

CORSA

TODO EL DESAFIO DE LOS VALIENTES

TESTS F.1: FERRARI RENACE



T.C. TOTAL

Ford vs. Chevrolet vs. DODGE

- EL "GOLPE" DE CASTELLANO
- EL DRAMA DE MOURAS
- LA CATASTROFE DE "JOHNNY"
- LA LUCHA DE MARCAS
- TODAS LAS CLAVES

Oscar Castellano (Dodge) y Jorge Oyhanart (Ford), 1º y 2º en Santa Teresita, disputada apertura 1987 del Turismo Carretera.



Las revistas de Mauro

GRATIS con este ejemplar reclame el Tomo VI
LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

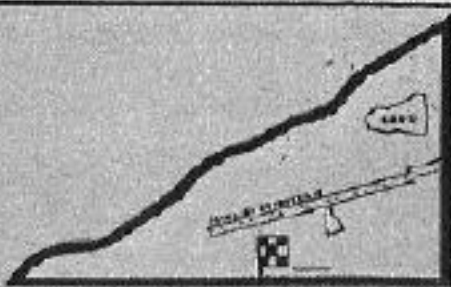
SUPERCONCURSO "20 AÑOS"
¡GANATE UN KART!
PARA EMPEZAR A CORRER

IV VUELTA CIUDAD DE SANTA TERESITA. Deslumbraba el "Relámpago Azul" de Mouras... pero también maduraba el "Naranjazo". Y muy cerca del final...

EL PRINCIPE ABDICO EN CASTELLANO

Dos tormentas azotaron la costa el fin de semana último. Una, la que sembró dudas el sábado sobre la realización de la carrera dominical. Otra, la del casi indiscutible dominio de Mouras y su Chevrolet. Ambas pasaron... sin concretar sus respectivas amenazas. Panorama despejado, entonces, para la imparable "Naranja Mecánica" de Oscar Castellano (Pincho... pero no corto) que así volvió al triunfo. Y atención que a su Dodge le siguió una combativa "brigada" de Ford y "chivos"...

Oscar Castellano, Jorge Oyhanari y Roberto Mouras, juntos en la pista cuando éste avanzaba... Dodge, Ford y Chevrolet. Símbolo de un torneo '87 que empezó muy abierto entre las marcas. A la izquierda, el festejo del "Pincho" y su acompañante. Abajo, Oyhanari y aquél en la 1ra serie, y Satriano y Brescia en la 2a.



FICHA GENERAL

Fecha: 22 de febrero de 1987.

Denominación: 4ta. Vuelta de Santa Teresita. Primera competencia del campeonato 1987 de Turismo Carretera.

Lugar: Circuito Triángulo del Tuyú.

Ubicación: A 2 km. de Santa Teresita.

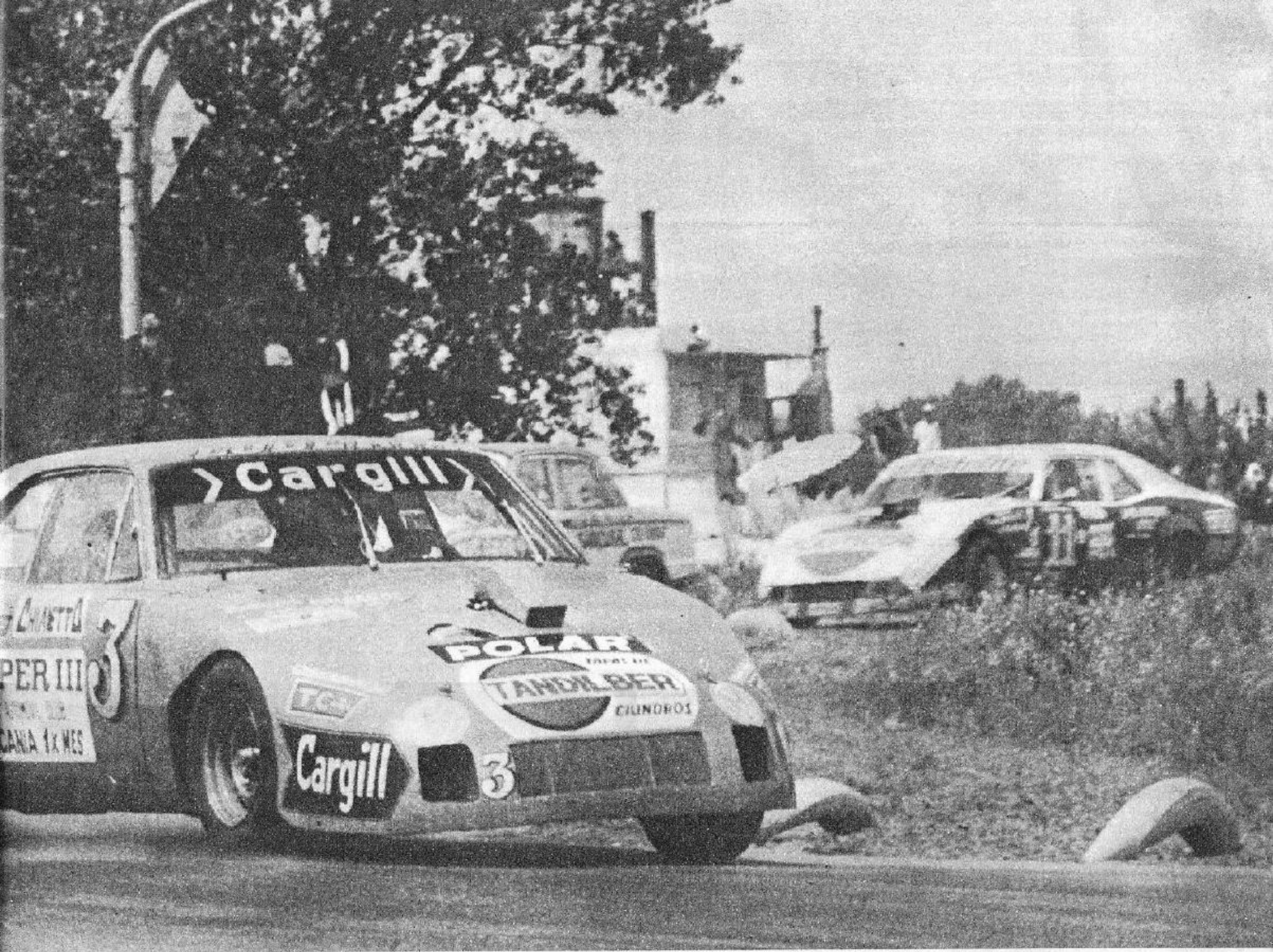
Autoridades: Simón Buez (Director de la Prueba), Eduardo Pereyra (Comisario Deportivo) y Carlos Marchese (Comisario Técnico).

Condiciones climáticas: Bueno y húmedo. Parcialmente nublado.

Participantes: Inscriptos, 78; largaron las series, 63; largaron la final, 40.

Público: 35.000 personas.
Infraestructura: Aceptable.
Organización: Buena.
Espectáculo: Interesante.







5



6



7



8



5) El golpe de Palazzo en la 2a serie... 6) Despiste de Salgado al paso de Brescia. 7) Dos campeones en acción. Roberto Mouras, que empezó el año con todo, dobla cruzado delante de Oscar Angeletti, que no las tuvo todas consigo en su nuevo auto. 8) Castelli, Presidente del Quilmes Automóvil Club, junto al expresivo "Chango" Ferdinando. 9) Antonito Marcos quiere escaparse del cuadro, con una rueda en el aire, mientras lo persiguen Morresi y Angeletti.



LOS PROTAGONISTAS

"AL FINAL NO HIZO FALTA, PERO TENIA RESTO..."

Oscar Castellano: "Estoy muy contento, porque siempre es importante empezar la temporada con un triunfo. Y con un triunfo que para mí tiene un significado especial, pues esta fue la primera vez desde carro en Turismo Carretera, que terminó en la primera carrera del año. Y lo hago ganando, nada menos."

"Fue una carrera muy difícil y disputada. No niego que el abandono de Mouras me facilitó las cosas, pero yo estaba guardando para el final unas 150-200 vueltas del motor. Por suerte, no me hicieron falta, ya que al ver detenido al coche de Roberto ni las utilicé, porque con lo que así andaba me alcanzaba para aguantarlo a Oyhanart. Encima, la bandera a cuadros me sorprendió porque en la vuelta anterior me habían marcado que faltaban dos..."

Jorge Oyhanart: "El auto anduvo a la perfección. No podía hacer nada contra Mouras y Castellano, que para mí eran inalcanzables. Por suerte se quedó Mouras y así pude llegar segundo. Para la final acorté la multiplicación para evitar problemas con el motor y quizá por eso el coche tuvo otro rendimiento. De todas maneras estoy más que satisfecho con este segundo puesto. Eso sí, al ver la bandera a cuadros me sorprendí primero y onofé después porque mi acompañante me había dicho que faltaba una... De bronca se lo recrimino... pero no era culpa de él, sino de las autoridades, que habían decidido darla por terminada una vuelta antes de lo previsto. No tengo por qué quejarme, ya que si es por la seguridad del público, bien hecho está."

Emilio Satriano: "Estoy satisfecho porque la idea era llegar entre los primeros y lo conseguimos. Además, la alegría es también por el equipo, que pudo colocar a los otros dos autos, los de Morresi y Hernán-

CASTELLANO:



Toda la alegría de Oyhanart, con Castellano Jr. "a upa".

dez, en el quinto y el séptimo lugar. Hemos sumado buenos puntos y eso es alentador para este inicio de temporada y sobre todo para seguir trabajando en busca de mayores rendimientos."

Roberto Mouras: "Dos vueltas antes del abandono ya el auto empezó a tirar aceite. Fue la señal de lo que se confirmaría después con la rotura del soporte de la bomba de aceite. Lo lamento por un lado, porque estaba para ganar, pero también me quedo tranquilo porque esta actuación demuestra que estamos para pelear el Campeonato. Ahora vienen dos carreras en autódromos que conozco muy bien, y espero desquitarme."

Juan De Benedictis: "Al salir de la última curva en la vuelta previa a la serie, el distribuidor se puso en maza. No hubo nada que hacer... Espero que en el Autódromo cambie la suerte".

Volvió el Turismo Carretera. O mejor dicho, retornó al lugar donde en la práctica, la categoría había iniciado 1987 apenas treinta y cinco días atrás. Claro que esta vez la cosa resultó diferente. Totalmente diferente de aquella atípica jornada de enero con los no ganadores, un público escaso y las expectativas de la mayoría colocadas más en la playa que en los autos de carrera.

Esta vez, sí, fue diferente. Porque "estaban todos", y había puntos en juego. Elementos que sumados a la expectativa de todo inicio de temporada, fueron agregando una ansiedad en público y pilotos, que ni siquiera el chaparrón del sábado pudo enfriar. Prueba de ello, la multitud que el domingo bordeó el circuito y que le dio al TC el marco colorido en ésta su presentación oficial de la temporada.

El Turismo Carretera no defraudó tales expectativas. No vamos a decir que entregó un carrerón de película, pero sí un espectáculo bastante interesante, tanto en series como en finales. Un espectáculo con varios autos en la punta, y con las tres marcas alternándose en ella. Repasando, vemos que las series fueron para Ford y Chevrolet, y la final para un Dodge, con un Ford y un Chevrolet en los peñales siguientes de la clasificación. Elementos que confirman que esa paridad de marcas que tanto bien le había hecho a la categoría sobre la parte final de la temporada anterior, sigue vigente. Y que deteniéndose en el marcador final, donde encontramos treinta y dos clasificados sobre cuarenta autos largados, nos agrega un interesante porcentaje de confiabili-

dad, que le suma otro importante aporte a este especial momento que vive la especialidad. Un aporte que es de esperar se mantenga.

Así como había expectativas para esta carrera de Santa Teresita, también existían las incógnitas. Esas que son inevitables en el arranque de toda temporada. Esas que entre los pilotos recaen sobre los rendimientos propios y los ajenos. Y esas que sólo comienzan a develarse a la hora de la verdad, que en las carreras, obviamente, es el momento de estar en la pista.

Ese momento llegó con media hora de retraso respecto de lo anunciado, y luego de que parte del público encontrara finalmente su ubicación, y de que Roberto Capparello solucionase el problema con un control que motivó una denuncia y un inicial impedimento para participar en la carrera. Ese momento llegó con una victoria de Jorge Oyhanart, que no asombró pero sí sorprendió por la facilidad con que el piloto de Pilar fue construyéndola, con un Falcon que marcaba en las salidas de las curvas una diferencia letal para sus adversarios. Para compensación de los hinchas del "Chivo", el desquite llegó en el segundo parcial, con el triplete que en ese orden se mandaron Mouras, Satriano y Morresi.

Por el lado de los Dodge había suerte diversa. Castellano y Angeletti ahí estaban detrás del veloz Oyhanart en la serie inicial. ¿Guardaban algo para el final? En cambio, Johnny De Benedictis, lo que debió guardar fue su verde auto, que imprevisiblemente se plantó por culpa del distribuidor en la

EL PORQUE DE UN FINAL ANTICIPADO

El final anticipado que tuvo esta carrera de Turismo Carretera, desarrollada bajo un trámite absolutamente normal, merecía una explicación. Y nadie mejor que el encargado de tomar dicha decisión, el señor Eduardo Pereyra, Comisario Deportivo de la competencia, para hacerla:

"Tomé la decisión, fundamentalmente, por razones de seguridad. Me habían informado desde un rato antes, que en la zona del autocine, en las inmediaciones de la curva de las rutas 11 y 32, avanzaba en forma peligrosa un grupo de gente hacia el circuito. A medida que pasaban las vueltas se acercaban más y más y ya prácticamente estaban con los pies en el circuito.

Por eso y previendo el desborde que podría producirse en la vuelta final, ya que en ese grupo había gente con banderas, es que decidí dar la carrera por terminada una vuelta antes. Así no hubo tiempo de nada. Quizás este sea un tema que dé para algunas otras interpretaciones, pero en este momento, para nosotros, el rubro seguridad es prioritario por sobre cualquier otro. Y en función de ello obramos y preferimos hacer las cosas un rato antes y no un rato después".



10



11

10) Esteban Fernandino con el impecable Falcon de Felipe Saigado, medio cruzado antes de abordar esa curva que se viene... El "Chango" quedó conforme por lo hecho, pero dijo que al Ford le faltaba un poco... 11) Contando gesto el de Angeletti, poco antes de la largada. Despues no quedaria tan contento... Una innovacion en los trenos no analizó los frutos esperados.

vuelta previa de su serie... Nada hubo que hacer, y el Subcampeón pareció seguir con el infortunio que lo persiguió en el pasado Gran Premio.

Así estaban las cosas entre la gente de punta, para la gran topada de la final. Una final que sin ser espectacular, siguió con la misma tónica de interés que las series. Ya no brilló tanto Oyhanart, que prefirió cambiar multiplicación antes que correr el riesgo de una rotura en beneficio de una mayor velocidad. Nada cambió por el lado de Mouras, quien con un auto que doblaba como ninguno, quizá pueda discutirle ese título el de Castellano, se fue adelante, precisamente con el de Lobería como perseguidor. Entre ambos estuvo entablado el duelo por el liderazgo de la carrera. Fue una lu-

cha que sólo se visualizó en los cronómetros. En cambio, no sólo los cronómetros había que mirar en el lote que los perseguía, integrado por Satriano, Morresi, Oyhanart, Marcos y un relevante Luis Hernández.

A Mouras le costaba sacar diferencia. Pero allá por la novena vuelta, pareció encontrar la solución. Hizo el record de vuelta y, ayudado por algún rezagado "Inoportuno" que se interpuso en la marcha de Castellano, se fue unos cuantos segundos arriba. Pareció que todo estaba dicho, conocida la eficiencia con que el tricampeón suele manejar situaciones similares. Pero no, un soporte de la bomba de aceite cedió, y ahí quedó quieto en la vuelta 16 el hasta entonces inalcanzable Chevrolet número once.

LA CARRERA



El Chevrolet de Osvaio Morresi y el Dodge del "Champion" Angeletti, que sigue persiguiéndolo...

Primera Serie: Jorge Oyhanart fue puntero desde el principio hasta el final de las siete vueltas que comprendió esta batería. Inicialmente la posición de escolta la tuvo Marcos, escalonándose detrás Castellano, Angeletti, Nesprías, Brescia y Fernandino. Dicho puesto cambió durante la segunda vuelta, pasando a ser propiedad de Oscar Castellano, quien ya lo dejó hasta el final, aunque sin inquietar a Oyhanart.

Sin embargo, en la quinta ronda las diferencias entre el puntero y su inmediato perseguidor disminuyeron en casi dos segundos al cruzarse un poco el Falcon en uno de los tramos sinuosos. El otro matiz rescatable de esta porción final de la serie lo dio la lucha entre Brescia y Angeletti por el tercer puesto, que finalmente fue para el campeón tras superar en el anteúltimo giro al piloto de Azul.

Segunda Serie: Otra batería ganada de punta a punta, en este caso por Roberto Mouras. Como permanente seguidor estuvo Emilio Satriano, siendo la tercera posición la que tuvo algunas variantes. En el comienzo y por dos giros fue de Morresi, pasando en la tercera a manos de Fioria, que no la disfrutó mucho, ya que una ronda más tarde debió abandonar. Retornó a su posesión Morresi para ya no dejarla más.

Los hermanos Aventin, Oscar y Antonio, circularon en ese orden detrás del piloto de San Pedro, y así llegaron. Hubo en este parcial algunos momentos de tensión con los despistes de Palazzo y García. Afortunadamente, en ambos casos las consecuencias no pasaron del susto momentáneo.

Final: Mouras saltó dispuesto a repetir su éxito de la serie. Al término del giro inicial, detrás del tricampeón se ubicaron Morresi, Castellano, Fernandino, Satriano, Urretavizcaya, Angeletti, Oyhanart, Brescia y Hernández. Ya en la segunda vuelta, Mouras mostró sus intenciones de escaparse, ampliando a un segundo y medio sus ventajas sobre Morresi. Al mismo tiempo este lote de punta sufría las primeras bajas, con los abandonos de Gustavo Brescia y Roberto Urretavizcaya.

Con cuatro giros empezó a agrandarse la figura de Oscar Castellano, que avanzó a la segunda posición, dejando atrás a Morresi, Satriano, Oyhanart, Fernandino, Marcos, y Hernández. El tono emocional de la carrera aumentó en el quinto giro, al ubicarse Castellano a sólo 96/100 del líder, diferencia que redujo a apenas 40/100 en la siguiente. Más atrás también había lucha en los relojes y la pista a cargo de Satriano, Oyhanart, Marcos y Hernández. Este último, en la séptima vuelta, sufrió un leve despiste que lo retrasó un poco.

Mouras pareció sentir la amenaza de Castellano y en el noveno giro marcó el record de vuelta en lo que parecía el primer paso de su fuga en la punta. Así, sobre las 14 vueltas cosechaba una ventaja de casi cinco segundos que prácticamente le aseguraba el triunfo. Pero dos rondas más tarde, la rotura de un soporte de la bomba de aceite motivó su abandono y el acceso de Castellano al frente para concretar finalmente un comienzo triunfal de la temporada, con Oyhanart y Satriano como escoltas.

Castellano se encontró así heredando un liderazgo por el que había peleado, y el que por más que alguna declaración posterior pueda hacer creer otra cosa, pensamos que ya había resignado. Y también se encontró con una bandera a cuadros que llegó una vuelta antes de lo esperado. En recuadro aparte consignamos los motivos que llevaron a Eduardo Pereyra, el Comisario Deportivo, a tomar dicha determinación. Una determinación que aceptamos porque entra en sus facultades y se tomó en beneficio de la seguridad del espectáculo. Mollo por el cual también la justificamos. Pero por sobre ello creemos que, si bien comprensible en esta ocasión, el método no debe tomarse como modelo cada vez que se enfrente una

situación similar. Hay otros métodos para evitar llegar a ese punto. Porque preguntamos: ¿qué habría pasado si el final hubiese tenido una definición más apretada? Seguramente, algunos, en este caso los perjudicados, habrían olvidado el argumento de la seguridad tan respetado en esta ocasión.

El TC cumplió así su primer examen del año. Lo aprobó. Y ahora espera los dos próximos, en autódromos. Seguramente, nadie querrá perderse los.

TIRITAS DE ASADO

CAPPARELLO VS. CONTROL. A punto estuvo Roberto Capparello de no poder participar. Todo, como consecuencia de un incidente protagonizado en el momento de ingresar con su

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson



LOUZA 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

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



WORLD CAR S.A.

Avda. MITRE 1130/36 (cp. 1602) FLORIDA TEL 760-8995

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

INDUSTAP

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



RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Bolas de freno a Rodillo CHEVY y DODGE ISKY.
- Válvulas Inventa válvulas ISKY.
- Platinos para válvulas Titanio Hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para acafe marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Corno flexible para frenos especial.
- 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



Calle 14 N° 3829 (ESPOSA 16a) - V. SYNCH S. MARTIN, Bs. As. (1672). TEL 755-3826

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.
- CESAR DIAZ 3742 (1407) • CAPITAL

BUTACAS VEIGA

TORINO ZX \$75
RECAMBIO FIAT 600
c/GABEZAL \$29

Y MUCHAS MAS. TOMAMOS USADAS
GAONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.)

PINTURAS HOLANDESA

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

Joseph EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 15209 Tel. 747-2557 - (1540) Acaassuso

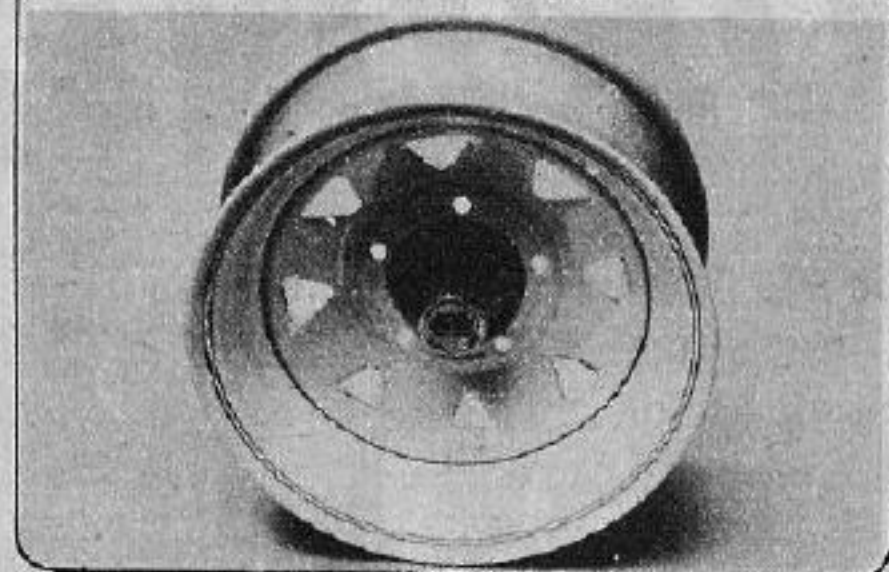
- BIELAS para Chevrolet Std. Especiales
- ENGRANAJES, distribución variable para Chevrolet
- CABLES siliconados para todas las marcas
- TREN de poleas dentadas

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEBAS



SPINA HNOS.



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

DATSUN-NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL

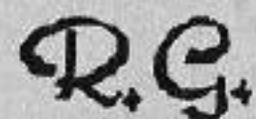
- LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
 - SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA
 - RECIENTES LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.
 - CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR
- BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

ESCAPES Y SILENCIADORES

FANTIN

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS
STANDARD Y COMPETICION
WILLIAMS MORRIS 398 (cp. 1603) V. MARTELLI 761-4265

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS



- LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.
- Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL 752-2195

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



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



REPRESENTANTE EXCLUSIVO

AV. CASEROS 3500. TEL 91-1845. CAPITAL

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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



- SCALETRIC • BACHI
- SEBRING • LEONE

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

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS
TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

Tecno hidraulica s.r.l. DIAG. 76 N° 1585

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

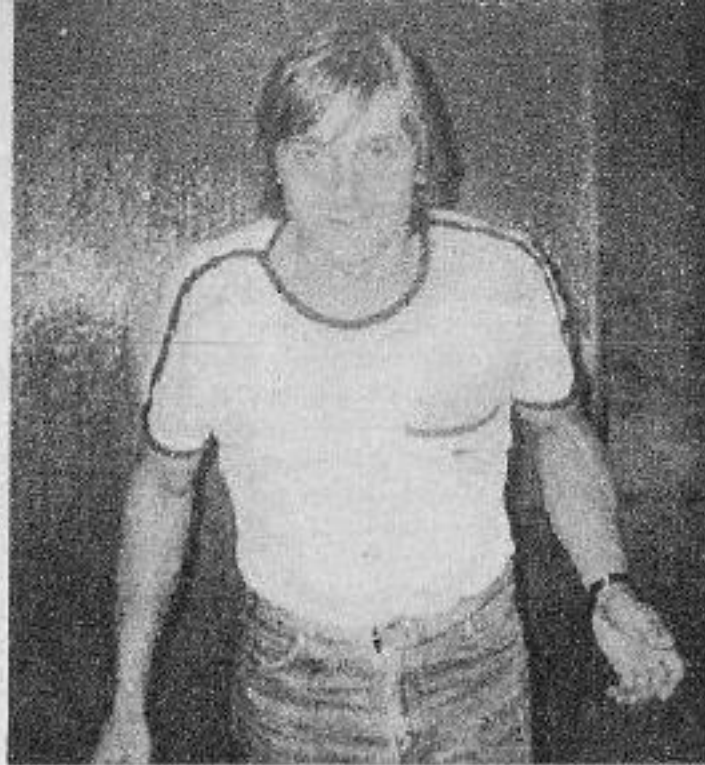
*** FRENS * EMBRAGUES * CARDANES ***

- BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS
- E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL



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



12) Este es Luis Hernandez. Destacada actuación le cupo a quien en su Chevrolet lleva la exquisita mecánica de Pablo Satriano. Buen valor. 13) Marcos Loloco queda en situación comprometida... tanto para el mismo como para quienes se vienen, y los banderilleros actúan prestos. 14) Tony Aventin y Edgardo Caparrós, en comienzo discreto aunque de mucho cartel...

12



13



14

auto particular al circuito, con el señor Hugo Pérez, tesorero del Santa Teresita Automóvil Club, quien en su silla de ruedas se descomponía como control. En su ansiedad por llegar a boxes, Capparello no atendió las indicaciones de Pérez e incluso lo rozó con su coche. Hubo una denuncia ante el Comisario Deportivo, que inicialmente le impidió correr. Después los ánimos se calmaron y hasta la gente del club organizador medió para que fuese levantada la sanción. Esto ocurrió, y si bien Capparello no pudo largar en la primera serie como correspondía, si lo hizo en la segunda.

VALIENTES FRUSTRADOS- Fueron Mouras, Castellano, Satriano y Morresi, que eran los pilotos de Turismo

Carretera que habían sido invitados para participar en el Desafío de los Valientes. La coincidencia de fechas les impidió sacarse el gusto...

DOS AUSENCIAS- Las de Mariano Calamante y Rubén Daray. En ambos casos, por idéntico motivo: no haber podido terminar a tiempo los trabajos en sus respectivos autos. Prometieron estar el 8 en el Autódromo Municipal de Bs As.

FRACASO- El de la novedosa competencia para los no clasificados. No se hizo porque sobre 22 pilotos habilitados, sólo 6 mostraron interés en correr... No sería extraño que en los próximos días la ACTC reconsiderara este tema y la anule definitivamente.

