de cupia con engranajes epicicloidales y diferencial de deslizamiento limitado. (Viscoso Ferguson). Diferencial delantero autoblocante. Trasero: Tipo Torsen.	Trasera	Ruedas independientes, tipo McPherson, con barras transversales, bieletas y barra estabilizadora.
Nº de cilindros y ubicación	4 en línea, delantero transversal.	Ruedas	7 x 15 Speedline (para asfalto) 5 1/2 x 14 Speedline (para tierra y nieve)	Frenos Delanteros	Discos autoventilados con calipers. Brembo de cuatro pistones. 280 mm de diámetro.
Diámetro del cilindro	84 mm	Llantas	210/580-15 (Slick) 185/70-14 (Tierra)	Traseros	Discos autoventilados con calipers. Brembo de dos pistones. 280 mm de diámetro.
Carrera del pistón	90 mm	Neumáticos		Comando	Hidráulico de doble bamba en paralelo, con repartidor manual de frenajes.
Cilindrada	1.995 cm ³ x 1,4 (coeficiente aplicado para motores turbocomprimidos) = 2.793 cm ³ (cilindrada equivalente)	Dirrección	Asistida a cremallera.	Dimensiones	
Relación de compresión	7,5: 1	Caja de dirección	10,7 m	Largo	3.895 mm
Potencia máxima y régimen	230 HP a 6.250 RPM	Diámetro de giro		Ancho	1.620 mm
Torque máximo y régimen	33 KGM a 4.000 RPM	Suspensiones		Alto	1.360 mm
Distribución	DOHC (comando por correa dentada)	Delantera		Entre ejes	2.475 mm
Alimentación	Inyección electrónica Weber-Magneti Marelli. I.A.W. incorporado al encendido. turbo compresor e intercambiador de calor.			Trochas delantera/trasera	1.340/1.440 (con gomas slick)
Encendido	Estático de cuatro bobinas incorporado a la inyección.			Tanques de combustible	Dos de 40 litros c/u.
				Peso	1.120 kg.

Rally Mundial

ASI SERA EN EL '87

MENOS POTENCIA, MAYOR SEGURIDAD

Tal como se anunciara, el torneo de marcas y pilotos se disputará con autos de Grupos A y N (de los cuales se hayan fabricado 5.000 ejemplares). Los autos de Grupo B no podrán sumar puntos en el campeonato, aunque se permite la participación de los que posean cilindrada igual o inferior a 1600 cm³.

PILOTOS

El certamen de conductores tendrá trece competencias, de las que se deberán elegir los siete mejores resultados. Además, para clasificarse en el torneo, se deberá competir una vez fuera de Europa. Los pilotos de los autos de Grupo N no deberán pertenecer a las listas de Primera y Segunda Prioridad FIA para 1987. Además habrá el año próximo troteo para los copilotos.

Las fechas del campeonato mundial darán el siguiente puntaje: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1, del primero al décimo clasificado respectivamente.

GRUPO N

La Copa FIA de autos Grupo N para Pilotos -independiente del campeonato mundial- otorgará el siguiente puntaje para los ocho primeros clasificados en esa división: 10-8-6-5-4-3-2-1. Esos puntos se sumarán al obtenido en la clase de cilindrada respectiva (0-1300 cm³, 1301-2000 cm³ y más de 2000 cm³) de esta forma: al primero en la clase: 3 puntos; al segundo: 2, y al tercero: 1 punto. La puntuación en la clase es válida tan sólo para quienes finalizaron entre los ocho primeros en Grupo N.

Al final del campeonato se tendrán en cuenta los seis mejores resultados y se deberá haber competido al menos una vez fuera de Europa.

MARCAS

El campeonato Mundial de Rally para marcas comprenderá once pruebas en 1987: Montecarlo (17 al 24 de enero), Suecia (13 al 15 de febrero), Portugal (10 al 15 de marzo), Safari (16 al 20 de abril), Vuelta de Córcega (7 al 10 de mayo), Acrópolis (30 de mayo al 4 de junio), Argentina (2 al 9 de agosto), Mil Lagos (26 al 30 de agosto), San Remo (11 al 17 de octubre) y RAC (22 al 26 de noviembre). Además, se sumará otra prueba (a elegir entre Nueva Zelanda y el Olympus Rally). Para el campeonato de pilotos -además de las ya mencionadas- contarán: Olympus (11 al 14 de julio), Nueva Zelanda (25 al 29 de junio), Costa de Marfil (22 al 26 de septiembre).

Los puntos serán dados por dos parámetros: por la posición en la clasificación general y por la lograda en el grupo. La primera escala es: 12-10-8-7-6-5-4-3-2-1. La segunda: 8-7-6-5-4-3-2-1. Ambas se suman y para cada marca otorga el puntaje lograda por el auto mejor clasificado. Se tomarán en cuenta los siete mejores resultados, y para lograr la clasificación en el torneo se deberá haber recorrido una vez por lo menos fuera de Europa.

LIMITACIONES DE RECORRIDO

En cuanto a las características de los rallies, se mantiene las normas del '86. Para los rallies en América, Oceanía y Europa: 600 km de primes con una tolerancia de +5%. Largo máximo de prime: 30 km con tolerancia +10%. Velocidad promedio en enlace: 65/70 km/h. Velocidad promedio en primes: 110 km/h con tolerancia de +10%. Detención mínima entre etapas: 9 horas. Rallies en África: Enlaces: tiempos impartidos velocidad máxima: 80/90 km/h. Ruta abierta. Penalizaciones: por minuto de demora: 1 segundo, por minuto de adelanto: 5 minutos de penalización. Tramos selectivos: tiempos tomados al segundo. Velocidad máxima impuesta: 120 km/h. La ruta puede estar abierta, pero se aconseja que se autorice tránsito normal en el sentido de la prueba. Kilometraje máximo de los sectores selectivos: 1.000 km, con una tolerancia de +5%. Kilometraje máximo para cada S.S.: 60 km +10%. kilometraje total: 4.000 km +5%. Detención mínima entre etapas: 9 horas.

PRUEBA SUPER ESPECIAL

La FISA creó para los rallies europeos del mundial una prueba de clasificación llamada "superespecial" que tendrá las siguientes características: 3 a 5 km de extensión, posibilidad de dos vueltas continuadas, disputada cerca de una gran ciudad para que pueda ser vista por numeroso público y obligatoriamente televisada en directo. En ese prime, la diferencia entre auto y auto puede ser excepcionalmente reducida. Esta prueba se hará en los rallies de Montecarlo, Portugal, Acrópolis, Suecia y Finlandia en 1987. Por lo demás, están siendo estudiadas nuevas medidas de seguridad para 1987.



Pruebas "superespectaculares" están previstas para algunos rallies mundiales en 1987. Deberán ser televisadas y dar la posibilidad a los autos de girar varias vueltas. Tal como se hizo en Bolonia en 1985 durante el Bellego Memorial.

Tenga un Taunus único.



FACELIFT

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



Y solucione su problema.

Instale los nuevos paragolpes envolventes en una sola pieza.

De plástico de alto impacto.

Delantero con spoiler incorporada.

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

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan



FACELIFT

LUBRIPAP - Av. Cabildo 4453/65 - TF 70-2173

EL NUEVO TIEMPO ORIENT



ALTIME

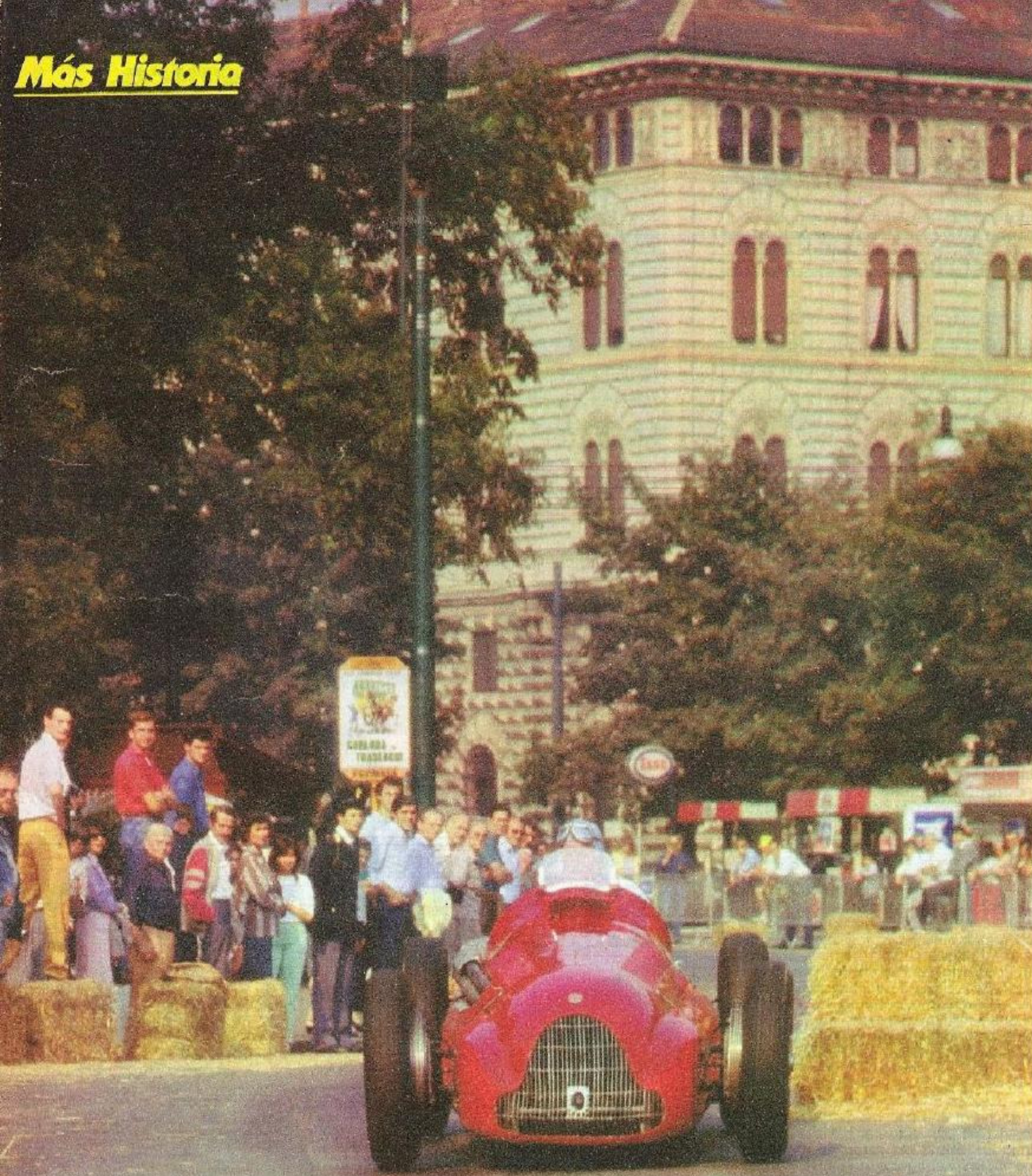
El color

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

SUMERGIBLE
30 M 30 Metros

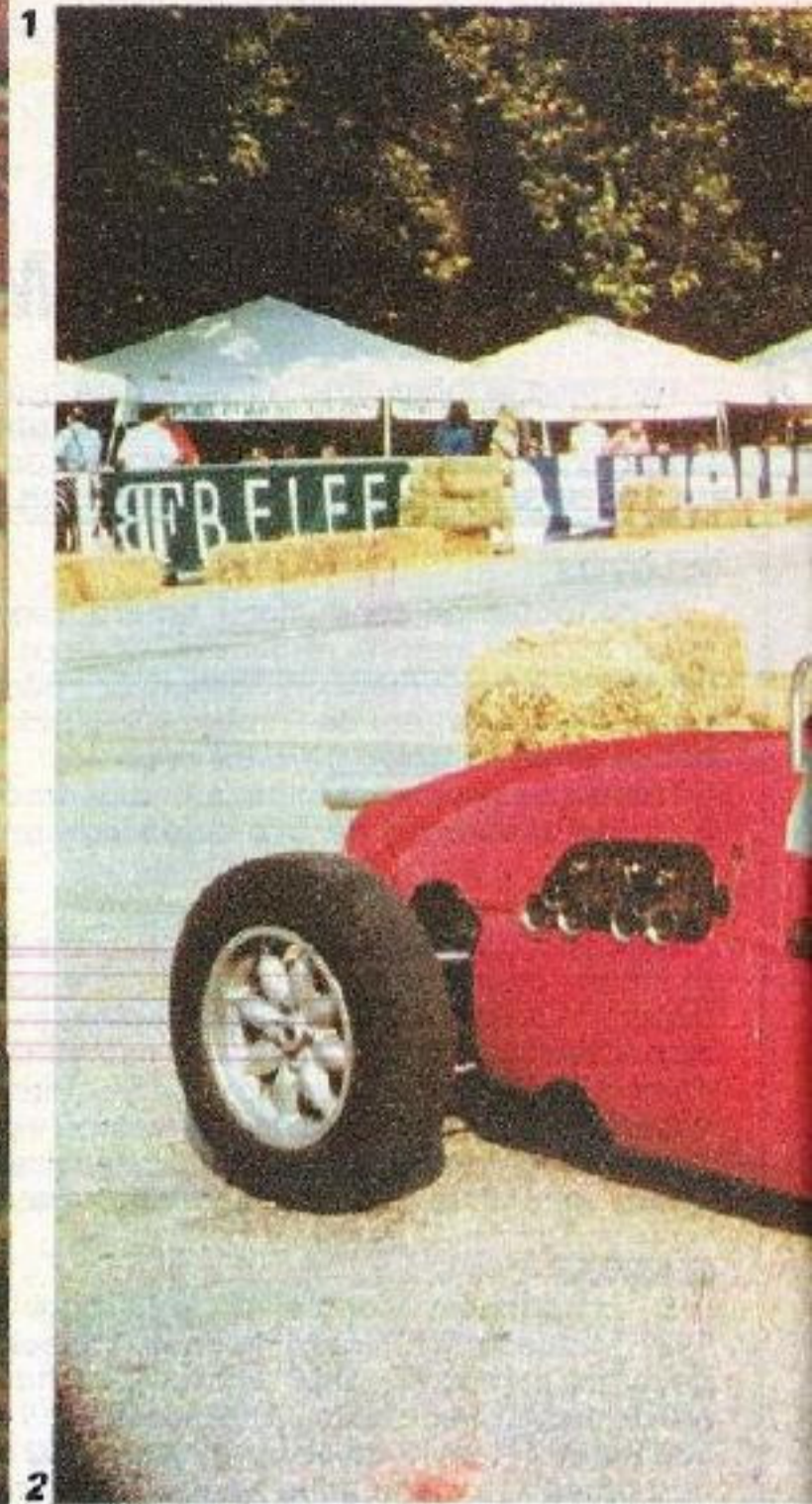


Diseñadores del Tiempo



**ESTUVIMOS EN EL GRAND PRIX
"RETRO" DEL PARQUE SEMPIONE DE MILAN**

SONIDOS GLORIOSOS EN EL DUOMO





3



Con motivo de cumplirse 50 años del primer Gran Premio de Milán y en adhesión a los festejos por el centenario del automóvil, la troupe del Gran Prix Retro se hizo presente en el Parco Sempione, a pocos metros del centenario Duomo milanés.

Esta fue la tercera experiencia

de la "Grand Prix Retro Organization" regentada por Toulo de Graffenried que cuenta con la colaboración del "Club International Anciens Pilotes de Grand Prix" presidido por Maria Teresa de Filippis. Luego de los eventos celebrados en Lausana —sede de la asociación— y en Niza, tocó

Izquierda: De Graffenried conduciendo un Alfa Romeo Alitalia. Nota: la comba negativa de las ruedas delanteras y las enormes campanas de freno. Arriba centro: En primer plano un Cooper-Maserati de 1959 (motor 2.500 cm³ y 4 cilindros) que fue manejado por Phil Hill y Lorenzo Bandini. Más allá, una Maserati 4CLT 1949. Arriba derecha: Talbot Lago 1947, que poseó un motor de 4.483 cm³ y 6 cilindros. Fue ganador en Lyon con Louis Chiron. Abajo: Cooper-Maserati A2 1979 que manejó Filippaldi en Argentina '78.

CORSA

Año XXI Nº 1062
Del 12 al 18/11 de 1986
Avda. Belgiana 624 - 1092 Capital Federal
élex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Frittoli

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 Giovannetti, Oscar Stepanich

(Diagramadores)

COORDINADOR

Rubén Lettieri

SECRETARIA

María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelos,
Anselmo P. Chiappe

En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Codemariari (EE.UU.), Néstor Palmetti
(Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

Subdirector: Hugo García

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León

Producciones Especiales

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

Fotógrafos Especiales

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

Fotógrafo

Cristian Frölich

SERVICIOS EXTERIORES

Corresponsal

Mario Diament (Nueva York)

LABORATORIO

Jefe: Omar García

ARCHIVO

Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril SA

AREA EDITORIAL

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

AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo

Gerente de Ventas: Roberto Ares

Publicidad exclusiva: Background S.R.L.

Florida 670, 2º piso, of. 59, Tel.: 392-4025/6638

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 760-5543

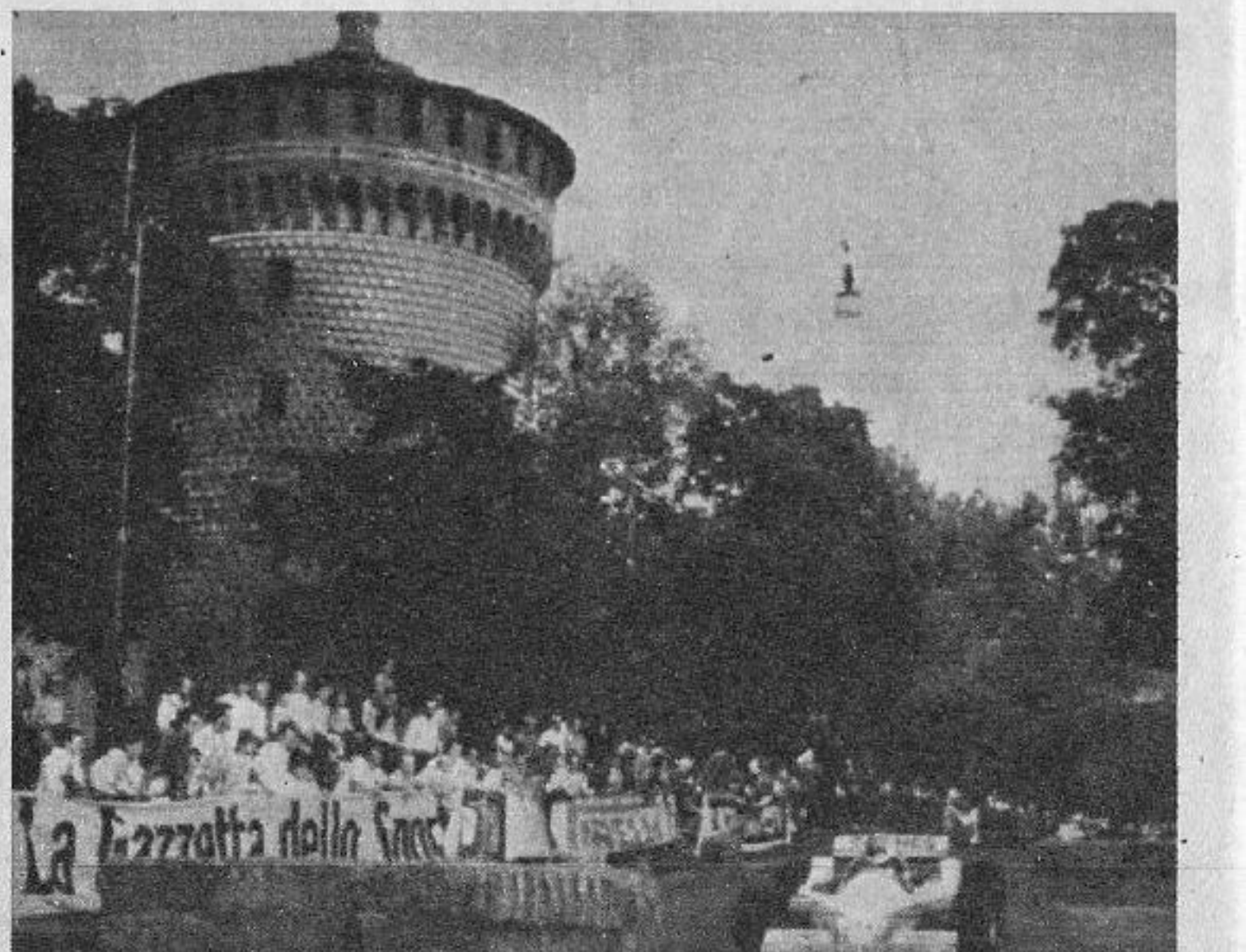


el turno a Milán, asociándose al evento coleccionistas locales que presentaron sus impecables y veteranos vehículos de competición. A su vez, esto se complementó con un clásico "Rauduno Ferrari", que nucleó a más de un centenar de autos de calle producidos en Maranello.

El Gran Premio de Milano se disputó por primera vez el 28 de junio de 1936 un circuito trazado sobre el Parco Sempione, que se recorrió en 60 oportunidades. Ante una multitud de casi cien mil espectadores, Tazio Nuvolari con el Alfa Romeo 12C de 4080 cm³ le ganó por 9 segundos a Achille Varzi con el Auto Unión C16. En esa ocasión fue tercero Giuseppe Farina con un Alfa Romeo 8C de 3800 cm³ y cuarto, con una unidad similar, Antonio Brivio Storza, único sobreviviente de aquella carrera que estuvo presente en el "revival" milanés.