RETRASOS Y ABANDONOS

Serles

Abandonos: Martínez Boero, cigüeñal ("Paré enseguida porque no quería arruinar este motor con el cual tengo que co-

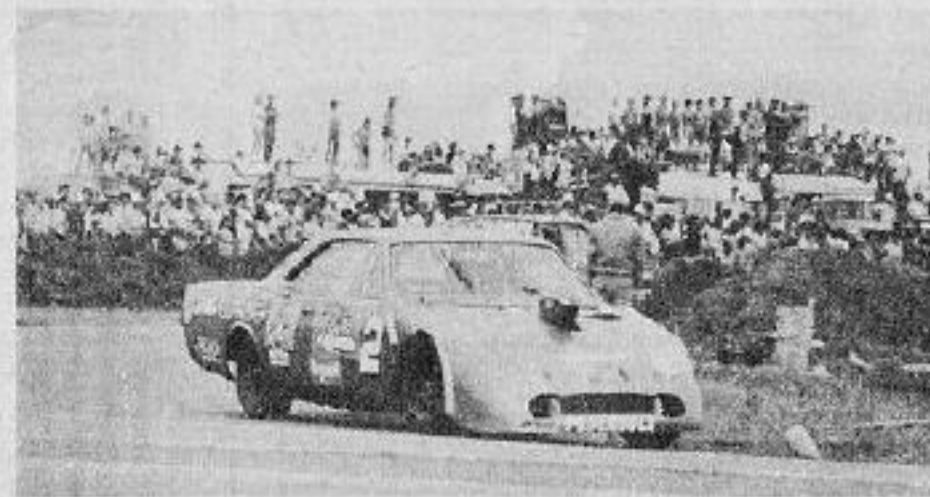
rrer en el Autódromo"); Nieza, pistón; Fiorda, biela; De Benedictis, no largó la segunda serie por problemas en el distribuidor. Retrasos: Urretavizcaya,

carburación; Altuna, trompo.

Final

Abandonos: Brescia, motor; Urretavizcaya, biela; Saiz, motor; Sasso, motor; Mouras, rotura del soporte de la bomba de aceite.

Retrasos: Angeletti, problema de frenos ("Me pasé tres veces"); Hernández, ligero despiste; Antonio Aventin, carburación; Oscar Aventin, motor "duro".



De Benedictis delante de Saiz en la vuelta previa a su serie. Apenas la cumplirá...

CAMPEONATO

Castellano, 24,50 puntos; Oyhanart, 21; Satriano, 17,50; Marcos, 14; Morresi, 13; Angeletti, 10; Fernandino y Hernandez, 9,50; Aventin Antonio, 8; Aventin Oscar, 7; Mouras, 6; Nesprías, 5,50; Caparrós, 5; Altuna, 4,50; Doumic, 4; Giustozzi, 4,50; Saigado, 3; Saiz y Fangio, 2,50; Ochionero, Spinello, Gardinalli y Carlos Calamante, 2; Bustos, Loloco, Appella, Luppi, Perlo, Miraldi, Delconte, Lynn, Garcia, 1.

Próxima competencia: 8/3/87 en el Autódromo de Bs As.

CLASIFICACION

Cuarta Vuelta "Ciudad de Santa Teresita" - Auto Moto Club Santa Teresita - Circuito de 9.150 metros - Final a 17 vueltas - Reconido Total: 155,5 km. 22/2/87

PRIMERA SERIE (7 vueltas)

Oyhanart 21m12s50/100; Castellano, 21m14s51; Angeletti, 21m20s89; Brescia, 21m22s95; Marcos, 21m24s11; Hernández, 21m25s86; Nesprías, 21m30s38; Fernandino, 21m32s25; Saigado, 21m51s44; Doumic, 21m52s01; Malizia, 22m04s12; Miraldi, 22m20s43; Luppi, 22m22s83; Sasso, 22m30s91; Perlo, 22m34s29; Lynn, 23m09s42; Calamante, 23m20s95; Banegas, 21m16s17 (5v.); Crovo, 21m29s72 (6v.); Martínez Boero, 13m11s65 (4v.); Duarte, 13m19s76 (4v.); Niezoza, 9m55s82 (3v.); Arana, 6m22s48 (2v.); Elnocchio, 6m31s83 (2v.); Fernández, 7m05s75 (2v.); Urquiza, 3m23s03 (1v.); Iacono, 3m39s51 (1v.); Carullo, 3m46s94 (1v.); Segad, 4m05s20 (1v.).

No registraron paso: Aldana.

Promedio del ganador: 181.202 km/h.

Record de vuelta: Castellano en la 5ª en 2m59s27 a 183.745 km/h.

SEGUNDA SERIE (7 vueltas)

Mouras 21m14s91; Satriano, 21m23s40; Morresi, 21m31s09; Aventin, 21m38s56; Aventin Antonio, 21m39s31; Saiz, 21m39s95; Ochionero, 21m44s41; Caparrós, 21m48s20; Altuna, 22m01s70; Fangio, 22m10s77; Bustos, 22m17s36; Martínez, 22m21s75; Appella, 22m27s50; Espinello, 22m33s13; Loloco, 22m45s85; Carelli, 22m47s09; Becco, 22m53s22; Costa, 23m22s61; Gardinalli, 23m49s08; Moretti, 20m43s48 (6v.); Moreno, 21m04s06 (5v.); Garcia, 21m28s82 (6v.); Jazma, 16m22s10 (5v.); Nathan, 13m27s14 (4v.); Fiorda, 9m20s47 (3v.); Palazzo, 10m15s27 (3v.); Aldana, 7m11s72 (2v.); Capparello, 3m19s42 (1v.); Salerno, 3m33s05 (1v.).

No registraron paso: Torro.

No largaron: De Benedictis.

Recargos: Garcia con 30 segundos.

Promedio del ganador: 180.859 km/h.

Record de Vuelta: Mouras en la 4ª en 2m59s11 a 183.909 km/h.

FINAL

Fos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	3	Oscar Castellano	Dodge	51m00s45/100	17
2º	5	Jorge Oyhanart	Ford	51m04s24/100	17
3º	6	Emilio Satriano	Chevrolet	51m18s18/100	17
4º	10	Antonio Marcos	Ford	51m31s18/100	17
5º	4	Oswaldo Morresi	Chevrolet	51m31s87/100	17
6º	16	Esieban Fernandino	Ford	51m34s15/100	17
7º	36	Luis Hernandez	Chevrolet	51m35s15/100	17
8º	1	Oscar Angeletti	Dodge	51m44s93/100	17
9º	17	Antonio Aventin	Dodge	51m53s57/100	17
10º	8	Oscar Aventin	Ford	52m06s02/100	17
11º	14	Juan Carlos Nesprías	Dodge	52m21s26/100	17
12º	7	Pedro Doumic	Dodge	52m25s93/100	17
13º	15	Edgardo Caparrós	Dodge	52m27s36/100	17
14º	51	Francisco Altuna	Dodge	52m34s54/100	17
15º	35	Carlos Giustozzi	Dodge	49m42s64/100	16
16º	18	Julio Saigado	Dodge	50m04s73/100	16
17º	134	Oscar Fangio	Torino	50m09s62/100	16
18º	21	Oscar Spinello	Dodge	50m27s15/100	16
19º	45	Néstor Gardinalli	Ford	50m30s50/100	16
20º	60	Carlos Calamante	Chevrolet	50m40s99/100	16
21º	37	Juan Carlos Bustos	Dodge	51m03s78/100	16
22º	71	Marcos Loloco	Dodge	51m05s10/100	16
23º	42	Néstor Appella	Ford	51m06s45/100	16
24º	39	Oswaldo Luppi	Dodge	51m10s59/100	16
25º	65	Daniel Perlo	Dodge	51m13s07/100	16
26º	53	Roque Miraldi	Chevrolet	54m23s28/100	16
27º	11	Roberto Mouras	Chevrolet	44m58s74/100	15
28º	69	Luis Del Conte	Chevrolet	49m20s54/100	15
29º	85	Carlos Lynn	Dodge	49m46s62/100	15
30º	111	Carlos Garcia	Dodge	49m19s82/100	14
31º	46	José Malizia	Chevrolet	40m13s49/100	13
32º	123	Alberto Moretti	Torino	48m44s70/100	12

No clasificaron: Becco, (10v.); Ochionero, (9v.); Saiz y Sasso (5v.); Crovo, (4v.); Carelli, (3v.); Urretavizcaya y Brescia (2v.).

Promedio del ganador: 182.973 km/h.

Record de vuelta: Mouras en la 9ª en 2m57s91/100 a 185.149 km/h.

MARTIN M. MENDIBURU

DE KALASIN S.A.



FABRICA DE

PARAGOLPES

• ACCESORIOS PARA
AUTOMOTORES
NACIONALES E IMPORTADOS

LINEA FIAT • PEUGEOT • RENAULT • FALCON 83
TAUNUS • DAIHATSU • HONDA • SUBARU
MITSUBISHI

ESTANISLAO DEL CAMPO 554/00 - TEL. 654-7876/658-9078
(1704 VILLA SARMIENTO, BS. AS.)

ATENCION

**A CONCESIONARIOS
Y REVENDEDORES
PREPARAMOS AUTOS
PARA LA VENTA**

LUSTRADO DE CARROCERIAS
RENOVADO DE TAPIZADOS
EN COCHES NACIONALES
E IMPORTADOS
TRABAJOS GARANTIZADOS
EN 24 Hs. SOLICITE TURNO

SOLER 5748 - TEL. 771 - 2753/2963 - CAPITAL



**REPUESTOS
ACCESORIOS**

REPOSICION
PERMANENTE

Jorge y Daniel Carbone S.A.

Envíos
Rápidos
al interior

AV. FCO. BEIRO
4831
Tel.: 558-2591

**PARABRISAS LAMINADOS
PRECIOS ESPECIALES
PARA COCHES DE COMPETICION**



PEDRO

CERRAJERIA
CAMBIO DE BURLETES Y COLIZAS
ELIMINACION DE FILTRACIONES

GASCON 1677/79 ☎ 88 - 0734

Cap. Federal



CONCESIONARIO OFICIAL
DE MOTORES DEUTZ



rectificación

TURDERA S.R.L.

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

REPUESTOS

MACH 1

**RASTROJERO
MOTORES
INDENOR**

HUMBOLDT 17
(Alt. Warnes 1200)
1414 - Tel.: 854-4048

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

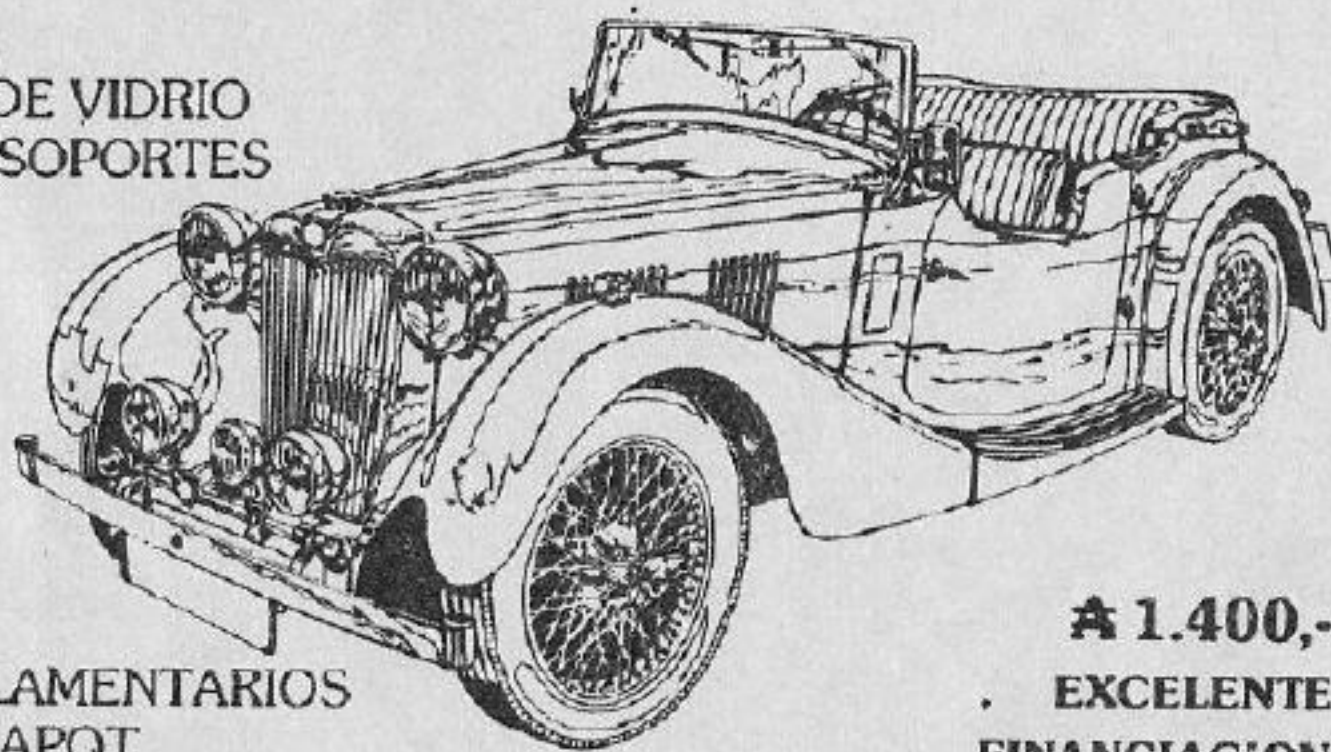
CLASSIC MG 1937

**CHASIS ESPECIAL
CARROCERIA COMPLETA DE FIBRA DE VIDRIO Y
*MEIPAC® - COLORES A ELECCION**

ACCESORIOS:
PARABRISAS DE VIDRIO
TEMPLADO Y SOPORTES

PARRILLA
CROMADA
INSIGNIA DE
PARRILLA
PARAGOLPES
CROMADOS
TABLERO DE
MADERA

6 FAROS REGLAMENTARIOS
4 GANCHOS CAPOT
4 BISAGRAS PUERTAS - BUTACAS ANATOMICAS
ASIEN TO TRASERO - CINCO BANDAS BLANCAS



**A 1.400,-
EXCELENTE
FINANCIACION**

CERTIFICADO DE FABRICACION

* MEIPAC 1010: MALLA ENVOLVENTE INTERMEDIA PROTECTORA DE ACERO

TIT-CAR S.R.L. (1160) - BUENOS AIRES - ARGENTINA



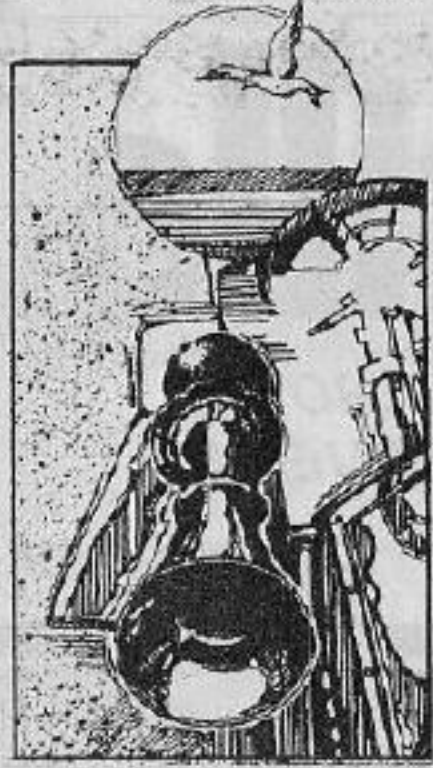
JULIO

**ELECTRICIDAD
DEL
AUTOMOVIL**

AFINACION - BATERIAS

GASCON 1677/79 Tel. 88-0734 Capital

Toquecitos de bocina



mo, se mandaron 12 juegos a Buenos Aires, con lo que se completa una gran parte de la provisión. Sancho aclaró que aún no están listos los alerones, pero que ése no es el principal inconveniente, porque la adaptación del plano alar a la coupé es muy sencilla.

Con respecto a los precios de los nuevos elementos, los bujes de teflón cuestan \$ 25; los palieres flotantes, \$ 500; el nuevo múltiple de escape, \$ 400, y el kit de plástico, \$ 1.200; todo pagadero en cuotas a convenir con el CAP.

TRABAJO EN NUEVO EQUIPO

"Full time" están trabajando en la coupé de Ariel Bakst (ex Cano), a fin de dejarla lista para las distintas pruebas que realizará en Rafaela el nuevo equipo que tiene sede en Rosario. El mencionado piloto, junto a Alberto Heritier y Daniel Sancho, está preparando todo con sus colaboradores, José Abraham y Rectificaciones Mirabet, quienes trabajan en los motores de los Datsun. El trío irá a ensayar, en distintos circuitos, alineaciones diferentes, pruebas en tandem para Rafaela y otros elementos a fin de ponerse a tono con la categoría.

GAYRAUD DE LUNA DE MIEL

Mario Gayraud fue visto por la gente de CORSA en Mar del Plata, junto a su flamante esposa, transitando por la peatonal y disfrutando de su luna de miel. El piloto de Pigüé tendrá mucho trabajo con la coupé Sierra XR4 de T.C. 2000 durante la temporada automovilística, por lo que en estos momentos aprovecha para dedicarle el tiempo a su señora.

SE RECUPERA MUSTAFA

El cordobés Daniel Mustafá sufrió un desafortunado accidente en momentos en que cruzaba la calle Sucre, de la ciudad de Córdoba. Fue atropellado por un Renault 12 y se fracturó ambas piernas. Internado en forma urgente en un nosocomio de esa ciudad, fue intervenido quirúrgicamente por el doctor Bartolomé Allende, quien manifestó que el período de recuperación para las lesiones de Daniel oscilará entre los cuatro y seis meses, con lo que se deduce que no podrá competir en los Nissan 300 ZX ni con el VW Gacel GS que estaba armando.

Evidentemente, la suerte lo ha abandonado al cordobés, pues luego de soportar una dura pena deportiva por parte de la CDA, cuando ya tenía todo listo para volver, ocurre este accidente. Hacemos votos por la pronta recuperación de uno de los pilotos experimentados de nuestro automovilismo.

NO VA MÁS PARA BECCARIA

Norberto Beccaria dejará el automovilismo deportivo para atender sus negocios particulares. Con motivo de esa decisión, la Peña Carbó, que le brindaba todo lo necesario para correr en la Fórmula Entrecor, tiene en venta el chasis Carbó con motor VW. Esa Peña, además de comprar un Berta nuevo, le dará todo el apoyo al entrerriano José Perlestein para que siga en la ahora denominada Fórmula Dos Nacional.

ROSSI SIGUE EN LA F.R.A.

Con un Crespí Tulia XXIII completamente nuevo, que está armando en Arroyo Seco,

Carlos Alberto Rossi seguirá en Fórmula Renault en la temporada que se iniciará en el Autódromo de Buenos Aires. Rossi vende el auto que utilizó en el '86, ya sea completo o sólo el chasis. Los interesados sólo tendrán que ponerse en contacto con él.

GIAMBRONNE DEDICADO A DATSUN

En efecto, Héctor Giambronne, el conocido preparador ahora especializado en los autos del Club Argentino de Pilotos, comenzará esta temporada atendiendo cinco Datsun 280 ZX y, hasta la semana pasada, tan sólo un Nissan 300 ZX. Aquellos autos pertenecen al campeón, Alejandro Rementería, a Walter Alifracco, a Ramón Arias, a Luis Ponte y a un pergaminense de apellido Sánchez. En cambio, el Nissan del que se ocupará Giambronne será el de Ernesto C. Bessone (h.), quien, pese a dedicarse con prioridad al T.C. 2000, ha pedido que se adecue su auto al nuevo reglamento, lo que permite suponer que "Tito" estará presen-



Fernando Joggio. ¿Presidente?

EL FAIRLANE DE BRESSANO

La aparición de un Ford Fairlane en Turismo Carretera ha sido motivo de muchos comentarios en el ambiente "corsa". Y, por primera vez, aquí mostramos el auto de Norberto Bressano, que está en un tallerito de la avenida Sarmiento y Coronel Suárez, de la ciudad de Chivilcoy. Los trabajos sobre el casco se iniciaron a fines del '86 y, de acuerdo con los cálculos que hacen los técnicos, estaría terminado para abril.

Tiene jaula de seguridad y escapes tipo Dodge, contruidos por Escapossilens, y la mecánica será de Facini y Gratani. El constructor es Roberto Runzlo (al "centro" en la foto) y sus colaboradores son Raúl Montenegro, Miguel Errante Maniscalco (izquierda) y Raúl Blancosino (derecha), quien además es dueño del taller donde actualmente se trabaja en el auto.

Al presente, todo el equi-

po intenta llegar al peso mínimo, para que el Fairlane sea competitivo en TC. El auto, tal como muestran las fotos, está en una fase intermedia de construcción, por lo que se deduce que los primeros tests podrán realizarse recién a principios de abril.

Informe y fotos: Marcelo Devoto

LEVANTANDO LA FALDA

Al parecer, ésa es la idea del intendente de esa ciudad cordobesa, y para ello, entre otras cosas, pretende que allí se concrete una competencia del Campeonato Argentino de Pilotos, sobre un posible circuito callejero que fue inspeccionado este pasado fin de semana por miembros del C.A.P.

MAYORGA EN DUDA

"Si no hay un apoyo mayor de Ford para los pilotos particulares que corren con la marca en T.C. 2000, competir en esta categoría se hará muy difícil. El mayor inconveniente se encuentra en la provisión de motores. Corriendo con Renault es más sencillo conseguirlos, puesto que se los puede comprar a Berta."

Preocupación de "Paco" Mayorga, quien, sin embargo, tiene previsto intervenir —quizá sin la asiduidad de la temporada pasada— en Nissan, T.C. 2000 y Rally.

MAS SALUDOS

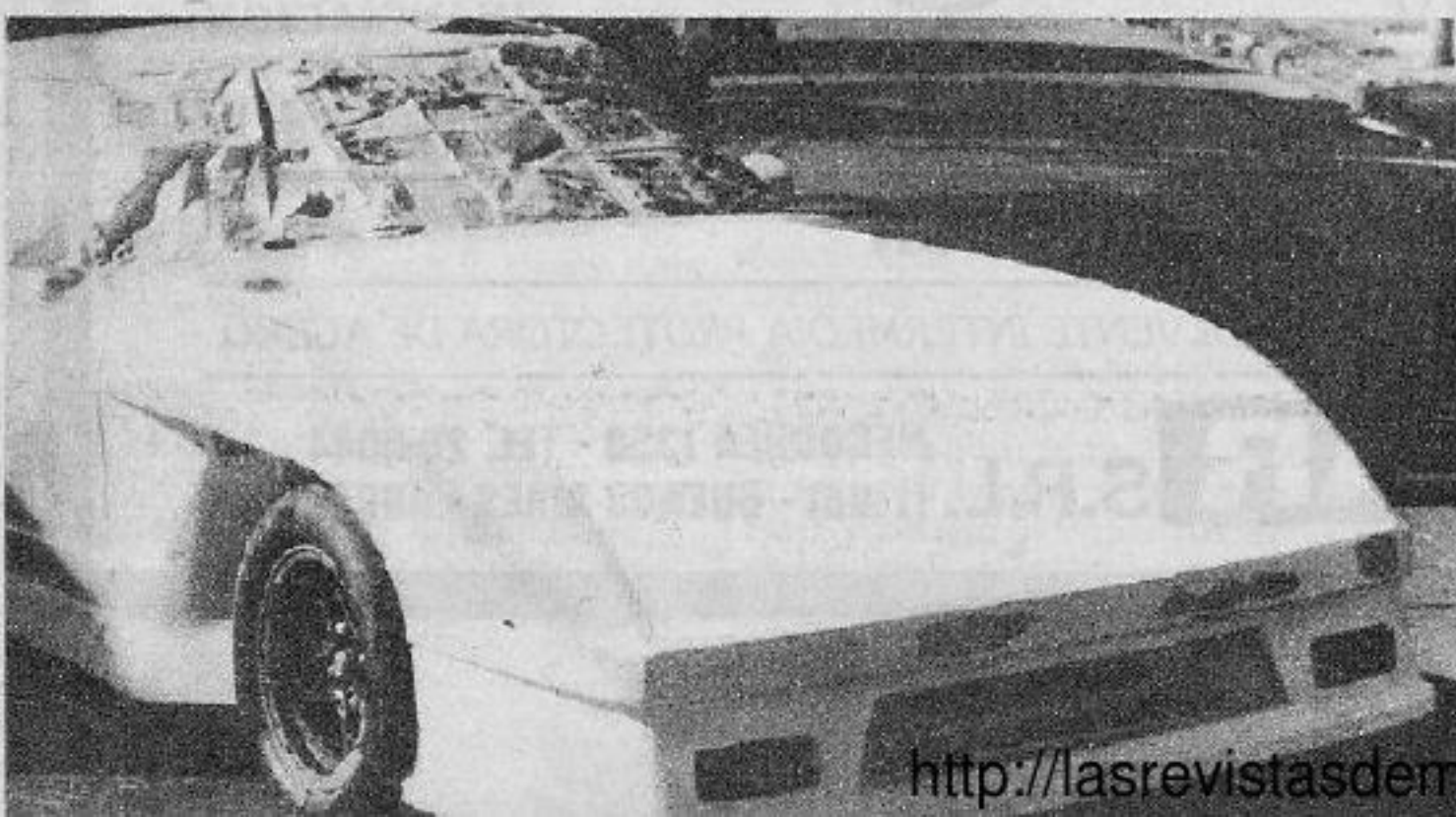
Si bien ya estamos transitando el segundo mes del '87, aún siguen llegando saludos clásicos de las fiestas de fin de año. En la semana recibimos los de Juan Carlos Salgado Nash, de la Asociación de Categorías Tradicionales del Automovilismo de Mendoza y del Club de Automodelismo. A ellos agradecemos la deferencia y retribuimos los buenos deseos.

KITS DE LOS DATSUN

En Rosario ya se han terminados los trabajos en los nuevos "kits" de los Datsun 280 ZX, del Club Argentino de Pilotos. Los mismos incluyen nueva trompa, nuevos alerón y pasarruedas traseros, con los cuales los autos del CAP cambiarán una vez más su fisonomía.

En el taller de Daniel Sancho ya estuvieron Hugo Redolfi, Oscar y René Zanatta, Carlos "Chiqui" Capozzolo, Daniel Musso y Jorge Ferrante, quienes se interiorizaron de las modificaciones para el '87. Asimismo,

El Datsun 280 ZX de Daniel Sancho. Se aprecia la nueva trompa y el spoiler delantero de nuevo diseño.



Dr. RIVAROLA: "¿DE DONDE SACARON QUE ME IBA?"



"El día en que yo decida irme, empezaré por llamarlo directamente a Carman para decirle que, así como fue él quien me llamó en su momento, ahora es él el primero en enterarse de mi partida."

Así estampó el Dr. Horacio Rivarola, presidente de la Comisión Deportiva Au-

tomovilística del Automóvil Club Argentino, su rotunda desmentida de lo sostenido por diversas versiones circulantes dos semanas atrás, que oportunamente refiriéramos en nuestra edición anterior.

"Por otra parte —agregó, severo, el titular de la C.D.A.—, nunca, condicioné mi permanencia en el cargo a nada por el estilo de lo divulgado recientemente. Si yo me llevo perfectamente con todos, llámense asociaciones de pilotos o categorías, y estoy muy contento con la relación que mantenemos, colaborando e intercambiando ideas nuevas, haciendo planes positivos permanentemente... ¿Cómo voy a pretender un replanteo al respecto?"

"Justamente, habíamos estado hablando en los últimos tiempos, con algunos de ellos, acerca del optimismo con que encaramos el '87... Y los otros días, tras esta ola de trascendidos, comentábamos con ellos mismos la mala imagen que así se nos formaba y lo desafortunado de la especie."

"Yo, a lo sumo, habré manifestado, en su momento, mi contrariedad por la poca gente con que contaba la C.D.A. para trabajar en enero, estando todos de vacaciones... Pero siempre reconocí que a quien trabaja gratis hay cosas que no se le pueden pedir."

"Que quede claro, entonces, señores: yo no soy un caprichoso... ni estoy pensando en renunciar."

Enhorabuena.

EL AUTODROMO DE SAN JORGE

El Club Atlético San Jorge sigue trabajando en su nuevo circuito, a pesar de la postergación de la competencia de Turismo que se iba a realizar el 1º de marzo.

Hace unas semanas se comenzó a pavimentar el trazado nuevo, que es una prolongación del ya tradicional, en el que competían categorías zonales de la provincia de Santa Fe. El trazado tendrá 2.889,50 metros de cuerda, y a fines de



Curva de entrada a la recta principal. Al fondo se pueden apreciar la torre de control y cronometraje, y los boxes.

febrero estará terminado en lo que a pista y a infraestructura respecta, para recibir las fe-

chas de los campeonatos nacionales que la entidad de San Jorge ha solicitado.

...Y con el próximo número de **CORSA**, el Tomo VII de

LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

¡Siga coleccionándola!

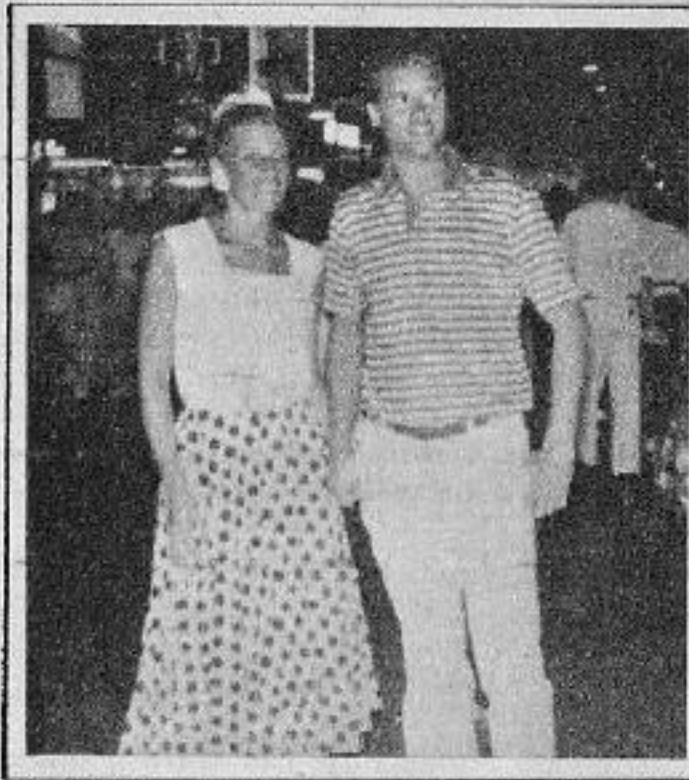
te en algunas pruebas del C.A.P. en este campeonato 1987.

ZENKLUSEN CON 300

Abelardo Zenklusen, el veterano y fogueado piloto, que hasta ahora competía en la especialidad Datsun 280 ZX, ha decidido cambiar. Para ello, adquirió el Nissan 300 ZX propiedad de Gabriel Raies y con el cual ha girado repetidamente en el circuito N° 2 del autódromo de "su" Rafaela, entrenándose.

EL C.A.P. EMPIEZA EN "RAPHY"

Pese a que se había anunciado que la primera competencia se realizaría en Santa Rosa, La Pampa, el Club Argentino de Pilotos iniciará sus torneos en Rafaela. Sin embargo, hay una novedad: lo hará sobre el circuito mayor, el clásico "óvalo", donde correrán Nissan y Datsun juntos, con parada obligatoria para reabastecimiento. Ac-



Maria Leñicia y Mario Geyraud. Lana de miel en Mar del Plata. (Foto Cano.)

tualmente el Club Atlético de Rafaela está construyendo una chicana (a la que luego seguirá otra) para disminuir la velocidad, con miras, además, a la posterior carrera de T.C. programada.

En vista de esto, el C.A.P. tiene previsto realizar una prueba de neumáticos en ese circuito el próximo sábado 28 de febrero, junto con técnicos de la empresa proveedora Paul. Los ensayos lo realizarán Daniel Sancho, Ariel Bakst y Alberto Heritier.

Recordemos que una de las competencias más espectaculares de la especialidad —si bien hubo muchas— se concretó en 1982, sobre el trazado ovalado, ocasión en que la punta cambió en más de veinte oportunidades.

ASAMBLEA

Continuando con las novedades, el C.A.P. tendrá el viernes 27 de febrero una Asamblea General para elegir nuevas autoridades.



El próximo fin de semana

EL TURISMO PISTA INICIA LA TEMPORADA

Con la organización del Mataderos Automóvil Club se llevará a cabo la primera competencia del año de los campeonatos argentinos de las Clases 2 y 3 de Turismo Pista y de la Fórmula Sierra, en el circuito N° 9 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, cuyo recorrido es de 3.345,5 m.

El sábado 28 de febrero, de 9 a 13 hs., se realizará la verificación técnica y administrativa, iniciándose la actividad en pista a las 14 hs., con la primera tanda de clasificación de la Clase 3; a las 14.35 hs., se realizará la primera tanda de clasificación de la Clase 2 (autos pares), y a partir de las 15 hs. lo harán los impares. Posteriormente, a las 15.25 hs., saldrá a la pista la Fórmula Sierra, a cumplir con su primera tanda clasificatoria. A las 16 hs., será el turno de la segunda tanda de la Clase 3, y a las 16.25 hs., los autos pares de la Clase 2 cumplirán con la segunda tanda clasificatoria, en tanto que los impares lo harán a partir de las 16.50. La última tanda clasificatoria de la Fórmula Sierra tendrá lugar a partir de las 17.20 hs., seguida por la categoría Spazio, que cumplirá su compromiso clasificatorio a las 17.45 horas.

Para el domingo 1° de marzo se ha reservado el horario comprendido entre las 9.30 y 10.10 para categorías zonales. A las 10.20 hs. se realizará un repechaje de la Clase 2 a 6 vueltas, del cual se extraen los tres primeros para la final de la categoría. A las 11.05 hs., los Spazio cumplirán con su final a 10 vueltas; posteriormente, a las 11.35 hs., la Clase 3 disputará su final, a 15 vueltas. La Clase 2 largará la prueba final, también a 15 giros, a partir de las 12.05 hs., y se cerrará el programa con la Fórmula Sierra, cuya final a 15 rondas comenzará a las 12.35 hs. La tradicional ceremonia del podio, a las 12.55 hs., con todos los ganadores.

Por último, damos como referencia los mejores tiempos de clasificación realizados en la competencia del 16 de noviembre de 1986. En aquella oportunidad, el mejor en la Clase 2 fue Omar Bonomo con 1m36s 19/100, a 125,208 km/h. El más rápido en la Clase 3, Jorge Maggi, con 1m34s 40/100, a 127,582 km/h., en tanto que en la Fórmula Sierra, Oscar Pentecoste marcaba la "pole" con 1m35s 08/100, a 126,670 km/h.

Los ganadores de aquella jornada resultaron, Bonomo en la Clase 2, Maggi en la Clase 3 y Oscar Fineschi en la Fórmula Sierra.

A LAS PERSONAS SE LAS VALORA POR LAS REVISTAS QUE LEEN.

Usted... ¿qué lee?
¿Prefiere una revista con ideas distintas todas las semanas?
¿Busca columnistas de nivel, prestigio y capacidad informadora?
¿Quiere variedad de temas, rápida lectura y más de sesenta notas de sorprendente actualidad?
Usted lee SIETE DIAS

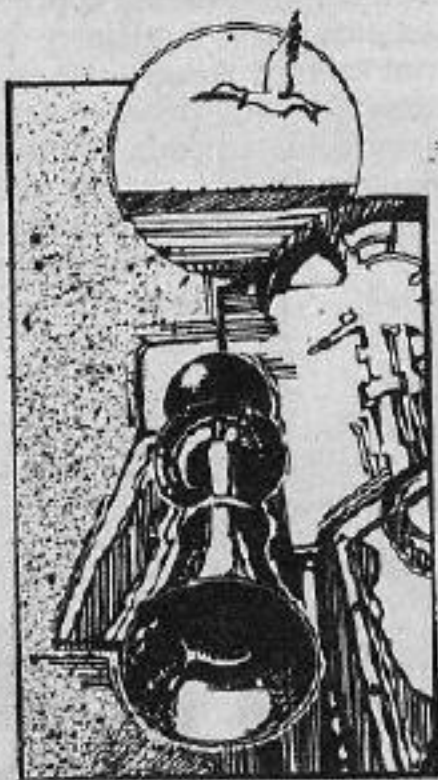
DE NUEVO

SIETE DIAS

UNA REVISTA INQUIETA E IMAGINATIVA PARA ENTENDER NUESTRA EPOCA.

editorial abril

Toquecitos de bocina



des. Es probable que Fernando Boggio, el piloto de Pilar, sea candidato a presidente. Recordemos que él, junto a Heritier y "Coco" Der Ohanessian —entre otros— ha tomado en sus manos gran parte de las habituales tareas del Club, entre las cuales se contó el asegurar la televisión de todas las competencias por ATC, algo que ya se encuentra plenamente confirmado.

JOSEPH EN LA CLASE DOS

Ricardo Joseph (h.) se encuentra armando un Fiat Regatta 85 para la Clase Dos de Turismo Pista, para lo cual cuenta con la inestimable ayuda de su padre, el ingeniero Joseph, y también con el apoyo de sus hermanos Jorge y Carlos y de su hermanita Vernica. El auto en cuestión, estaría listo para la cuarta competencia del año y, en virtud de ello, las primeras fechas del torneo las correría con el Fiat Súper Europa

VUELTA DE LA MANZANA

La Asociación de Volantes General Roca ya tiene todo dispuesto para la 17ª edición de la Vuelta de la Manzana, premio Lotería del Sur, que tendrá coeficiente dos para el torneo argentino de rally. La fecha de la prueba es el 20, 21 y 22 de marzo, serán tres etapas, a disputarse enteramente en los valles (Alto y Medio), con una diagramación tipo trébol, con la que se verán favorecidos los auxilios de los participantes.

La apertura de la inscripción fue el 23 de febrero, y el cierre de la misma el 17 de marzo, las que se deberán llevar a cabo en la sede de la propia Asociación de Volantes o en la CDA del ACA en Buenos Aires.

El detalle del rally es el siguiente.

Primera etapa: PC1, Cervantes - Ingeniero Huergo (29,11 km); PC2, Villa Regina - Chinchinales (31,80); PC3, Canal 10 TV (Roca) - Empalme camino casa de piedra (Roca) (15,87); PC4, Allen - Aero Club Allen (31,30 km); PC5, Puente Paso Córdoba - Empalme Ruta provincial N° 6 (Roca) (50,20 km).

Segunda etapa: PC6, Cervantes - Ingeniero Huergo (48,51 km); PC7, Villa Regina - Chinchinales (31,80 km); PC8, Chimpay - Belisle (19,86 km); PC9, Pomona - Lamarque (15,51 km); PC10, Luis Beltrán - Valle Azul (100,44 km); PC11, Valle Azul - Empalme Ruta 6 Paso Córdoba (83,19 km); PC12, Canal 10 TV (Roca) - Empalme camino casa de piedra (Roca) (15,87 km).

Tercera etapa: PC13, INTA Gral. Roca - La Escondida (Catriel) (77,44 km); PC4, Los Polvorines (Catriel) - Ceterino (Catriel) (26,63 km); PC15, Catriel - Lomas del Mojón (El Manzano) (69,85 km); PC16, Arroyito - Balsa La Perla (87,88 km); PC17, Balsa La Perla - Puente Paso Córdoba (50,39 km).

Todo este organigrama hace un total de 1.531,05 kilómetros, de los cuales el 51,31% es de velocidad y el 48,69% de tramos de enlace.

La Asociación de Volantes de Gral. Roca también ha dispuesto algunas plazas con descuentos en hoteles para los participantes y sus respectivos auxilios.

1500 que utilizara en la temporada anterior. Posteriormente, el Súper Europa quedará en venta y, a tal efecto, quienes estén interesados en el mismo pueden comunicarse con el 749-4467/ 4983, en horario comercial.

VADALA VENDE

El auto que utilizó Osvaldo Sasso para competir en Turismo Carretera en la temporada pasada, está en venta, Roberto Vadalá, el propietario de ese Ford Falcon, ha decidido liquidar esa unidad junto a otra

similar, ambas en condiciones óptimas para la competición. Los interesados en las máquinas mencionadas pueden contactarse con Vadalá en la calle Pampa 1080, de Bella Vista o a los teléfonos 666-2283/ 1013.

"TITO" BESSONE PRUEBA EN EL AUTODROMO

Con el Ford Sierra XR4 de T.C. 2000 que utilizó Alfredo Pisandelli en la temporada pasada, y bajo la atenta mirada de Carlos Akel, Ernesto "Tito" Bessone giró en el trazado número 9 del Autódromo porteño para poner a punto esa máquina, que será su "muletto" durante todo este año.

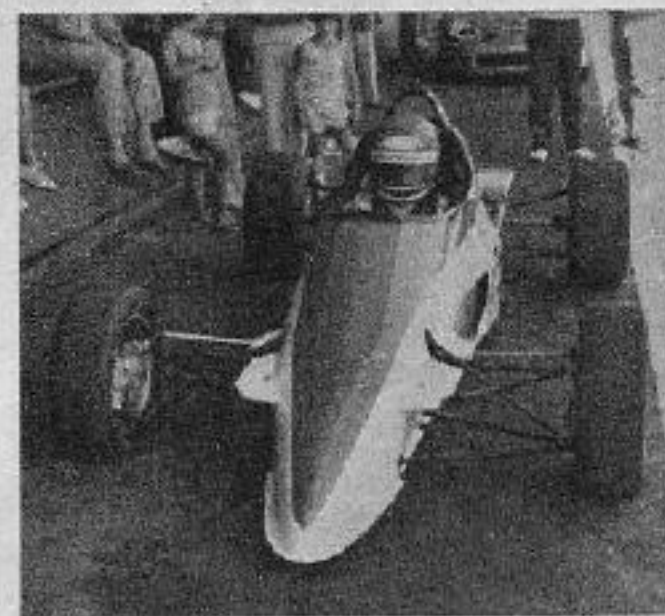
El auto tenía un nuevo motor de desarrollo distinto en lo que a levas y tapa de cilindros se refiere, y los tiempos de los ensayos fueron mejorando poco a poco, a pesar de la temperatura, que complicaba los trabajos en pista.

Se cambiaron en muchas oportunidades los pozos de aire, con lo que se modificaba la carburación; también hubo cambio de espirales delanteros y traseros, reemplazándose los utilizados en la primera parte del test por unos más blandos, con lo que se obtuvo mejoras. Otra de las pruebas que se hicieron fueron de rodados, circulando el Ford Sierra con juegos de catorce y de quince pulgadas.

Luego de los ensayos, tanto Ernesto Bessone (h.) como Carlos Akel se mos-

traron conformes con el mejor registro obtenido, de 1m30s4/10.

Con respecto al equipo de T.C. 2000, Akel comentó: "Hasta ahora lo tengo confirmado sólo a Ernesto Bessone; habrá que ver qué apoyo me brinda la fábrica, y luego decidiré al respecto. Si Ford no tiene mucho interés, quizá pueda cambiar de marca... pero espero que no sea así".



DEPAC PRESENTO SU FORD

El lunes 16 de febrero se presentó oficialmente, en el Autódromo Municipal de Buenos Aires, el nuevo producto de la firma DEPAC, comandada por Gustavo Donadio y Roberto Nicola. El auto, que se puede apreciar en la fotografía, es un aguzado monoposto destinado al mercado de los Estados Unidos, precisamente a la Fórmula Ford 1600. La ausencia de apositos aerodinámicos se debe a que, precisamente, éstos están reglamentariamente excluidos. El auto se halla equipado con un motor Ford especialmente traído de los EE.UU. y una caja TCM, de cuatro marchas. Prolijamente terminado y carenado, pudimos observarlo en detalle y seguir las explicaciones de Donadio respecto de su filosofía de concepción. Se lo mostramos para que vaya degustándolo, y prometemos amplia nota técnica muy pronto.

MIRADOR PERSONAL

Por RONALD HANSEN



COMO ROMPER PROVECHOSAMENTE

En principio, no parecería haber mucha similitud entre un fabricante de accesorios para automóviles y un preparador de autos estándar para correr. Pero la hay. Ambos se ganan la vida solucionando los defectos congénitos del diseño original.

En nuestro país podemos apreciar esto perfectamente. Si a un auto de serie le falta ese lugar para poner los cigarrillos y el mapa de rutas, seguro que un fabricante de accesorios va a perfeccionar una consola a tal efecto. Si otro no tiene cuentavueltas, surgirá quien ofrezca en venta un cuentavueltas adaptado a ese modelo y para lo cual todo lo que hay que hacer es conectar dos alambrecitos.

Yo tuve un Renault 12. Espléndido auto. Pero a la hora de chequear el aceite, tenía la varilla de un lado del capot y del otro la otra varillita que evitaba que el capot se te cayera arriba de la cabeza. ¿Por qué no poner las dos del mismo lado?

Después tuve un Dodge Coronado. Maravilloso coche. Costaba un vagón de gita. Pero bajabas la visera para protegerte del sol y la visera cacheteaba el espejo retrovisor, sacándolo de foco. Los que fabrican autos en la Argentina, ¿alguna vez manejan los autos que hacen?

Lo mismo puede decirse para los que preparan autos estándar para correr. Ahí se ven todos los problemitas del auto de calle: si recalienta, radiador más grande. Si frena mal, frenos mejores. Si falla el encendido a altas rpm, un sistema de encendido mejor. Todo dentro de lo que admite el reglamento, por supuesto. (O no...) Si los instrumentos no son gran cosa, pues, instrumentos mejores.

Me pregunto si los fabricantes de autos realmente aprovechan los irónicos mensajes que les mandan los fabricantes de accesorios y los preparadores de autos estándar. Habría mucho que aprender...

Hay quien dice en la actualidad que las carreras ya no son necesarias para desarrollar el automóvil de calle, que con las computadoras se hace todo.

Por supuesto que las computadoras son indispensables, pero con un programa de participación deportiva, siempre se puede aprender más. Una computadora te diseña "buenos" frenos. Pero las carreras te enseñan el tipo de freno que es necesario cuando el quía se larga desde el Cristo Redentor hasta Punta de Vacas, con el auto cargado de mujer e hijos y con la transmisión en punto muerto...

Yo me pregunto si los fabricantes —en todo el mundo— se fijan en lo que hacen los accesoristas y los preparadores. Muchas veces la actitud de las fábricas hacia ellos es un poco socarrona. "Crean que saben más que nosotros..." Bueno, a veces es cierto.

Hay un axioma en la industria. Por más que gastes años, y millones de kilómetros, y millones de dólares, perfeccionando un nuevo modelo, antes de que salga a la calle, en cuanto lo empezaste a vender, a los quince días ya van a venir los primeros compradores protestando por un detalle que jamás apareció durante los millones de kilómetros.

En fin, basta la salú.

SCAPES SILENS

- 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

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

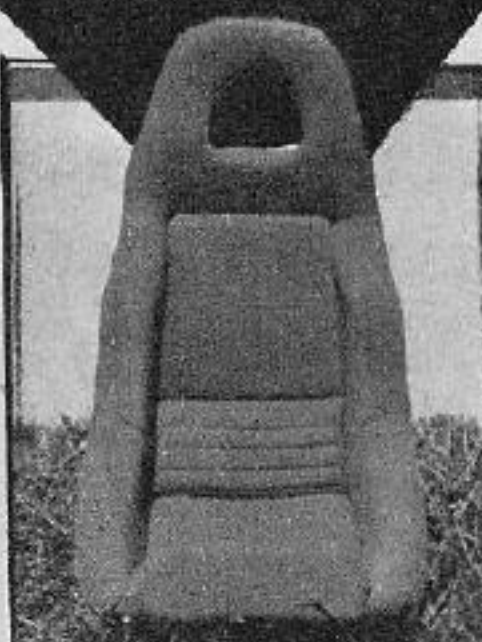
LA CASA DEL DODGE 1500:
Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA
TEL. 24-6814

ZONA CORDOBA

E. PABLO GANGOSO
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente
CORDOBA - TEL. 55-7382

CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS COMPETICION



PRESENTA SU NUEVA BUTACA DE COMPETICION ESPECIAL RALLY - T.C. - TOTALMENTE DE CARBON REFORZADO * RELLENO DE POLIURETANO * TAPIZADO DE VIBILO * APOYACABEZA INTEGRADO ENVIOS AL INTERIOR

F. de OLIVEIRA 4583. CASEROS. Pcia. Bs. As.
(op. 1670). TEL. 554-5488
J.B. JUSTO 3350. Capital Federal

PROVA

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



Fabrica y distribuye **PROVA**

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

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

TARJETAS DE CREDITO

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

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

BUZOS JS 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 NOME II USA



KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR
BRANDSEN 1123.
TEL. 744-2583
Frente a Estación, SAN FERNANDO (1646).

Joseph

EL PODER DE LA EXPERENCIA

Av. del Libertador 15209
Tel. 747-2557 - (1640) Acassuso

BIELAS para Chevrolet Std. Especiales

ENGRANAJES, distribución variable para Chevrolet

CABLES siliconados para todas las marcas

TREN de poleas dentadas

TODO TERRENO: Desde \$220 en 2 cuotas. R. E. de SAN MARTIN 1041. CAP. TEL. 59-7237

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



ruedas argentinas



COMPETICION

TG.2000 ☆ F2 CODASUR ☆ FRA ☆ TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA ☆ F2 NACIONAL ☆ CAP Y CAT. ZONALES

PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS Y ASOCIACIONES
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP NACIONALES E IMPORTADAS

FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2547

MUNDO Z376
(C.P. 1863)



SAN MIGUEL
664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

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

Claudio Néstor Etchart

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

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



TODO TERRENO: MEC. 403 P/5 personas. Sirve como tractor c/guardabarros. Habilitado p/calle. VDO. PTO. J. B. JUSTO 3641. TEL. 59-7237

KITS ECONOVAN

VERSION: FURGON - RURAL
EJECUTIVA - AMBULANCIA

Construida en una sola pieza monocasco (P.R.F.V.)



WORLD CAR

Av. Mitre 1130 (1602)
Florida - Tel. 760-8995

Ruta 8 esq. Cabo
San Martín - 760-3551



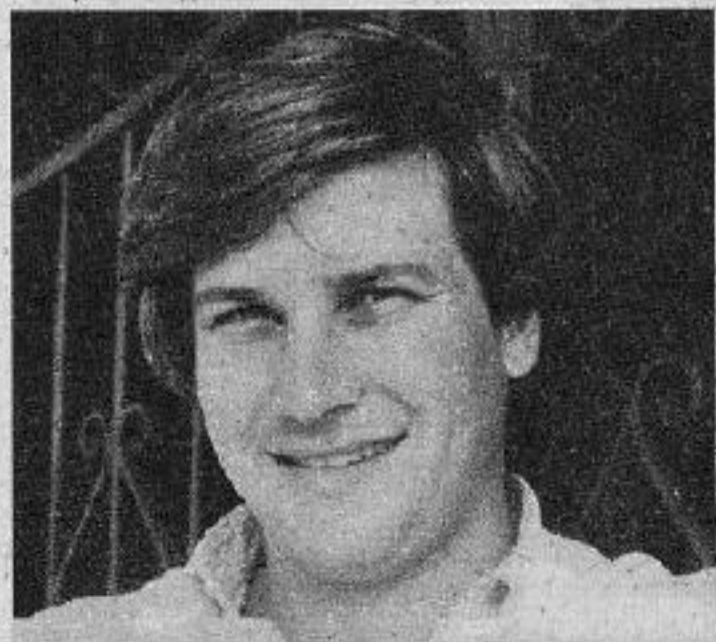
UNA DISTINCION ESPECIAL

LAS COPAS CO

A esta altura ya no es novedad que, carrera a carrera, CORSA acostumbra distinguir a una figura que, incluso más allá del circunstancial resultado obtenido, haya hecho méritos que la destaquen del resto. Y por supuesto que es nuestra intención mantener esa costumbre de incentivar de este modesto modo a los valores que estimemos lo merezcan especialmente. Pero justo antes de reanudarla en lo atinente a las competencias de 1987 hemos pretendido dejar establecido quiénes han sido, durante 1986, los protagonistas de cada categoría nacional ¿está de acuerdo?

TURISMO CARRETERA

α JUAN DE BENEDICTIS



Le otorgamos la distinción por todo lo hecho durante la temporada anterior, en la que si bien perdió el Campeonato al abandonar en la última competencia del año (el G.P.), a lo largo del torneo expuso permanentemente su talento, alternando en la punta con solvencia y ganándose el cariño del público a pesar de correr con una marca (Dodge) que no tiene "gancho". Además, en 1986 fue quien más veces logró ganar, lo hizo en cuatro ocasiones.

TC 2000

α MARIO GAYRAUD



Porque anduvo muy bien a lo largo de todo el año. Supo ganar y perder pero con la hidalgía, la fuerza y el temperamento que puso siempre desde que comenzó en el automovilismo. En esta temporada se lo vio más armado, más inteligente y usando el auto hasta donde podía y no más. Fue digno rival del Campeón Traverso y se batió con él y con los compañeros de equipo de éste, tanto cuando estuvo solo como en compañía. Mario es de los que nunca preguntan cuántos son... Por eso la

Copa CORSA del año '86 es para el de Pigüé.

TURISMO CLASE 2

α NESTOR PERCAZ



Porque fue el mejor particular que hizo funcionar mucho más que razonablemente al viejo y exprimido Fiat 128 de 1.300 cm³. Porque además de ganar en Las Parejas, en General Roca venía liderando cuando se quedó, y en muchas oportunidades durante 1986 estuvo en el pelotón de los más veloces, pese a la cortedad de sus recursos.

TURISMO CLASE 3

α EUGENIO BREARD



Porque si esta Copa CORSA es un reconocimiento a la combatividad, también es una especie de premio consuelo. Y "Chippy", de labor muy pareja con respecto al Campeón -su coequipier Jorge Maggi-, por una circunstancia muy particular (el pacto interno decidió en "match" privado para quién era el título) se quedó con el N° 2 para este año, acatando la disciplina del equipo.

FORMULA ENTRECOR

α LEOPOLDO CUMINI



Porque muy pocas veces un dirigente-corredor, en forma absolutamente amateur, ha dedicado sus desvelos, sus viajes, sus horas libres y muchas más "robadas" a la familia y a sus ocupaciones, para llevar adelante una categoría. Porque en los días de carrera, también, reiteradamente dejó de lado o subordinó su actuación de piloto a la de dirigente. Y porque a pesar de que no todo fue bien para la Entrecor en 1986, "Poldi" seguirá en la brecha.