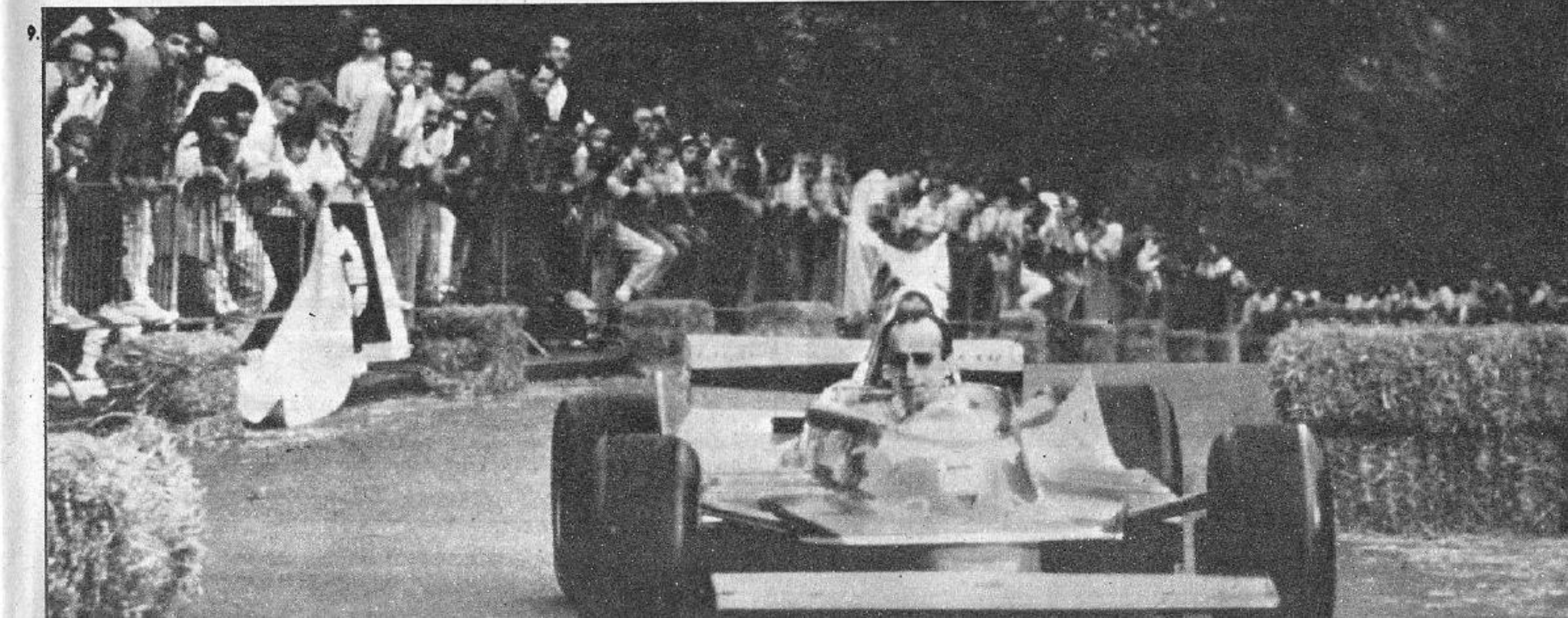
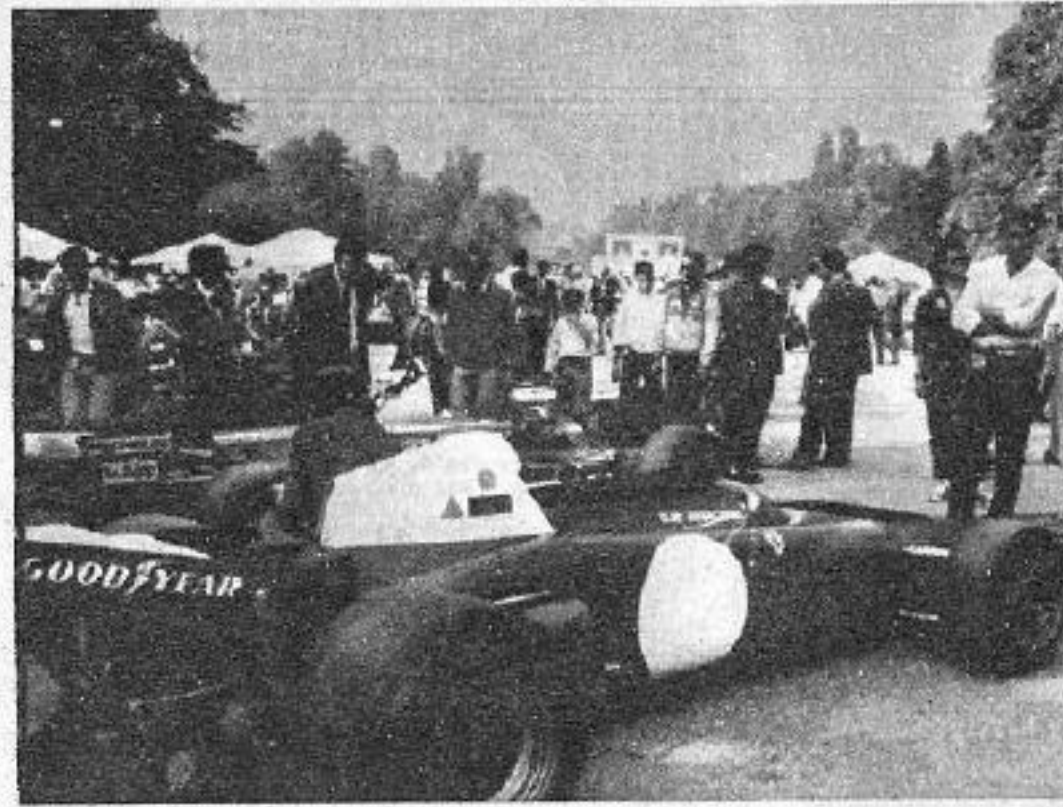
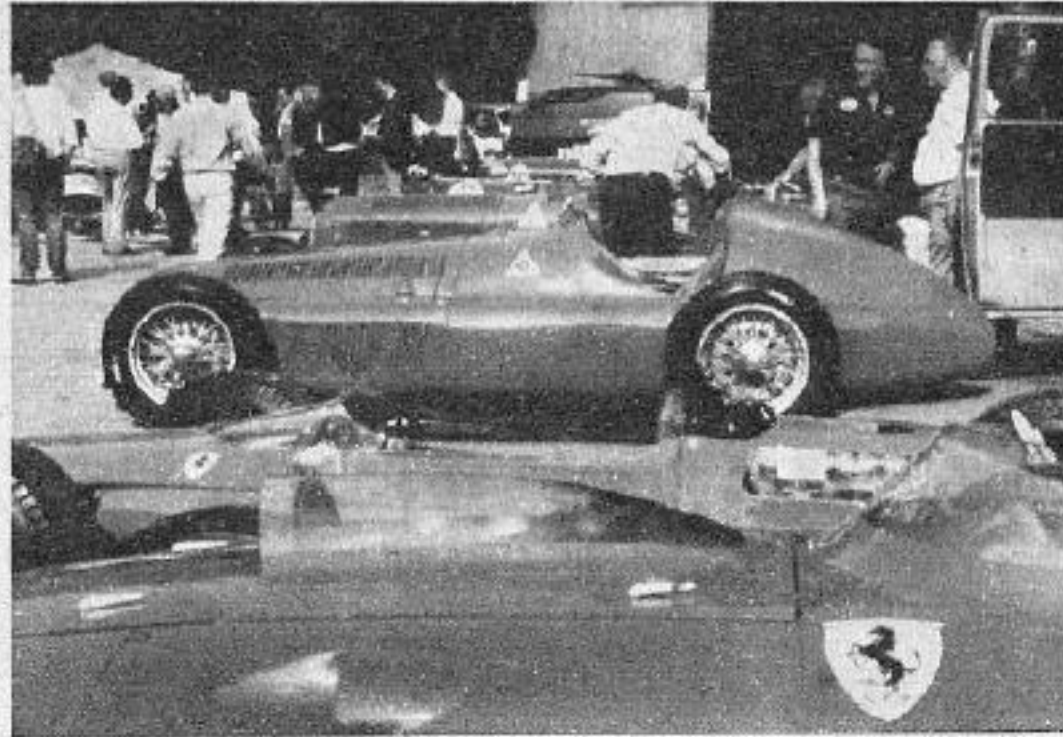
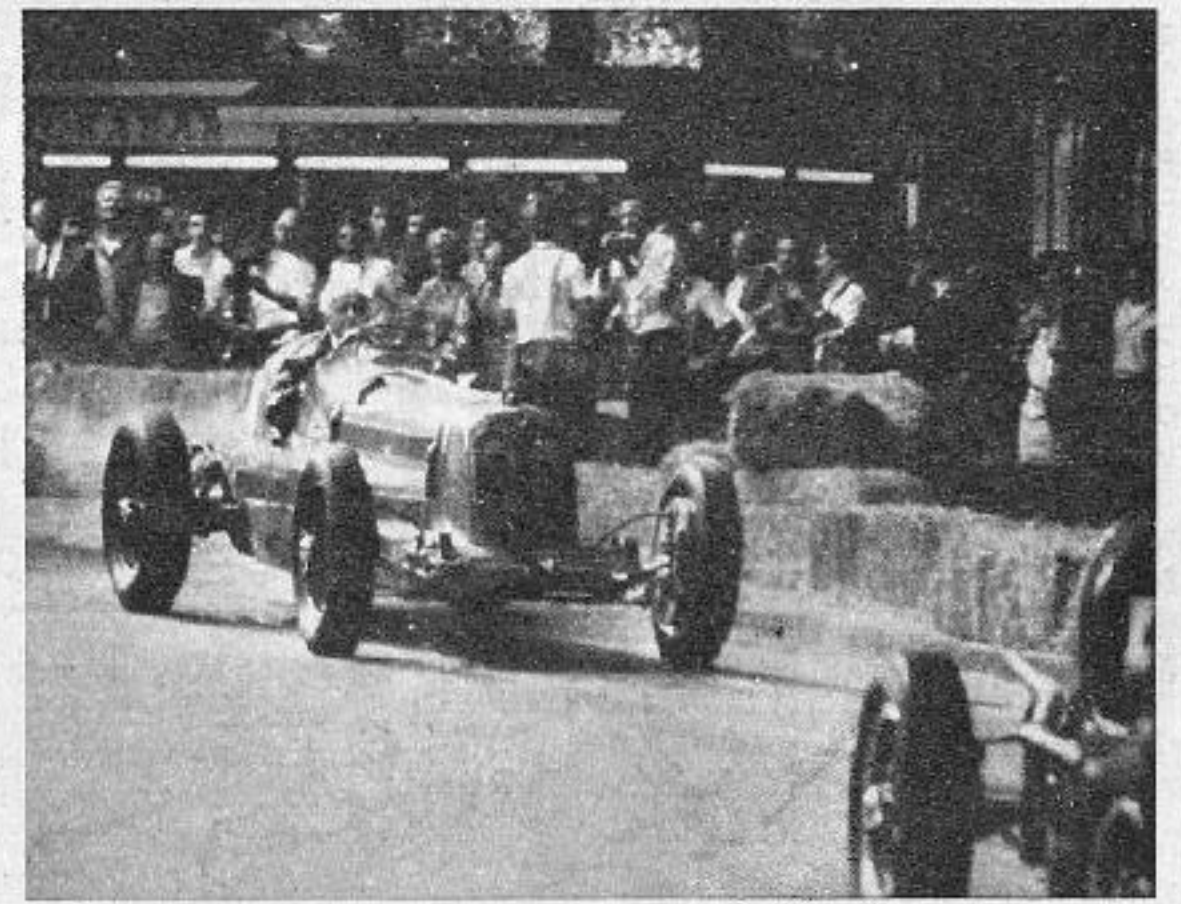
Para las casi 20 mil personas que se dieron cita en el parque, resultó verdaderamente emocionante ver transitar velozmente por el circuito marcado en torno al Castello Sforzesco, a grandes reliquias del automovilismo deportivo mundial, conducidas en muchos casos por no menos legendarias figuras de la historia del deporte motor. Ver a John Surtees sobre "su" Ferrari 512, tirando a fondo el 12 cilindros de un litro y medio que le permitiera ganar el título mundial de 1964, fue conmovedor. También emocionó la tanda de vueltas rápidas que hizo Gigi Villorosi sobre un impecable Alfa Romeo Monza 1931, el mismo que Tazio Nuvolari llevara al triunfo en el GP de Italia. O escuchar al motor de la Alfieta —un auto tan recordado por los argentinos— acelerado al máximo por el mismo De Graffenried, mientras copaba las chicanas improvisadas por los organizadores. No menos simpático resultó ver a Jean Sage conduciendo la Ferrari que utilizaran Pironi y Villeneuve en 1983, mientras el francés dirigía los destinos de la escudería Renault en la máxima categoría.

También son para destacar las presencias de Giancarlo Baghetti, Consalvo Sanesi, Piero Taruffi, Franco Cortese y Giovanbattista Guidotti. En materia de autos, los había para todos los gustos. Desde el Alfa Romeo TF que resultara segundo en la Targa Florio de 1924, pasando por el Mercedes





1. Primer plano del Amilcar 28 de cilindros. Este auto fue ganador en Alejandria y Nurburgring (en su división). 2. Tres de los más modernos F-1 presentes: Brabham BT54 de Piquet, Benetton 86 de Teo Fabi y el McLaren M26 corrido por James Hunt. 3. Villorosi con un Alfa Romeo Monza de 1931. 4. John Surtees con una Ferrari de F-1 de 1964 mientras esquiva tardos de pasto. 5. En primer plano una Ferrari Dino 246 V6 de 1959, detrás (semiculta) otra Ferrari 1964 y en segundo plano la Alfetta 159. 6. La Ferrari 312 B2 con que Gianclaudi Regazzoni ganó el Gran Premio de Alemania, en Nurburgring en 1972, detrás se aprecia otra Ferrari (Villeneuve 1983). 7. Vista 3/4 de la Ferrari 1500 cm³ con compresor propiedad de Weacroft y que fuera conducida por Ascari Villorosi y Cortese. 8. Un Ligter F-1 circulando por las calles del Parco Sempione. 9. Jean Sagec tripulando la Ferrari T5 1979 que utilizara Jacques Villeneuve en esa temporada.

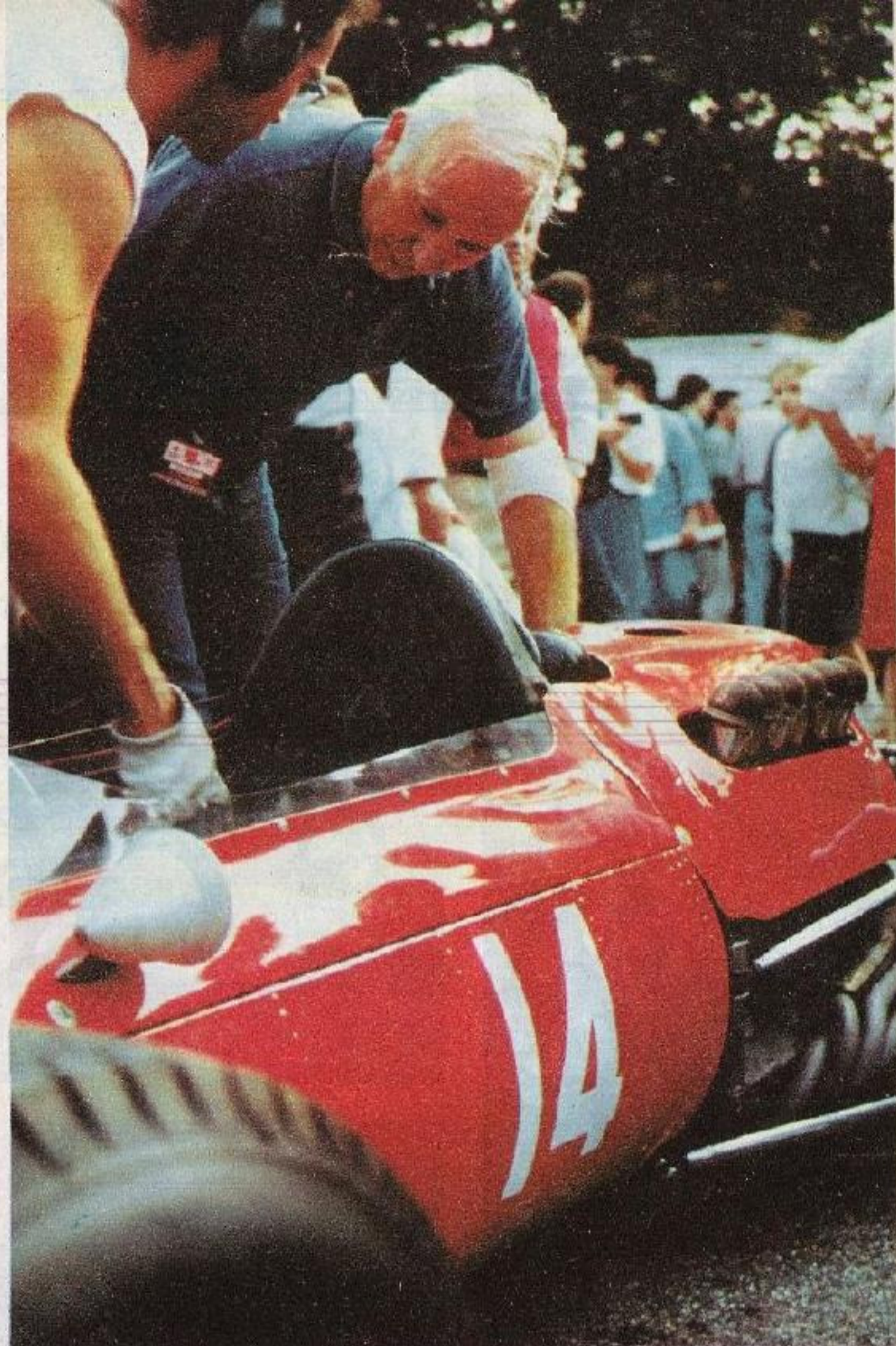


Benz ganador del GP de Trípoli de 1938 en manos de H. Lang, hasta modernos F1 como el Brabham BT-54 o el Benetton B6 que este año utilizara Teo Fabi en Imola.

Fue un verdadero festival para la vista y el oído. Parecía mentira poder escuchar sonidos tan disímiles pero igualmente notables generados por autos que escribieron páginas gloriosas del automovilismo deportivo. Todo esto enmarcado por el clima de F1 que brindaban los numerosos "motor homes" presentes y por una multitud apasionada y consciente de que tal vez nunca vuelva a escuchar esos sonidos a menos de mil metros de una de las más famosas catedrales del mundo.

Texto y fotos: Néstor Palmetti

Abajo: Un Mercedes Benz W154/163 en los improvisados pits del Parco Sempione milanés mostrando sus entrañas al desnudo. Su motor es de doce cilindros en V sobrealimentado por un compresor, lo que hacía rendir muy bien a sus tres litros de cilindrada. Fue ganador en Trípoli en los últimos años de la década del '30 conducido por Lang. Derecha: John Surtees inclinado sobre la Ferrari que condujo en 1964, logrando el campeonato mundial. Tiene 1.500 cm³.



INVITADOS DE ALTO NIVEL

Fueron muchos los ilustres que se hicieron presentes en esta convocatoria, trataremos de mencionarlos a todos, para que quede más clara aún la calidad de esta reunión, la cual promete repetirse en otros escenarios europeos.

PILOTOS:

Giancarlo Baghetti, Antonio Brivio Storza, Carlo Castelbarco, Franco Cortese, Andrea De Adamich, Maria Teresa de Filippis, Toulo de Graffenried, Giovanbattista Guidotti, Giovanni Lurani Cemuschi, Sergio Mantovani, Paolo Marzotto, Gino Muraron, Gianclaudio Regazzoni, Consalvo Sanesi, Giorgio Scarlatti, John Surtees, Piero Taruffi, Maurice Trintignant, Gino Valenzano, Gigi Villorosi, Michele Alboreto, Vittorio Brambilla, Johnny Cecotto, Corrado Fabi, Teo Fabi, Lella Lombardi, Pierluigi Martini, Arturo Merzario, Riccardo Patrese y Renzo Zorzi.

AUTOS:

ALFA ROMEO: Targa Florio 1924, P2 1924, P3 1932, Monza 1931 (2), 159 Alfetta 1951, F-1 1982, F-1 1984, FERRARI: 125, 125 F2 1950, T5 1981, 500/625 1951, Dino 246 F-1 1959, 512 1964, 312 B2 1972, F1 1984, MASERATI: 1927, 8CTF 1938, 6CM 1936, 4CL 1939, 4CLT 1949, 250F 1957 (2), BRM 1950, BUGATTI: 35B 1929, 35, COOPER-Maserati 1959 F1, Cooper-Climax, Cooper-Bristol 1953, Delahaye 135 S 1936, Era C 1936, Mercedes Benz W154, Talbot Lago 1947, Ansaldo A4 1921, Connaught 1955, Amilcar GP 1928, Cisitalia 1946, Benetton F-1 1986, Brabham BT54 1985, Copersucar 1979, McLaren M23 1976, Ligier-Matra 1983, March-Alfa Romeo 1970, Tecno F-1 1975, Williams FW06 1978, Williams FW08 1982, Merzario-Alfa Romeo 1979.