FORMULA DOS CODASUR

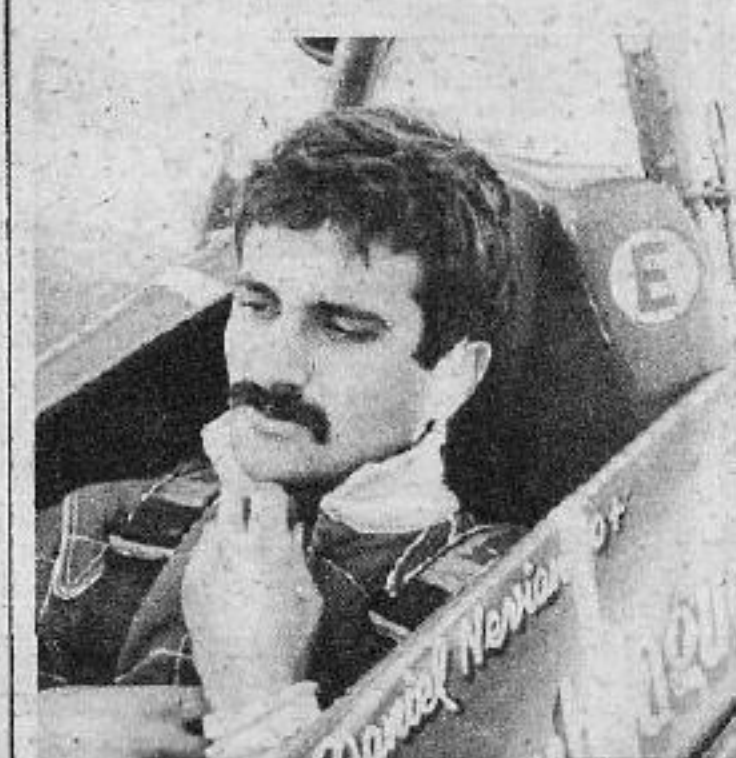
α GUILLERMO KISSLING



Porque después del Campeón, fue el que mejor trabajo a lo largo de todo el año. Fue quien más peleó para tratar de lograr ese título que viene buscando desde hace varias temporadas; de y llegó al mejor nivel propio, del auto y también de su equipo. Ganó tres carreras impecables y peleó muchas otras. Terminó el año de manera excepcional con un buen trabajo en Mar del Plata y otro de primer plano en Colonia. La Copa CORSA del '86 en la categoría, la tiene plenamente merecida.

F.R.A.

α DANIEL NEVLANI



Por un lado, por su trayectoria siempre en el primer plano durante un lustro. Por otro, porque no bajó los brazos en busca de un título que al fin no se le dio pero por el que luchó hasta la última carrera, con la misma corrección y empeño. Porque valoriza su subcampeonato la impecable organización y la dedicación de quien fue Campeón.

RALLY CLASE UNO

α OSVALDO PIRLES



Porque este barilocheño rubio y tranquilo, además de conducir lo suficientemente rápido a su Fiat 147 CL5 colorado, fue el único piloto de sus lares que tuvo continuidad en el Campeonato Argentino de Rally, pese a las distancias que debía recorrer para estar en cada competencia. El esfuerzo le sirvió para luchar por el título de su división.

CORSA '86

RALLY CLASE DOS

α ALFREDO
ALTAMIRANO



Porque, pese a no disponer de apoyo de la fábrica, desarrolló un VW Gacel muy competitivo en forma particular y logró no sólo ganar una de las pruebas más importantes de la categoría (la Vuelta de la Manzana), sino también mantener vigentes sus aspiraciones al título argentino, gracias a una receta en la que lo primordial era la velocidad. De esa manera se transformó al fin de la temporada, en el piloto de la división, que mayor cantidad de pruebas clasificatorias lideró.

RALLY CLASE TRES

α EDUARDO
CHIAVAROLLE



Porque en las pocas carreras en que intervino a lo largo de la temporada, demostró que su andar es consistente, aunque no respaldado por grandes medios. Las dos victorias que logró (Pagos del Tuyú y Gran Premio) fueron totalmente merecidas, si bien sólo en la segunda también obtuvo el primer puesto en la General. Junto con Raies y, en menor medida, Perkins, fue uno de los más calificados intervinientes en su división.

NISSAN 300 ZX

α SILVIO OLTRA



Porque pese a comenzar mal su temporada, la culminó en el mejor nivel. Fue afianzándose paulatinamente, mientras trataba de obtener el segundo puesto en el torneo, luchando por alcanzar a Traverso. Sus dos victorias lo muestran como uno de los más efectivos de la especialidad.

DATSUN 280 ZX

α HUGO REDOLFI



Porque si bien comenzó a correr cuando el Campeonato estaba avanzado, su adecuación fue veloz y obtuvo resultados rápidamente. No sólo victorias sino también pole positions y records de vuelta, son algunos de sus logros. Por ello, el haber logrado el N° 3 para lucir en sus puertas en 1987, es un mérito notable.

GA-TA
IMPORTADORES
CANGALLO 1314/24
37-4381 / 7340 / 9999/0010

F.A.D.E.S.
BUTACAS
JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES
TC - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1819, esq. H. Irigoyen,
FLORIDA, (alt. Av. Mitre 1600)
760-0866

SABADUNA
AUTOCROSS Ø 1 1/2" - 1 1/2"
MECANICA GORDINI

ARENERO Ø 1 1/2" - 2"
MECANICA GORDINI - H 4 - R 6 - R 2
F 600 - D K W - V W - DE CARLO

7 9 7 - 9 4 7 3
ZUFRIATEGUI 2690 EDO. BELTRAN
FLORIDA

BUTACAS VEIGA
JEEP • TORINO ZX PORSCHE
COMBI • FORD • FIAT
R FUEGO • FERRARI
Y MUCHAS MAS, TOMAMOS USADAS
GADNA 4056, CIUDADELA (De 8 a 19 hs)

CALZADOS CARCER
PEDAL FOR CASILLA DE COFFEY N° 60
(1604) EL PALOMAR

AERD
LLANTAS DE COMPETICION
T.C. 2000 CAP
F2 Limitado Nacional F-850
F. Renault Argentina RALLY
F2 Codasur y Entrecor MILLE - NIDGE
F5 LLANTAS ESPECIALES
Turismo clase 2, 3 y 4 Y además
SPORT PROTOTIPO 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

Claudio Néstor Etchart
DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA:
KITS, y HOT ROD CALIDAD,
SOBRIEDAD Y ESTILO
Conózcenos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esq. Villogas),
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL: 653-2109; 657-7828

FERRAZZI
COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS
EL UNICO
UTILIZADO
EN TODAS
LAS CATEGORIAS
DEL PAIS

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

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

CINTURONES DE SEGURIDAD PROVA
RAPIDO DESPRENDIMIENTO
CON MEDIA VUELTA 3-4-5 y 6
ANCLAJES

* EN ROJO * AMARILLO
* AZUL * Y NEGRO

Fabrica **PROVA**
y distribuye
A THOMAS 250 (1427) CAPITAL
TEL 553-4071

MOTORHOME A ESTERNAR
MERCEDES BENZ

- * CAPACIDAD 8 PERS.
- * MARCA MERCEDES BENZ
- * MODELO 0 140
- * REAC. A NUEVO
- * AIRE ACONDICIONADO
- * GRUPO ELECTROGENO
- * BAÑO Y DUCHA
- * PLAY ROOM
- * COCINA y HORNO y EXTRAC.
- * CALEFON y CALEFAC. T. B.
- * ALERO DE LONA (AMBIENTE EXTERIOR AMPLIABLE)
- * RADIO AM-FM
- * PASACASSETTES
- * PLACARD-ALACENAS
- * BAULERA
- * COMEDOR
- * GARANTIA TOTAL
- * AMPLIA FINANCIACION

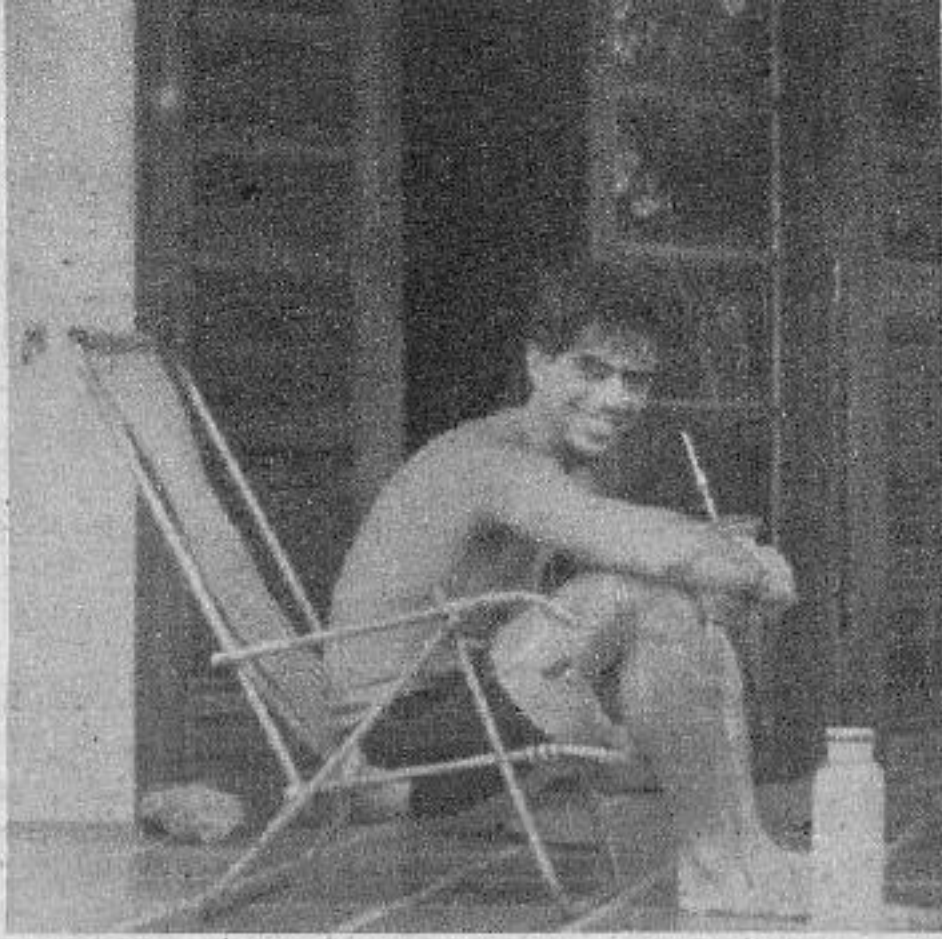
VER de 8 a 17 horas
BELGRANO 1267- Avellaneda
TEL 203-5122

CRISTEM
SU MARCA EN PARABRISAS

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

CEZAR PEGORARO en la intimidad y en son de autocrítica: la F.2, los errores propios y ajenos, el balance de una temporada dura, los aciertos en maduración, sus esperanzas

“RETROCEDIMOS, PERO SOY OPTIMISTA”



Encontrarse con Cezar Pegoraro es tan grato de vacaciones como en las carreras. El carácter alegre, extrovertido, no se le pierde nunca. La personalidad descontrahida, el gesto amable, la disposición al diálogo, están siempre latentes en este descendiente de italianos que vio la luz del mundo hace 37 años en Porto Alegre.

En su cabaña del mar, ubicada en Praia de Rosas -70 km al sur de Florianópolis-, uno de los lugares más agrestes y paradisíacos que hemos conocido en Brasil, encontramos al "gaúcho" a mediados de enero en una actitud totalmente diferente a la de las carreras. Descubrimos al "otro Pegoraro", el que es capaz de pasarse tres horas dentro del mar practicando lo que es una de las pasiones de su vida: el surf. No interesa el día o el clima: con lluvia, nubes o sol, si el mar está bueno, él va "a pegar ondas", y allí no sólo conserva su estado físico sino que se olvida de todo. El resto del tiempo transcurre entre meditación, largas charlas con sus amigos "de verdad", y la lectura de otro de los temas que lo apasionan: la navegación a vela. Comer vorazmente, tomar "cimarrão" (mate) y dormir mucho, completan la forma de vida de Cezar cuando está "en Rosa", como él mismo llama a esa morada.

Cuando llegamos, lo encontramos "muy blanco"... Bueno, es una manera de decir, ya que blanco-blanco no está nunca, pero su tinte moreno natural estaba apagado por el contacto con la nieve de la alemana Baviera de donde acababa de regresar, luego de una prolongada visita a su hijo "Pedrinho", que vive en Munich. El diálogo se dio de manera natural, franca, abierta, directa, sin tapujos ni actitudes diplomáticas, digamos que fue un diálogo, o casi un monólogo, "al estilo Pegoraro". La primera parte de la charla giró en torno a lo que fue su balance personal del año '86 en la Fórmula Dos Sudamericana.

"A pesar de todos los problemas que enfrenté, no tengo muchas razones para quejarme y debo decir que creo que fue bueno. Muy provechoso en una categoría tan competitiva como es la Fórmula Dos Codasur. El hecho de haber iniciado el año con un chasis un tanto revolucionario en la categoría, por contar con una suspensión progresiva al estilo de los mejores que se producen en Europa, nos generó muchas dificultades para lograr la puesta a punto y el equilibrio del conjunto. Debimos hacer el desarrollo prácticamente solos ya que tuvimos muy poco apoyo en ese terreno, de Oreste Berta, que fue el diseñador de la suspensión. A partir de la carrera de Salta, luego de la cual Maldonado se subió a mi auto, nosotros pudimos comenzar a hallar el rumbo en la puesta a punto y el trabajo en los nue-

vos elementos, sobre todo trabajando muy consistentemente en el espesor de las barras antirrolido y la dureza de los resortes. Las pruebas con Yoyo fueron realmente provechosas como para empezar a descubrir el nuevo mundo que nos marcaba esta tecnología.

"Yo pienso que por la gran ansiedad en lograr triunfos -ya tengo saudades porque hace más de tres años que no venzo en una carrera- he tenido algunos errores de conducción que, con los años que tengo en el automovilismo y la experiencia acumulada, no debería haber cometido en condiciones normales. Estas circunstancias me han impedido marcar puntos importantes y lograr mejores clasificaciones en las carreras.

"De cualquier manera y a pesar de lo negativo en cuanto a resultados finales, el año fue bueno porque he adquirido un conocimiento técnico muy profundo del auto, su puesta a punto y sus reacciones, que podré aprovechar integralmente en esta temporada que está por comenzar. Con la entrada en vigencia del nuevo reglamento, las cosas van a ser más parejas en la categoría, y pienso que tengo buenas posibilidades para el '87."

LA FORMULA DOS SUDAMERICANA

"Creo que la Fórmula Dos del '86 ha retrocedido un tanto en relación con la temporada '85. Yo, particularmente, pienso -y este criterio es compartido por la mayoría de mis colegas de Brasil- que la organización de la categoría, sobre todo por el lado de los argentinos, ha dejado bastante que desear. El tema de hotelería, aduanas, etc., no solo nos puso por momentos en situaciones muy incómodas, sino que incluso dificultó nuestro trabajo en pista, como por ejemplo en la carrera de Buenos Aires, adonde nuestros autos llegaron recién para la última sesión de clasificación del sábado. Estas circunstancias, y algunas otras de menor nivel, nos hicieron sentir a los brasileños como si estuviéramos relegados a un segundo plano dentro de la Fórmula. Creo que esto no es positivo para la categoría, si es que se busca una verdadera integración, principalmente entre Argentina y Brasil, que son los principales 'aportantes' a esta especialidad. Si no logramos una real competitividad entre pilotos y equipos de nuestros dos países, no vamos a lograr afirmar a la F.2. Por el lado brasileño las cosas, organizativamente, funcionaron un poco mejor, o por lo menos al mismo nivel que en la temporada

anterior. También tuvimos algunos problemas, sobre todo en la ubicación de los periodistas y algunos equipos para la carrera de mi ciudad, en un hotel que no reunía las condiciones de decoro que hubieran sido de desear. Espero que para este año todos esos detalles sean tenidos en cuenta y que con la nueva conducción, que ahora compartimos, logremos mejores resultados en todos los terrenos."

EL FUTURO

"El cambio de reglamento fue el hecho más importante que hemos producido desde que funcionamos juntos en la categoría. Con los motores parejos y todos dentro de la misma gama de potencia, la Fórmula está llamada a presentar muchos mejores espectáculos que los que entregó hasta el momento, los que, sin dudas, fueron buenos. En cuanto a la organización general de la categoría, creo que también mejorará sensiblemente, ya que ahora está a la cabeza de la misma la persona que, a mi modo de ver, tiene el mayor interés en hacer que la cosa funcione bien, como es Guillermo Maldonado, un hombre probablemente competente en todo lo que encara. Es por esta razón que no dudé en aceptar ser su vicepresidente cuando me lo propusieron. Realmente, para mí es un gusto compartir la responsabilidad con un profesional de tan alto calibre.

"Volviendo al tema del reglamento, y sobre todo en materia de motores, muchas cosas van a cambiar, y puede haber sorpresas importantes, como que pilotos que no están habituados a estar adelante, lo estén, o por lo menos que no haya diferencia entre todos. Lo único que pienso que al principio pueda perjudicar en parte el desarrollo del Campeonato, es el número de autos que se presenten en las primeras carreras. Creo que probablemente comencemos algunos menos de los que terminamos en el '86, esto como consecuencia del cambio técnico en la categoría, pero esta mudanza, con seguridad va a tornar a la categoría más económica, más pareja, ya que estos motores no sólo tienen una potencia muy similar, sino que además son muy duraderos. Espero que éste sea el año de la afirmación definitiva de la Fórmula Dos, y tengo la seguridad de que el paso dado es lo más acertado que hemos logrado hasta ahora en la categoría."

SU EQUIPO '87

"Será igual al del '86. Seguiremos Bar-

tolle y yo, con los mismos chasis de Berta, la atención de Clovis de Moraes y, en materia de motores, comencaremos el año con cuatro VW importados de Inglaterra y preparados por John Judd. Nos volcamos hacia la tecnología británica por una cuestión técnica y económica. Judd se comprometió a prestarnos atención en todo lo que fuera necesario, e incluso a venir a Brasil a trabajar con nosotros en el comienzo. Además, y como le adquirimos ocho motores completos, nos hizo un precio muy especial, sobre todo en lo que se refiere a los equipos de inyección electrónica. Nosotros pensamos que podemos hacer toda la temporada con dos motores para cada auto; no obstante ello, Volkswagen do Brasil está dispuesta a volver a darnos apoyo, porque observaron que ahora vamos a correr con posibilidades con un producto suyo que tiene plena vigencia en el mercado, como es el motor Passat. Uno de los impulsores que compró Pedro (Bartelle) irá a la fábrica para que ellos puedan copiar la parte básica de los mismos y producir los elementos aquí en Brasil, como ser cigüeñal, tapa de cilindros, árbol de levas, etc. De esta manera, si ellos proveen lo esencial, sólo estaremos dependiendo de la inyección en cuanto a elementos importados. Así lograremos que no sólo los brasileños sino cualquier piloto de América del Sur que quiera integrarse a la categoría, pueda contar con un motor a un precio realmente accesible para las condiciones económicas de esta parte del continente."

"Todo el diálogo, con conceptos que podrán o no ser discutibles, se dio dentro de un clima de autenticidad poco frecuente. Como si Cezar Pegoraro, en la tranquilidad que le brinda a su espíritu y a su mente la serenidad de la agreste Praia de Rosas, se hubiera olvidado de que estaba hablando con un periodista argentino que iba a difundir esos conceptos en su país de origen. Fue como si le hubiéramos grabado un sueño en voz alta, o como escuchar la voz que le dictaba su conciencia. Fue claro conceptualmente. Criticó y se autocrítico en los ítem que entendió que debía hacerlo. Fue reconocido en lo que pensó que debía reconocer. Pero fundamentalmente mostró una ubicación que quizá no logre siempre en la voragine de las carreras y luego de varios meses de estar saltando de auto en auto, de país en país, de avión en avión. Ahora, "pegando onda" y entre "cimarrão" y "cimarrão", CORSA encontró al "otro Pegoraro". Ese que cabalga libre sobre las olas del mar brasileño, montado apenas en su tabla de surf.

Texto y fotos:
Néstor Carbia

JUNTO A LOS ORGANIZADORES Y VEEDORES INTERNACIONALES, REVISAMOS EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES, DONDE YA SE RESPIRA EL...

CLIMA DE GRAND PRIX



De izquierda a derecha: Raúl Escobar (AAAs), Mike Trimby (IRTA), Tony López López (FIM), Reynaldo Cozzani (Organización), Carlos Paz de Almeida y un colaborador (Confederación Brasileña de Motociclismo).

Toda la espectacularidad de las motos de 250 y 500 (en la loma, Mike Bakwira, del equipo de Roberts) en nuestro país el 4 de octubre.

Como prometimos en nuestro número anterior, pasamos a contarles cómo se desarrolló la visita a nuestro país de los delegados por la FIM (Federación Internacional de Motociclismo) e IRTA (International Road Racing Teams Association). Por la primera de las entidades, la rectora del motociclismo mundial, nos visitó Antonio López López, presidente de la Federación Española, miembro del comité de la FIM que regula los Grand Prix y Mike Trimby en representación de los equipos. Tras una prolija revisión de las instalaciones del autódromo municipal de Buenos Aires, tuvimos acceso a la conversación que mantuvieron con Reynaldo Cozzani (organizador del GP) y el director del autódromo, Sr. Bruzzone. Allí, López expuso que le satisfacía en general el estado del autódromo y en particular del circuito número 3, en el cual se desarrollará el Grand Prix. Por supuesto que sugirió algunos puntos a mejorar, entre los que se cuenta la protección de los guard rail de la curva de Ascari, con fardos de pasto, el retiro de un soporte de cartel en el Curvón y la colocación de una chicana fija en la entrada a la recta principal.

Cozzani comentó que todo lo pedido estaba ya en los planes del comité organizador, detallando que la chicana está prevista en el mismo lugar que los GP de los años 81 y 82, pero en lugar de ser pastizas (fardos, en aquella oportunidad) será fija. El método a utilizar será colocar un cordón de cemento, con su respectivo pianito, y rellenar con tierra los interiores; algo similar a lo que se hace en Mónaco para la primera curva del GP. Todo se hace sobre planchas de nylon, de manera que no se fije al piso y poder retirarlas fácilmente una vez concluido el evento.

López se mostró conforme con las ideas de Cozzani al respecto y dio su aprobación. Entre los ítem más destacados figura, por supuesto, el operativo de seguridad. López comentó que en Europa se avanza mucho en ese aspecto, porque casi todos los servicios de seguridad estaban pensados para automovilismo, pero la problemática de las motos es otra. "En las carreras de motos—dijo—, lo que buscamos es que en el circuito se cuente con todo lo necesario para la mantención del estado del herido, sin variantes hasta su posterior traslado a un centro totalmente equipado. Esto en los casos graves, obviamente. A tal punto que en los últimos GP del año pasado ya se utilizaron

unas camillas inflables especialmente desarrolladas para inmovilizar al herido en el lugar en que ha quedado, incluyendo la cabeza, y trasladarlo sin que se produzcan lesiones por transporte. Hemos comprobado que muchos de los accidentes, mayoría de los graves, se agravan por el mal manipuleo del herido. Ahora lo hemos solucionado en parte con estos elementos, pero igual se necesita una instrucción del personal de seguridad, tanto médico como policial, que tenga acceso a lugares donde pueda haber incidentes".

La homologación, o mejor dicho la renovación de la ya existente desde el '81, fue adelantada por Tony López a CORSA en el mismo lugar una vez terminada la revisión. Otros detalles, como la instalación de la oficina de prensa, fueron solicitados por el español.

El simpático Mike Trimby trasladó las inquietudes de los equipos asociados al IRTA. Su principal preocupación estuvo centrada en el número de garages disponibles dentro de boxes (34). "El problema—dijo Mike— radica en que en Europa la mayoría de los equipos se trasladan de circuito en circuito en sus camiones talleres, pero por razones obvias no vendrán con ellos aquí, debiendo utilizar en su reemplazo los garages existentes". Trimby comentó que se esperan no menos de 60 motos, por lo que algunos equipos (casi seguro los menos importantes) deberán en muchos casos compartir un garage con otro. Asimismo, el inglés pidió cuatro cabinas de teléfonos internacionales en lugar separado y exclusivamente para los equipos. "Se trata de una necesidad—explicó—, puesto que tras cada tanda de entrenamiento, o clasificación, no menos de cuatrocientos periodistas (en los GP europeos) se abalanzan sobre los medios de comunicación y los equipos a veces se ven muy perjudicados. Si se deben pedir repuestos, instrucciones, o simplemente comunicar que todo anda bien, es necesario contar con esos teléfonos exclusivos. Esto ya es norma en los GP europeos, de manera que no solicitamos aquí ninguna excepción". Por lo demás, Trimby se mostró conforme con todo lo visto. No es para menos, dado que nuestro autódromo, aun en su vapuleado estado actual, sigue siendo uno de los mejores.

Aprovechando la facilidad y amabilidad con que Tony López se brindó al diálogo, le hicimos una pregunta que, segura-



mente, se harán los aficionados argentinos. La misma fue respondida por López en lo que hace a la Federación Internacional y Reynaldo Cozzani por la organización, puesto que ambos comparten responsabilidades en este tema. La categoría de 500 cm³ es la reina indiscutida del motociclismo mundial, la 250 le sigue en prestigio y popularidad, de lo que se deduce que a nuestro país vendrán las dos más importantes divisiones del mundo. Pero los argentinos tenemos un piloto en 125 cm³, lo que de alguna manera despierta un atractivo extra, que podría haber hecho que las categorías fueran 500 y 125 para Argentina. ¿A qué se debe la ausencia de la cuarta de litro?

"Es que el GP de la Argentina—explica López— tomó el relevo de la carrera de Sudáfrica, que fue vetada por la FIM a causa de los problemas raciales existentes en ese país. Sudáfrica tenía pedidas las divisiones de 500 y 250, que le fueron trasladadas a la Argentina. Por otro lado es intención del presidente de la CCR de la FIM el promover fuera de Europa lo mejor que tenemos en materia de motociclismo de pista; y esto es sinónimo de 250 y 500." Cozzani, por su parte, dio su punto de vista: "Indudablemente nosotros hubiéramos querido traer la 125, pero por las razones expuestas por López es que la FIM no nos otorga esa posibilidad. Claro que podríamos traer 125 además de 250 y 500, pero esto representa un esfuerzo económico que la organización no está en condiciones de afrontar. Hicimos lo posible por reducir esos costos. Invitamos personalmente a los organizadores de Brasil, a quienes propusimos compartir los gastos y agregar 125 cm³; pero ellos tienen un problema similar con la categoría 80 cm³, ya que allí tienen un piloto (Alexandre Barros) y tampoco la llevarán al Brasil. Conclusión: 250 y 500 para ambos países en 1987. Estoy apenado porque la 125 nos deparó muchas emociones en 1982, pero no pudo ser. La pelearemos para el '88. De todas maneras nos hemos ocupado de que haya algún piloto argentino en 250 con una máquina europea. La organización ha hecho la gestión para que uno de los nuestros corra con una JJ Cobas, Tony López nos ayudó en esto y creo que el principal candidato es "Willy" Pérez. Si el platense no acepta correrla tenemos en vista a dos buenos pilotos nacionales, jóvenes y con ganas de aprender". (N. de la R: suena con insistencia el nombre de Sergio Grantán, radicado en Brasil y Campeón Paulista en 1986).

Varios cafés después, la reunión se dio por finalizada y cada cual partió hacia su punto de origen. Nosotros lo hicimos hacia la redacción, pero agregando el nombre de René Zanatta a la lista de posibles candidatos a figurar honorablemente en una carrera por el mundial de 250. Se comenta que Arturo Scatise—importador Kawasaki e incondicional sponsor de nuestro motociclismo— ha pedido comprar una moto para el santafesino. Ojalá se haga.

M.G.L.

CORSA

Año XXI N° 1077
Del 25/2 al 03 de marzo 1987.
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romano
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Lettieri
SECRETARIA
María Delfa Cedrés de Mango

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

SERVICIOS EDITORIALES
Subdirector: Hugo García
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Pro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.
Fotógrafo
Cristian Frölich.
SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diamant (Nueva York).
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti



editorial abril s.a.

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

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando Costanzo
Publicidad exclusiva: Background S.R.L., Florida 670, 2° piso, of. 59, Tel.: 392-4025/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
Jefe de Departamento Promoción: Héctor S. Bustos

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

LA ESCUELA DE PILOTOS DE NESTOR GURINI, SUS ALUMNOS Y UNA REVELACION POSITIVA Y SORPRENDENTE

NO TODOS QUIEREN SER PROST...