Salta a la vista la gran proporción de autos y personalidades italianas, evidentemente con mayores facilidades para trasladarse dentro de su propio país, aunque hubo algunas presencias, como la de John Surtees y Jean Sage, quienes se trasladaron a Milán desde sus respectivos países.

Rally-Raid

LA BAJA MONTESBLANCOS

EL PARIS- DAKAR ESPANOL

Izquierda: el Ford RS 200 conducido por Zanini-Ezpeleta. Quizás esté en el próximo Paris-Dakar. Derecha: Gastón Rahier, hombre experimentado en este tipo de competencias (dos veces ganador del Paris-Dakar), en esta fue segunda.



"La Baja es más dura que algunos tramos del Paris-Dakar. Aquí se conduce mucho más deprisa y la temperatura es muy alta, se transita con más de cuarenta grados de calor". Así sintetizaba la dureza de esta prueba el ganador del tradicional Paris-Dakar '85, Patrick Zaniroli.

"La Baja Montesblancos" se realizó en 1986 por cuarto año consecutivo, en el mayor desierto de Europa, Los Monegros enclavado en las provincias de Zaragoza y Huesca en la comunidad aragonesa.

Año tras año aproximadamente tres mil vehículos cambian la fisonomía de la comarca para disputar este "Paris-Dakar español". Seiscientos ocho inscriptos, más de dos mil vehículos de asistencia y el resto de organización y medios informativos, cada cual en su cometido, deben cubrir durante veinticuatro horas, los mil kilómetros de la Baja Montesblancos.

Varios fueron los equipos oficiales este año: Lada-Poch, Mitsubishi-Sonauto, Range Rover-Plein Pot y Toyota-Fougerouse, a los que habría que añadir los equipos españoles Nissan, Lada y Suzuki. Estos pusieron en sus autos a pilotos adecuados y también habituales desde la primera edición del raid español, tales como René Melge (pareja de Zaniroli), el mismo Zaniroli, Jean Pierre Jabouille (ex F.1), Pierre Lartigue, Gastón Rahier (ganador dos veces del Paris-Dakar) y el español Antonio Zanini, entre otros...

Al final del duro camino recorrido, el binomio Da Silva-Rigal, con Mitsubishi Pajero -compañeros de equipo de Zaniroli-Melge, quienes debieron abandonar luego de un vuelco- terminaron primeros pese a volcar a cuarenta kilómetros de la meta. Segundo llegó el gallo Rahier en compa-

ñía del ganador de la Baja del año pasado, Lartigue, con un Lada Niva, y tercero fue el binomio español Prieto-Vázquez con Nissan Patrol tras un espectacular vuelco cuando aún faltaban cuatrocientos kilómetros para el final.

En el rubro motos, Deburck y Viardot fueron los primeros en llegar tras quince horas de carrera, con KTM 400; tras ellos llegaron los belgas Dejong y Robert con Husqvarna 400, terceros Lacroix y Theric con Honda 630, quienes quedarían primeros en la clasificación oficial al fallarles la marca de un control a los dos anteriores...

CON LA MENTE EN EL PARIS DAKAR '87

Entre los numerosos y diversos tipos y marcas de vehículos que conformaron la lista de inscriptos de la Baja Montesblancos, se encontraba un Ford RS 200 del Marlboro Team, conducido por los españoles Zanini-Ezpeleta. Esta participación despertó gran expectativa en la casa Ford. Tanto, que el ingeniero John Wheeler, diseñador del RS, se desplazó hacia España para ver el comportamiento del vehículo en esta prueba. Se hablaba de que Ford pensaba en el Paris-Dakar a disputarse apenas comience el año 1987, y en René Melge como uno de sus posibles pilotos...

Seguramente, muchos de los hombres y marcas participantes de esta dura Baja, que dejó, en sus mil kilómetros de recorrido, a cuatrocientos cincuenta de ellos en el camino, habrán estado, al igual que Ford, con la mente en el verdadero Paris-Dakar del próximo año.

Informe y fotos: Ernesto Martínez López

ingrese

ESCUELAS DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AEREA



Requisitos:
* Edad comprendida entre 16 y 20 años.
* Haber aprobado el ciclo Primario

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

CIERRE DE INSCRIPCION 15 DE DICIEMBRE DE 1986

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

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

CORDOBA EZEIZA

Apellido

Nombre

Calle NO

Localidad C.P.

Provincia

* marque el casillero que corresponda.

INSTRUMENTAL DIGITAL

Delf Electrónica lanzó al mercado una gama de instrumental digital, destinado al automóvil. De esta manera usted podrá tener todo bajo control en su vehículo, con tablero, termómetro, manómetro, amperímetro, cuentavueitas y voltímetro, de los denominados "digitales".

DAFESA es el representante exclusivo y tiene sus oficinas en Martín Rodríguez 1149, en Victoria, provincia de Buenos Aires.

GOODYEAR Y FANGIO

Juan Manuel Fangio tuvo ocasión, recientemente, de apreciar la maqueta del stand con el cual **NEUMATICOS GOODYEAR S.A.** tendrá la oportunidad de estar presente en el "Museo del Automovilismo Deportivo JUAN MANUEL FANGIO", que será inaugurado el próximo sábado 22 de noviembre, en la ciudad de Balcarce, provincia de Buenos Aires. En un sector del museo se exhibirá material que ilustra la historia del neumático y de Goodyear, la historia de la Fórmula 1 y de sus

cubiertas, y productos de la empresa. Acompaña en la fotografía a Juan Manuel Fangio, el gerente de Relaciones Públicas de Goodyear.

Alberto K. Johnson, quien le presentó la maqueta del stand que realizará la Gerencia de Publicidad y Promoción de la compañía.



REPLICAS DE AUTOS CLASICOS

La empresa **SPORTS CARS S.A.** ha presentado en el mercado, su línea de réplicas fieles de automóviles deportivos de la década del '30.

En la fabricación de los mismos, **SPORTS CARS** implementa los últimos avan-

ces en materia de tecnología y matricería a nivel internacional.

Entre su producción, se destaca el "HIARA", modelo deportivo de elevado nivel mecánico, que guarda intactos los accesorios y detalles de los clásicos de

la época como reflejo del esmerado cuidado puesto en el diseño de cada una de sus partes. Así, la firma **SPORTS CARS S.A.**, recrea hoy en sus productos, las emociones de un pasado que continúa vigente para los amantes de los legendarios clásicos europeos.

WOBRON CUMPLE AÑOS

WOBRON S.A.I.C., la primera fábrica de embragues de Latinoamérica, cumplió 35 años de actividad industrial.

Establecida en la localidad de General Pacheco, provincia de Buenos Aires, con una planta industrial que supera los 10.000 m² de superficie cubierta, más dos plantas subsidiarias que alcanzan a los 4.000 m², provee de embragues y discos a todas las fábricas automotrices de la República Argentina, siendo fuente de trabajo para más de 650 personas.

Los diseños de sus productos cubren todas las gamas de aplicación de automóviles, camiones, omnibus, tractores, cosechadoras, vehículos militares y máquinas viales, como así también para auto- vías de ferrocarril y locomotoras de manobras.

Dichos diseños corresponden a orígenes americanos y europeos, teniendo actualmente licencias de Automotive Products de Inglaterra, Fichtel & Sachs y LuK de Alemania Federal, además de los nacidos de su propia ingeniería, contando por ello con el aval técnico suficiente como para poder satisfacer las necesidades de sus clientes, tanto en lo que hace al abastecimiento de piezas para la fabricación de sus productos —en cantidad, calidad y precio—, como en servicio.

A su vez, los productos **WOBRON** han sido analizados en centros de ensayo de prestigiosos fabricantes mundiales de automotores en Alemania, Francia y Suecia, habiendo sido reconocida la calidad de dichos productos como del más alto nivel in-

ternacional.

A principios de la década del setenta, la empresa comenzó las investigaciones en el rubro de los materiales de fricción, iniciando su fabricación pocos años después, en razón de los excelentes resultados obtenidos. Entre los productos de este rubro se cuentan pastillas para frenos a disco, bloques para frenos de camiones, la totalidad de los revestimientos de fricción para su producción de discos de embrague, y tacos de freno para equipos de explotación petrolera.

Empresa de capitales nacionales y pionera en la producción de autopartes originales, **WOBRON S.A.I.C.** ha sabido contribuir —merced a una manifiesta capacidad empresarial— al desarrollo de la industria argentina a través de sus fecundos 35 años de vida.

ESCAPES Y JAULAS ANTIVUELCO, ESPECIALIDADES DE LOS HERMANOS KURYLUX

PERFORMANCE Y SEGURIDAD

En la ciudad de Moreno, desde hace ya quince años, Emilio y Eugenio Kurylux se dedican a una especialidad que no tiene en nuestro país muchos cultores. En

efecto, estos hermanos (50 y 46 años respectivamente) forman desde hace tiempo parte del ambiente "da corsa" argentino fabricando caños de escape. En

su "atelier" del Gran Buenos Aires atienden a una buena cantidad de autos que compiten en las más diversas especialidades. De esa manera han pasado por

sus manos los autos de Johnny De Benedictis, Oscar Angeletti, Mariano y Rubén Calamante en lo que se refiere al Turismo Carretera. En TC-2000 trabajaron pa-

ra las coupés Renault Fuego que conducen Juan María Traverso, Ernesto Soto, José Luis Di Palma y las Ford Sierra de Alfredo Pisandelli y Rubén Daray. En la Fórmula Sierra han realizado un acuerdo con APAT para equipar con caños de escape y jaulas antivuelcos a todos los Ghia S que iniciaron este torneo, mientras que en las demás divisiones del Turismo atienden a Omar Bonoño, Alberto Baldinelli, Julio Pardo, Néstor Percaz y Vicente Pernia entre otros tantos. Asimismo, otras dos categorías zonales (Monomarca del NOA y TC-3000 Riocuartense) tienen reglamentado el uso de elementos de escapes silens en todos los autos que les interesan. Estos logros hablan a las claras de una notable inserción en el mercado de caños de escape y jaulas antivuelco, dos elementos fundamentales en cualquier auto de competición. Los primeros por su obvia e

importante función en el rendimiento de las plantas motrices y las segundas por básicas razones de seguridad.

Para ello, los hermanos Kurylux han adoptado los sistemas MIG de soldadura eléctrica automática y semiautomática que se fabrican en nuestro país con licencia alemana.

Sin embargo, no sólo saben de autos de carrera, sino que también han fabricado escapes para lanchas de alta performance, como la Pira Pira (de Pedro Soriano) o la Retusile II, que construyó el astillero Poseidón con mecánica preparada por el ingeniero Ricardo Joseph. Por otra parte, también reciben en su taller de 200m² cubiertos a automóviles de calle, aunque estos solamente constituyen el 10% de su clientela, debido a que la mayor parte del tiempo lo ocupan en la competición.



CORSA EN URUGUAY

RALLY DE COLONIA

ETHEGOYHEN Y CAMMAROTA: LOS NUEVOS CAMPEONES



El veterano Ford Escort 1600 de "Lucho" Etchegoyhen rumbo a la victoria y al campeonato de Grupo A. Definó el título en este rally frente a Mantero.



Fernando Cammarota logró el título de Turismo Nacional.

Entre el 18 y 19 de octubre se llevó a cabo la última prueba por el Campeonato Uruguayo de Rally. Fue denominado Rally del Sur y recorrió los departamentos de Colonia, Flores, San José y Florida. Fueron dos etapas con un total de nueve pruebas de clasificación, siete de las cuales se disputaron el sábado y las restantes durante la mañana del domingo. Solo 16 autos se animaron a hacer el gasto: algunos de ellos con la vista puesta en el título, ya que en esta última prueba se definían los certámenes de el Grupo A hasta 1.600 cm³. Y el de Turismo Nacional también hasta 1.600 cm³.

La definición del Grupo A sería, sin dudas, lo más atrayente. Gustavo Trelles, que volvió de España especialmente a jugarse la última carta. Domingo De Villa con el Ford XR3 que a pesar de estar peleando el campeonato le dio más amarguras que satisfacciones este año. Enrique Mantero con un Fiat SE 1.6 que nunca lo dejó de a pie; y por último el veterano Luis Etchegoyhen ganador del Rally del Lago, eran los responsables de darle al título un nombre.

En Turismo Nacional la ausencia del líder del campeonato, Felipe Mercader dejaba las puertas abiertas a Fernando Cammarota, Pario Jorain y a los hermanos Alonso.

Gustavo Trelles que a medida que pasaban los primeros iba reforzando sus aspiraciones a la corona. Sus adversarios comenzaban a tener problemas, en algunos casos determinantes. De Villa debió abandonar en el PC 4 por rotura de semieje cuando iba segundo, se retrasó también Etchegoyhen que en el PC anterior había pinchado un neumático y más atrás seguían Mantero y Baridón.

Los restantes primeros fueron para el recién llegado de Europa mientras que Etchegoyhen se colocaba segundo con Mantero pisándole los pies y Baridón que se retrasó por una pinchadura en el último PC de la jornada. El sábado había dejado a un Trelles muy cómodo para recorrer los poco más de cien kilómetros que faltaban, y a un Etchegoyhen expectante y cuidadoso de su escolta, Mantero.

En Turismo Nacional la etapa había sido un mono-

logo protagonizado por Jorain a casi un minuto suficiente para encarar con tranquilidad el domingo. Detrás los hermanos Alonso, Benech y Casalla.

La definición de los campeonatos estaba en su punto culminante. El domingo Gustavo Trelles se había rumbo a la corona pero no pudo ser. A los pocos kilómetros un cuernal lo dejó al costado del camino y Luis Etchegoyhen pasó al frente seguido muy de cerca por Mantero. El que ganaba era campeón. Y fue Etchegoyhen que aventajó por 55s a su eterno escolta Mantero.

En Turismo Nacional no hubo variantes. Cammarota siguió ganando y fue campeón con un excelente trabajo en la última del año. Jorain terminó segundo y los hermanos Alonso terceros.

Mario Rosa (Motor News)
Fotos: Hector De la
(Diario El País)

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Marca	Grupo	Tiempo
1º	Ford Escort	G.A.	2h20m02s
2º	Fiat SE	G.A.	2h20m57s
3º	Ford Escort	G.A.	2h25m40s
4º	Ford Escort	T.N.	2h27m06s
5º	Ford Escort	T.N.	2h28m30s
6º	Fiat 125	T.N.	2h33m43s
7º	Ford Escort	T.N.	2h34m30s
8º	Ford Escort	T.N.	2h35m35s
9º	Fiat 125	T.N.	2h36m54s
10º	Fiat SE	T.N.	2h39m15s

Ganadores De Primes: Trelles ó Etchegoyhen 2. De Villa 1 (Grupo A) Cammarota 9 (Turismo Nacional)
Abandonos: De Villa-Pronzuck (semieje), Menjoulou-Rovira (fuera de ruta), Mesa-Porrini (caja), Trelles-Ivetch (cigüeña), Mancilla-Cabrera (piston), Perezgalli-Santos (fuera de ruta).

CAMPEONES

Grupo A hasta 1.600: Luis Etchegoyhen-Luis Borrallio (Ford Escort)
Grupo A hasta 1.300: Daniel Quirino-Eduardo Quirino (Daibatsu Charade)
Turismo "N" hasta 1.600: Fernando Cammarota-Miguel Sartori (Ford Escort)
Turismo "N" hasta 1.400: Daniel Casalla-Gabriel

LA CARRERA

A las diez de la mañana del sábado se puso en marcha el primer prime que tuvo como ganador a De Villa con 3s de ventaja sobre Trelles y más atrás Mantero, Baridón y Etchegoyhen. De ahí en más el dueño del sábado sería

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

EYQUEM
CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3952/3957/6634/8959

VOLANTES

Ematraj

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. 58-9604 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-3627 • CASEROS

Seguridad y garantía!...
RESORTES DE SUSPENSION

AG

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

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS

FALCON - TAUNUS - TORINO
DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA
TOYOTA - ETC.

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

ENVIOS AL INTERIOR

SERVICIO AUTOMATIZADO

MITSUBISHI

IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
21 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 97-4410/7493 • CAPITAL

SUGERENCIAS...

EDDIE PUBLICITARIA S.R.L.
CORDOBA 643 - 1º P. "R" - TEL. 313-2184



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

ENVIOS AL INTERIOR

DUIKE
WARNES 1180 GAP.
(1414) 855-1552/854-5156
VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

Horacio O. Ferrea

NORTH AMERICA DIVISION, INC.

Competition Parts.
Asesoramiento

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

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

Representante en Argentina: Emilio Tettelbaun
Olavarría 2950 - Caseros - Bs. As.
TELEFONO: 750-8627



¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!
Polarizamos su auto en 2 hs....
con el **NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA.**
... y conseguirá de 5 a 7 grados más frío de su equipo de aire acondicionado.



AUTODECOR
Av. J.B. JUSTO 3324,
CAPITAL, TEL. 58-9551.
VENTAS POR MAYOR

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 131

12 de noviembre de 1986

Karting en Mercedes

SERGIO DIMARO YA ES CAMPEON

Mercedes, BA- Con la organización del Huracán Mercedes Automóvil Club, se disputó en ésta, el domingo 26 de octubre, la penúltima fecha del campeonato 1986 de Karting, fiscalizado por la Federación N° 2.

Las especialidades Sapucay y Clase "B" reiteraron en la oportunidad a los ganadores y escoltas de la anterior carrera en esta ciudad. Los resultados de las finales y las posiciones del campeonato, tras las 14 fechas disputadas, son los siguientes:

Clase "B": 1° Federico Basualdo (Granata-Zanella/Mercedes); 2° Oscar Pontón (Vara-Zanella/Mercedes); 3° Daniel Mazzari (Mazzari-Zanella/Mercedes); 4° Carlos Scotti (Panther-Zanella/Mercedes); 5° Oscar Cagnone (Panther-DKW/Mercedes); 6° Marcelo Piazza (Vara-Zanella/Flandria); 7° Alejandro López (Vara-Zanella/Mercedes) y 8° Roberto Aguirre (Aguirre-Zanella/Mercedes). **Campeonato:** Pontón, 143 puntos; Mazzari, 133; Piazza, 104; Scotti, 101; Borghi, 98; O. Rodríguez, 93; Basualdo, 91 y Aguirre, 33 puntos.

Clase Sapucay: 1° Sergio Dimaro (Sabekart/Mercedes); 2° Orfilio Calandrelli (Granata/Carlos Keen); 3° Carlos Palomar (Vara/Flandria); 4° Carlos Schultz (Vara/Gral. Rodríguez); 5° Daniel De la Fuente (Vara/Buenos Aires); 6° Juan Rebottaro (Granata/Flandria); 7° Néstor País (Vara/Mercedes), y 8° Fernando Gusmerini (Vara/Flandria). **Campeonato:** Di Maro (virtual campeón) 185 puntos; Calandrelli, 145; Bertoli, 114; Rebottaro, 106; Palomar, 78; Piazza, 59; País, 40 puntos.



Cuando solo falta el Coronación, Sergio Dimaro (21 años y próximo a pasar a la Fórmula Renault Argentina) es campeón Sapucay de la Federación N° 2. (Foto Vargas, Diario El Oeste.)

El público fue de 800 personas y la próxima fecha, el Premio Coronación se correrá en San Andrés de Giles el próximo domingo 16 de noviembre. (Informe de Alberto Hassan, Derranando)

GRACIAS CENTRO POSADAS

Laurita Neira, esta vez del lado de allá de la lente fotográfica, posa junto al noble Renault 12 que nos facilitó la concesionaria oficial de la capital misionera, Centro Posadas, para la cobertura del Rally Integración. Agradecemos especialmente a los señores Lázaro y Hojnadel. La foto fue tomada frente al local del sub-agente Juan Carlos Gómez Automóviles, cuyo titular también -como de costumbre- facilitó nuestra labor.



UNA PIÑA AFORTUNADA

La secuencia quedó de la cobertura del Rally Integración corrido hace unas semanas en tierra misionera. El Renault llegó pasado a la curva que formaba un puentecito de madera y tras sacar en demasía la cola, se trabó y volcó. Sin embargo siguió luego de un par de minutos terminando el parcial. Lo manejaba Carlos Tabossi, piloto de Posadas, quien como su navegante salió ileso del incidente. (Fotos de Laura Neira.)

F-5, Sport APAS, F-07 y TC Bonaerense en Buenos Aires

CIENTO CINCUENTA PARA SIETE PODIOS

En jornada doble, el circuito N° 5 del Autódromo de Buenos Aires (2.126,31 m) recibió el domingo 26 de octubre a las categorías **Fórmula Cinco**, **Sport A.P.A.S.**, **Fórmula 07** y al **Turismo Carretera Bonaerense**, totalizándose la respetable cifra de casi 150 autos, lo que obligó a utilizar como pits a todo el sector desde la misma zona de boxes hasta prácticamente la horquilla. Esta jornada fue la decimoquinta del año para el TC Bonaerense, mientras que para F-07 y F-5 fue la decimotercera, completando Sport A.P.A.S. la decimo-cuarta de 1986.

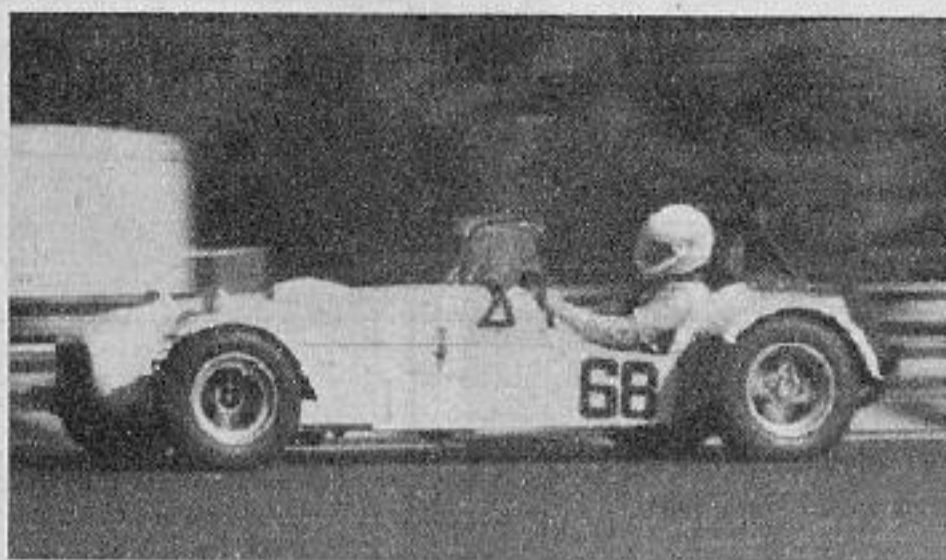
Todas las finales se caracterizaron por la intensa lucha librada en los primeros lugares. En **Sport A.P.A.S.**, esa lucha la libraron entre Antonino y Junqueras, logrando este último sobre el final una luz de un segundo, mientras a sus espaldas Kritz superaba a Albamonte, con evidentes problemas de tenida.

Jorge Santana triunfó de punta a punta en **Fórmula 07**, soportando al principio el asedio de Nicieza (retrasado por rotura de parabrisas) y luego por Vicente, ambos con Renault, reeditando la vigencia en la categoría del duelo entre Fiat-Renault.

Fórmula Cinco. Nuevamente Konowalik se impuso en esta especialidad, en la que ya es virtual campeón, superando a Martínez, quien también de esta forma se coloca a un paso del subcampeonato al no sumar puntos en esta competencia Norberto Pérez. En cambio la lucha por el quinto lugar en el torneo se encuentra en su punto más alto, reuniendo a tres pilotos en un solo punto de diferencia: D'Olivera-Lima, Regolta y Sambiasi.

Turismo Carretera Bonaerense Clase "A". En esta oportunidad le tocó el turno a Víctor Rendina para tripular el auto número 3 (comparte la conducción del mismo con Roberto Puerta) imponiéndose el campeón Ciccía, quien a pesar de establecer el record de giro, nunca pudo llegar más allá de las puertas del auto del ganador; destacable lo realizado por quien arribara en el tercer puesto, Ricardo Wagner, acortando distancias vuelta tras vuelta hasta tomar contacto con el trencito de los punteros.

Clase "B". César Peón ganó la final de esta clase, manteniendo la diferencia de un segundo lograda en la primera vuelta sobre Scatizza. Pero el espectáculo se centró en la lucha librada por el tercer puesto entre Valente y Margaride, quienes circularon las 10 vueltas y arribaron a la bandera a cuadros prácticamente en una misma línea, logrando el puesto Valente tras haber mantenido la cuerda durante toda la competencia.



Segundo triunfo de Guillermo Junqueras en Sport. El piloto se supera.

Clase "C". Pazos puntuó ocho giros, pero sobre el final fue superado por Alonso, quien logró en la bandera a cuadros una diferencia a favor de solo 23 centésimas. Más atrás, Carlos Rosales (largando desde el puesto 25) remontaba en forma brillante hasta lograr arribar a la cuadrícula en el quinto lugar, coronando un esfuerzo con el logro también del quinto puesto en el campeonato.

Clase "D". En pista, el dominador sin discusión fue Jorge Suárez, lamentablemente desclasificado luego en la revisión técnica, ascendiendo al primer puesto Elio Martínez, quien en carrera había coronado una actuación espectacular; faltando solamente tres giros para el final, se encontraba en el quinto puesto de la fila india, superando a tres máquinas en las últimas tres rondas.

Clasificaciones

Sport A.P.A.S.: 1° Guillermo Junqueras (Lotus-Fiat) 14 vueltas 16m13s64/100 a 110,067 km/h; 2° Francisco Antonino (Lotus-Fiat) 16m14s69; 3° Daniel Kritz (Lotus-Fiat) 16m41s50; 4° Roberto Albamonte (Lotus-VW) 16m52s20; 5° Carlos Colombo (Lotus-VW) 17m9s53; 6° Hugo Conzi (Lotus-VW) 17m16s78; 7° Antonino Bagatoli (Lotus-VW); 8° Eduardo Galotta (Lotus-Fiat). **Campeonato:** Antonino 70 puntos, Albamonte 52, Junqueras 41, Kritz 36, Dellepiane 30.

Fórmula Cinco: 1° Carlos Konowalik (Fer-Car/Zanella) 10 vueltas 11m40s96/100 a 109,203 km/h; 2° Germán Martínez (Perri-Gilera) 11m44s83; 3° Oscar Sambiasi (OMAS-Zanella) 12m43s19; 4° Romero D'Olivera Lima (Scalesse-Zanella); 5° Alberto Pedruzski



César Peón, ganador en TC Bonaerense "B" y un csito de amuleto.

Pérez antecede al ganador de F-5, Carlos Konowalik

(Lap-Zanella); 6° Néstor Presas (Angel-Gilera). **Campeonato (virtual campeón):** Konowalik 215 puntos, Martínez 119, Pérez 90, Alifracó 79, Basconcello 52, D'Olivera Lima y Regolta 51.

Fórmula 07: 1° Jorge Santana (Fiat) 12m2s61/100 10 vueltas a 105,931 km/h; 2° Isaac Vicente (Renault) 12m28s5; 3° Hugo Díaz (Renault) 12m4s93; 4° Héctor Romanó (Fiat) 12m11s63; 5° Máximo Spendel (Fiat) 12m18s98; 6° Hugo Ortiz (Fiat) 12m28s63; 7° Carlos Nicieza (Renault) 12m30s26; 8° Salvador Amato (Fiat) 12m31s73; 9° Carlos Di Forti (Fiat) 12m33s11; 10° César Fernández (Renault) 12m37s80. **Campeonato:** Santana 199 puntos, Nicieza 151, Spendel 69, Romanó 56, Di Forti 45.

Turismo Carretera Bonaerense

Clase "A": 1° Víctor Rendina (Chevrolet-Munro) 11m56s14/100 10 vueltas a 106,888 km/h; 2° Natalio Ciccía (Chevrolet-San Antonio de Padua) 11m56s96; 3° Ricardo Wagner (Ford-Munro) 12m4s73; 4° Guillermo Rico (Dodge-Avellaneda) 12m38s27; 5° Francisco Vilella (Ford-Bs.As.) 12m44s86; 6° José García (Ford-Caseros) 12m48s3. **Campeonato:** Ciccía 348 puntos, Puerta-Rendina 298, Wagner 141, Fernández 120, Tornatore 100.

Clase "B": 1° César Peón (Chevrolet-José C. Paz) 11m10s61/100 10 vueltas a 114,145 km/h; 2° José Scatizza (Ford-San Miguel) 11m11s41; 3° Miguel Valente

FR, Promocional y Motos en Santa Rosa de La Pampa

ABALO, VALDERRAMA Y MAZZONI

Merlo, BA. - En el autódromo asfaltado de 1.620 metros del Aero Club Pampeano, el 19 de octubre pasado se realizó con la organización de las asociaciones intervinientes una reunión deportiva para las categorías **Fórmula Renault Región Pampeana**, **Promocional 850** y **Motociclismo 105 cc LP**. La jornada se llevó a cabo durante un magnífico día de sol, pero la coincidencia con el Día de la Madre indudablemente restó público al espectáculo.

En **Fórmula Renault** se hicieron dos series a diez vueltas, ganadas por

Hugo Guerediaga y Oscar Abalo. En la final, a 25 vueltas, la pelea por el triunfo comprendió a Abalo y a Carlos Otamendi, quien lideró hasta la séptima vuelta. No se arredró este último y pese a su acos (llegaron separados por centésimas) Oscar Abalo ganó su primera carrera en esta temporada.

Clasificación final, FRA: 1° Oscar Abalo (Crespi/Santa Rosa, LP) 18m19s70/100 a 132,581 km/hora; 2° Carlos Otamendi (Crespi/Gral. Pico, LP), 18m19s96; 3° Ricardo Zubia (Berta/Trenque Lauquen, BA); 4° Pedro Sayago (Crespi/Trenque

Lauquen, BA); 5° Miguel Bongiovanni (Crespi/Huinca Renancó Cba); 6° Hugo Guerediaga (Crespi/Pellegrini, BA). **Campeonato:** (nueve fechas), Maldonado, 62 puntos; Lavín, 39; Zubia, 36; Otamendi, 27; Guerediaga, 26 y Ré, 22 puntos.

Promocional 850 también tuvo dos series, pero a 5 vueltas cada una. La primera fue para Edgardo Deanna y la segunda para Carlos Dahir. Este último, piloto de Santa Rosa que conduce un Fiat 600, hizo el gran gasto en la final a 20 giros, pero cuando había obtenido una considerable ventaja quedó sin

chance por problemas mecánicos. Ganó entonces Nelson Valderrama quien durante toda la carrera luchó palmo a palmo con Deanna.

Clasificación final, Promocional 850: 1° Nelson Valderrama (Fiat 600/Anguil, LP) 18m20s14 a 106,022 km/h. 2° Edgardo Deanna (Fiat 600/Anguil, LP) 18m20s38; 3° Raúl Gaitán (Renault/Gordini/Santa Rosa, LP); 4° Antonio Gioppo (Renault/Gordini/Santa Rosa, LP); 5° Luis Alvarez (Fiat 600/Gral. Pico, LP) y 6° Dardo Lanata (Renault/Santa Rosa, LP). **Campeonato** (6 fe-



Nelson Valderrama, ganador en Promocional 850.



Abalo y Otamendi corrieron así toda la carrera de FR Pampeana

chas): Dahir, 38 puntos; Valderrama, 37; Deanna, 35; Alvarez, 21; Gaitán, 16; Figueredo, 10; Gauna, 8; Perano y Gallego, 5 puntos.

En **Motos 105 L.P.** se

corrió una sola prueba a veinte vueltas. El santarroseno Carlos Mazzoni mostró una abismal diferencia con el resto, pero... siempre hay un pero... desde boxes le indicaron

TC Bonæerense en Merlo

ALMEIDA, PAZOS, VALENTE Y CICCIA



El campeón Natalio Ciccia, puntero entre las cupecitas de la Clase "A".

(Ford-San Miguel) 11m29s14; 4° Rubén Margaride (Dodge-Castelar) 11m29s32; 5° Bruno Stranges (Chevrolet-José C. Paz) 11m29s64; 6° Juan Masquere (Chevrolet-San Miguel) 11m39s93. **Campeonato: Stranges 336 puntos**, Scatizza 226, Peón 181, Margaride-Albertini 168, Mesquere 143.

Clase "C": 1° Jorge Alonso (Ford-Tigre) 11m42s3/100 10 vueltas a 109,029 km/h; 2° Eduardo Pazos (Ford-San Fernando) 11m42s31; 3° Carlos Dandolo (Ford-Tigre) 11m43s78; 4° Carlos Orlando (Ford-Gral. Rodríguez) 11m58s28; 5° Carlos Rosales (Chevrolet-San Fernando) 12m7s47; 6° Néstor Fuentes (Chevrolet-Villa Madero) 12m8s84. **Campeonato: Pazos 245 puntos**, Fariás 241, Orlando 238, Alonso 235, Rosales 128.

Clase "D": 1° Elio Martínez (Chevrolet-Cañuelas) 11m10s68; 2° José De Almeida Do Sume (Chevrolet-Cañuelas) 11m10s68; 3° Héctor Romero (Chevrolet-Navarro) 11m25s12; 4° Antonio Biló (Chevrolet-Lobos) 11m31s34; 5° Daniel La Femina (Chevrolet-González Catán) 11m34s4; 6° Antonio Tonetti (Ford-San Justo) 11m50s22.

Campeonato: Martínez 294 puntos, De Almeida 289, Davende 191, González 178, Molina 138.

(Informe: Carlos Ramón Varela.
Fotos: José B. Granada y C.R.V.)

Las Heras (BA) - Luego de tres fechas suspendidas (Pilar, Derqui y Merlo) a causa de las lluvias, el 19 de octubre se realizó la 14va. competencia de la especialidad. Para ésta el Club Argentino de Merlo, en un día ventoso pero de agradable temperatura, tuvo en muy buenas condiciones su circuito de tierra compactada de 1.580 m., que se halla ubicado a orillas del río Reconquista. La coincidencia con la celebración del Día de la Madre hizo que el público no fuera el habitual en las presentaciones del TC Bonæerense, siendo 67 los competidores reunidos en sus cuatro clases.

Clase "D". Contó con dos series de 7 vueltas y sus ganadores fueron José de Almeida, Hugo González. La final disputada a 14 vueltas, con De Almeida y Martínez como dos punteros, ya que fueron los que pasaron antes del trompo en la primera curva (de González y Pietranera, a quien Molina sorteó por el medio) pero perdiendo valiosos puestos al tener que frenar, tercero se colocó Da Venda pasando por afuera, lo mismo que el resto. En la séptima Molina superó a González Correa y se colocó a la cola de La Femina sin poder superarlo, en tanto Pietranera avanzando desde el fondo hacia lo imposible para superar a

éstos.

Clasificación: 1° José de Almeida (Chevrolet/Cañuelas) 14'16"47/100 a 92,976 km/h; 2° Elio Martínez (Chevrolet/I. Casanova) 14'17"23/100; 3° Domingo Da Venda (Chevrolet/M. Grande) 14'25'31/100; 4° Nicolás Lemmo (Chevrolet/G. Catán) 14'54'16/100; 6° José Molina (Falcon/Merlo) 14'54'41/100. **Campeonato:** Martínez 276 puntos; De Almeida, 272; Da Venda 191; González 178; Pietranera y Molina 135; Giani 102; La Femina 97.

Clase "C". Numerosa como siempre, tuvo 3 series, también a 7 vueltas ganadas por Pazos, Alonso y Sessini. En esta última serie el ganador había sido Bissio pero fue recargado con 1' por estar debajo del peso establecido. Alonso, Fariás y Pazos fueron los encargados de dirigir la final a 14 vueltas. Con Alonso en punta durante 13 circuitos y Pazos a su retaguardia, pero cada vez más cerca, como lo demuestra en el record de vuelta, se fueron sucediendo las vueltas. Pero no estaba todo dicho ya que Alonso pincha la goma trasera derecha y pierde el liderazgo.

Clasificación: 1° Eduardo Pazos (Falcon/San Fernando) 14'11"03/100 a 93,751 km/h; 2° Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 14'12"61/100; 3° Manuel

Fariás (Falcon/Gral. Pacheco) 14'20"75/100; 4° Néstor Fuentes (Chevrolet/V. Madero) 14'24"33/100; 5° Roberto Soriano (Falcon/Tigre) 14'29"00/100; 6° Carlos Dandolo (Falcon/Tigre) 14'29"37/100. **Campeonato:** Fariás 240 puntos; Orlando 228; Pazos 222; Alonso 212; Abraham 120; Rosales 116; Fernández 91; Dandolo 71.

Clase "B". Se corrieron dos series de 7 giros cada una, ganadas por Miguel Valente y por "Chiche" Scatizza. En la final, Vacente puntuó durante las 14 vueltas, seguido por Margaride hasta la 9na. en la que pasó a ser escolta Scatizza, pero nuevamente la mala racha que lo persigue puso su cuota y dos vueltas más tarde quedó fuera de carrera, heredando ese puesto Peón que desde la retaguardia en la primera vuelta avanzaba implacablemente, luego de los problemas que había sufrido en la serie. Tercera Stranges y más atrás el duelo de siempre entre Carta y Di Nella.

Clasificación: 1° Miguel Valente (Falcon/San Miguel) 14'00"97/100 a 94,690 km/h; 2° Cesar Peón (Chevrolet/J.C. Paz) 14'02"17/100; 3° Bruno Stranges (Chevrolet/J.C. Paz) 14'14"09/100; 4° Pedro Carta (Torino/J.C. Paz) 14'17"94/100; 5° Guido Di Nella (Dodge/L.del Mirador) 14'18"76/100; 6° Rueda-Gentile (Torino/Moron)

15'04"7100; **Campeonato:** Stranges 329 puntos; Scatizza 210; Margaride 155; Peón 148; Masquere 138; "Braga-Valente" 109; Di Nella 101; Biondo 94.

Clase "A". Ciccia ganó la 1ra. serie y Fernández la 2da. En la final a 14 vueltas Víctor Rendina puntuó durante las cinco primeras, pasando a la punta Ciccia en la siguiente. Fernández tercero durante dos, recanudó la carrera en esta vuelta, siendo en ese momento Sr. Fidel Martín a quien pasaría José García en la décima, mientras se notaba el avance hasta el quinto puesto de Anibal Pérez. Con este nuevo triunfo Ciccia se aleja aún más de Rendina en busca de un nuevo título.

Clasificación: 1° Natalio Ciccia (Chevrolet/Padua) 14'18"68/100 a 92,737 km/h; 2° Víctor Rendina (Chevrolet/Libertad) 14'22"80/100; 3° Fidel Martín (Torino/La Plata) 15'21"40/100; 4° José García (Falcon/Caseros); 5° Anibal Pérez (Falcon/Castelar); 6° "Antinovi-Bandonava" (Torino/Merlo). **Campeonato:** Ciccia 326 puntos; "Puerta-Rendina" 266; Wagner 124; Fernández 116; Tornatore 100; Rico 84; Notta 65; Peón 60.

(Informe y fotos:
Susana Mileti de Granada)

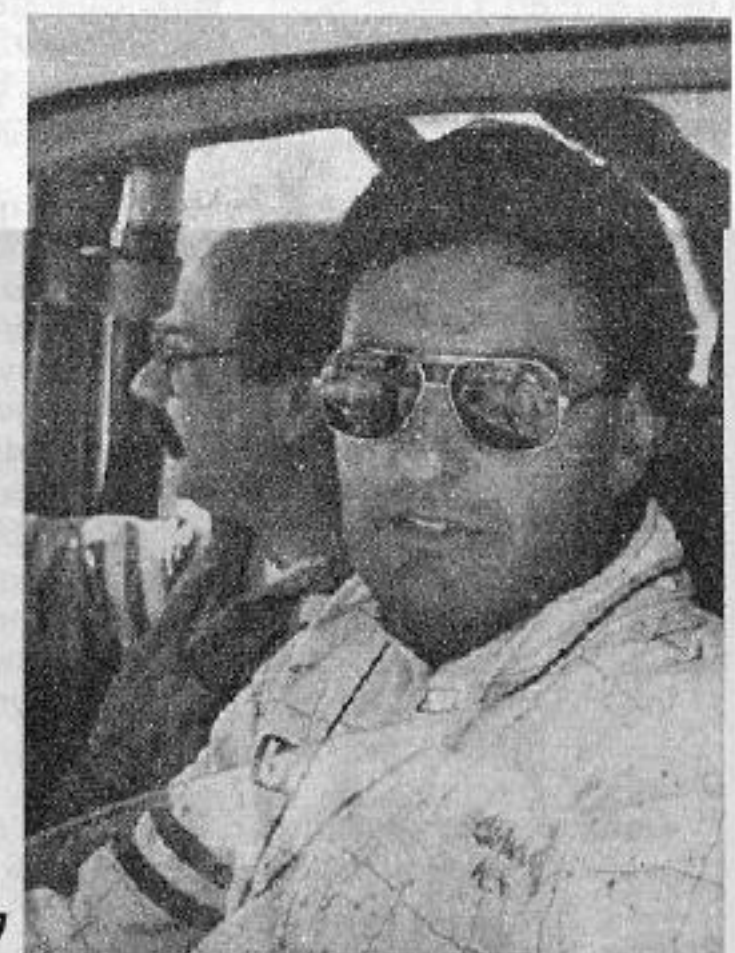
Clasificación final Motores 105 cc LP: 1° Pablo Mazzoni (RF/Santa Rosa) a 98,289 km/hora de promedio; 2° Carlos Mazzoni (RF/Santa Rosa); 3° Raúl Sabetta (RF/Santa Rosa); 4° Darío Casais (RF/Santa Rosa); 5° José Sosa (RF/Santa Rosa); 6° Lalo Bretón (RF/Santa Rosa) y 7° Miguel Lavigna (Zanella/Chivilcoy, BA). **Campeonato:** Tres fechas: Amoros, 24 puntos; Gamba, 16; González y P. Mazzoni, 9; Casais, C. Mazzoni y Rambur, 6; D. Casais, Bossia y Gugliara, 4 puntos.

(Informe y fotos:
Susana Mileti de Granada)

que se tranquilizara por la diferencia que había hecho. Hizo caso y su primo Mazzoni lo alcanzó y lo pasó faltando dos vueltas. Moraleja: no le des demasiada pelota a lo que te digan en boxes...

LONATI FUE

Por Carlos Ranceles
Fotos: Laura Neira



Lonati-Madero ganaron el cacicazgo en la antepenúltima fecha del bonaerense, corrida en gran parte en tierras de la comunidad indígena de los Colliqueo. Fueron capitanejos Gora-Aliberti (Clase 2), Ricca-Elordi (Clase 1), Pierini-Quintana (Clase 5) y Bernardi-Barberia (Clase 8). Gran clima de carrera y una organización excelente, pese a la lluvia sabatina.