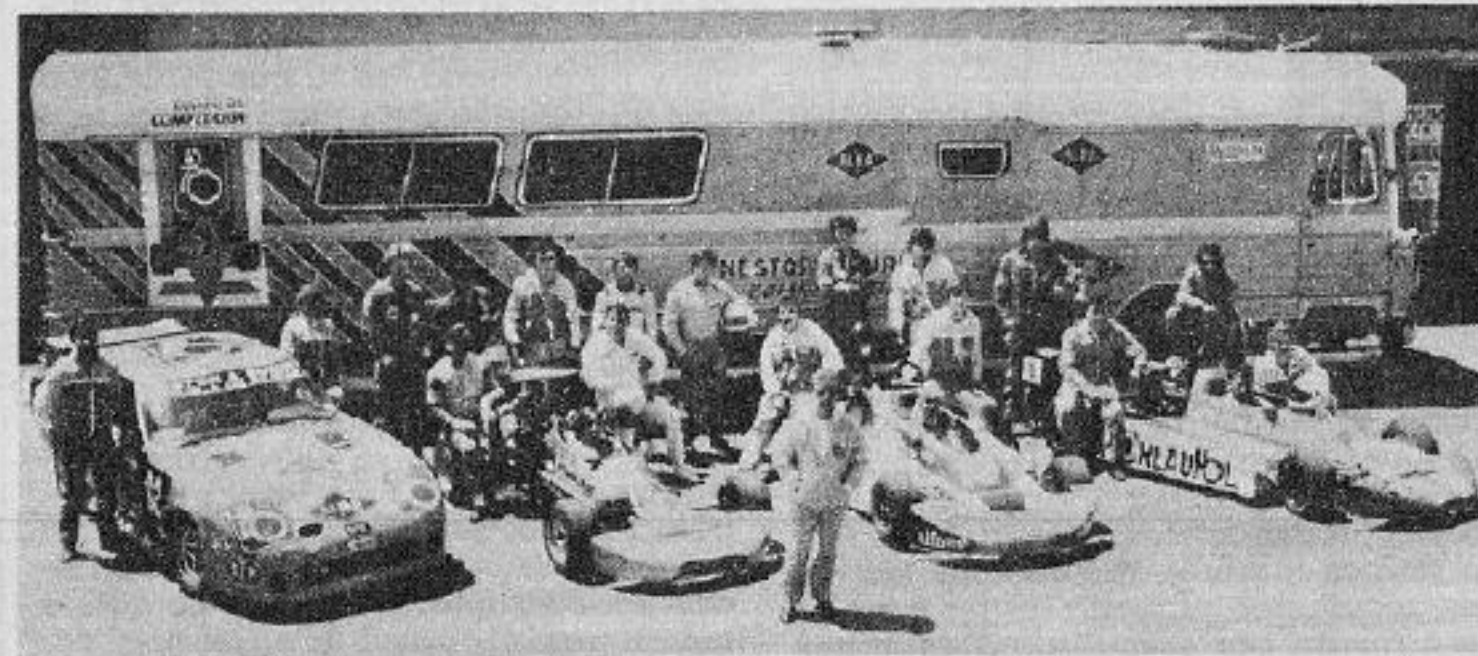
En efecto, pese a que ciertos jóvenes sueñan con ser campeones mundiales, algunos alumnos de esta escuela de pilotos tienen otras ideas.

Producción: Marcelo García Lobelos y Carlos Manzur
Fotos: M.G.L.

Otra vez nos ocupamos de una escuela de pilotos en las páginas de nuestro querido semanario. Y en esta oportunidad, aprovechando el receso veraniego y el poder respirar más pausadamente, nos ocupamos de los que hacen el ABC del automovilismo deportivo: los alumnos de la Escuela de Néstor Alberto Gurini. Entre la mezcla de ilusiones, pasión y ganas de acelerar un auto de carrera, rescatamos sólo algunos testimonios que dan una idea del mosaico humano y de sus diferentes motivaciones. Por supuesto que la mayoría sueña con llegar a Campeón Mundial de F1, empezando por Fórmula Renault—como corresponde a una escuela donde el titular es bicampeón de la especialidad—; pero también están los que desean saber más sobre un medio como el automóvil y su “manipulación” correcta. Quizás esta sea una faceta desconocida de las escuelas de conductores de competición, y su revelación sirva para que caiga un prejuicio y se animen más de aquéllos que quieren aprender a manejar bien con el solo fin de conocer algo útil y—si se quiere—necesario.

“PARA ACABAR CON LA FARSA”

El caso de Jorge Nogueira es atípico dentro de la escuela. Lo más curioso respecto de este señor, que se desempeña entre otras cosas como Jefe de Prensa del equipo de Cocho López, es que manifiesta su intención confesa de no correr en autos. Dejemos que él mismo nos explique esto: “La razón fundamental de mi presencia en la Escuela de Pilotos es que, por estar es-

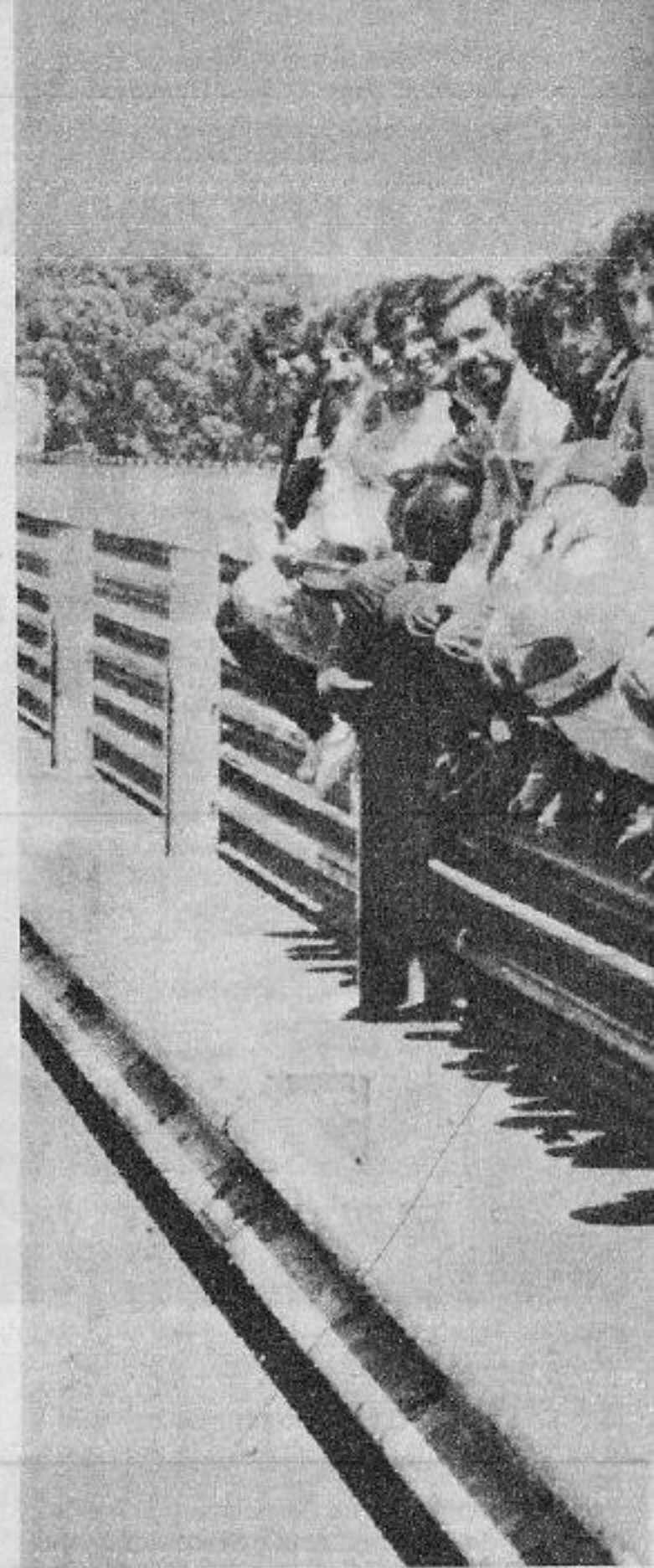


trechamente vinculado al ambiente, estoy cansado de oír ‘versos’ diferentes de parte de los pilotos para excusar sus errores de conducción, en los que ellos ‘nunca tienen nada que ver’ y el problema es siempre achacable al auto. Aunque en cierto modo, es explicable su proceder, pues tienen una imagen que cuidar frente a sus ‘sponsors’... A mí, el automovilismo me gusta de alma, y el hecho de conducir uno de estos monopostos a fondo en el curvón o en el tobogán, me permite conocer la esencia pura de este deporte. Además, exige una concentración total, lo que le da un carácter terapéutico, al poder así hacerse abstracción de todos los problemas cotidianos. En el aspecto económico, la escuela no resulta excesivamente cara, a pesar de que, últimamente, el valor de cada clase se ha incrementado... Pero aún así, si debiese adquirir un auto para correr por mi cuenta, debería erogar una cantidad de dinero equivalente a cuarenta y cinco años de clases, por lo menos... Además, quién te dice, en una de esas me decido a correr alguna carrerita, por única vez, aunque sea para darme el gusto de pasarlo al último...”

“ES COMO IR A LA PRIMARIA...”

Nadie puede asombrarse, a esta altura, de que una mujer intente ser piloto. Ahí están la Moutón y tantas otras para desmitificar este deporte “de hombres”. Adriana Seba tiene las cosas claras y cuenta su propia historia, la que la llevó a la Escuela de Pilotos.

En primer plano, el jefe: Néstor Gurini (¿quién otro?), a su lado: Adriana Seba, Jorge Nogueira y otros alumnos. Autos de fórmula y la coupé Datsun 280 ZX son el material didáctico-rodante de la escuela junto al micro que lo traslada. Aldo Aguirre: del Mercedes 1112 al Crespi-Renault.



“Yo soy amiga de ‘Cocho’ López y la gente de su equipo, hablando con ellos sobre mi deseo de correr, me aconsejó ir a la escuela. Estuve de acuerdo porque en el automovilismo, como en todo, hay que hacer las cosas bien. Esto es como ir al colegio primario: no puede pasarse por alto. Creo que a mediados de mayo ya voy a estar en condiciones de correr. Amaré un Renault 18 para Clase 3, con motor de Antelo y atención de Carlos y ‘Juanjo’ Monteagudo. Voy a encarar esto con todo el profesionalismo posible, porque es un sueño que tengo desde chica y no puedo darme el lujo de perderlo por hacer las cosas mal.”

Adriana está a punto de terminar “la primaria”, como ella le llama. Con el título bajo el brazo le esperan las duras condiciones de un deporte donde nadie regala nada. Ella se tiene fe y eligió los autos con techo. ¿Otra Michele Moutón? Ojalá.

DEL “BONDI” A F. RENAULT

Aldo Aguirre es un verdadero personaje dentro de la escuela. Su testimonio lo pinta solo: “Soy colectivero, trabajo en la línea 85. Gracias a la empresa, tengo la posibilidad de realizar este curso ya que, mediante un arreglo al que hemos llegado, ellos financian mi permanencia en la escuela y yo me comprometo a trabajar los días francos que me correspondieren durante ese período; obviamente, sin cobrar. Ya ni recuerdo cuál fue el último día libre que tuve... Por otra parte, espero que una vez finalizado el período de aprendizaje, si me

adapto bien a las exigencias de este tipo de autos, la empresa pueda, otra vez, proveerme alguna forma de ayuda económica, para financiar mi participación en Fórmula Renault, categoría sumamente competitiva y, hasta cierto punto, económicamente accesible”.

—¿Cómo era esa famosa historia tuya de “punta y taco”?

—Resulta que, desde que vendí mi propio auto, carezco de un vehículo particular con el cual poder practicar las maniobras elementales de la conducción deportiva, de manera que la única opción posible era entrenarme en el colectivo, durante las horas de trabajo. Ni bien comencé a practicar el “doble embrague”, el Mercedes 1112 se reveló como un vehículo sumamente apto para este tipo de conducción, ya que al poseer una “chancleta” (pedal de acelerador) tan grande, la maniobra de “punta y taco” sale solita, sin tener que doblar mucho el pie derecho... Una vez que le tomé la mano, tiraba rebajes en cada parada, y ahora que lo pienso, creo que a los pasajeros les gustaba, pues hasta las viejitas notaban que el coche “paraba” mejor...

“YO NO PIENSO CORRER”

La historia del odontólogo Norberto Lombardo (32 años) constituye otro de los “casos raros” con que nos topamos durante nuestra visita a esta Escuela de Pilotos, ya que manifiesta su intención de no participar en competencia alguna: “Decidí hacer el curso exclusiva-



NESTOR GURINI: "NO ES TAN FACIL COMO PARECE"

—¿Qué tienen y qué les falta a las escuelas de pilotos?

—En lo que respecta a la mía, específicamente, tal vez se note la ausencia de un adecuado complemento teórico que amplíe y afiance los conocimientos adquiridos en las clases prácticas. Afortunadamente este problema está en vías de solución, pues estamos viendo la posibilidad de reunirnos de noche, al menos una vez por semana, para conversar sobre diversos aspectos de la enseñanza impartida en el autódromo. Personalmente soy consciente de que debería dedicar más tiempo a cada alumno en particular. En este momento debo estar en un 80% del tiempo que considero ideal. Pese a ello, trato de enseñar absolutamente todo lo que sé —poco o mucho— y, lo que es más importante, de seguir aprendiendo y perfeccionándome cada vez más.

—¿Cuál es la situación con respecto al material rodante?

—En ese aspecto, la necesidad más acuciante es la de incorporar dos monopostos de Fórmula Renault, ya que uno de los dos únicos autos de ese tipo con que contábamos al comenzar nuestra actividad, resultó literalmente destruido contra un paredón durante una jornada de clases, lo cual me obligó a solicitar prestado el coche de un amigo para poder cumplir con las obligaciones de la escuela. Hay que tener presente que hace sólo un año y medio que decidí independizarme, y en ese lapso, considero que es buena la repercusión que hemos logrado así como contamos con los medios mínimos indispensables para encarar la tarea con la seriedad necesaria. Por ejemplo, tenemos una coupé Datsun 280 ZX para las denominadas clases de instrucción personal en las que se evalúa la aptitud del alumno para manejar un (fórmula). Esa infraestructura no es fácil de mantener, máxime con el ajustado presupuesto de que disponemos ya que, aunque a priori el precio de la clase pueda resultar excesivo, no lo es tanto, y la mayoría de las veces el dinero con que contamos, apenas alcanza para mantener el material en condiciones. Pese a todo, estoy conforme con lo realizado hasta ahora, y para fin de año esperamos contar con cuatro autos de Fórmula Renault en condiciones de competir entre sí, e inclusive de participar en el Campeonato Nacional conformando un equipo de alumnos de la escuela.

mente por gusto y para aprender manejo deportivo, lo que siempre me interesó mucho. Por otra parte, todo lo aprendido sirve y es aplicable en el manejo 'de calle'. Otra razón es que en el automovilismo hay demasiados mitos que, como casi todo lo que se aprende 'de oído', sirve de poco a la hora de ir a una escuela y manejar en serio, por lo cual generalmente hay que aprender todo desde el principio. Soy odontólogo y también en ese terreno me encuentro con este problema. La mía es una profesión donde no se escribe demasiado y, por eso, escasea el material bibliográfico de consulta, así que el 'chimento odontológico' circula de boca en boca..., muchas veces con los resultados previsibles"

—¿En qué aspecto se podría mejorar, a tu criterio, el servicio que brinda la escuela?

—Supongo que sería sumamente interesante contar con el apoyo de algún tipo de clase teórica, a pesar de que mucha gente no está de acuerdo. Cuando la persona que da la clase es verdaderamente idónea en el tema, deja muchos conocimientos en quien escucha, además de elevar su concepto y consideración personal entre los alumnos. Esta transmisión de conocimientos es particularmente útil y necesaria cuando se trata de afianzar conceptos relativos a un tema tan específico y que serán de aplicación continua. Por los motivos expuestos, es que estoy convencido de la validez de la enseñanza teórica.

HORARIOS Y COSTO

La duración del curso no es la misma para todos los alumnos. Esta situación hace que el costo del mismo, esté sujeto a dos cifras básicas:

a) El costo de inscripción asciende a \$ 75 incluyéndose en él la evaluación inicial y toda la instrucción teórica requerida durante el curso.

b) Las clases prácticas tienen un costo de \$ 50 cada una, valor que se mantiene tanto para clases de instrucción como para las prácticas en monoplazas.

Con respecto a este último punto cabe destacar que el alumno no contrae obligación de asistencia con la escuela ya que él mismo determina la frecuencia de sus clases, llevándose a cabo las mismas los días lunes de 8 a 14 horas.

Por último, son requisitos indispensables para inscribirse en el curso, licencia médica expedida por el Automóvil Club Argentino, Registro de Conductor, y en caso de ser menor de 21 años de edad, se debe presentar además, autorización escrita del padre o tutor.

50 ESPERANZAS. 50 MOTIVACIONES. 50 ILUSIONES.

APELLIDO Y NOMBRE	EDAD	PROFESION
REYNOSO, Rubén		
CORDO, Carlos	23	Comerciante
HOFFER, Gerardo	36	Periodista
RIPA, Daniel	24	Comerciante
FERNANDEZ, Manuel	26	Empleado
VIGNAU, Juan	32	Gestor
RAMOS, Juan	36	Empleado
VIRDO, Fernando	25	Empresario
VIGLIERCIO, Julio	20	Empleado
NOGUEIRA, Jorge	28	Comerciante
PETRACCA, Antonio	36	Comerciante
NEFFA, Osvaldo	32	Comerciante
CUTULI, Marcelo	30	Médico
FARINA, Juan	23	Comerciante
MATA, Antonio	29	Mecánico
LORENZO, Néstor	32	Farmacéutico
FERNANDEZ, Claudio	28	Comerciante
BORELLA, Gustavo	26	Comerciante
FECCHINO, Pedro	21	Empleado
SANZO, Carlos	30	Empresario
MAZZEO, Vicente	30	Vidriero

Como Ud. sabrá, amigo lector, de las escuelas de pilotos suelen surgir, de vez en cuando, algunos iluminados cuyos nombres, con el correr del tiempo, alcanzan el cenit del firmamento automovilístico nacional y, por qué no decirlo, en algunos casos, también lucen en el internacional. A continuación va la lista actualizada de alumnos de Néstor Gurini. Quién sabe, a lo mejor entre ellos hay algún futuro Campeón Mundial. Por si acaso, no olvide estos nombres. Por si las moscas...

ROCCO, Cavallaro	36	Comerciante
VILLALBA, Alberto	38	Comerciante
GORGIO, Hugo	26	Comerciante
BRUNO, Bianco	19	Empleado
MOYANO, Néstor	27	Comerciante
DUOREIN, Leonardo	29	Comerciante
WADE, Juan	44	Médico
LOMBARDO, Norberto	21	Empleado
AGUIRRE, Aldo	32	Odontólogo
GAMBA, Walter	30	Empleado
LOPEZ, Daniel	25	Comerciante
SEBA, Adriana	30	Comerciante
ESCUDERO, Daniel	29	Comerciante
IZAVANIS, Juan	34	Mecánico-Dental
MONTEFORTE, Roberto	27	Comerciante
VERGAGNI, Marcelo	26	Empleado
DAMIANI, Rubén	38	Comerciante
VAGNOZZI, Juan	35	Comerciante
CESARETTI, Carlos	21	Comerciante
MESTROVICH, Oscar	34	Empleado
OLIVARES, Daniel	33	Comerciante
JAWERBAUM, Edgardo	25	Comerciante
Edgardo	35	Empleado
RODRIGUEZ, Hugo	23	Comerciante
STORTONI, Claudio	41	Empleado
GRADIN, Mario	23	Comerciante
PERSICO, Gabriel	32	Empleado
SANCHEZ, Daniel	31	Comerciante
CRINCOLI, Alberto	24	Empleado
GOLDMAN, Mario	22	Empleado
FYZYNSKI, Eduardo	25	Empleado
RUIZ, Eduardo	21	Periodista
TAMARGO, Héctor	19	Empleado
SANTAGATA, Alberto	39	Estudiante
ARTUZAMUNOA, Juan	41	Comerciante
ACHINELLI, Daniel	39	Comerciante
ARIAS, Pedro	36	Comerciante
MORINOGO, Luis	33	Empleado
BENCIVENGA, Luis	19	Comerciante
VENTIMIGLIA, Santiago	21	Estudiante
Santiago		Empleado
DORNALECHE, Marcelo		

MIL KILOM SOI

Toda la soledad de la inmensa meseta patagónica, reflejada en la foto, en la cual el chileno Pedro Brunner con Surukt pasa por una de las huellas por las que transitó el Safari Transpatagónico. En este lugar los que más sabríamos fueron los motociclistas, debido a la falta de agua y al tremendo esfuerzo que significa sortear piedras y matas de pastos duros que los nativos denominan cofranes.

Aventura
II SAFARI
TRANSPATAGONICO

METROS DE EDAD



Texto y fotos: Jorge Manuel Agromayor y Marcelo Padin

izquierda: Jorge Latrach festeja su segundo triunfo, en la playa de La Boca, cercana a la ciudad de Viedma, donde culminó el esfuerzo. Abajo: Marcelo Maniero y Francisco Otaño, entreverados en el barro del trazado de Colonia Suiza. Extremo inferior: Sebastián Golla transita sobre las pedregosas playas del Nahuel Huapi en la primera etapa de la competencia.

Marchando al este del paraíso barilochense, una caravana de intrépidos vivió, a través de la desolación, interminables jornadas "infernales" para arribar a las playas atlánticas rionegrinas. Por supuesto, sólo algunos respondieron hasta el final a este renovado reto a la Madre Tierra, al temple, al espíritu, a la naturaleza geográfica... y a la humana misma. Con ellos fuimos.



Se ha cumplido una nueva edición del Safari Transpatagónico, competencias que a pesar de algunas deficiencias organizativas que mencionamos en otra parte de esta nota, está destinada a convertirse en un clásico encuentro para los amantes de las aventuras. Indudablemente el espíritu que se necesita para competir no sólo contra los rivales sino contra la naturaleza misma, debe ser muy especial, y así quedó demostrado en esta segunda realización.

Otro de los aspectos que se debe tener muy en cuenta es el social, porque este acontecimiento es esperado por muchos pueblos del sur argentino, que se brindan por entero con la conocida hospitalidad que forma parte del paisaje rionegrino.

En lo deportivo, todo comenzó en el trazado de cross de Colonia Suiza, en las cercanías de San Carlos de Bariloche. Allí se realizó una prueba clasificatoria que sirvió de "ablande" de las máquinas y el físico, para enfrentar todo lo que faltaba. En eso de acomodar el físico se destacó el barilocheño Lucio Pizutti, que "atterizó" poco decorosamente en tres oportunidades sobre el barro, cuando marchaba en punta de la clasificatoria.

Villa Llanquín fue la meta de la primera etapa; un parcial que comenzaba en Bariloche y transitaba por las pedregosas playas del Nahuel Huapi, para luego internarse entre los montes. Un tramo inusualmente corto pero muy difícil, a tal punto que el Jeep Suzuki-Fiat del marplatense Silvestre Juliá dio cuatro tumbos en la ladera del cerro Villegas cuando circulaba en primera velocidad de las marchas bajas, llegando maltrecho pero con mucho ánimo a Villa Llanquín. Raúl Farías, otro de los chilenos, también dio vuelta a su Land Cruiser en esos cerros, el mendocino Carlos Capello se golpeó muy fuerte con un palo en su pierna derecha, lo que le imposibilitaba dominar a su Yamaha 250. Todo esto, como para empezar... Luego se conoció el extravío de cuatro motociclistas (Pablo Poletti de Mar del Plata, Enrique Coppola de Uruguay, Fabián De Simone de Caseros y Aldo Deplante de Sierra Grande), por lo que se resolvió aplazar la largada por 24 horas para rescatar a los mencionados, afortunadamente sin mayores problemas personales.

Hasta allí, José Luis Martínez Pérez, un conocido abogado de Bariloche, y el chileno Jorge Latrach, eran los ganadores de la General en las distintas categorías.

Las dificultades de la Segunda Etapa quedaron bien planteadas por un anónimo competidor, en parque cerrado, que coincidía con sus compañeros: "Entre Villa Llanquín e Ingeniero Jacobacci, necesitabas una buena máquina, habilidad, orientación, resistencia, conocimientos y un poco de mañas; de lo contrario corrías el riesgo de quedarte". La pérdida de la moto de Andrés Regunaschi, que quedó muy cerca del Río Limay en un barranco, el desmayo de Donald Nevels, quien se cayó instantes después de pasar el control de llegada en Jacobacci, la quedada de Luis María Dalmaso, a doscientos metros de un control, sin una gota de combustible, y el comienzo de la odisea del rosarino José Luis Locascio,

no hacen más que confirmar la veracidad de las palabras de aquel protagonista.

En Jacobacci se vivieron momentos de gran tensión. El chileno Pedro Brunner con un Suzuki, y el barilocheño Lito Imaz con Yamaha 250, ganaron el tramo, mientras que Latrach consolidaba su posición en la General, y el rosarino Marcelo Regunaschi pasaba a la punta en lo que a motos se refiere. Entre los sucesos extradeportivos, se contó el retiro de los chilenos Casale y Fuentes. Entretanto, la preocupación aumentaba al no aparecer el rosarino Locascio, que a esa altura era buscado intensamente por todos los móviles de la organización de la prueba, el avión y los compañeros de equipo encabezados por Francisco Regunaschi, padre del ganador, hasta ese momento, de la General de motos.

Con complicaciones insospechadas, se decidió parar la carrera durante otras 24 horas en Ingeniero Jacobacci, y con buen criterio se determinó unificar las dos etapas siguientes en una sola, para recuperar el día perdido hasta ese momento.

La meseta de Somun Cura los esperaba... con 45° de temperatura, sin posibilidades de encontrar sombra y, mucho menos, agua, en los 180 kilómetros de largo que tiene esa zona desconocida para muchos argentinos.

Luego de ese tramo, y de la finalización del prime en Cona Niyeu, se llegó en enlace hasta Sierra Grande. Allí, Eduardo "Panza" Gutiérrez lo llevó a tiro a "Lito" Imaz, debido a la falta de combustible de este último, muchos automovilistas ayudaron a los motociclistas en situaciones límite (fundamentalmente por la falta de agua), y Lucio Pizutti se pegó un gran golpe al saltar una elevación y caer bastante mal, haciendo abandono de la prueba. "Pasé por arriba de un jeep", acotó. En los 4 x 4, Latrach seguía marcando diferencias; mientras, poco a poco iba surgiendo la figura de Juan Marchal, que con un híbrido equipado con chasis de Estanciera, motor Falcon 221 bastante "manoseado", caja ZF y otros chiches análogos, cada vez subía más en la clasificatoria de autos. Alex Anger fue otro de los que quedaron en el camino, por fundir la parte de arriba del motor de su Honda 125.

Sierra Grande. Allí se comenzó a definir, en lo que a motos respecta, la General del Safari Transpatagónico. Francisco "Pachi" Otaño ganó la etapa, pero Marcelo Regunaschi, que era puntero hasta ese lugar, no pudo largar al día siguiente, por un hecho extradeportivo que lo marginó de la prueba. Eduardo Gutiérrez heredaba la posición de líder, que no dejaría hasta el final, y Carlos Vega lo era en la subclase hasta 200 cm³. La buena noticia del día fue la aparición de Locascio, que estuvo 60 horas perdido en completa soledad, y que luego de esfuerzos económicos personales de Francisco Regunaschi, con la ayuda de un helicóptero que alquiló, pudo ser localizado. Dos actitudes completamente opuestas las de uno y otro Regunaschi, que indudablemente fueron protagonistas de este Safari Transpatagónico.

Las Grutas era el punto terminal del cuarto parcial. Allí se transitaba por

caminos con abundantes coirones, para luego desembocar en la playa. La rotura del motor Fiat 128 1500 con que está equipado el auto de Silvestre Juliá, fue una de las grandes novedades, y estorzado y exitoso fue el arreglo de urgencia que hicieron para poder terminar. El espíritu de los marplatenses estaba intacto para seguir y llegar. Eric Nevels ganaba en la categoría motos, mientras Latrach seguía "matando" a los otros 4 x 4.

Mucho no cambió el panorama en la Quinta y última Etapa. Entre Las Grutas y el balneario La Boca en las inmediaciones de Viedma, se tomó el promedio de velocidad más elevado de todo el Safari. Maximino "Coco" Ruiz circuló por la playa y los acantilados a 120 km/h con su Kawasaki 500. Francisco Otaño se golpeó en lo alto de un medano que se caía a pique, y en las cercanías de Caleta de los Laros quedaron encajados Sergio Abuhabda, Oscar Poletti y Roberto Jáuregui, auxiliados por el mendocino Miguel Astié, con unos pontones que hábilmente habían fabricado.

Con ese salvoconducto, Astié pudo seguir y les dio la posibilidad para que lo hicieran, a sus rivales, algunos de los cuales luego le iban a ganar en la General...

"Coco" Ruiz, con su espectacular andar, le arrebató la tercera posición final a Eric Nevels, por poco más de un minuto. "Lito" Imaz se consolidaba en el segundo lugar, y Carlos Vega triunfaba en la clase más chica, con Francisco Otaño como escolta.

En lo que a 4 x 4 respecta, mataron no más los chilenos. Jorge Latrach se llevó todo en la General, dejando sólo algunas etapas para Brunner y para Juliá. El propio Brunner, Abuhabda y García fueron los escoltas, todos de Chile, mientras que el halago de ser el mejor argentino le correspondió a Juan Marchal, con uno de los aparatos más pintorescos que aparecieron por los parajes sureños.

La admirable belleza de los ríos y lagos de las inmediaciones de San Carlos de Bariloche, la soledad de la meseta de Somun Cura donde se aprende a oír el silencio, y la imponencia de las playas rionegrinas, fueron protagonistas geográficos. El espíritu deportivo y el de sacrificio de los competidores, hicieron el resto. Safari Transpatagónico... una buena excusa deportiva para conocer a fondo el país. Habrá que mejorar la organización... pero no dejar de hacerlo.

MAS ALLA DEL DEPORTE...

El año pasado nos permitimos vaticinar un futuro de crecimiento en envergadura y repercusión, para este Safari Transpatagónico perfeccionado por la voluntad de Antonio Zdracil y Roberto Neira, constituidos en "T & T Producciones" al efecto de llevarlo a cabo. No nos equivocamos, como lo indicó, por un lado, el número de inscriptos—casi duplicó el del año pasado—, y por otro la presencia de una decena de pilotos trascendinos y aun de una periodista brasileña, Renata Falcione, quien participó con un 4 x 4 Envemo producido en su país, y que trajo como misión filmar y cronocar la competencia "desde adentro".

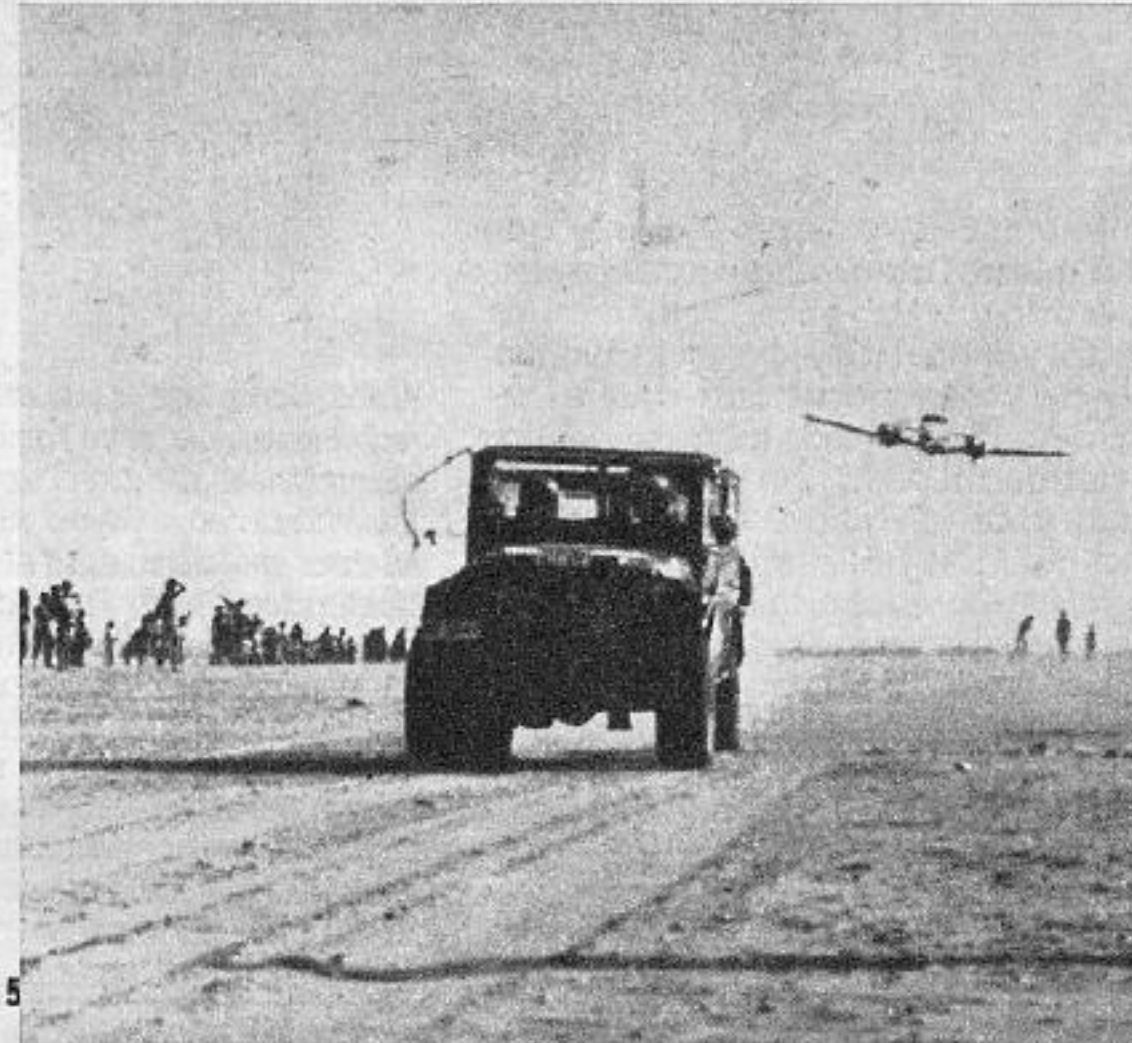
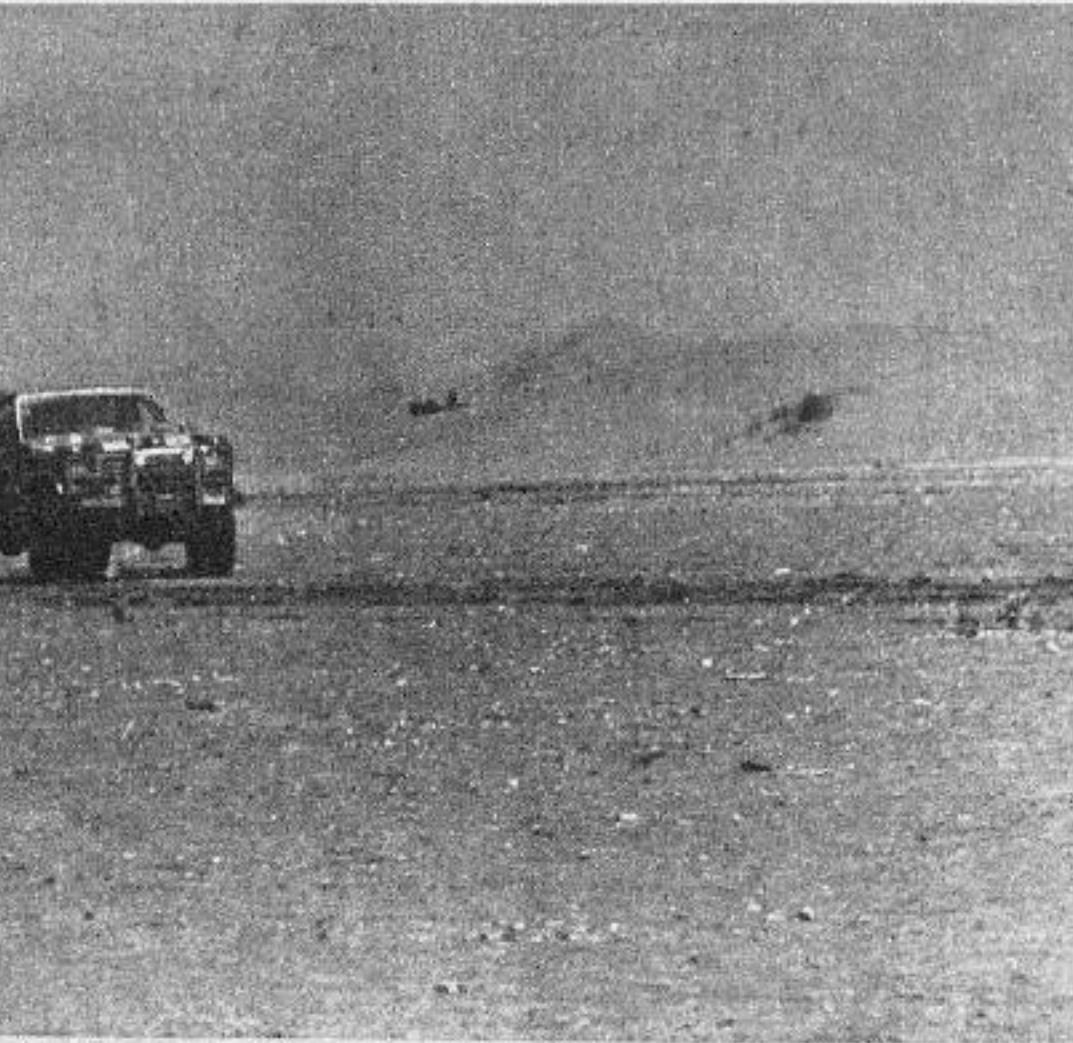
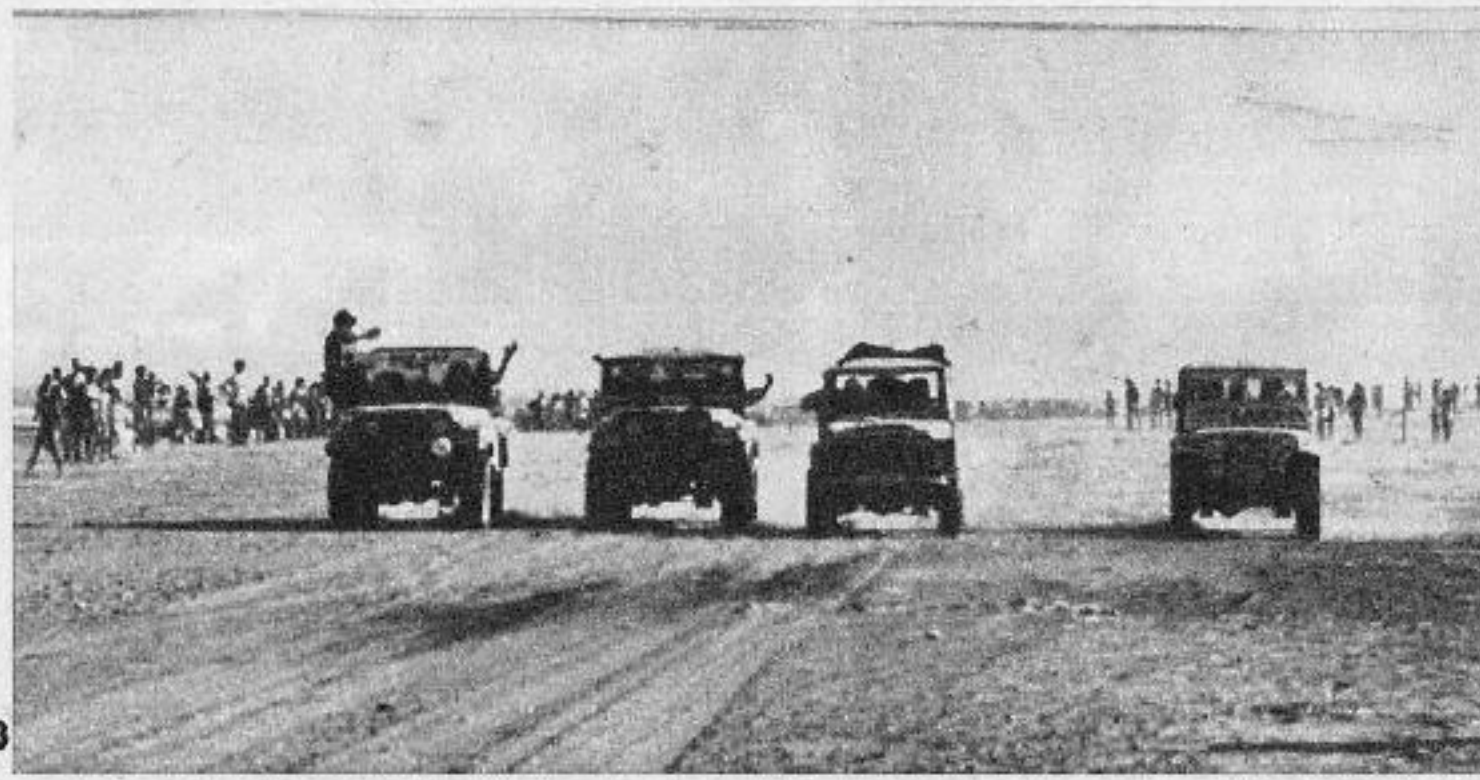
Los organizadores, por su parte, adaptaron la infraestructura del Saha-



LOS MAS JOVENES



Pablo Poletti corrió con una Suzuki 250, es de Mar del Plata y tiene sólo 15 años de edad (foto). Fue el más joven de todos los participantes, y su carrera terminó muy rápido, cuando en la Primera Etapa se perdió en el Cerro Villegas con otros tres motociclistas. En edad, le siguieron Andrés Regunaschi, de Rosario, y Gabriel Luna, de Neuquén, de 17 años ambos, y que tampoco tuvieron mayor fortuna, debiendo abandonar por distintos motivos.



1 - Silvestro Juliá llegando a Maquincharo. Cuatro vuelcos y una rotura de motor no fueron suficientes para pararlos. 2 - Eduardo "Panza" Gutiérrez junto a su Yamaha 250, ganadores de la General en las motos. 3 - De izquierda a derecha se los ve a Roberto Jauregu, Luis Grieco, Silvestro Juliá y Jaime Blackwood llegando juntos a un control en Las Grutas. 4 - Norberto Narezo en la Ford y Juan Andreau en la Mautesa 360, acompañándose en las cercanías de los médanos. 5 - Raúl Farias perseguido por el avión que no estaba oficialmente inscripto pero que también corrió a su manera el Safari. 6 - "Lalo" Martínez saltando en Colonia Suiza. "Mi acompañante Biancuacci manejó más que yo". 7 - El rosarino Marcelo Regunaschi posando en Ingeniero Jacobacci. 8 - Carlos Vega finalizando un parcial. Fue ganador en la clase menor de las motocicletas. 9 - Sergio Abuhabba, segundo al final con la Toyota doble cabina. 10 - Donald Novais desmayado al llegar a Jacobacci. 11 - Jorge Lafrach mostrando la publicidad y la bandera chilena. 12 - Miguel Astie ayudó en la playa a varios rivales que luego lo superaron al final. 13 - Juan Marchal, uno de los personajes que mejores recuerdos dejó en el Sur.

ri a lo que serían las nuevas necesidades para su eficaz desarrollo: dos nuevas camionetas Toyota 4 x 4 cumplirán las funciones de enlace y "escoba" —es decir, partir tras el último competidor en cada etapa, para auxiliar y recoger a quienes fuera necesario— reemplazando a los jeeps Suzuki del año pasado. Ambas estaban equipadas con modernos equipos de comunicaciones, que establecían enlaces radiotónicos entre sí y con el bimotor Piper Azteca que la Gobernación de Río Negro puso a disposición de la competencia durante todo su transcurso, convirtiéndose éste en un inapreciable factor de apoyo y elemento de búsqueda en los frecuentes casos de extravío de los participantes.

La "modernización" incluyó también un equipo móvil de computación, que se utilizó para confeccionar las clasificaciones parciales y totales.

Paradójicamente, todo esto no pudo garantizar un desarrollo del todo normal de esta segunda edición del Safari Transpatagónico. Los inconvenientes que opacaron el brillo que prometía ofrecer la prueba, fueron de muy distinto origen, y la mayoría de ellos no pasaron por el plano estrictamente deportivo. Le cupo responsabilidad en esto a la organización, pero es estrictamente justo señalar que algunos participantes agregaron abundante condimento al guiso, que en un par de oportunidades estuvo a punto de quemarse y quedarse pegado al fondo de la olla.

Vayamos por partes, como decía Jack El Destripador. Contrariando el espíritu de dura lucha que supone afrontar un esfuerzo de la naturaleza

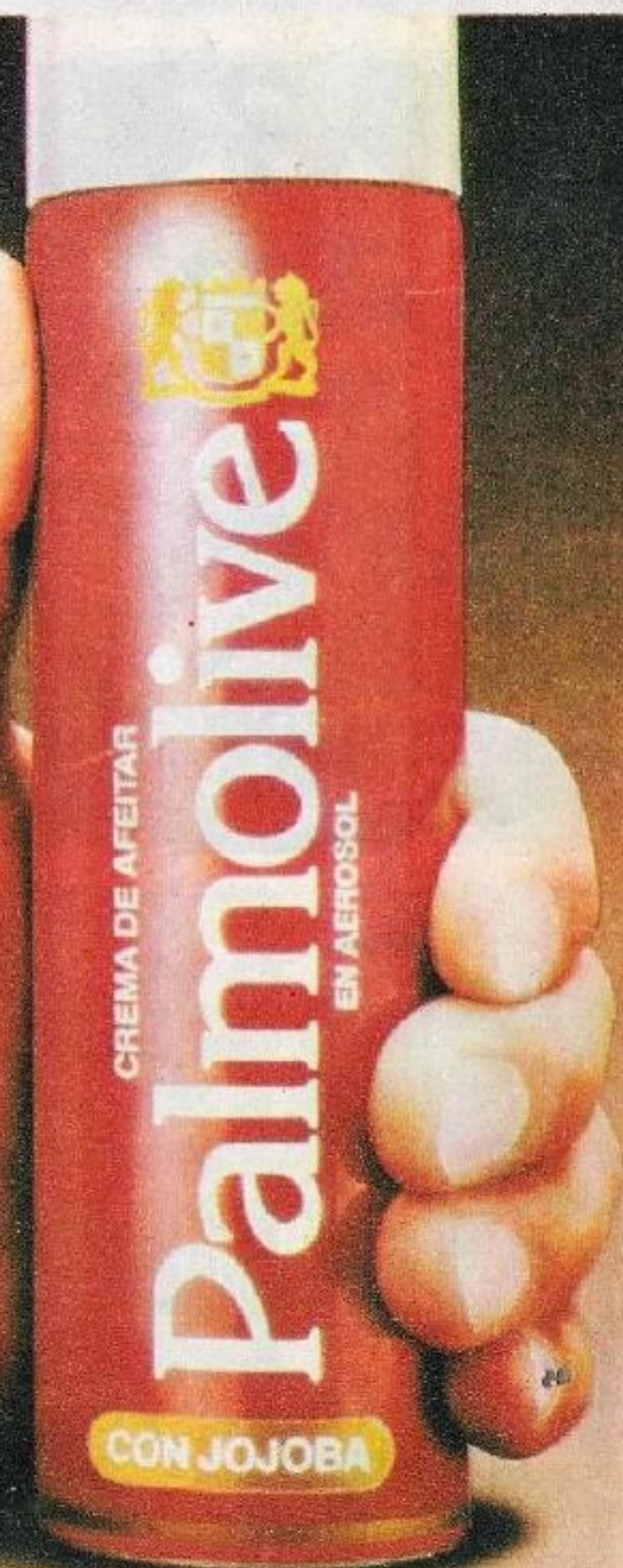


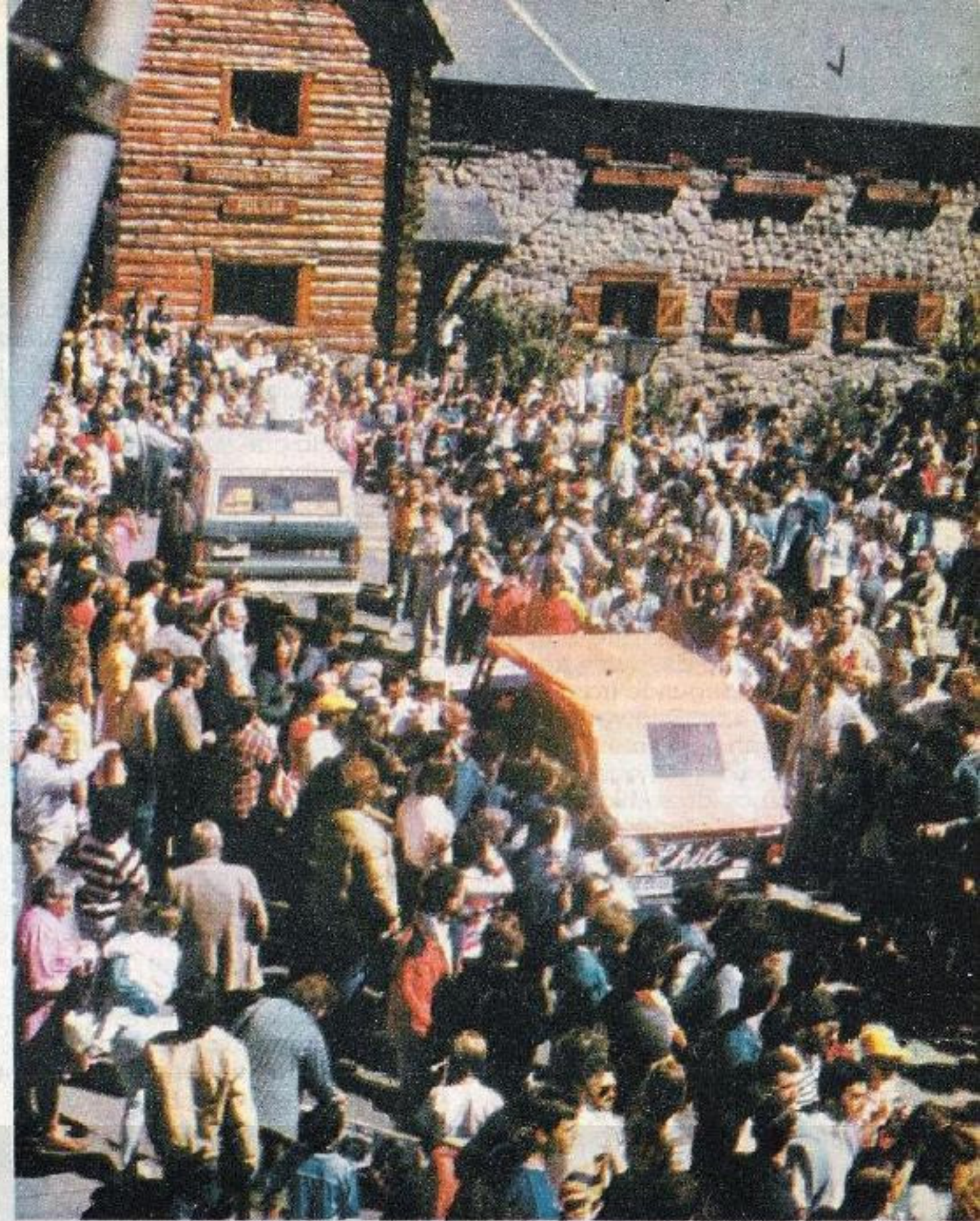
de este tipo de competencias, y que ellos mismos trataron de inculcar desde el año pasado en los participantes, Zdrasil y Neira postergaron la realización de la segunda etapa, ante el hecho de que cuatro de los motociclistas se perdieron en la primera, y avanzada la noche seguían desaparecidos. Esta decisión halló muy distinto eco entre los competidores: mientras alguno arengaba melodramáticamente a sus compañeros —en el campamento de Villa Llanquin, punto final del tramo inicial—, señalando que "era criminal" abandonar a los perdidos, otros exigían que el Safari continuara adelante tal como estaba previsto. Para todo esto, nadie había

Arriba: Carlos Vaidez y su KTM 250 en un reabastecimiento, entre camarógrafos y un solitario jinete que allá observa... Der., arriba: Daniel Zeiss con su Toyota, superando uno de los saltos en Colonia Suiza el sábado de clasificación. Centro: Felix Valla, de Viedma, como con un Land Rover y su arribo al final fue muy aplaudido por sus coterráneos, algunos de los cuales lo siguieron durante toda la prueba. Extrema derecha: Llegada de Esteban Garcia en el centro cívico de San Carlos de Bariloche con gran cantidad de espectadores. El chileno, con su Willys Ford, había ganado la clásica.



Los duros las prefieren suaves





Nueva línea de cremas de afeitar en aerosol.

El complemento de una barba dura es una crema de afeitar suave.

Por eso, Palmolive presenta su nueva línea de Cremas de Afeitar en Aerosol, en sus presentaciones Original para piel normal y con Jojoba, especialmente recomendada para la piel sensible por las extraordinarias

propiedades suavizantes del aceite de Jojoba. Su fórmula Internacional contiene exclusivos ingredientes importados para humectar y proteger la piel. Hoy como ayer, Palmolive en sus presentaciones Original y con Jojoba sigue garantizando una afeitada suave de verdad.


Palmolive
Para una afeitada suave de verdad.



abandonado a nadie... Neira, Zdrasil y algunos de sus colaboradores, rasaban la zona, en una tarea que, de noche, es poco menos que imposible y muy peligrosa. A la mañana siguiente, el avión de la gobernación, a cargo de los comandantes **Oscar Casanova Menéndez** y **Luis Grande** —a quienes acompañamos a bordo en la emergencia— localizaron a los perdidos, tras una hora de búsqueda, en el rancho de un puestero. Habían pasado la noche a la intemperie, reunidos en torno a una improvisada fogata que apenas mitigó el intenso frío, hasta ubicar, luego del amanecer, a la mencionada vivienda.

Este primer episodio dejó un clima enrarecido en la relación de algunos de los protagonistas, que empeoró hasta la densidad del dulce de leche cuando, tras el segundo tramo, se repitió la suspensión. Esta vez el motivo fue la desaparición del rosarino **Locascio**, episodio que —esta vez sí— revistió contornos dramáticos, ya que **Locascio** (según se supo después) se había sentido indispuerto la noche anterior, y no habría largado en las mejores condiciones. Recién al cabo de casi tres días, y merced a la gestión personal de **Francisco Regunzsch**, **Locascio** pudo ser hallado por un helicóptero, en condiciones deficientes pero entero.

A la sazón, el parque cerrado de

Jacobacci —sede de la terminación del tramo— era un hervidero. Las broncas estaba dirigidas a "T & T", quienes según algunos, "se habían borrado" ante los problemas. Esto también era totalmente falso: nos consta que emprendieron la búsqueda del extraviado, pasando dos días sin dormir y, lo que es peor, sin éxito.

Pero lo que sí es cierto es que, como decía mi abuela, no se puede estar en misa y en la procesión al mismo tiempo, por lo que este prolongado barrido dejaba en suspenso las definiciones sobre el futuro inmediato —el de la siguiente etapa. Allí estuvo el error por parte de los organizadores, al que se sumó el de haber seleccionado un grupo de colaboradores que, a excepción de **Raúl Sosa**, **Marcelo Silva**, **Bernardo Anger** y algún otro, carecían de idoneidad para la tarea que les había sido asignada.