En el momento de hacer el balance de la actual temporada bonaerense de rally, la carrera de Los Toldos seguramente será uno de los puntos altos de este auspicioso 1986. No solamente por el récord de inscriptos (más de 80 autos de las cinco clases) sino también por otros aspectos tan notables como ese, que marcan el definitivo encumbramiento de la especialidad en la pampa húmeda.

De ellos, los más significativos fueron el constante mano a mano entre los dos grandes rivales de la Clase 3, Lonati y Perkins, el atractivo trazado de la carrera combinando lo trabado con lo veloz, la incorporación de otras primeras figuras del plano nacional como Rubén del Campo, el Tata Maineri y "el viejo" Dechechi, la extraordinaria paridad de la Clase 1, reproduciendo lo del campeonato argentino y el aval de seriedad de la exhaustiva revisión técnica final, que dejó la clasificación en suspenso en una medida que apunta a mantener la salubridad del torneo.

Paradójicamente, la carrera comenzó bajo el signo de la incertidumbre. El sábado, treinta milímetros de lluvia

caída, afectaron al circuito de 11 km donde se correrían los tres primeros primes. Pese a ello, la mayoría de los pilotos estaban dispuestos a largar, contrariando la opinión del "adaliá" del parecer opuesto, Gaslón Perkins, que no quería hacerlo.

Finalmente se hicieron solo dos PP.CC.: la primera con piso muy pesado y la segunda con el camino algo areado ya que había dejado de llover y sopló viento del Oeste. Perkins hizo el mejor tiempo en la primera pasada seguido por Juan Carlos "El Zorro" Loustó, Lonati y Dechechi, quien hizo valer en el barro la reconocida fama del Subaru para ese elemento, unido a un manejo impecable. En la segunda pasada, Lonati superó por 22 segundos al veterano de Aliberti y se ganó el derecho a partir primero el domingo. En las otras clases, Gora superaba a Rubén del Campo; Guerrero quedaba segundo en la Clase 5; Aires aventajaba al corcobés Febre, mientras que los hermanos Bartoli habían sacado gran diferencia con respecto a Bernardi-Barberia en la clase de los 850 cm³.

Se lamentaban ya los abandonos

de Maineri-Constantino (embrague), Foche-Foche (semieje), Viola-Anton (motor) y Cisneros Diaz (caja) entre otros.

El domingo, el piso secó casi completamente, permaneciendo sin embargo aislados y riesgosos manchones de barro especialmente en las numerosas curvas.

Lonati, ganador de los dos primeros primes dominicales, aumentó en ellos a más de medio minuto la ventaja sobre Perkins; Gora-Aliberti ganaron todas las pruebas menos la primera en que lo hicieron Odriozola-Descolte y en la Clase 1 se libraba una dura lucha de la que participaban especialmente Aires, Ricca (que se había atrasado el sábado), Febre y Destéfano. En la Clase 5, Guerrero-Cecchini pasaron a la punta y cuando habían acumulado un minuto de ventaja sobre el local Pierini-Quintana —quien fue la revelación de la jornada con el inédito Mazda Rx7 (motor Wankel rotativo)— abandonaron en el último parcial cuando se les salió el filtro de aceite. En cuanto a la otra Toyota, la de Gradín-Neira, sufrió un espectacular vuelco en el PC 7 tras desgobernar-

EL CACIQUE



4



3



8

1 - Eduardo Lonati - Guillermo Madero no dejaron dudas a bordo del R-18. 2 - En el barro se retrasó el Fiat 147 de Ricca-Elordi. Recuperó y ganó. 3 - Batistesa, escolta de Gora en la Intermedia. 4 - Sailstacion doble para Gora-Aliberti: la carrera y el campeonato. 5 - Gastón no quería correr, pero ganó el clasificatorio. 6 - Muy reñida la Clase 8: éste es el binomio ganador, Bernardi-Barberia. 7 - Ascendente Piñeyro y más atrás su navegante Mateos. 8 - El singular Mazda RX7 del ex KATISSIA Pierini ganador de su clase, de 6.

CLASIFICACION GENERAL (En suspenso*)

Rally de Los Toldos - 11ª Fecha del Campeonato Bonaerense - Automoto Club Los Toldos - 7 PP.CC. totalizando 206,65 km + 33,10 km de enlaces - 1 y 2 de noviembre de 1986

Pos.	Nº Piloto-Navegante	CL-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	3 Lonati-Madero	3-Renault 18/Temperley, BA	1h47m41s
2º	2 Perkins-Javerbaum	3-Peugeot 504/Aliberti, BA	1h48m10s
3º	12 Loustó-Garavano	3-Peugeot 504/Vº Camas, SF	1h51m33s
4º	8 Gora-Aliberti	2-Renault 12/Guilmes, BA	1h53m02s
5º	1 Caputo-Christensen	3-Peugeot 504/Buenos Aires	1h53m22s
6º	69 Pierini-Quintana	5-Mazda Rx7/Los Toldos, BA	1h55m43s
7º	4 Diaz Mayer-Russi	3-Renault 18/Adrogué, BA	1h55m48s
8º	49 Batistesa-Liberatore	2-VW Gacela/La Plata, BA	1h57m59s
9º	6 C. Maionnave-F. Maionnave	2-VW Gacela/Cnel Suárez, BA	1h58m04s
10º	30 Piñeyro-Mateos	2-Renault 12/Los Toldos, BA	1h58m58s
11º	79 A. Dehechi-Mercadier	5-Subaru 1280/Buenos Aires	2h02m14s
12º	65 Marco-Franel	5-Torino 3.8/Buenos Aires	2h03m18s
13º	14 E. Maionnave-H. Maionnave	2-VW Gacela/Cnel. Suárez, BA	2h04m30s
14º	58 Celentano-Hendler	2-Fiat 128 1.3/Wilde, BA	2h05m44s
15º	23 Frecha-Luponi	2-Fiat 128 1.3/Buenos Aires	2h06m09s
16º	16 Ricca-Elordi	1-Fiat 147/La Plata, BA	2h07m13s
17º	41 Aires-Del Bue	1-Fiat 128 1.1/Bragado, BA	2h07m41s
18º	17 Destéfano-Nievas	1-Fiat 128 1.1/Lincoln, BA	2h08m02s
19º	63 Febre-Avendano	1-Fiat 128 1.1/Cordoba, Cba	2h10m42s
20º	59 Isidro-Ruau	1-Fiat 128 1.1/Madariaga, BA	2h12m33s
21º	60 M. Martínez-Del Campo	1-Fiat 128 1.1/Los Toldos, BA	2h15m02s
22º	34 C. Muzzin-Buzzelli	2-Renault 12/Olivos, BA	2h15m51s
23º	40 Varnelli-Angelelli	1-Fiat 128 1.1/Olivos, BA	2h16m46s
24º	36 Balfiorani-Martinez	1-Fiat 128 1.1/Lincoln, BA	2h17m21s
25º	37 Marco-Duval	1-Fiat 128 1.1/Cnel Suárez, BA	2h18m40s
26º	50 Souto-Carpentieri	1-Fiat 126 1.1/Hughes, SF	2h19m03s
27º	61 Andres-Cirigliano	1-Fiat 128 1.1/Lincoln, BA	2h20m22s
28º	35 Bertoldi-Nardi	1-Fiat 126 1.1/Lincoln, BA	2h23m04s
29º	52 Vaccario-Arbetto	1-Fiat 147/Buenos Aires	2h29m47s
30º	33 Cotigola-Giotre	1-Fiat 147/Vº Ballester, BA	2h30m00s
31º	46 Prevosto-Bruno	2-Fiat 128 1.3/V. Tuerto, SF	2h31m21s

Promedio de Lonati: 115,143 km/h.

Ganaron 7 PP.CC.: Perkins, Lonati, Lonati, Lonati, Perkins, Lonati y Perkins.

Final Clase B (corrió sobre 4 PP.CC. 102,60 km): 1º Bernardi-Barberia (Fiat 600/Lanús, BA) 1h14m50s a un promedio de 82,263 km/h. 2º Chuduc-Spalato (Fiat 600/Lanús, BA) 1h16m48s; 3º Beewsaert-Zarate (Citroen 3CV, Cnel Pringles, BA) 1h20m11s; 4º Cazabat-Cazabat (Citroen 3CV/Necochea, EA), 1m26m18s; 5º Maggi-Burgetti (Gordini/Junin, BA) 1h33m20s; 6º Bartoli-Bartoli (Renault 850/Lincoln, BA) 1h41m06s y 7º Capurro-Del Potro (Fiat 600/XX).

Proxima fecha: Rally en Las Heras, 22 y 23 de noviembre de 1986.

(*) La clasificación queda en suspenso ya que la Federación I aguarda contestación de la CDA sobre algunas extensiones al Reglamento Técnico que no estaban en su poder.

se en una larga recta cuando el auto viajaba aproximadamente a 190 km/h. Afortunadamente, ambos resultaron absolutamente ilesos.

Finalmente, Lonati fue el ganador en la Clase 3. Inobjetable y teniendo siempre la carrera bajo control, al punto de darse el lujo de atlojar en el último tramo. "En la PC 1 le erramos con la medida de las gomas; pusimos 175 y el auto se iba en vueltas en el barro. En la segunda pasada del sábado volvimos a las 185 y ganamos por amplio margen" nos comentó luego Madero. Tercero y en la general también, fue Loustó, quien así consigue la prioridad "A" y una gratificación la gamente esperada.

Gora -campeón antes de largar por la ausencia de Miglio, el único que solamente en teoría lo podía alcanzar en el puntaje- tuvo esta vez poca contra. Tras él entraron los platenses Batistesa-Liberatore en la hasta ahora su mejor carrera, y cerca de ellos, Carlos y Fernando Maionnave y los toldenses Piñeyro-Mateos, quienes tras pocas carreras asoman como valores de importancia.

En la Clase 1, Ricca-Elordi bregó

desde atrás y le alcanzó justo para conseguir el triunfo; en el minuto arribaron Aires-Del Bue y Destéfano-Nievas, los adelantados de entre el grupo de 14 autos de su división que completaron el recorrido. En la Clase 5, Pierini, con un auto con muchos elementos standard, fue el claro triunfador. Reiteramos el mérito de Dehechi-Mercadier, mientras que el Torino de Marco estableció algunos parciales interesantes y alentadores.

Por fin, en la Clase 850, los dos Fiat 600 de Lanús hicieron el "unodos", arribando tercero el flaco Odil Beewsaert, quien con Zarate se consagraron campeones también cuando aún faltan disputarse dos fechas.

Una mención especial para el Automoto Club Los Toldos. No dieron puntada sin hilo, y la pequeña y simpática ciudad del oeste bonaerense presentó un aspecto que los nostálgicos habrán asociado seguramente a aquella época dorada del deporte local, cuando se corría la tradicional prueba del Triángulo del Oeste. Después de esto, otro polo ha sido ganado seguramente para el rally. Felicitaciones.

Fórmula Entrecor Nacional

EN RIO CUARTO, un apellido famoso estableció otro monólogo

JOSE LUIS, EL E.T. DE

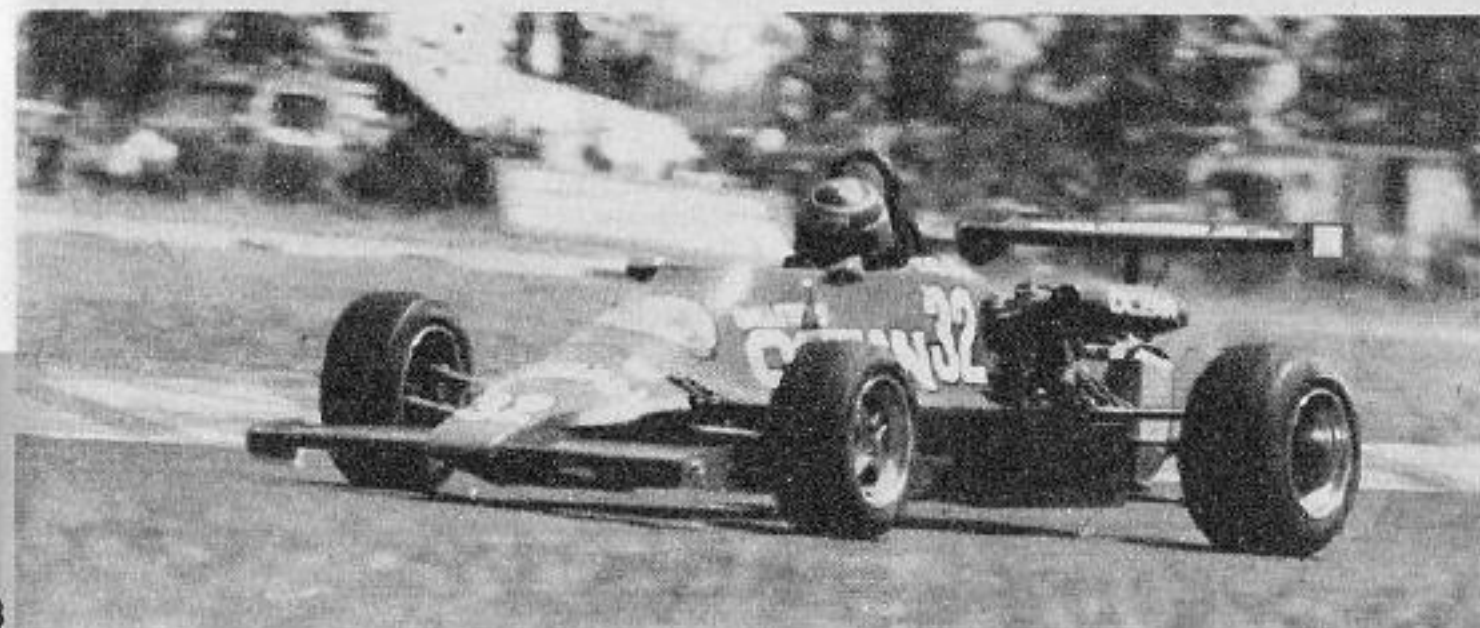
F.E.N.



F.E.T.

El hijo de Rubén Luis Di Palma volvió a ser protagonista de un brillante trabajo, lo que permitió elevarlo en la consideración general, a un plano sideralmente lejano de sus pares (?) de categoría. Dominó ampliamente y manejó cómodo a lo largo de todo el desarrollo de la carrera. En otra dimensión.

LA ENTRECOR



1) La línea muestra claramente la diferencia, y la foto fue tomada al cumplirse la primera vuelta... Adelante, el "Fórmula Extraterrestre" de José Luis Di Palma. Detrás, a mucha distancia, el resto de la F.E.N. Una diferencia indicativa de que "José" está a años luz... 2) Gabriel Massei, el tercero en discordia. 3) Luis Minervino, escolta a poco más de 20 segundos. A partir de "Patilla", otra carrera.

¿Qué podemos decir ante este nuevo triunfo de José Luis Di Palma en la Fórmula entrecor?... ¿Qué adjetivos agregar a los de demoleedor, contundente, aplastante y otros tantos por el estilo? ¿Qué análisis hacer de una carrera que ya en la cuarta vuelta mostraba al primogénito de Luis con una diferencia de diez segundos a su favor?

Desde ya que es muy poco lo que se puede comentar seriamente de esta carrera en función del ganador. No porque José Luis no lo merezca; todo lo contrario. Es que para evaluarlo hay que ponerlo en su verdadero sitio, y ese sitio lo encuentra en una dimensión totalmente diferente al resto de sus colegas. Una dimensión a la que José Luis llegó no sólo por el medio mecánico, el apoyo la infraestructura técnica del equipo (que está a años luz delante del resto), sino también por el mérito personal que lo encuentra en un escalón mucho más alto en la comparación.

En Rio Cuarto, lo suyo desde los entrenamientos fue un monólogo tal en cuanto a superioridad, que prácticamente era innecesario mirar quien estaba al tope de los tiempos. Es que allí estaba siempre, cómodo, José Luis. Y ahí estuvo también durante las 16 vueltas de la carrera, sumando y sumando ventajas, casi sin proponerse, hasta llegar a una victoria con una comodidad tal, que quizá haga que el observador común le reste la cuota de mérito que siempre tiene todo triunfo.

Luis Minervino no insinuó siquiera un intento de presentar lucha. No podía de ninguna manera, y por eso se limitó a girar solitaria y también tranquilamente, en esa función de escolta, que decisión de la Justicia Civil mediante (recordar la apelación que tiene interpuesta ante la sanción que le aplicó el A.C.A.) lo lleva con alguna esperanza, al menos dentro de las matemáticas para poder pelearle el título a José Luis en la última carrera en Bahía Blanca.

El resto quedó aún más lejos. Pero algunos se las ingenjaron para darle a la carrera la porción de interés que le había quitado José Luis, girando solo adelante. Entre ellos, por orden de aparición en la clasificación final, estuvieron Gabriel Massei, Raimundo Patat y Norberto Beccaria. Los tres anduvieron en una trenzada bastante linda en la primera decena de vueltas. Después empezó a prevalecer la mayor velocidad del auto del ascendente Gabriel, para ubicarlo en ese tercer escalón del podio que representa un buen paso adelante en la consolidación de este joven piloto.

Párrafo aparte merece la ausencia de René Zanatta. Alguien que seguramente le hubiera dado otro color a la carrera, por ser escolta de José Luis. Pero el rafaelino se vio imposibilitado de participar al sufrir el sábado un insólito accidente en boxes, cuando una de las gigantes puertas de los opulentos camiones de los equipos, se abrió imprevistamente a su paso, impactándole en la cabeza. Su fulmi-

LOS PROTAGONISTAS

José Luis Di Palma: "Fue un triunfo sin demasiadas complicaciones. Habíamos logrado un excelente rendimiento del auto durante los días previos, y sólo fue cuestión de ponerlo en práctica durante la carrera. La gran diferencia que hice no resultó algo premeditado, sino que fue saliendo sola y sin muchos esfuerzos, ya que una vez que en los primeros giros comprobé que estaba cómodo en la punta, me dediqué a andar en un ritmo regular".

Luis Minervino: "No puedo pedir más en estas condiciones, ya que con el apoyo y la asistencia que tiene José Luis, es imposible pensar en ganarle. Por mi lado no tuve mayores problemas, y anduve dentro de los tiempos esperados. Por eso estoy conforme con este segundo lugar".

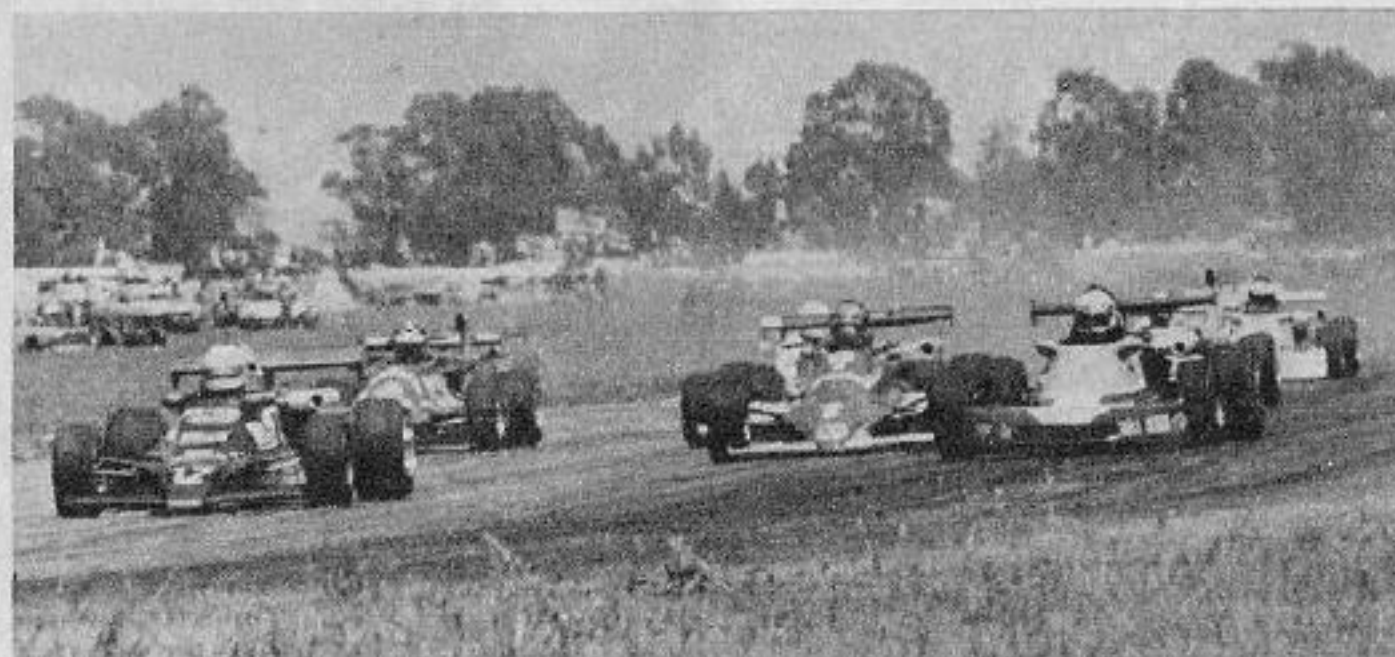
Gabriel Massei: "Estoy muy contento con este tercer puesto. Tanto a José Luis como a Minervino, era imposible darles lucha. Además, tuvo un problema con tres bulones del volante que se aflojaron, y hacían vibrar mucho al auto. Tuve que ir sujetándolo como podía. Patat y Beccaria complicaron algo las cosas en la primera parte, pero luego les pude sacar una diferencia, ya que mi auto tenía más velocidad".



José Luis Di Palma parece buscar con la mirada a sus rivales.