Para como, la segunda noche no se sirvió comida en el parque cerrado-campamento, ya que se suponía que para entonces la caravana habría abandonado el pueblo... La ausencia de los principales responsables impidió solucionar esto a tiempo, y la cosa se puso peor. Dos chilenos —**Fuentes** y **Francisco Casale**— se retiraron de la competencia, declarando para el diario "Rio Negro" que estaban hartos de alimentarse con **choripán**, y que a ellos les habían prometido comida

"cinco estrellas" (?). Evidentemente, no era el buen criterio el que imperaba en algunas personas.

Otra cuestión: mientras algunos aseguraban manejarse perfectamente con la hoja de ruta que se les proporcionaba antes de cada largada, otros señalaban que era pésima. Lo cierto es que este tipo de hojas son apenas referenciales, y no una estricta hoja de ruta como la que se confecciona para un rally, por ejemplo. No hay duda de que el espíritu de esta singular competencia se basa en esto. Al estilo **Paris-Dakar**, cada uno se las busca como puede, contando, claro está, con una referencia mínima.

Otro nuevo y lamentable episodio se produjo en **Sierra Grande**. Hasta allí, en una excepcional —no cabe otro calificativo— performance, el rosarino **Marcelo Regunzsch** se había ubicado en el primer lugar en la General de las motos, aventajando a avezados competidores con máquinas de mayor potencia y cilindrada. Lo vimos celebrando sanamente el éxito parcial, con su grupo de amigos, y hasta compartimos un rato su mesa. Por razones que no conocemos, pero que estimamos que jamás podrían ser válidas, tuvo, un par de horas después, un altercado con uno de los integrantes del citado grupo, el que adquirió proporciones tales que exigió la intervención policial, y **Regunzsch**

quedó detenido hasta la mañana. **Antonio Zdrasil**, como Director General de la prueba, procedió a descalificarlo de la misma por inconducta. Lamentablemente, no había otra opción.

Y por último, en la entrega de premios que tuvo lugar en **Viedma**, hubo un competidor de la categoría 4 x 4, **Norberto Narezo**, de **Burzaco**, que tomó inopinadamente el micrófono para expresar su disconformidad por una sanción —recargo de tiempo— que se le había aplicado, presuntamente por intentar cambiar su acompañante por un baqueano de la zona, en la largada de la penúltima etapa. No juzgaremos aquí, por falta de elementos válidos, si esto fue cierto o no. Lo que sí ocurrió fue que las extemporáneas manifestaciones de este hombre, quien hasta involucró al gobierno de la provincia en sus quejas, dejó un sabor amargo en todos quienes asistimos a la coronación de un esfuerzo que, con altibajos y tropiezos, quedó finalmente concretado. Agreguemos que los muchos asistentes, sin distinción de "bandos" u orígenes, repudiaron de viva voz y con silbidos la actitud de **Narezo**.

Concluamos por ahora diciendo que este **Safari Transpatagónico**, rico en anécdotas y episodios, merecerá un otro rinconcito de **CORSA**. Hasta entonces.



Foto menor: Los chilenos **Pedro Brunner** y **Aldo Zambia** finalizaron en segunda posición en la clase "4 x 4" con su **Jeep Suzuki**.

Euforia en el momento en que el mendocino **Miguel Astie** cruza la llegada sobre el Atlántico. Notar la extensa fila de público que se extiende por muchos centenares de metros.



CLASIFICACION

El Safari Transpatagónico - San Carlos de Bariloche - Viedma. 5 etapas. Desde el 6 al 14 de febrero de 1987. Recorrido: aproximado a 1200 km.

Clasificación final categoría automóviles 4 x 4

Pos.	Nº	Clase	Piloto	Marca Proced.	Tiempo
1º	226	4 Cil. Std.	Jorge Lafrech	Toyota Hilux - Chile	16h19'0"
2º	230	Fza Libre	Pedro Brunner	Suzuki - Chile	16h36'32"
3º	227	4 Cil. Std.	Sergio Abuhabda	Toyota Hilux - Chile	17h34'48"
4º	231	Fza Libre	Esteban García	Willy's Ford - Chile	19h35'34"
5º	216	Fza Libre	Juan H. Marchal	Jeep Ika - Mdel Plata	20h33'07"
6º	221	6 Cil. Std.	Miguel Astie	Ford - Mendoza	20h33'51"
7º	211	4 Cil. Std.	Silvestre Juliá	Suzuki Fiat 128 - Mdel Plata	21h51'03"
8º	210	6 Cil. Std.	Roberto Jáuregui	Jeep Ika - Bariloche	21h53'39"
9º	218	4 Cil. Std.	Dante Dumas	Land Rover - Viedma	22h47'40"
10º	229	Fza Libre	Raúl Parías	Land Cruiser - Chile	23h07'19"
11º	207	Fza Libre	"Lalo" Martínez	Chevrolet - Neuquén	29h21'05"
12º	224	Fza Libre	Norberto Narezo	Ford - Burzaco	29h35'09"
13º	214	4 Cil. Std.	Héctor Ragnal	Jeep Willy's - Mdel Plata	30h21'42"
14º	209	Fza Libre	Oscar Polatti	Ford - Mar del Plata	30h28'05"
15º	217	4 Cil. Std.	Féix Valla	Land Rover - Viedma	30h31'39"
16º	208	4 Cil. Std.	Paulo Franzgröbe	Jeep Ika - Bariloche	31h05'09"
17º	203	4 Cil. Std.	Adolfo Marcó	Land Rover Ford - Villa Regina	35h40'07"
18º	219	6 Cil. Std.	Augusto Sovier	Jeep Ika - Comodoro Rivadavia	44h28'04"
19º	201	6 Cil. Std.	Rogelio González	Jeep Ika - Lobos	52h30'04"

Clasificación final categoría motos

Pos.	Nº	Clase	Piloto	Marca Proced.	Tiempo
1º	48	+200 cm ³	Eduardo Gutiérrez	Yamaha 250 - Bariloche	11h45'47"
2º	29	+200 cm ³	Lito Imaz	Yamaha 250 - Bariloche	11h55'47"
3º	25	+200 cm ³	Maximo Ruiz	Kawasaki 500 - Mendoza	12h28'19"
4º	8	+200 cm ³	Erick Nevels	Honda RX 350 - Mendoza	12h29'29"
5º	39	+200 cm ³	Carlos Vega	Yamaha 125 - La Pampa	12h49'18"
6º	28	+200 cm ³	José L. Martínez Pérez	Yamaha 250 - Bariloche	13h04'41"
7º	33	+200 cm ³	Francisco Ojano	Yamaha 125 - Rosario	13h11'43"
8º	13	+200 cm ³	Raúl Saiz	Yamaha 250 - Gral. Roca	14h17'01"
9º	22	+200 cm ³	Marcelo Montero	Yamaha 250 - Gral. Roca	14h25'33"
10º	11	200 cm ³	Luis M. Dalmazo	Honda 125 - La Pampa	14h38'40"
11º	9	+200 cm ³	Donald Nevels	Kawasaki 250 - Mendoza	15h01'51"
12º	31	+200 cm ³	Julio Mouins	Kawasaki 250 - Neuquén	16h19'45"
13º	24	+200 cm ³	Del Vas Ernesto	Kawasaki 250 - Neuquén	17h11'08"
14º	27	+200 cm ³	Miguel Wesley	Suzuki 250 - Bariloche	17h26'30"
15º	17	+200 cm ³	Mabias Marcucci	Yamaha 125 - El Bolsón	18h59'46"
16º	38	+200 cm ³	Rubén Lanfani	Suzuki 400 - Mendoza	20h00'06"
17º	2	+200 cm ³	Juan Sánchez	Yamaha 500 - Venado Tuerto	24h56'59"
18º	42	+200 cm ³	Carlos Rosa	Kawasaki 250 - Mendoza	25h13'42"
19º	1	+200 cm ³	Carlos Valdez	KTM 390 - Bariloche	30h59'48"
20º	43	+200 cm ³	Roberto Soppelsa	Suzuki 400 - Mendoza	38h51'39"
21º	15	+200 cm ³	Alejandro Ferraz	Matca 250 - Entre Rios	38h58'01"
22º	10	+200 cm ³	Juan R. Androacu	Montesa 360 - Mendoza	39h38'19"
23º	36	+200 cm ³	Carlos Pereyra	Zanella 250 - Capital	41h15'56"
24º	12	+200 cm ³	De Simone Fabian	Zanella 250 - Caseros	41h53'52"
25º	18	200 cm ³	Mariano González	Yamaha 125 - Lobos	60h12'58"

PARA EMPEZAR A CORRER CORSA

SUPERCONCURSO 20° ANIVERSARIO

GANIATE UN KART

...Y TODO LO QUE VIENE ARRIBA

Los veinte años de CORSA significan dos décadas de automovilismo en todos sus niveles, lapso en el cual nuestros lectores nos han acompañado consecuentemente semana tras semana. Es por eso que ahora habrá para ustedes un motivo más a fin de seguir acompañándonos: un kart de competición con motor Zanella 125 cm³, listo para largar. Efectivamente, ése es el premio para el ganador de nuestro Concurso "20° Aniversario". ¿De qué se trata? Simplemente, de un concurso de preguntas y respuestas que al cabo de dos meses, tendrá un ganador que podrá iniciarse en la práctica del automovilismo deportivo con un elemento de primer nivel.

Este certamen, dirigido a todos aquellos que quieran empezar a correr, da la posibilidad concreta a los chicos de 12 a 16 años que quieran participar en Karting Promocional 125 cm³ Standard. Para hacerlo completo, también premiamos con un casco, un buzo y un par de guantes.

Pero además habrá un segundo premio consistente en una beca para realizar un Curso de Piloto de Karting en la Escuela A.P.A.D. (Asociación para el Automovilismo Deportivo). Este es asimismo una forma más de acercar a los niños al automovilismo, ya que la beca en cuestión es exclusivamente para chicos de 6 a 12 años. El citado curso, que se dictará todos los sábados en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, tiene por objeto formar verdaderos pilotos, con clases teóricas y prácticas a bordo de karts especialmente acondicionados. Es requisito fundamental para el ganador del segundo premio, contar con autorización de padre, madre o tutor para poder acceder a la beca.

Como ven, tratamos de brindar a ustedes, amigos lectores, posibilidades para que los más jóvenes puedan acceder a los primeros escalafones del deporte que nos convoca semanalmente.

Esta simpática propuesta se ha logrado con el inestimable aporte de verdaderos amigos de nuestro veinteaño semanario, que gentilmente donaron los elementos que fabrican. Ellos son: Leonardo Pereira (constructor de los chasis DAP - "El chasis de los campeones" - impuestos durante 25 años en diversas categorías del país), Juan Zanella (motores, ciclomotores y motocicletas), el popular "Negro" Iglesias (casco, buzo y guantes "Fórmula One" de Anexo J) y A.P.A.D.

Así que chicos (y por qué no chicas), CORSA les ofrece la oportunidad de convertirse en pilotos de verdad. Animense... manden los cupones y estén atentos a los resultados.

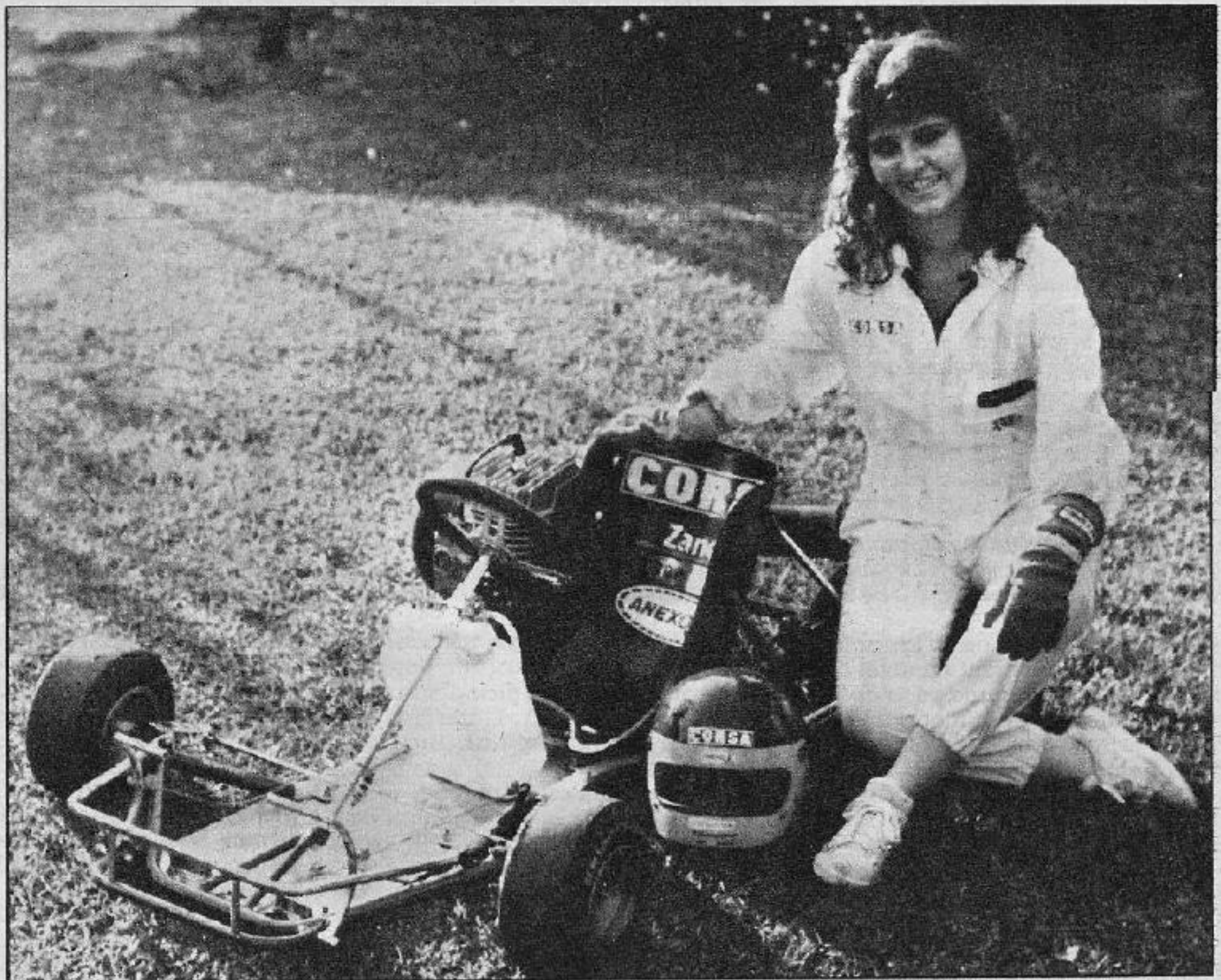
COMO PARTICIPAR

El sistema es muy simple y consiste en contestar correctamente dos preguntas por mes. Serán cuatro preguntas a lo largo de los meses. Hasta ese momento se recibirán los cupones que sean enviados a nuestra redacción.

Se permite que cada participante envíe todos los cupones que desee, aceptándose fotocopias de los mismos. No es necesario comprar la revista para participar.

En el mes de marzo se realizará el sorteo entre todos los cupones que contengan las respuestas correctas, y con bombos y platillos serán anunciados los ganadores del primer y segundo premios, en las páginas de CORSA.

Oportunamente iremos dando a conocer las fechas exactas del cierre del concurso y del sorteo, como así también las respuestas a las preguntas del mes en curso. ¡Suerte para todos!



LAS RESPUESTAS DE ENERO

Como recordarán, la primera pregunta hacía referencia a un piloto de F-1, que antes fue considerado un fenómeno en los campeonatos mundiales de Kart. El "astro" en cuestión no es otro que Ayrton Senna. La segunda pregunta, referida a los campeonatos sudamericanos de karting, proponía reconocer al bicampeón de la especialidad. En este caso quienes marcaron a Claudio Manozzo, acertaron.

LAS DOS PREGUNTAS DE FEBRERO

Marque con una X el casillero correspondiente a la respuesta elegida.

1. En la temporada 1986, Juan Manuel Fangio (Jr.) compitió en los EE.UU. en una categoría en la que utilizó un chasis Wildcat con motor Buick. ¿A cuál especialidad nos referimos?

- a) Fórmula Super Vee
- b) Indy-Cars
- c) American Racing Series

2. En Turismo de Carretera, los campeonatos de las temporadas '83, '84 y '85 fueron ganados por un mismo piloto. ¿De quién se trata?

- a) Emilio Satrúano
- b) Roberto Mouras
- c) Oscar Castellano



CORSA		Revista CORSA Belgrano 624 - 6° piso (1052) Capital Federal
1.	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
2.	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Nombre y Apellido: _____
Dirección: _____		LOCALIDAD: _____
Teléfono: _____		DOCUMENTO TIPO Y N° _____

CORSA A FONDO

RALLY CODASUR EN PUNTA DEL ESTE, URUGUAY (11-14/2/87)

UN LAGO "PICADO"

La tercera edición del Rally Internacional del Lago dejó bastante para ahondar en la información, el despliegue fotográfico y el análisis. Más aún, teniendo en cuenta que ésta resultó una realización un tanto "encrespada" y no ya en la superficie. Mar de fondo, que le dicen...

Fotos: Laura Neira y Jorge Augé Bacqué



1 - Elchegoyen-Borrallo en uno de los primeros cercanos a Punta del Este. El "Borrallo" sufrió problemas de caja al final. 2 - Fuertísimo el ataque de "El Zorro". En el Lago revalidó su título ganando la bandera por este Gol. 3 - El Peugeot Del Zorro Lousto avanza en la PC de la Barra de Maldonado. 4 - Marino-Ghlini ratificaron sus dotes de velocistas, pero cuando faltaba poco para Montevideo explotó el motor.



OLITAS

GOLEADA - La inmensa mayoría de los pilotos que corrió con **VW Gol 1.6** tuvieron muy poco tiempo para adaptarse a ellos, ya que en casi todos los casos los recibieron apenas días antes de la largada. En general hubo satisfacción por el auto, aunque el problema más reiterado fue la fragilidad de las suspensiones. Frenan espectacularmente y aunque tienen relativa baja potencia (125 HP en los grupo "A" y 96 en los standard de la clase nacional uruguaya) el bajo peso les otorga una buena relación peso-potencia.

CAMMAROTA, CABALLERO - El correcto piloto montevideano, **Fernando Cammarota** se hizo acreedor a la Copa CORSA, que esta vez tuvo entidad física. Incidió en su designación no solo su triunfo en la clase standard sino también y principalmente el gesto que tuvo en el último prime de la primera etapa (La Panorámica) cuando paró ante el accidentado Escort de "**Beto**" **Branda** para seguir sólo cuando vio a salvo a los tripulantes. Cammarota-Sartori estaban siendo presionados por sus rivales en ese momento, lo que valoriza aún más la humana y caballeresca actitud.

MENEM CUMPLE - El gobernador **Carlos Menem**, navegado por Rubén Valentini, cumplió a la perfección el plan establecido y, como en 1986 (cuando fue 11º con el Peugeot), dio toda la vuelta llegando 14º en la general.

El Renault 18 ("**Una joya**", al decir de la tripulación) es el que le dio el campeonato hace dos años a Soto-Christie y fue alistado por el Departamento Experimental de Renault Argentina. Hicieron su ritmo, ya que no habían hecho la ruta y utilizaron la hoja del "Negro" Noira. En la segunda etapa, Cordovana les cedió sus auxilios ("Lito" Tevez y "Chiquito" Segredo) que ya le venían dando una mano desde el principio, ya que el rizador no llevó mecánicos al Uruguay.

PINAS - En el famoso paso a nivel escondido de **Garzón** terminó la carrera de **Abella Nazar-Millet**. El Renault (12) pasó muy rápido y al caer se partió en dos. En el mismo lugar, en la segunda etapa, volcó espectacularmente el binomio **Menjoulov-Rovira**, quienes con un viejo Escort venían haciendo una carrera muy llamativa. Catapultados, fueron a parar a un campo, sin romper el alambre.

LOS ORIGENES - Quince argentinos, trece uruguayos, cuatro brasileños y dos paraguayos fueron los participantes en el Grupo A Codasur. En cuanto a los 20 autos del Grupo N, fueron todos locales (o locatarios, como dicen allá...)

SEGURIDAD Y SANIDAD: 10 - Diez puntos para seguridad y otros 10 para sanidad. No hubo vehículos particulares ni animales que violaran el cierre de las PP.CC. En cuanto a la asistencia médica fue rápida y oportuna. Un gran helicóptero Bell H-11 de la Fuerza Aérea Uruguaya y ambulancias en los comienzos de cada prime dieron seguridad a los competi-

res. Como anécdota esta la del responsable del área, **Dr. Ricardo Stella**, quien viajaba en el helicóptero y sobrevolaba la zona del accidente de Antunes. Cuando vieron el vuelco de Gamboa, bajaron inmediatamente y fue el mismo Stella quien abrió la puerta del piloto ayudándolo a bajar. Más solicitud, imposible.

PLATENSES - Dos tripulaciones representaron a la capital bonaerense. **Marino-Ghilini** eran los mejores argentinos con el Fiat SE 1.5 preparado por "**Papo**" Cadaveira, hasta que explotó el motor al terminar el prime 22º. Tratando de descontar y mejorar, habían roto dos gomas en el anterior. En cuanto al otro, **Batistesa-Liberatore**, volcaron con el Gacel en la PC 13, pero llegaron a Allánida aunque con el auto muy estropeado.

PREMIOS. Algunos se sorprendieron con los premios. El reglamento hablaba de "**recompensas por valor de U\$S 5.000**" y la índole de éstos sorprendió, por ejemplo, el tercero de la clase mayor se llevaba un par de cubiertas 145 x 13 (de Renault 4). ¡Qué tall...

CAMPEONES, DE MALAS - No les fue bien a los campeones bonaerenses presentes **Eduardo Rica-Manuel Elordi** rompieron el embrague en la PC1 y abandonaron con el 147. En cuanto a **Lonati-Madero**, sufrieron varias: en la PC 4 se les rompió la bomba de nafta y quedaron a 2.000 metros del control. Luego se quedaron sin frenos al reventar una cubeta trasera, lo que provocó una salida del camino (en la primer etapa) que rompió una parrilla y desalineó completamente el auto. Corrió el viernes con el auto en malas condiciones y luego abandonó.

LOUSTO GASOLERO - El de Villa Cañas, hizo la hoja de ruta una sola vez y valiéndose de una pick-up gasolera. ("**Con lo que cuesta la nafta, era lo único que podía hacer**").

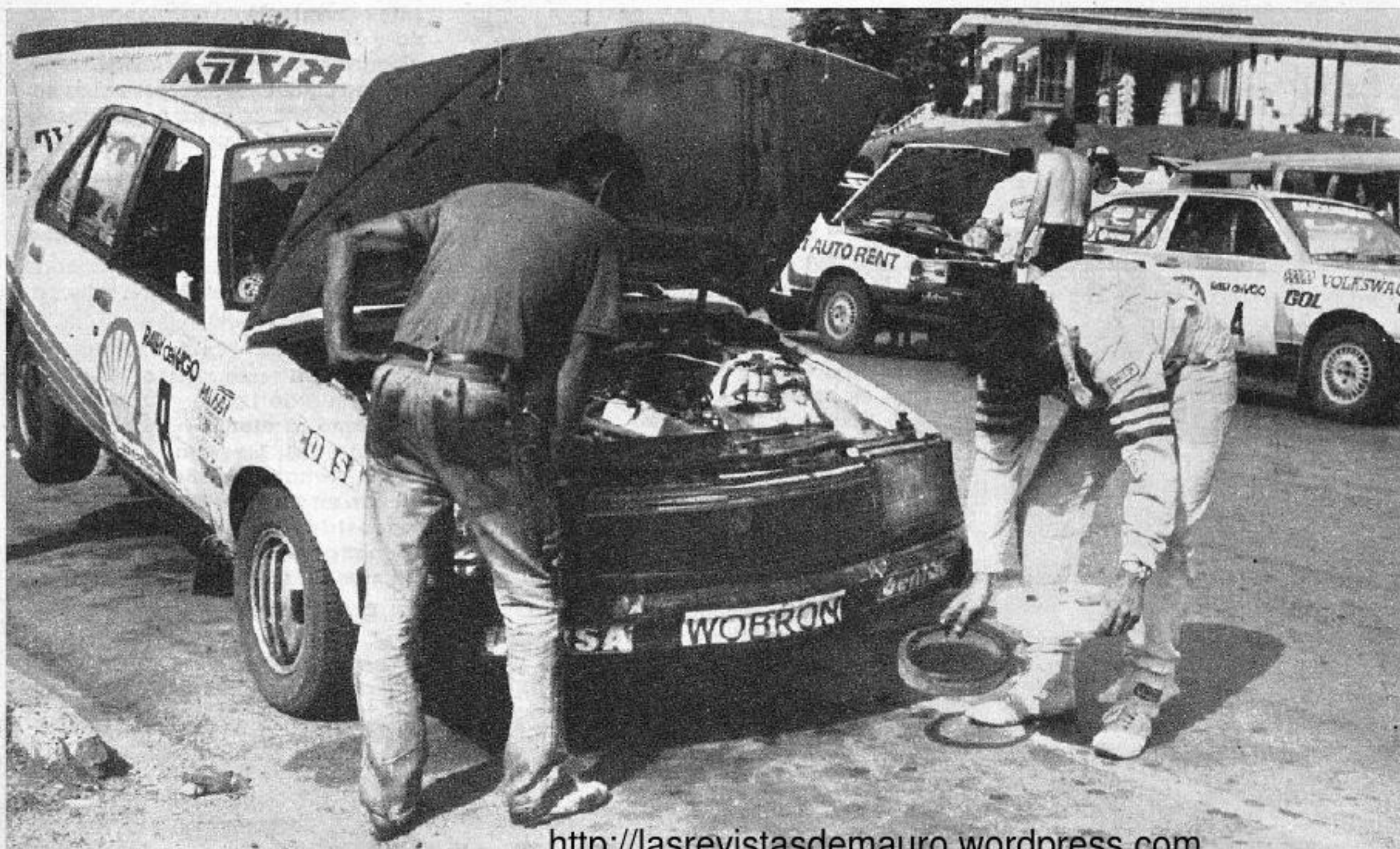
PARAGUAYOS - De Asunción vinieron dos **VW Gol 1.6** en manos de **González-Fadul** y de los hermanos **Eduardo y Héctor Elizeche**. Los primeros abandonaron en el clasificatorio, mientras que Elizeche, que venía haciendo buena carrera, fue desclasificado por circular fuera del camino de la carrera en la PC 7 de Villa Serrana, un tortuoso recorrido por un pueblito de turismo. El correcto piloto incurrió en error al hacer la hoja de ruta y persistió en él en carrera, provocando sin quererlo su exclusión del rally. Lamentable pero justa.

ESPECTADOR - Obligado espectador fue **Guillermo "Circo" Madero**, navegante de Lonati. "**Lo que más me llamó la atención es cómo frenan los Gol. Llegaban bajando a fondo, frenaban en 50 metros y doblaban en una derecha de 90º, todos de costado. Además tienen muy buenas gomas. De los que vimos, los mejores fueron Lemos y Benech.**"

ANTECEDENTES - Así como en 1987 Loustó-Farías fueron los mejores argentinos en Uruguay, en 1985 el honor le cupo a los mendocinos **Patti-Faure** y el año pasado a los cordobeses **Torrás-Quirós**.