EL DESARROLLO

José Luis Di Palma mostró un dominio demoleedor durante toda la carrera, tanto que ya en la cuarta ronda era una decena de segundos la que lo separaba de su inmediato escolta, que fue permanentemente Luis Minervino, mientras Suriani, Kogan y Saboretto ya no estaban, la diferencia se fue ampliando más y más en el resto de la carrera, hasta alcanzar los 20s que mostró al final. Con Minervino como permanente, lejano y también cómodo escolta, el punto de mayor atracción en cuanto a lucha en la pista, estuvo centrado en el duelo que por la tercera posición mantuvieron Gabriel Massei, Raimundo Patat y Norberto Beccaria. Fue un duelo que mostró cierta paridad en las primeras diez vueltas, pero que posteriormente fue desequilibrando a su favor Massei. Mas atrás, su padre -Osvaldo- también protagonizaba en la segunda parte una interesante labor que le permitió, tras superar a Homer y Cumini, arribar al sexto lugar. Sin embargo, hubo una ingrata sorpresa para el veterano campeón, ya que al terminar la carrera tomó conocimiento de un recargo de diez segundos, aplicado por haberse adelantado en la largada, lo que le costó la pérdida de un puesto, que en cambio ganó Cumini.



Beccaria, Cumini, Gabriel Massei y Perelstein en la "otra" carrera.

nante desvanecimiento causó alarma, que posteriormente fue cediendo, al recuperar la conciencia poco antes de ser trasladado a la Clínica del Sur. Allí fue suturado el corte en la cabeza, tomándosele además placas radiográficas. Por precaución quedó internado la noche del sábado, y también como medida precautoria no se lo habilitó para correr. Una lástima su au-

sencia, pero una suerte al final que tuvo algo que pudo haber llegado a consecuencias más graves.

Pasó así también la Entrecor por Rio Cuarto. Sin mostrar nada novedoso a lo conocido y esperado. ¿O es que alguien puede sentirse sorprendido de haber visto ganar a José Luis Di Palma una vez más, de la forma en que lo hizo?

El campeón Osvaldo Massei, con problemas. Pudo haber estado más adelante, pero lo recargaron en treinta segundos por adelantarse en la largada. Fue 7°.



CLASIFICACION

Automóvil Club de Rio Cuarto - Autódromo de Rio Cuarto - Circuito de 3.276 metros - 19 vueltas - Recorrido total 62,244 km - 9/11/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

J.L. Di Palma, 1m07s92/100 (Promedio, 173,639 km/h); Minervino, 1m08s83; Zanatta, 1m09s20; G. Massei, 1m09s61; Keegan, 1m09s97; Beccaria, 1m10s27; Suriani, 1m10s45; Perelstein, 1m11s21; Homer, 1m11s22; Patat, 1m11s45; Stribeck, 1m11s48; Saboretti, 1m11s50; O. Massei, 1m11s50; Cumini, 1m12s41; Gentili, 1m12s41; Fernández, 1m12s53; Fontana, 1m13s36; Giménez, 1m14s02; Lugón, 1m16s09; Gervasoni, 1m20s74.
Sin tiempo: Izaguirre.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	3	José Luis Di Palma	Berta-R-18	22m03s51/100	19
2°	32	Luis Minervino	Berta-R-18	22m23s52/100	19
3°	34	Gabriel Massei	Berta-VW	22m49s29/100	19
4°	31	Roberto Patat	Berta-R-18	22m52s92/100	19
5°	17	Norberto Beccaria	Carbo-VW	22m53s57/100	19
6°	7	Leopoldo Cumini	Ramos-VW	23m13s18/100	19
7°	1	Osvaldo Massei	Berta-VW	23m39s98/100	19
8°	37	Armando Fernández	Berta-VW	22m05s22/100	18
9°	8	David Homer	Berta-VW	22m09s31/100	18
10°	12	José Perelstein	Berta-VW	22m16s52/100	18
11°	35	Jorge Fontana	Berta-VW	18m42s79/100	14

No clasificaron: Stribeck (4v.); Lugón (1v.).
No registraron paso: Keegan, Suriani, Saboretti.
No largaron: Zanatta, Gentili, Giménez y Gervasoni.
O. Massei y Lugón fueron recargados con 30s.
Promedio del ganador: 169,302 km/h.

CAMPEONATO (Disputadas nueve competencias)

J.L. Di Palma, 49 puntos; Minervino, 45; Zanatta, 25; O. Massei, 19; Gentili, 17; G. Massei y Patat, 12; Beccaria y Cumini, 9; Perelstein y Grinovero, 5; Saboretti, 5; Homer y Suriani, 4; Fernández, 2.
Campeonato en suspenso por disposición de la C.D.A.
Próxima competencia: el 30 de noviembre en Bahía Blanca.

BF Goodrich Radial T/A

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

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

NEUMASUR
Australia 1160 - Capital

NEUMAWARNES
Warnes 899 - Capital

MONZA SUR
H. Yrigoyen 9336
L. de Zamora

OLAVARRIA Y SUS FIERROS



UN SALUDO MUY GRANDE
HNCS EMILIOZZI

Emiliozzi



GALARDO Y ENDERE
automotores

PRINGLES 4549
7400 OLAVARRIA

TELEF. 26503

Expreso "TAS"

Salidas diarias con entrega a domicilio en 24 horas

Cnel. Suárez 2444
T.E. 21247



OTRA VEZ EL AMCO TOMADO COMO ESPEJO

La capacidad organizativa del Automóvil Moto Club Olavarría, en lo que hace a la realización de competencias de Turismo Carretera ha sido motivo de elogios a nivel nacional. Muchos clubes se acercan a pedir colaboración y asesoramiento. En esta oportunidad lo hizo la gente de la localidad de Pilar, ubicada a 180 kilómetros de la Capital Federal.

Dicha localidad está viviendo un momento difícil debido a la crisis por la que atraviesa la única actividad que allí se desarrolla, la ganadería, ocasionando esto un éxodo hacia otras localidades. Para evitar el fenómeno la gente del lugar se unió detrás de un objetivo, promocionar la zona.

Entre esas promociones se pensó en realizar una competencia de Turismo Carretera, para lo cual se pusieron en contacto con la ACTC, entidad que no tendría inconvenientes en otorgarle una fecha para el año próximo.

El principal inconveniente radica en el escenario, ya que faltaría pavimentar 1.900 metros de los 11.000 que componen el trazado. El dinero para este fin se obtendría del aporte de Vitalidad Provincial y de la Comuna, pero faltaría el 50% para completar el total del gasto a realizar.

De lograrse juntar los fondos que faltan, habrá seguramente, el año próximo TC en Pilar con la organización a cargo de la experimentada gente de Olavarría, que ha sido, un vez más, tomada como ejemplo para este tipo de eventos.



José M. "Chueco" Romero



Daniel Goyanetche y Marcelo Jurin



Gustavo Brescia

CAMPEONATO DE PROMOCIONAL 850, DISPUTADAS 9 CARRERAS Y EL RALLY

1° (1) Fausto Vásquez	106,50 Ptos.	26° (123) Miguel Odriozola	6,00 "
2° (5) Marcelo Jurin	97,00 "	27° (52) Jorge Massón	4,00 "
3° (15) Carlos Tomasello	90,00 "	27° (132) Rodolfo Borrelli	4,00 "
4° (2) Mateo Amanzi	87,95 "	29° (17) Héctor Pando	3,45 "
5° (11) Raúl Bauciguz	84,50 "	30° (126) Walter Manetti	3,15 "
6° (16) Luis Odriozola	83,20 "	31° (39) Horacio Sanguinetti	3,00 "
7° (4) "Michelin"	60,50 "	31° (36) Gustavo Humberto	3,00 "
8° (34) "Santiago Ortega"	53,40 "	33° (46) Carlos Garret	2,25 "
9° (12) Julio Quattrocchio	42,80 "	34° (20) Julio Galardo	2,00 "
10° (14) José L. Bibiloni	40,00 "	34° (26) Luis Domina	2,00 "
11° (7) Plácido Turrina	28,20 "	36° (47) César Didonato	1,90 "
12° (24) Ricardo García	18,50 "	37° (120) Ricardo Dimuro	1,80 "
13° (124) Raúl Cobos	17,60 "	38° (82) Oscar Migliorata	1,60 "
14° (57) Sergio Bais	13,70 "	39° (36) Jorge Gregorio	1,50 "
15° (3) José Romero	12,00 "	40° (139) José L. Emiliozzi	1,40 "
16° (6) Emilio O. Parisi	12,00 "	41° (35) "Alejo"	1,00 "
17° (31) Oscar Fernández	11,40 "	41° (133) Hector Miscitti	1,00 "
18° (10) Alfredo Pérez	9,90 "	43° (152) Victor Carradi	0,90 "
19° (119) José Martinelli	8,90 "	44° (164) Rodolfo Sibona	0,80 "
20° (30) Leandro Ferrariz	8,70 "	45° (153) Jorge Robbiani	0,60 "
21° (8) Carlos Emiliozzi	8,50 "	46° (51) Carlos Berti	0,50 "
21° (21) Miguel Scavozzo	8,50 "	46° (124) Oscar Leonardo	0,50 "
23° (32) Anibal Danessa	7,65 "	48° (121) Daniel Massón	0,45 "
24° (33) José Luis	7,00 "	49° (101) Néstor Navarro	0,30 "
25° (18) Guillermo Falabella	6,25 "		



CONSTRUCCIONES METALÚRGICAS
RUTA NAC. N° 8 - KM. 368 - VENADO TUERTO

LUIS A. ALBANESE
AUTOSERVICIO MAYORISTA
1° DE MAYO 616 - TE. 24753 - AZUL

POWER ENTRETENIMIENTOS

VTE. LOPEZ 3060 - TE. 20712 - OLAVARRIA

LA CASA DE LOS TROFEOS

Grabados - Copas - Medallas
Banderas - Plaquetas - Bandolines
Regalos - Insignias
GRA: P&T 2778 T. E. 29169



SEDIRCO PROFES.
CARLOS M. RAMIREZ 1140 (Calle 14 de Julio) 3130
BOL. BOLSONES - 1190 CAPITAL FEDERAL
ADMINISTRACION Y DEPÓSITOS
GRAL. 742 1840 - TEL. 2015 Y 2016
1100 DE OLAVARRIA

Anchorena Diesel
Línea completa de repuestos
y accesorios para
Mercedes Benz
CARRERA 1000 - L. P. 2000 - T.E. 2011 1000
Y 1000

TURRINA
DIRECT. MECÁNICA
de todos los tipos
REPARACIONES EN GENERAL.
Teléfono 408 T.E. 1000 Olavarría



Santa Rosa Hotel

LAS ESTRELLAS A SU ALCANCE
OLAVARRIA



ALVARO BARROS 2632
TEL 22120 - OLAVARRIA



REPUESTOS ELÉCTRICOS PARA EL AUTOMOTOR
DISTRIBUIDOR MAYORISTA
AV. DEL VALLE 3650 TEL. 27790 7400 OLAVARRIA

DANTE Y TORCUATO EMILIOZZI S.A.

20 AÑOS EN OLAVARRIA
FIAT - PEUGEOT
PRIMEROS EN VENTAS EN EL CENTRO
DE LA PROV. DE BS. AS.
ACTUAL DIRECTORIO:
PRESIDENTE: HORACIO E. MESINEO
VICEPRESIDENTE: ENRIQUE F. MESINEO
DIRECTORES: MARIO A. MESINEO
PATRICIA CARSOSSIMU

MECOCHEA 3229 - TE. OLAVARRIA

Diario
EL POPULAR

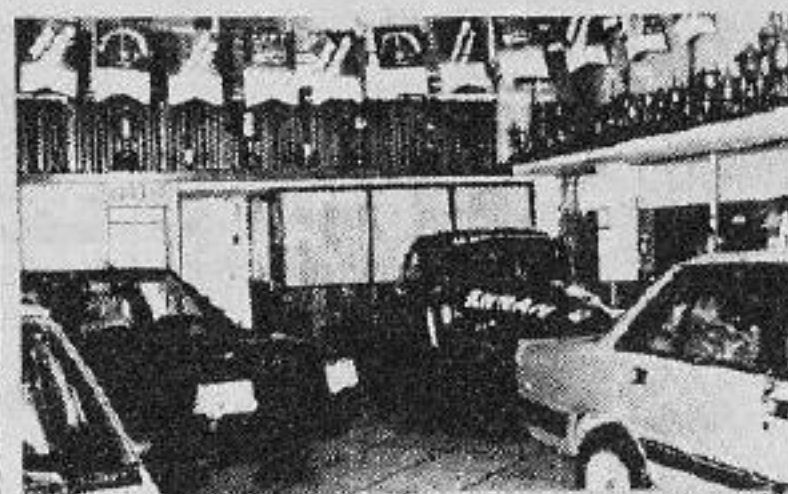
Un buen hábito
17 años acompañando el despertar de su
pueblo.



REPUESTOS ELÉCTRICOS PARA EL AUTOMOTOR
DISTRIBUIDOR MAYORISTA

Adm. y Ventas: V. Sarfield 2773
Tele Disc. 0284 24358 - 25623

Av. Del Valle y Moya - 25144
7400 OLAVARRIA



APP

850

Asociación Pilotos Promocional 850 del Centro Pcia. Bs. As.

SEDE PROV. AV. PRINGLES 1390 - (7400) OLAVARRIA

Fórmula Dos Codasur

EN CASCAVEL (Brasil) el "Súper Yoyo" ratificó su dominio

ENTRE EL PODER Y LA

Ante la inesperada resolución de la Codasur prohibiendo esta competencia, los pilotos argentinos y brasileños decidieron resueltamente llevarla a cabo, aunque quedó flotando la incertidumbre sobre si tendría o no puntaje... Eso, fuera de la pista. Dentro de ella, Guillermo Maldonado impuso —de punta a punta— su solidez en forma contundente, casi aplastante. Tanto como la duda que aún subsiste.

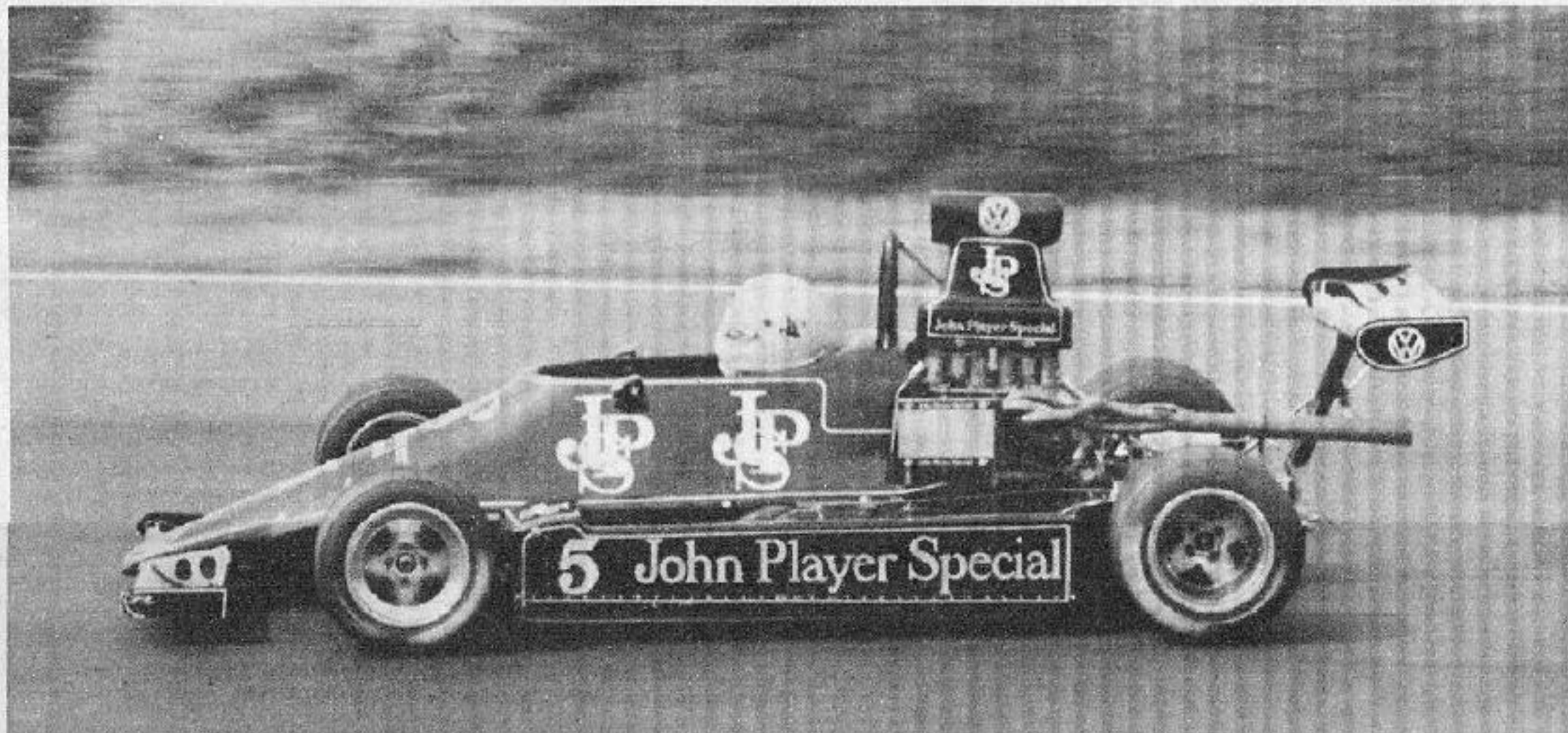
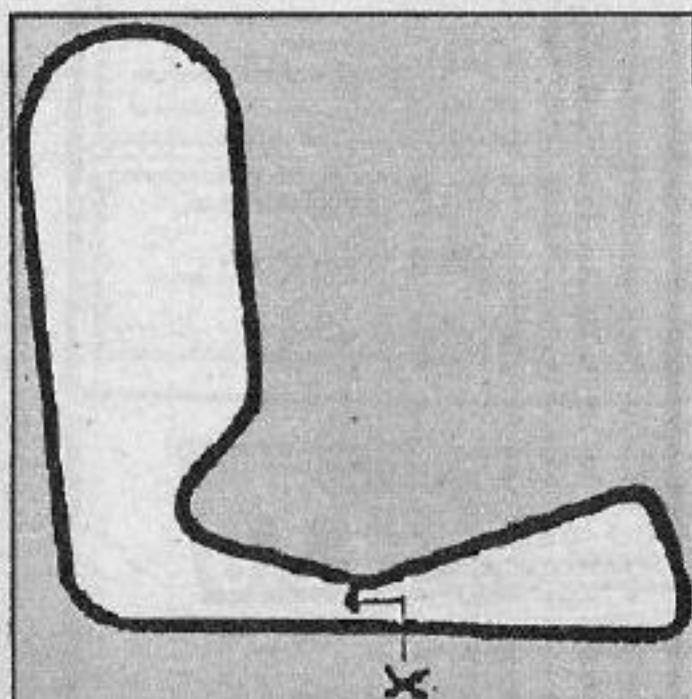


Foto mayor: Guillermo Maldonado en la recta frente a boxes en Cascavel. Con su victoria reduce las chances de Guillermo Kissling (arriba) para el Campeonato, le otorguen o no puntos a esta discutida prueba. Derecha, arriba: Maldonado y Scarazzani a punto de abrazarse en el podio brasileño, luego de realizar carreras disímiles. Con ellos, Giacchino.



FICHA GENERAL

Fecha: 9 de noviembre de 1986.
Lugar: Autódromo de Cascavel, (Estado de Paraná, Brasil).
Ubicación: 140 km al NE de Foz de Iguazú.
Autoridades: De la Federación Paranaense de Automovilismo.
Condiciones climáticas: Cielo cubierto, 30° de temperatura.
Participantes: Clasificaron 31 autos. Largaron 19.
Público: 6.000 personas.
Difusión: Canal 9 de televisión. Radio: Rívadavia (Carburando), El Mundo (Campeones), Excelstor (Ruedas).
Organización: Buena.
Espectáculo: Bueno.

CORSA presenció la carrera de Cascavel en la curva N° dos del circuito paranaense. Un lugar realmente crítico para negociar. Donde sólo van los que pueden y no los que quieren. Un Curvón en descenso al que se arriba después de una recta de casi 600 metros, en quinta velocidad, donde se debe despegar el pie derecho del acelerador y presionar suavemente el freno para poner el auto y que éste entre al viraje por el único carril de tránsito lógico para andar rápido. Una zona donde no se puede pasar, por lo menos no sin riesgo para quien lo intente y su rival. Un lugar donde la respiración se contiene por un momento y donde el talento y la hombría de los pilotos rayan a un mismo nivel. Cascavel no es una pista fácil. El trabajo de equilibrio del chasis y la carburación a 800 metros de altitud, exigen mucho de hombres y autos. El tema no es para cualquiera.

Quizás el orden de la clasificación de la competencia esté marcando, como nunca, quienes hicieron los mejores trabajos de elaboración de los autos y la conducción de los mismos.

El campeón, Maldonado, equilibrio su auto para andar bien a partir de la temperatura ideal de los neumáticos y del desgaste de los mismos. Calculaba a priori que iba a poder cumplir con ello a partir de la quinta o sexta vuelta, cosa que ejeculó a la perfección. Los valores de resortes y amortiguación —duros— las cargas dinámicas elegidas —intermedias— y una carburación ideal para "respirar" a esa altura, constituyeron la tarea previa. El resto lo hizo el talento del quintuple de Nueve de Julio. La ejecución de la sinfonía fue perfecta.

Solo la temperatura de aceite y la regulación del freno lo preocuparon en algún momento, pero en líneas generales reguló la carrera a voluntad. Su archirrival del año —Kissling— debió transpirar mucho durante todo el fin de semana para dejar más o menos equilibrado un Berta-Renault que lo complicó durante el viernes y el sábado por un ruleman de rueda trasera que se movió de su alojamiento, recién terminó de poner a punto en las pruebas libres del domingo. En pista hizo todo bien, igual que Maldonado, pero el sabía que la altura y la temperatura no

Por Néstor Carbica
Fotos: Rogelio Cano y N.C.



A IMPOTENCIA



CAMPEONATO SUDAM

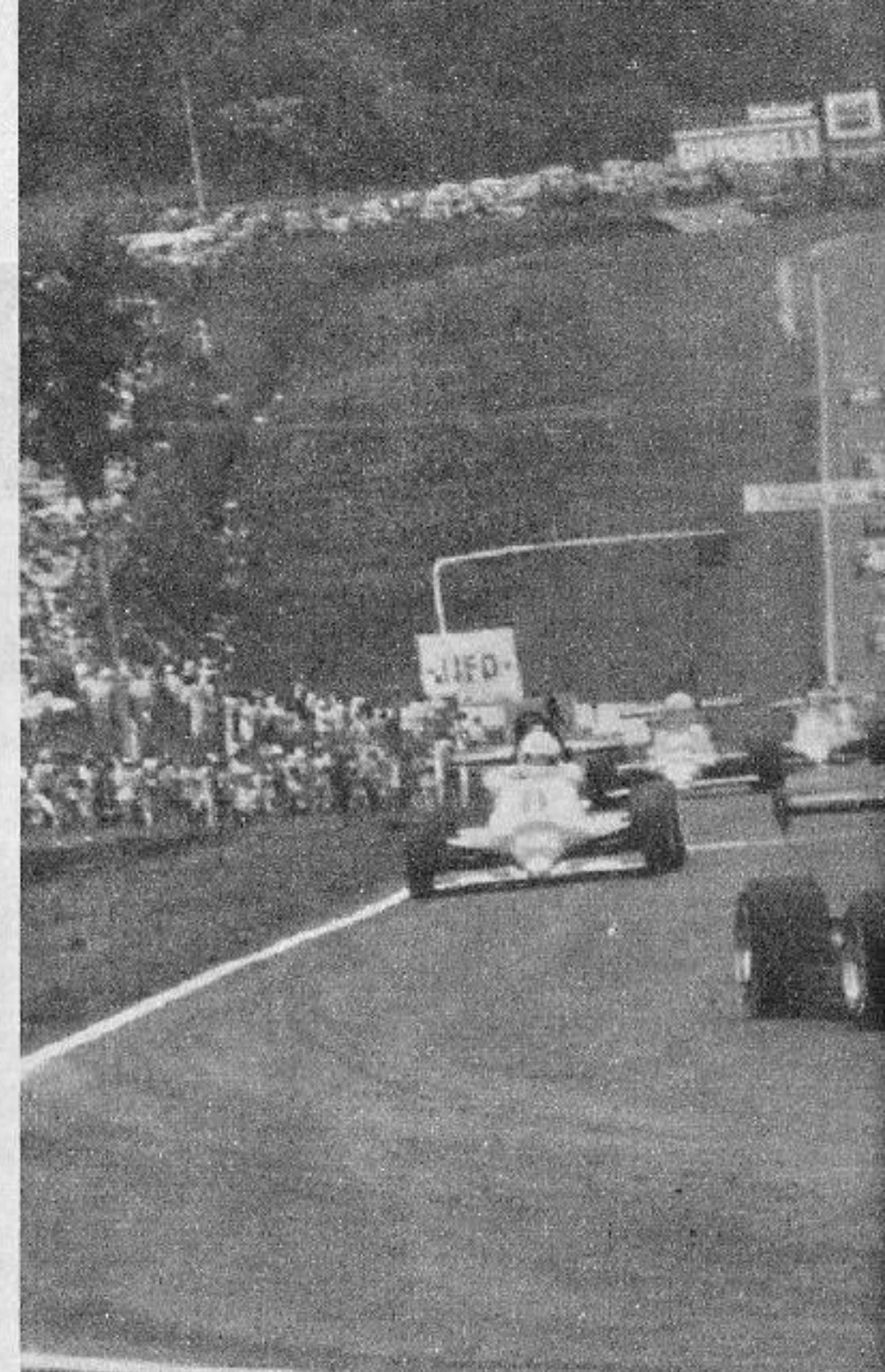
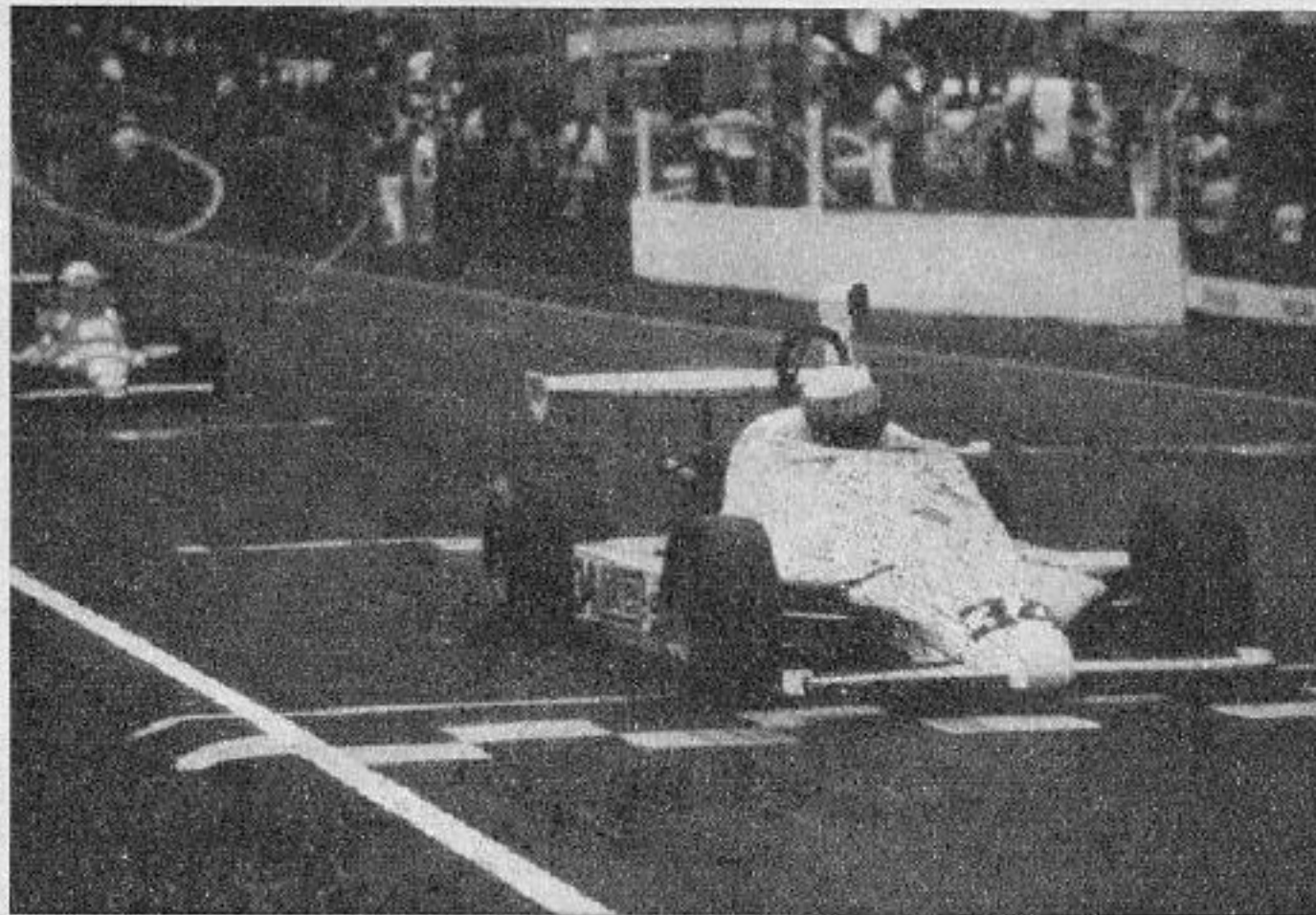
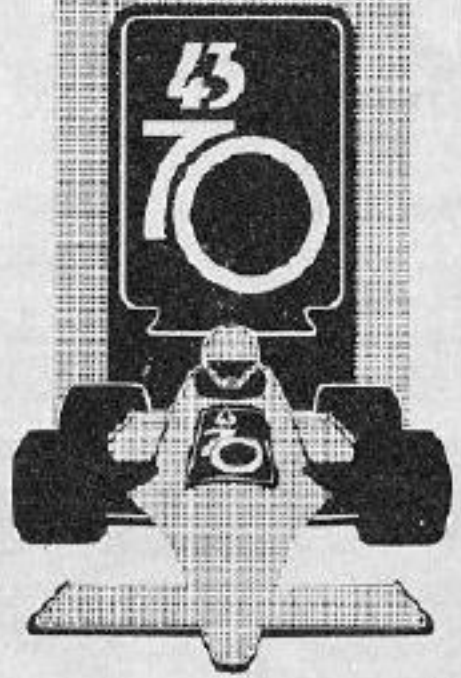


Foto mayor: Alberto Scarazzini en los primeros giros encarando la fatídica primera curva de Cascavel, seguido por Enrique Benamo (de grata reaparición), Fernando Croceri y Néstor Gurini. Arriba: Gustavo Sommi mientras es atendido por su equipo, poco antes de salir a pista. Abajo: Juan Carlos Giacchino perseguido por Croceri.

ARS: Miami, última del Campeonato

PRIMER TRIUNFO DE JUAN MANUEL FANGIO, Jr.

El circuito de Tamiami Park, vio triunfar por "enésima" vez en Miami a Juan Manuel Fangio II, pero no como lo hiciera en ocasiones pasadas en el Trofeo Mazda, sino en las American Racing Series, donde ya mostró sus cualidades a lo largo del año. Los aires alentadores del sur de la península de Florida, hicieron que el argentino estuviese en los primeros tiempos de clasificación desde el mismo viernes anterior a la carrera, donde, aún contra la lluvia reinante, obtuvo el primer tiempo. Para el sábado las cosas siguieron iguales, salvo un pequeño inconveniente que "Juan Manuelito" explica: "Creíamos que tenía el primer tiempo también en la sesión clasificatoria del sábado, pero parece que hubo una confusión en el planillaje, que después se aclaró, parcialmente y así largué segundo detrás de Barbaza". Partiendo desde esa posición se limitó a cuidar su lugar en la carrera, a expensas de relegar dos posiciones para llegar a la primera curva indemne donde quedó cuarto detrás de Barbaza, Millen y Naon. De allí hasta el cuarto giro, empezó a remontar, para obtener el primer puesto en esa vuelta. No sólo había capturado la punta sino que, con gomas para lluvia, como calzaban el resto de los competidores, logró establecer una diferencia que le permitió ingresar a boxes y cambiar sus neumáticos por otros "slick", al secar el piso. Hasta el final se limitó a cuidar su posición en una competencia sin grandes sobresaltos, quedando como escolta Fabrizio Barbaza a doce se-

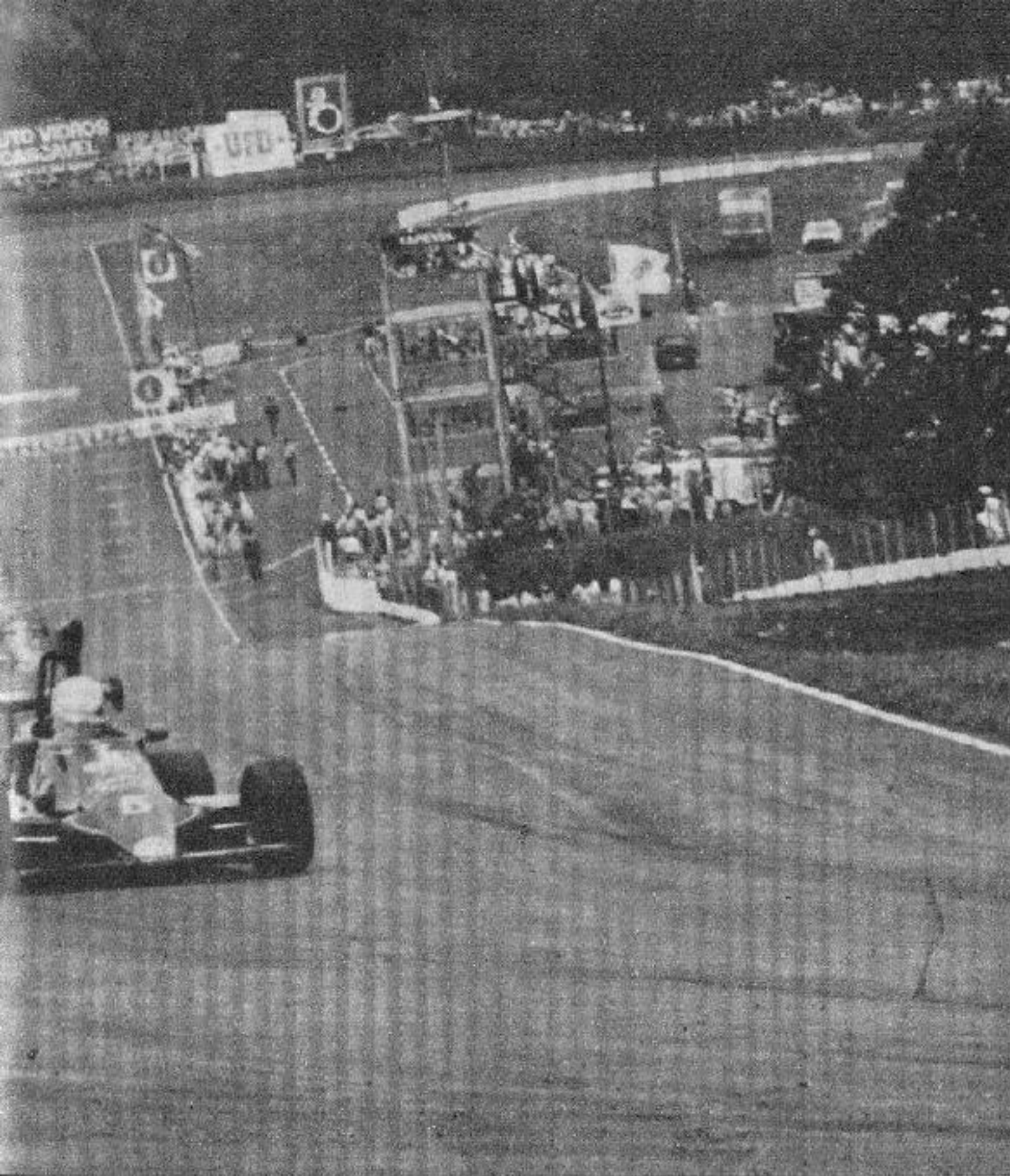
gundos de Fangio, y Tommy Byrne, tercero.

Este triunfo en una categoría destinada a ser el verdadero "semillero" de los Indy Cars (donde, en la misma reunión, Bobby Rahal se coronó Campeón '86), no fue obra de la casualidad, sino que el trabajo conjunto realizado en el Pro-Motion Racing, ha dado sus frutos merced a la experiencia de Roman Kuzma y Keith Leighton. Ambos intervinieron en la particular labor que el argentino ha tenido desde Elkhart Lake, carrera en la cual ya no competía como mero piloto invitado. Clasificaciones en la primera y la segunda línea de largada, el primer podio en Laguna Seca, su segundo puesto en Phoenix, constituyeron el auspicioso prólogo para este primer puesto que ha servido como remate de 1986.

El festejo de este triunfo lo realizaron compañeros de equipo y amigos de Juan Manuelito, con un sustancioso asado donde nosotros pudimos retomar contacto con él. Allí mismo el argentino nos comentaba: "Sé que si hubiese corrido este Campeonato desde el principio con el Pro-Motion, habría podido pelear el primer puesto, aun sabiendo que los resultados de Barbaza fueron tan contundentes... Pero igualmente, estoy contento porque tuve el apoyo de mucha gente, como así también me lo han brindado Manliba, Banco del Iguazú e Isaura", nombres que lucen sobre el Wildcat-Buick que vemos en la foto.

Héctor Cademartori
(Desde los EE.UU.)





son precisamente los mejores aliados de los motores Renault, y salió dispuesto a hacer lo mejor que podía. Cumplió el cometido.

Sommi cortó la mala racha y volvió al podio en el tercer escalón. Mérito suyo y de su equipo. Su chasis estaba equilibrado quizás tan bien como el de Maldonado. Su motor, en cambio evidentemente no tiene la potencia de los dos de adelante.

Scarazzini y Benamo —éste ahora en el equipo de Kissling con el auto que dejó el colombiano Sesana por dos carreras— hicieron una carrera aparte por el cuarto lugar. Enrique volvió a mostrar que cuando tiene un auto bien puesto a punto lo sabe llevar a buen nivel. "Cachi" quizá en esta ocasión haya sido más que el auto. Se jugó a descargarlo dinámicamente y se las arregló para llevarlo bien en los lugares de tránsito rápido. Talento y arrojo, que le dicen...

Giacchino, Croceri, Guerra, Verna y Muffato estuvieron a un mismo nivel. El mejor sin dudas Giacchino a quien una mala largada lo perjudicó y lo privó de estar más adelante. De cualquier manera, ninguno de los otros cuatro habían hecho méritos para estar en otra zona del marcador. Puede decirse que esta vez la justicia se inclinó para el lado de quienes mejor hicieron las cosas.

CASCADELES PARANAENSES

Accidentes— Fueron los que sufrieron Ricardo Risatti y Luis Pescador el sábado en la sesión clasificatoria. Risatti se fue en la curva 2 —un viraje de alta velocidad, de 5ta marcha— aparentemente por usar poca presión en el tren trasero. Cewo que el ángulo de deriva de la cubierta es muy grande en esta

zona por la gran inercia que produce el auto y se escapó hacia la banquina. El Berta-Renault llegó hasta el talud de tierra —de unos dos metros de altura y situado a veinte de la pista—.

Luego de dar varios tumbos quedó del otro lado del mismo, virtualmente destruido. Risatti anunció luego de salir ileso, que no va a estar en Colonia, pero quizás sí en las dos carreras finales.

El del salteño Pescador fue con más suerte ya que también se despistó en el final del mismo curvón, pero sin tanta violencia ni espectacularidad. Su auto quedó dañado en la parte trasera y fue recuperable para la carrera. Obviamente, también Pescador salió indemne de su accidente.

Mar del Plata— Esta semana va a quedar definida la carrera de Mar del Plata para cerrar el calendario de este año. "Estamos en conversaciones permanentes con los directivos del club, quienes aparentemente consiguieron el apoyo de la intendencia y los respaldos económicos para hacer la carrera". (La expresión fue vertida por Reinaldo Cozzani en Cascavel).

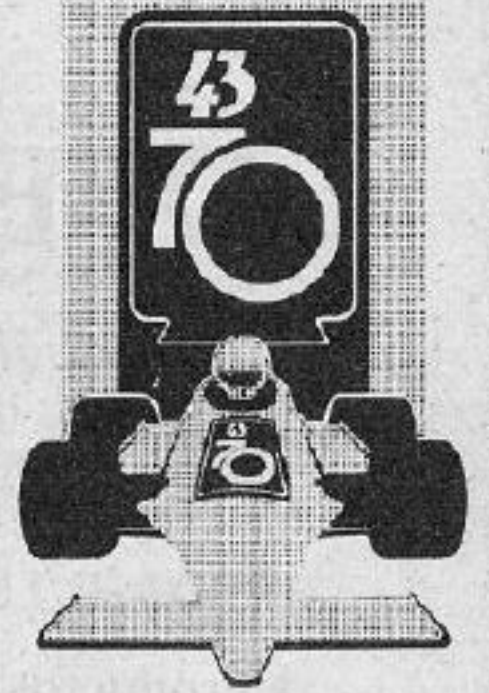
Precaledario '87— Las autoridades de Fórmula dos dieron a conocer en Cascavel el precaledario de la categoría para el próximo año. El mismo, que consta de 12 carreras, tiene las siguientes fechas y plazas: 15 o 30/3-Brasil, (Florianópolis). 26/4 - Brasil, (Tarumá). 24/5- Argentina. 28/6 - Argentina. 26/7, Brasil. 30/8- Colombia, (Bogotá). 6/9- Ecuador, (Guayaquil). 11/10- Brasil, (Gramado). 8/11- Chile. 15/11- Argentina. 6/12- Uruguay (Punta del Este) y 13/12- Argentina, (Mar del Plata).

¿Antelo con Cocho— Es factible que Osvaldo "Cocho" López y Osvaldo An-

RETRASOS Y ABANDONOS

Guerra: Temperatura de agua.
Pescador: Autosobreviviente.
Gurini: Se salió la tapa del tanque y tomó fuego el auto.
Croceri: No rendía el auto.
Giacchino: Se quedó en la partida, aparentemente por exceso de grip en el tren trasero.
Verna: Carburación.
Dana: Faltaba presión de combustible y saltaba la quinta marcha.
Scheer: Rotura de maza delantera derecha.
Kissling: Su motor bajó de rendimiento unas 200 vueltas.
Sommi: Igual a Kissling.
Pimenta: Se cortó el árbol de levas.
Feoli: Toque con Günther.
Bartelle: Trompo.
Pegoraro: Se tocó con Friedrich en la vuelta previa. Se fue afuera y no pudo salir de la tierra.
Maldonado: Excesiva temperatura de aceite.
Friedrich: Temperatura de agua. Llegó con 140 grados.

CAMPEONATO SUDAM



EL DESARROLLO

Largada: Sin Pegoraro que se fue afuera en la vuelta previa, se encolumnan Maldonado, Kissling, Sommi, Scarazzini, Benamo, Croceri, Giacchino, Gurini, Verna, Pimenta y Guerra.

Vuelta 6: Todo sigue igual adelante. Deserta Gurini por el incendio de su auto. "Yoyo" estira diferencias con todos y le lleva 2s35/100 a Kissling. En el siguiente giro Maldonado hará el record real de la carrera con 1m01s09/100.

Vuelta 9: No hay cambio en la punta. Atras, Pimenta supera a Verna y se ubica octavo.

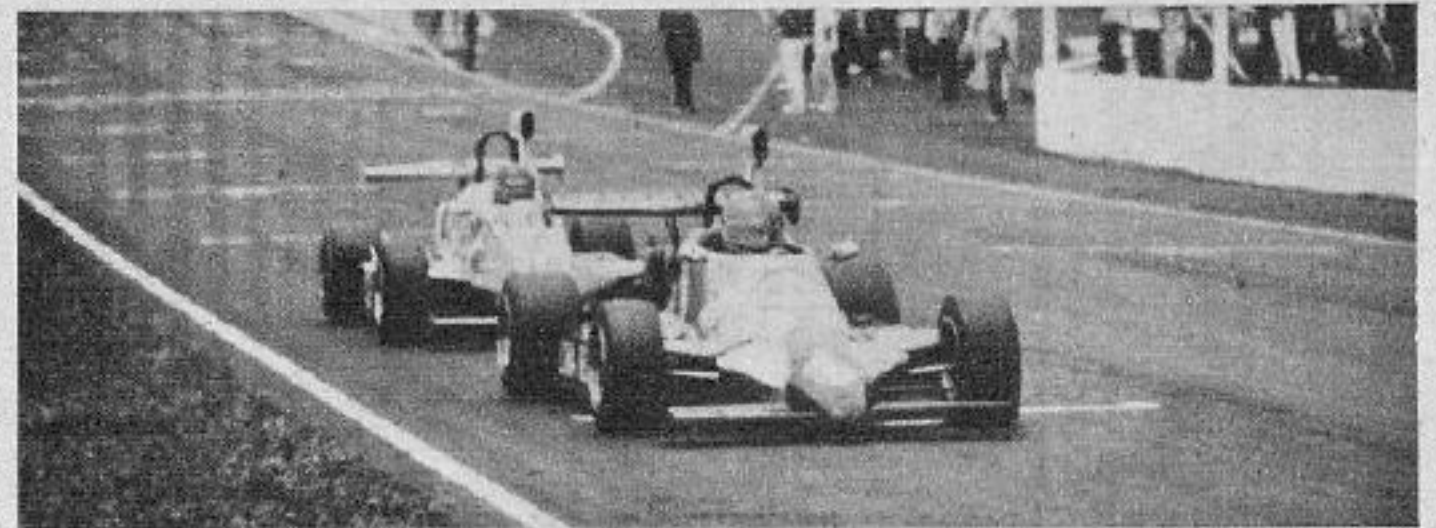
Vuelta 12: Abandona Scheer. Benamo presiona a Scarazzini y Giacchino a Croceri. Ya desapareció Pimenta.

Vuelta 13: Maldonado hace más rápida la carrera. Ya le sacó más de 4s50/100 a "Willy". Giacchino supera a Croceri.

Vuelta 22: Adelante todo está igual. Bartelle hace un trompo en la curva uno. Lo pasan Muffato y Feoli.

Vuelta 27: Maldonado alcanza a Bartelle para sacarle la vuelta y este lo lleva a la rastra más de media vuelta. Kissling achica diferencias y queda a menos de 5s de los 6,50 que llevaba Maldonado.

Vuelta 29: Fructifica la presión de Guerra sobre Verna, lo pasa y queda 8". Delante de ellos todo quedaría igual hasta el final.



Rafael Verna delante de Miguel A. Guerra.

LOS PROTAGONISTAS

Miguel Guerra: "Anduve todo lo que daba el motor, que no rindió lo esperado".

Enrique Benamo: "El de Kissling es un gran equipo. El auto anduvo a la perfección. Sólo me faltó un poco el rendimiento sobre el final".

Gustavo Sommi: "Estoy muy contento con el trabajo. El Chasis estaba bien equilibrado y el motor iba bien, pero nos fallaron unos 5 HP para llegar al rendimiento de Kissling y Maldonado. No obstante, hemos recuperado el buen camino".

Fernando Croceri: "Hice todo lo que pude. El motor no rendía".

Pedro Muffato: "El auto estaba muy bien equilibrado para el circuito. Hice lo más que pude dentro de las posibilidades que me entregó este motor, que es el mejor que tuvimos desde que estamos en la Fórmula Dos. Lo que había acusado en el dinamómetro se reflejó en la pista".

Guillermo Kissling: "El resultado fue bueno. Nosotros sabíamos que a esta altura y con la temperatura con que se corrió, el motor iba a ir para atrás a la hora de correr. Más de lo que hizo el equipo no se podía hacer".

Guillermo Maldonado: "Pusimos el au-



Maldonado junto a Croceri.

to para andar bien una vez que los neumáticos tomaran temperatura y se desgastaran un poco. A partir de la 6ta. vuelta anduvo a la perfección y trabajé con la diferencia que iba haciendo con Kissling, luego me limité a mantener el ritmo y aflojé un poco sobre el final, cuando subió la temperatura de aceite".

Alberto Scarazzini: "El auto estaba 8 puntos y rindió de acuerdo a eso. Al motor le faltaba elasticidad en la aceleración. Descargué dinámicamente el chasis todo lo que pude, pero alcanzó solo para esto. La lucha con Benamo fue interesante".

Juan Carlos Giacchino: "Llegué en los puntos pero no estoy conforme. Yo pensaba que con el auto que tenía iba a estar más adelante. Perdí mucho tiempo en la largada y después solo pude recuperar la posición con Croceri".



ORESTE BERTA S.A.

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

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

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



BARDAHL

LUBRICANTES ARGENTINA S.A.



En las Escuelas Rurales el saber quiere ocupar más lugar.

Sin duda, esto depende de todo nosotros. Está en nuestras manos hacer que llegue a los de esos chicos, lo que necesitan para tener una buena formación. Y una vida mejor. Unámonos para ayudarlos enviando libros, útiles escolares, ropa, alimentos y todo lo que esté a nuestro alcance. En las escuelas rurales, su ayuda le dará al saber el lugar que le corresponde.



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

Déle una mano a Misiones Rurales Argentinas

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

telo lleguen a un acuerdo para integrar un equipo en la Fórmula Dos Sudamericana el próximo año. Todo Eloi vendría como consecuencia de la unión que ya existe para que el campeón del CAP corra la Coupe Fuego de TC 2000 que está armando el pre-

parador de la calle Tres Arroyos, esta relación sería ampliada a la Fórmula 2 y de esa manera se conformaría la unión.

Otro buen aporte para la categoría y un piloto de primer nivel que es lo que está necesitando ese equipo.

¿CARRERA CON O SIN PUNTOS?

Cuando el jueves 6 los equipos estaban en Cascavel, Reinaldo Cozzani recibió un extraño llamado en su oficina de Buenos Aires. Era el capitán Luis Ballesi quien le comunicaba oficialmente que la carrera que debía disputarse en Gramado... ¿Gramado?... el domingo 9 no estaba autorizada por Codasur. El tema viene a cuenta, ya que originalmente estaba prevista para ser disputada en esa ciudad brasileña en la citada fecha. Pero lo concreto es que la misma había quedado descartada hace ya mucho tiempo por imposibilidades técnicas y económicas de los organizadores rio-grandenses. También era público y notorio -aún para las autoridades de Codasur- que esa fecha iba a ser reemplazada por Cascavel; pues bien, a raíz de un conflicto de poderes que mantienen desde hace 4 años el presidente de la Confederación Brasileña de Automovilismo, Joaquim Melo, y el titular de la Federación Paranaense, José Nascimento, el primero de ellos, luego de largas negociaciones que se realizaron en los últimos dos meses, decidió que la carrera no debía realizarse, cosa que intentó materializar una vez que los equipos ya estaban instalados en Cascavel. Informadas que fueron las autoridades de la categoría del proceso político interno que se vivía -incluso con un pedido de captura por parte de la justicia brasileña para el propio Melo-, tanto brasileños como argentinos decidieron unánimemente seguir adelante con la realización de la carrera, con o sin puntos. Hubo un amago de la justicia estatal de detener la misma mediante una orden judicial emanada de la capital del Estado -Curitiba-, que fue neutralizada por la justicia de Cascavel el día sábado. Mientras tanto, y como Codasur no enviaba fiscalizadores a la competencia, se decidió -de común acuerdo- que la carrera fuera fiscalizada en su totalidad por directivos de la Federación Regional, con colegio de comisarios deportivos y revisión técnica incluida.

La carrera se realizó al más puro estilo de cualquiera de las 8 anteriores, cumpliendo todos los requisitos reglamentarios. Ahora, la actitud de los integrantes de Fórmula Dos de Brasil y Argentina es la de solicitar una reunión especial con el consejo directivo de Codasur para lograr que se le otorgue validez.

A la prueba, CORSA entiende que esta situación anómala que se da en el marco de una disputa interna entre dirigentes de un país integrante de la confederación sudamericana no puede estar -de ninguna manera- avalada por esta entidad. Si bien fue un error no enviar los fiscalizadores habituales -comisarios deportivos y técnicos- el mismo es subsanable si se respalda la firme actitud de la categoría, que decidió correr igual y no defraudar la expectativa creada en torno de la prueba en toda la región más allá de los enconos personales. Señores integrantes del consejo de Codasur: ha llegado la hora de poner las cosas en su lugar. De respaldar a la mejor categoría -técnica y deportivamente hablando- de Sudamérica. Y a la única que está marcando los caminos de una verdadera integración del Cono Sur del continente, con su posible proyección europea. Que vuestro buen criterio les permita visualizar la realidad de este momento crucial. Que sepan dejar de lado cuestiones personales y/o políticas, apuntando la justicia hacia los que intentan construir y no destruir, hacia la consolidación de la Fórmula 2 a nivel continental. La oportunidad los pone frente a una disyuntiva clave. La que va a permitirles demostrar cómo y por qué son los máximos dirigentes del automovilismo continental. Esperamos que no la desaprovechen.

CLASIFICACION

FORMULA DOS SUDAMERICANA

Gran Premio de Paraná - Circuito de Cascavel de 3.032 metros - 31 vueltas - Recorrido total: 93.992 Km - 7/11/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Maldonado, 1m01s31/100 (Promedio 178,032 km/h); Kissling, 1m01s43; Sommi, 1m02s10; Giachino, 1m02s11; Scarazzini, 1m02s26; Benamo, 1m02s41; Croceri, 1m02s44; Pegoraro, 1m02s50; Verna, 1m02s53; Gurini, 1m02s53; Guerra, 1m02s61; Risatti, 1m02s76; Pimenta, 1m02s76; Muffato, 1m03s12; Bartelle, 1m03s15; Gunther, 1m03s66; Pescador, 1m03s80; L. Friedrich, 1m03s94; Dana, 1m03s94; Scheer, 1m04s07; Feoli, 1m04s08.

PRUEBAS LIBRES

Maldonado, 1m01s50 (Promedio 177,482 km/h); Kissling, 1m01s58; Pimenta, 1m01s90; Sommi, 1m01s93; Benamo, 1m02s00; Giachino, 1m02s02; Pegoraro, 1m02s21; Scarazzini, 1m02s42; Verna, 1m02s83; Feoli, 1m03s31; Gunther, 1m03s33; Muffato, 1m03s59; Bartelle, 1m03s68; Guerra, 1m03s85; Gurini, 1m03s85; Scheer, 1m04s28; Dana, 1m04s31; L. Friedrich, 1m04s54; Pescador, 1m05s06; Croceri, 1m07s00.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	1	Guillermo Maldonado	Berta-VW	32m21s53/100	31
2º	6	Guillermo Kissling	Berta-R.18	32m25s83/100	31
3º	14	Gustavo Sommi	Berta-R.18	32m39s75/100	31
4º	5	Alberto Scarazzini	Berta-VW	32m43s42/100	31
5º	23	Enrique Benamo	Berta-R.18	32m43s77/100	31
6º	34	Juan C. Giachino	Berta-R.18	32m53s99/100	31
7º	30	Fernando Croceri	Berta-VW	32m54s93/100	31
8º	15	Miguel A. Guerra	Berta-R.18	33m06s31/100	31
9º	58	Rafael Verna	Berta-R.18	33m08s96/100	31
10º	20	Pedro Muffato	Muffato-Passat	33m18s10/100	31
11º	12	Francisco Feoli	Muffato-Passat	33m22s26/100	31
12º	8	Pedro Bartelle	Berta-Passat	33m29s50/100	30
13º	45	Carlos Gunther	Berta-R.18	33m35s85/100	30
14º	68	Luis Pescador	Berta-R.18	33m53s00/100	30
15º	59	Humberto Dana	Berta	33m01s50/100	30
16º	3	Leonel Friedrich	Berta-Passat	33m28s74/100	29

No clasificaron: Scheer (11v), Pimenta (10v), Gurini (5v).

Promedio del ganador: 174,280 km/h.

Record de vuelta: Maldonado en la 16a. en 1m01s32/100 a 178,003 km/h.

Campeonato: Maldonado 58 puntos, Kissling 39, Guerra, 31; Scarazzini, 25; Sommi, 14; Friedrich y Giachino, 12; Pimenta, Croceri y Gurini 5, Verna y D'Andrea 4, Romagnoli, Benamo y Pegoraro 3, Risatti y Gunther 1.

Incluido el puntaje que daría la prueba de Cascavel.

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

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

TARJETAS DE CREDITO

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

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

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

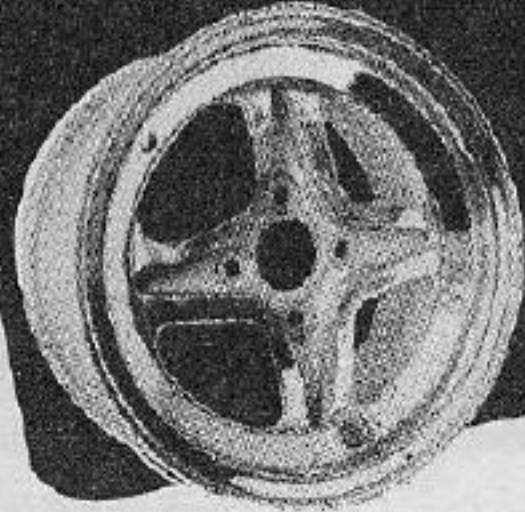
ENVIOS AL INTERIOR

AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS

DORREGO 58 Tel: 854-7062

LLANTAS DE COMPETICION
AERA



BUZOS ANTIFLAMA

VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO, NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS.

PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TURCA

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET:
 BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

NECESITO DISTRIBUIDOR EN ROSARIO Y SANTA FE. REMITIMOS AL INTERIOR

BRANDSEN 1123. TEL 744-2583

Fronte a Estación SAN FERNANDO (1646).



F.A.D.E.S.

BUTACAS

JAULAS DE SEGURIDAD

CINTURONES ARNES

TC. RALLY TURISMO Y ZONALES

AGUERO 1813, esq. H. Irigoyen.

FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

TODO TERRENO



ARENEROS

UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS DESDE A 230.

Campichuelo 585. GAP. 902-5412/85

IMPORTADOS

- * VISA * GS. * CX * MAZDA 323
- R.20 - GALANT. ALFA * R.5 *
- REPARACION DE OPTICAS Y FAROLES TRASEROS • RECAMBIO TREN DELANTERO • TRANSMISIONES
- SUSPENSION Envios al interior

TEL: 572-8404

AVANT MOTOS

SERVICE REPUESTOS

AV. PUEYRREDON 981. Tel: 961-8947



FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

- NUEVO CAPICHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
- NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE

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

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS



EQUIPAMIENTOS SOUZA

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

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

BF Goodrich. LINE COMPLETA EN ACCESORIOS PARA EQUIPAR A FOOL SU TODO TERRENO

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

DISTRIBUIDORA "SUD"



REPUESTOS Y ACCESORIOS

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

LA RIOJA 2455 - (1824) LANUS OESTE - TEL. 247-8431

EN UNA OPERACION
3 RESULTADOS:

- * LAVA
- * LUSTRA
- * Y PLASTIFICA

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

SOLICITELO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores

sadaf

- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Suspencar s.r.l.

Envios al interior Tarjetas de Crédito

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

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

DA-DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

- BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE TABLEROS • APOYA BRAZOS
- APOYA CARGAZAS ORIGINALES • PARASOLES • FUNDAS • ARREGLOS

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

TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS

Colocacion en el acto ENVIOS AL INTERIOR

Batalla de Part 471. (Alt. Warnes 1100). TEL 855-0449
 Avellaneda 435 - Vta. López. 795-1607

★ **LANCIA FIAT 132** ★

KARS.A.

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS e IMPORTADOS

JUAN B. JUSTO 3402 - Capital - Tel.: 59-2006

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

EGE

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

DULBECCO

PEUGEOT 505-COUBE FUEGO
 A INYECCION

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

MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 780-3511

MELODIAS

INOLVIDABLES

6 cassettes de música instrumental, presentados en un práctico porta-cassettes, y garantizados por El Club de la Buena Música.

MAS DE 60 TEMAS PARA DISFRUTAR EN REUNIONES, EN VIAJES EN AUTO,... TEMAS PARA TODOS LOS MOMENTOS...

LAFAYETTE interpreta:

Murmullo descuidado; Nada cambiará mi amor por tí; Llamaba para decirte que te amo; Extrañándote; Corazón de estudiante; Demasiado tarde para decir adiós; Lluvia de plata; Uno, dos, tres; Whisky a Go Go.

PIERRE SELLIN y su gran orquesta:

Granada; Angustia de un querer; Degüello; Amor; Mañana de carnaval; Ave Maria; Muchacho natural; Verlaine; O sole mio; Charmaine; Un mundo entero (Concierto de Varsovia); Eres mi rayito de sol.

El saxo de GINO BARETTI y su orquesta:

No flores por mí Argentina; Cae la lluvia; Pequeña flor; Yesterday; Las hojas muertas; Flamingo; Té para dos; Si Jolie; Los molinos de mi corazón; María Helena; Eres el sol de mi vida; Je t'aime. Moi non plus.

AMERICAN SINGERS interpretan:

Tema de Brigada A; La familia Ingalls; Swain; La pantera rosa; Starsky y Hutch; 007 en la mira de los asesinos; Tema de Una chica al rojo vivo; New York New York; Los Goonies.

HOLLYWOOD ORCHESTRA:

Tema de El Profesional; Tema de Arturo El millonario; Los cazadores del arca perdida; Amor eterno; Sólo para tus ojos; Carrozas de fuego; Realidad; Flash Gordon; Bolero (de Los Unos y Los Otros); Cae la lluvia sobre mi cabeza; Un hombre y una mujer; El último tango en París; New York New York.

LYONS ORCHESTRA interpreta:

Fiebre de sábado a la noche; Señora Robinson; Tema de El Golpe; Perdidos en la noche; Doctor Zhivago.

OFERTA

MELODIAS INOLVIDABLES

6 cassettes estereofónicos y un porta-cassette

≠ 19,90

Es otra oferta exclusiva de EL CLUB DE LA BUENA MUSICA

COMPLETE HOY MISMO EL CUPON Y ENVÍELO A CASILLA DE CORREO 257 - (1000) CORREO CENTRAL

SI LO DESEA TAMBIEN PUEDE ADQUIRIR LA COLECCION PERSONALMENTE EN RODRIGUEZ PEÑA 1051 - PISO 1° - CAPITAL FEDERAL, O REALIZAR SU PEDIDO TELEFONICAMENTE AL 42-9061

Más de 3 horas de deleite con sus temas predilectos interpretados magistralmente

ASOCIESE GRATIS AL CLUB DE LA BUENA MUSICA

Al adquirir esta colección musical, usted se asocia automáticamente al Club de la Buena Música, lo cual le posibilitará recibir periódicamente ofertas exclusivas para los socios, además de otras ventajas que conocerá próximamente. La asociación al Club de la Buena Música no implica compromiso alguno de pago de cuotas, ni ahora ni en el futuro.

Sres. EL CLUB DE LA BUENA MUSICA
Casilla de Correo 257 - (1000) Correo Central

SI

Envíenme la colección de 6 cassettes MELODIAS INOLVIDABLES a:

Nombre y Apellido _____

Dirección _____ C.P. Post. _____ Tel. _____

Deseo ahorrar los gastos de envío, para lo cual adjunto giro postal por la suma de ≠ 19,90.

Aboraré contra reembolso al recibir mi pedido, la suma de ≠ 19,90 más ≠ 3,60 de gastos de despacho y contra reembolso, o sea un total de ≠ 23,50

Si usted ya es socio del Club de la Buena Música, anote su número de socio aquí:

y obtendrá un 10% de bonificación sobre el costo de la colección, o sea que abonará ≠ 17,90 (más los gastos de envío) en lugar de ≠ 19,90. Este descuento es exclusivo para aquellas personas que se han asociado con anterioridad a la presente oferta musical.