8 - Grata revelación el brasileño Fuchter. Con este Gol 1.8 preparado por su navegante Costinha, mataron en el nocturno y terminaron tercero. 5 - Mantero-Molina, con el mejor "No Gol". El Fiat SE 1.5 respondió bien. 6 - Eichegoyen (derecha) con su navegante Borrillo, dos animadores constantes. 7 - De Arugas, en el norte uruguayo, vino el Fiat Uno de Sarachú-Arriol, uno de los pocos autos que corrieron en la cilindrada hasta 1300. 10 - El auto que Fichirto Torrás le alquiló a los hermanos Quirino. Lo cuidaron y llegaron quintos en la clase intermedia. 9 - Hasta su abandono pareció un sinnúmero de problemas Lonafi en uno de sus auxilios.



EL LAGO, VISTO DESDE ADENTRO

Quizá para aquilatar la organización de una carrera, no haya mejor expediente que **participar activamente** de ella. Eso es lo que hicimos con Augé Bacqué en 1985 y 1986 (con R. 12 y Mitsubishi Lancer, respectivamente). Continuando aquello, la vivi esta vez navegando a **Camelo Cordovana**, quien condujo un **Renault 18**.

De "nuestra" carrera hay poco por decir. Ingresamos al primer prime con el **embrague resentido** por la fajada que le diéramos en el enlace Carrasco (Montevideo)-Piriápolis, donde por una falla de los organizadores debimos establecer un promedio de 130 km/hora! entre el intenso tránsito; y con el embrague patinando afrontamos la segunda parte de la etapa inicial, compuesta por ocho PP.CC. Cuidando que el embrague no se desintegrara del todo, rondamos siempre la 30ª posición, es decir haciendo casi casi un papelón.

Al día siguiente decidimos jugar nos a plata o m... (excrementos, dije por **CX 4 Radio Rural**, que siguió maravillosamente toda la carrera) y salimos 11º en la primera PC y 9º en la segunda. En la tercera, el agravamiento de las patinadas nos aconsejó **abandonar**.

Vuelvo ahora a la **organización** de la carrera. Fue sencillamente mala. Desde la misma largada, en que **no se entregaron los carnets de ruta** en la rampa —como se hace en todos los rallies, incluyendo los anteriores de éste— y aún antes, con errores tan garrafales como establecer horarios y localizaciones **diferentes** para las **verificaciones** técnica y administrativa (aquella en Carrasco, ésta en el centro, a 9 km). El **parque cerrado**, donde el reglamento decía que cada auto debía entrar a determinada hora, fue abordado por la mayoría de los pilotos —no los argentinos que respetaron el horario que les tocaba— con **retraso o adelanto**; pese a que ello les debería haber ocasionado penalización, esto **no** ocurrió.

Además **no había pancarta** como para que uno supiera si estaba adentro o afuera del "recinto", establecido en una plaza.

Para terminar con el tema parque cerrado, les cuento una: a las 11.06 hs me di por notificado de que la verificación técnica había sido extendida en su horario (originalmente terminaba el día anterior) hasta las 11 hs... o sea 5 minutos **antes** de que se me notificara oficialmente (¿!?).

A la **largada simbólica en Carrasco**, seguía en el libro de Ruta un enlace de 87.88

km hasta Piriápolis, con un control de sello en Allánida, pueblo al que había que ingresar para ello. Cuando habíamos hecho 30 km y antes de llegar a Allánida, paramos para cargar nafta y regular los faros para el PC nocturno. Ahí me dispongo a preparar el carnet para que me lo sellen en el control de paso, y me doy cuenta de que **no lo tengo**.

Pensé que no me lo habían dado o que yo no lo había reclamado como correspondía, y ordené a mi piloto desandar el camino para buscarlo, ya que... ¿qué iba a dar en el control de paso de Allánida para que me sellaran?..

Después me enteré de que no había sido el único en volver. Otros, con menos experiencia, no se preocuparon por el tema y siguieron adelante. Lo que había ocurrido era que **había fallado** la persona encargada de llevar los carnets a la rampa, y decidieron **entregarlos en el control de paso**. Claro, a los primeros les avisaron (algún brasileño no quería abandonar la tarima de lanzamiento hasta que se lo dijeran) pero al resto **no** nos avisaron, cosa en la que estuvieron de acuerdo todos los pilotos a los que consulté sobre el tema, menos Lonati, ya que Madera preguntó acerca del asunto y se lo explicaron.

Pero hubo mucho más de signo negativo: en las PP. CC. 6 y 22, **no se hicieron constar los tiempos** en los carnets de ruta; del control horario 04 al 05 (**enlace** entre parque cerrado en Punta del Este y largada en la Barra de Maldonado) se estableció un tiempo de 10 minutos para recorrer 11,15 km, lo que da un **promedio de 66,90 km/hora**, con semáforos, carteles de 45 km/hora y 60 km/hora de máxima en todo el trayecto, por otra parte transitado por numerosos turistas y lugareños. Pese a que en la reunión de pilotos los brasileños **llamaron la atención** a los organizadores sobre el tema, **no fue modificado** el tiempo. Nosotros penalizamos ahí un minuto, porque no quisimos arriesgarnos a los radares de la policía.

Los **cálculos** fueron un verdadero desastre. Para muestra, algunos botones. Se utilizó la **información de la radio** y así (sigo ejemplificando con nuestro caso, por ser el que me consta) largamos la segunda etapa en **un puesto que no nos correspondía**. También en partes de prensa que decían ser oficiales, figurábamos con dos minutos de penalización cuando sólo teníamos uno. En algunos primes se lo daba

tercero a Fregonese-Datri (que venía con problemas en su Peugeot), sexto a otro argentino (que en realidad había hecho el tiempo 41º) y también figuraba 8º el debutante Carlos Menem, hijo, quien arribó entre los últimos.

Durante **todo el desarrollo** la información fue así. Y no por culpa de la oficina de prensa atendida por **Zapico y Henry** con toda corrección, sino por los datos que se les entregaba. Para hacerla corta, vaya una más solamente: los **diarios del domingo** en Montevideo dan una **clasificación final** de la carrera (terminada el sábado a las 19 horas) que **no tiene nada que ver** con la clasificación oficial, proporcionada recién a las **14 horas del mismo domingo**.

Tampoco quiero extenderme demasiado en los **incumplimientos de los organizadores**. Sólo menciono que argentinos y brasileños, a los que por antecedentes se les había dispensado del pago de inscripción, se vieron en la entrada de parque cerrado en Montevideo con una sorpresa: o ponían **los dólares o no entraban** a él. O que las **comidas** incluidas en el "paquete" (a la manera de agencia de turismo) no eran "almuerzos criollos" como se decía, sino un "sánguche" y un postre en una bolsita; o que las agilizaciones del **trámite aduanero** ante la dependencia uruguaya **no existieron** tal como se había anunciado, y en la frontera los argentinos debieron pasar la indispensable nafta de avión (permitida por el reglamento Codasur) con el recurso que ustedes se imaginan.

De todo este panorama **se salvan ampliamente** dos aspectos: **la seguridad**, que contó con un gran despliegue de policía, y la **sanidad**, impecable y oportuna cuando se la necesitó (ver apostilla).

Los **argentinos** fueron el grupo nacional más numeroso en el aporte de pilotos al Rally del Lago. Por supuesto que muy pocos de los que estuvieron son de un primer nivel deportivo. Si los organizadores uruguayos quieren seguir contando con esta vortiente, tendrán que ofrecer **otra consideración** para ellos en el futuro. Los casos de **Mayorga y Rates** en el pasado, y lo narrado en ésta hacen dudar de que los de este lado del río quieran insistir en el papel de palo de la boda.

Carlos Neira



VEINTICUATRO HORAS, SESENTA Y NUEVE AUTOS, DOSCIENTOS TREINTA Y UN
EL DIA MAS LARGO DEL AÑO EN EL FAMOSO "MOTOR SPEEDWAY" DE LA

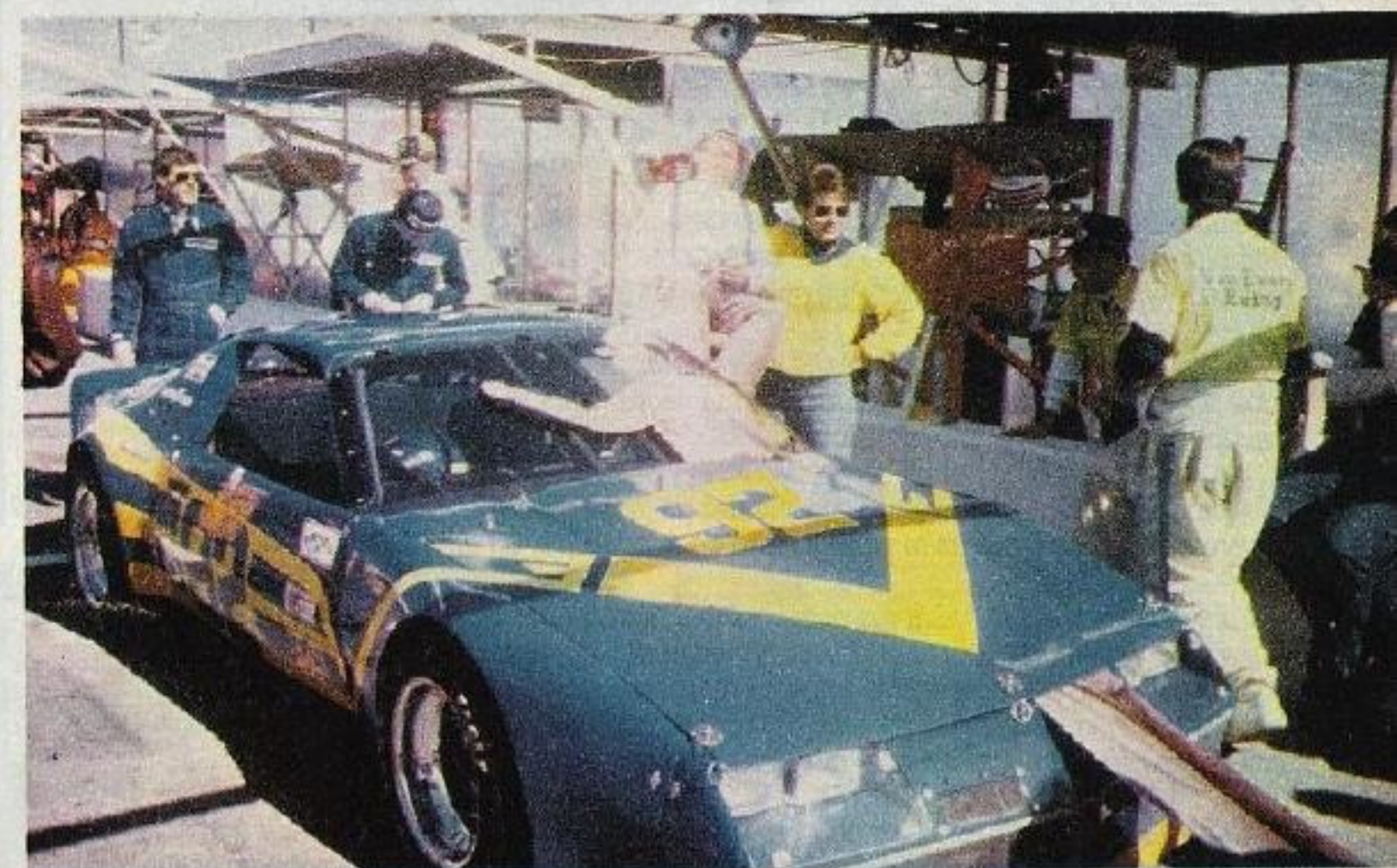
DAYTONA POR DECA



PILOTOS Y MIL CARAS. FLORIDA

TACO

Texto y fotos:
Sergio Marcelo Goldvarg
(desde Daytona, EE.UU.)



Las cábadas que practican algunos equipos resultan realmente cómicas. Aquí el Camaro de Bond-Tisdelle-Van Every continuamente "atendido" por dos "muñecos" que evidentemente no le brindaron al team la suerte necesaria, ya que cincuenta y cinco autos cumplieron mejor actuación que ellos. A cambiar de cábada, muchachos.

ARRIBA. Un ídolo con mayúsculas: A.J. Foyt. El veterano piloto texano cumplió una destacadísima tarea en compañía de Sullivan y Unser Sr. Ocupaban cómodamente la segunda colocación hasta que, faltando pocas horas para la finalización de la prueba, debieron desertar, heredando el Team Torno (Larrauri - Sigala - Brancatelli) la posición de escoltas del Lowenbrau - Porsche. Mas atrás, Al Holbert, también, en los instantes previos a la iniciación de la prueba.

CENTRO. Faltando menos de una hora para el final de las "Sunbank 24", el Toyota Celica Supra de Juan Manuel Fangio se detiene con problemas que lo llevarían al abandono definitivo. Hasta allí, el piloto argentino había cumplido una destacadísima actuación. En esta toma los mecánicos están reemplazando el turbo, pero no habrá resultados positivos. Una lástima.

El Pace-car ya recorre la calle de boxes, dando vía libre a 69 máquinas (Fangio encabeza un lote), de los cuales sólo unas pocas sobrevivirán al titánico esfuerzo. Previamente al lanzamiento, los clásicos desfiles de bandas de música con un colorido poco común.

El año 1972 había marcado el fin de la inmigración mecánica y humana desde Europa con vistas a la disputa de los recordados "1.000 km de la Ciudad de Buenos Aires".

A partir de allí se había creado una especie de "vacío automovilístico" para aquellos amantes argentinos de la división Sport -entre los que me encuentro.

En algún momento, ciertas tratativas habían fortalecido las esperanzas de volver a ver a aquellos gladiadores con sus carruajes metálicos, en marzo del '87, pero dichas discusiones se truncaron mucho antes de lo esperado... y entonces siguió la duda: ¿cuándo volveríamos a disfrutar de cerca, de un auto Sport?, ¿cómo sería la "música" de un Porsche 962?

La coincidencia de un viaje a los Estados Unidos, con la disputa de las "24 horas de Daytona", era una oportunidad única para volver a entretenerme en dicho ambiente, y no podía desperdiciar la ocasión...

Finalmente, la gestión de "Fitti" -el subdirector- había dado sus frutos, y las obleas de acreditación estaban esperándome.

Es cierto que lejos están aquellas épocas en que los "fans" norteamericanos peregrinaban desde los más di-

versos puntos del país para colmar los "fields" y "paddocks" del Daytona International Motor Speedway; hoy ese poder de convocatoria ha pasado en gran parte al reino del NASCAR (con sus stock cars) y de las siempre ilustres "Indy 500" y sus "F1 americanos".

Pero si hay alguien a quien le atrae el "showbusiness" es justamente al norteamericano, y año tras año los organizadores realizan esfuerzos increíbles para devolverle a la otrora legendaria prueba el brillo de antaño.

Independientemente de ellos, una carrera de largo aliento como ésta, ofrece en realidad tanto o tal vez más espectáculo fuera de la pista que dentro de ella, ya que aquí se logra reunir un entorno de lo más exótico, donde el color y la creatividad de los norteamericanos se pone de manifiesto con creces.

Inclusive -puede comprobarlo- los mismos espectadores, luego de los primeros minutos de competencia, se dan una vuelta por el "field" (es lo más parecido que tienen los del Norte con respecto a nuestros campos cuando se disputa una prueba de T.C.) para ver las ocurrencias que año tras año presentan sus compatriotas a fin de destacarse del resto del público (y créanme que lo logran).

1. "Para mí, gana éste", manifestó este diablito con cara de ángel... y no se equivocó. El Lowenbrau Special Porsche no tuvo adversarios, y Robinson-Bell-Usner Jr. lo llevaron a la victoria sin mayores sobresaltos. En IMSA volverá a ser el auto a batir.

2. Indisoluble parte de este show de color y ostentación son los gigantes "trucks" que recorren las rutas interestatales de todo el país, en busca de los circuitos donde se desarrollan las competencias automovilísticas. Fácil de imaginar resulta, entonces, el espectáculo que ofrecen cincuenta de estos camiones juntos, alineados todos ellos detrás de la calle interna de boxes.

3. De lo más interesantes resultan las improvisadas exposiciones que se efectúan en los "fields" de los circuitos norteamericanos, y Daytona no fue la excepción. Aquí un Oldsmobile de la categoría Stock Cars de la NASCAR, seccionado para que el público pueda observar sus entrañas.

4. Nuestro hombre en Daytona, escuchando atentamente la solicitud de números atrasados de CORSA que el piloto británico Brian Redman no puede obtener para completar la colección. "Voy a ver qué puedo hacer por vos, Brian..."

5. El eterno Dorak Boll manifestó a CORSA sus deseos de volver a competir en los "1.000 km de la ciudad de Buenos Aires". "Guardo los mejores recuerdos de la Argentina y sé que con muy poca inversión, el autoaromo de Buenos Aires puede estar otra vez entre los mejores del mundo", dijo.

6. No se trata de una desdichada familia a la que un huracán le voló el techo y paredes de su hogar, sino que estos señores han transportado íntegramente el living de su casa, para estar más cómodos en el circuito. Como diría Juan Carlos Calabró: "El ingenio popular no descansa".

7. No importa cómo ni dónde, pero una prueba de largo aliento como las 24 Horas de Daytona requiere repicar energías entre turno y turno de conducción. Un espectáculo aparte.

8. Un auténtico paraíso de compras para los "fans" son los improvisados stands que se montan en torno a las competencias automovilísticas norteamericanas: gorras, escudos, calcomanías, llaveros, encendedores, prendedores, lapiceras, vinchas, camperas, anteojos, billeteras, etc., todos decorados con temas automovilísticos. Por supuesto que las réplicas en escala de automóviles de competición tampoco podían estar ausentes aquí.

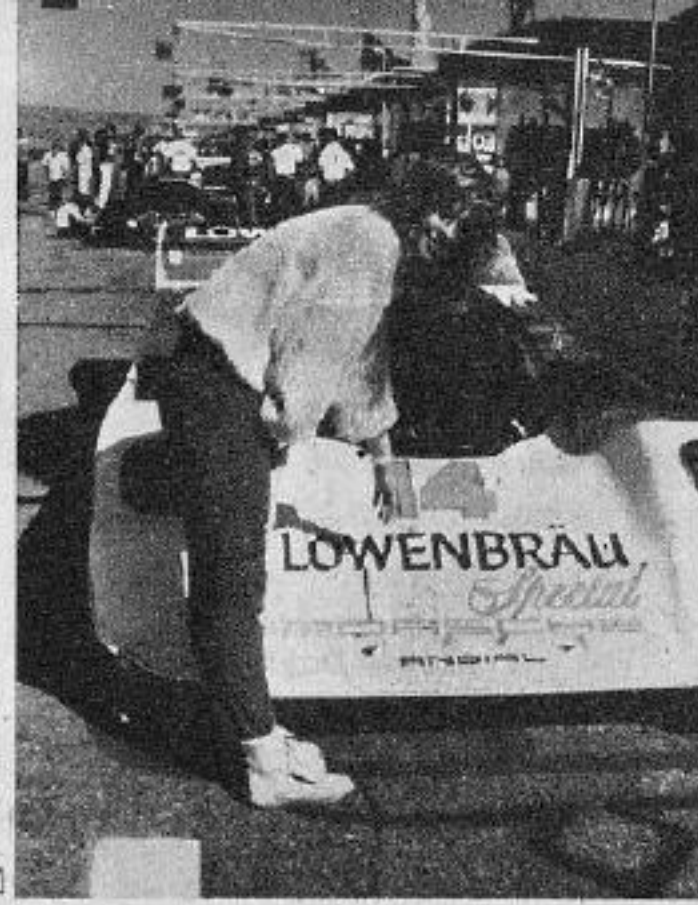
9. Otro de los "lindos" fue este Pontiac Fiero presentado por Sherman Industries, pero acá, la verdad, no pasó nada, ya que terminó a 480 vueltas del ganador, evidentemente no es ningún mérito. De más está aclarar que este "no tan fiero", no clasificó.

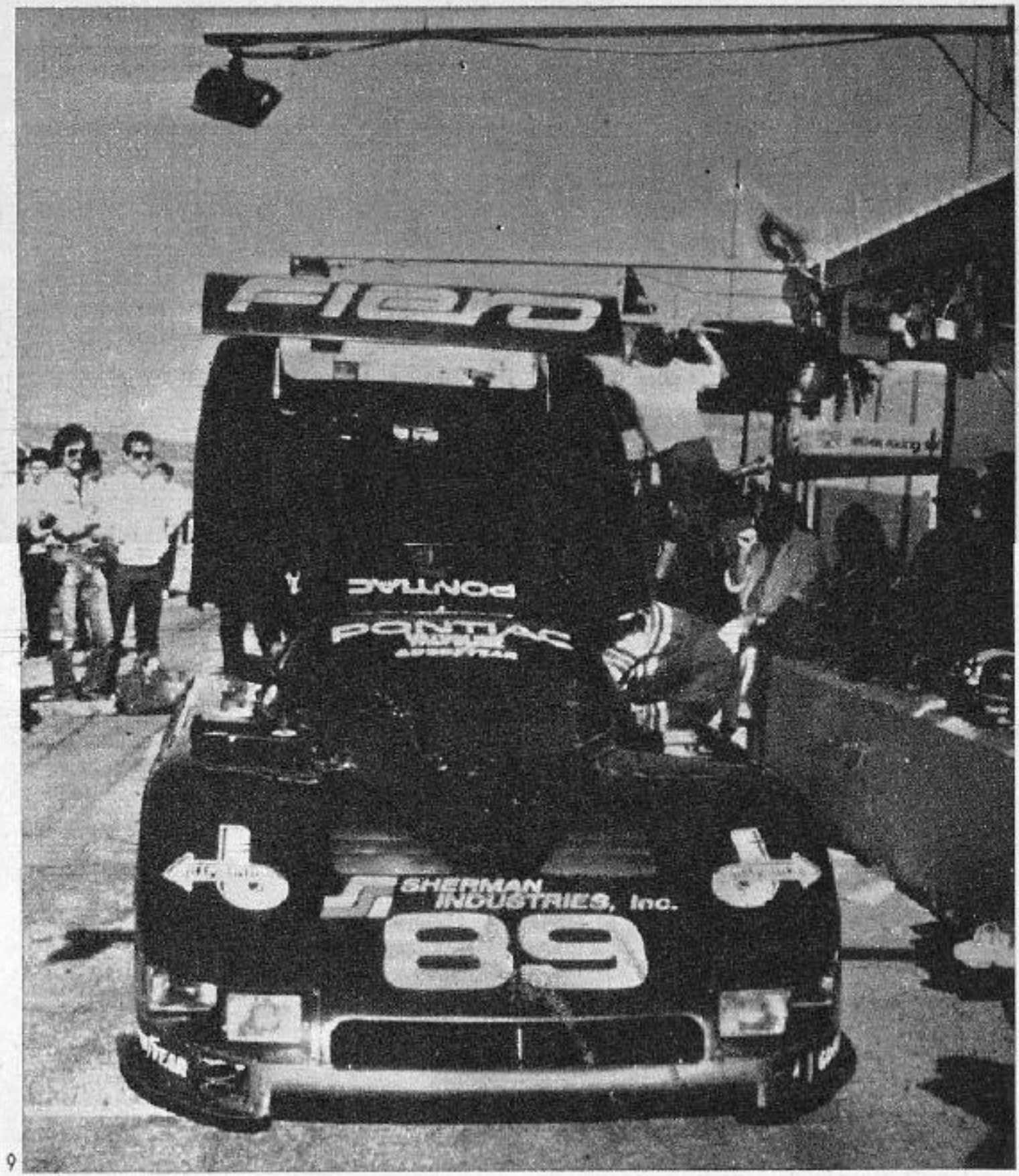
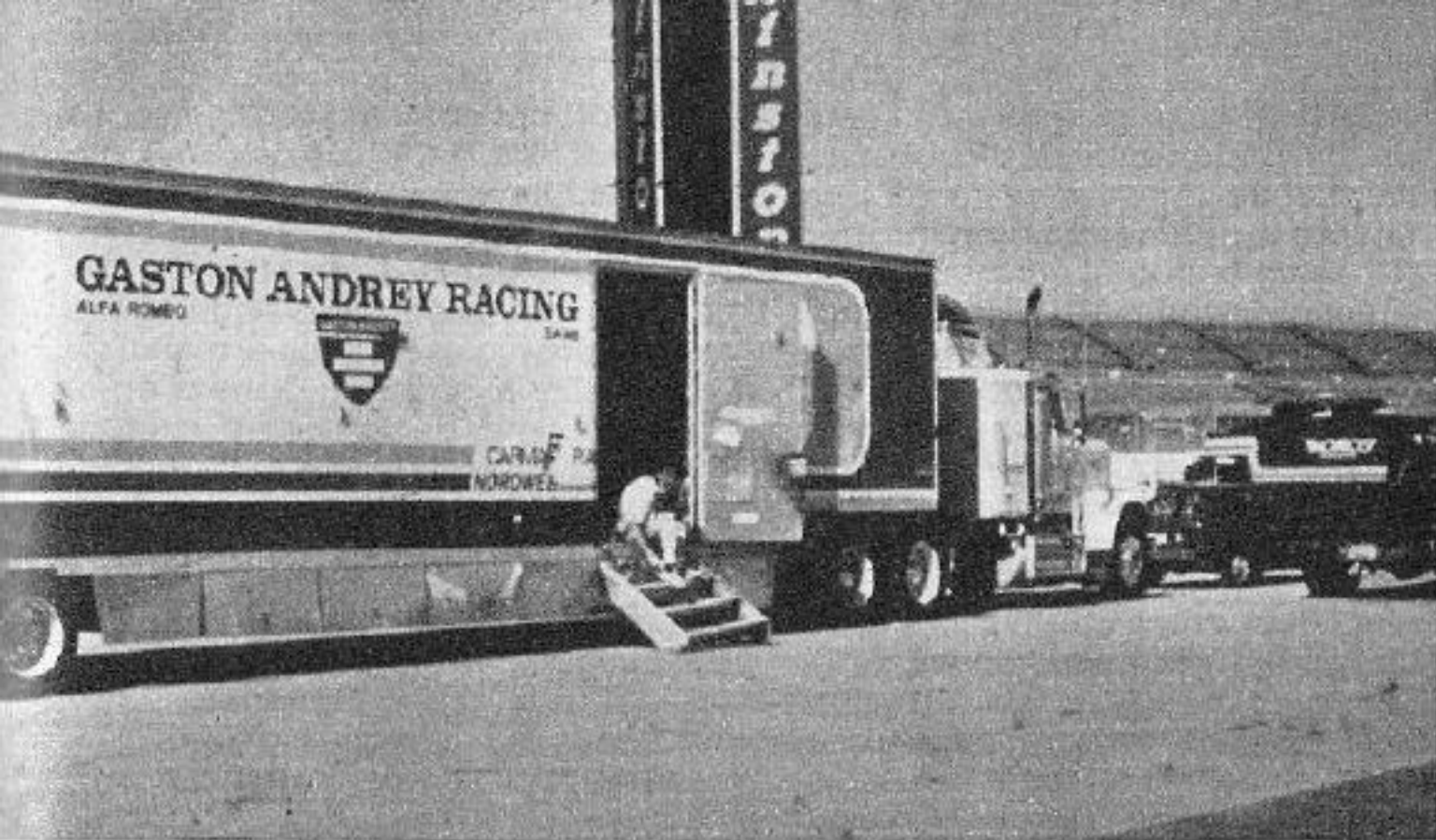
10. Con este Oldsmobile Cutlassiera nos desplazamos por los caminos norteamericanos. Si bien en este último año se han producido interesantes lanzamientos en la industria estadounidense, en ciertos casos todavía hay una cierta necesidad de depurar diseños...

11. No sólo de gráciles líneas se compone el Chevrolet Corvete de Hendrick Motorsports, sus pilotos Van Der Merwe y Bundy cumplieron una destacadísima actuación en las pruebas clasificatorias. Tal vez le falte un poco de solidez mecánica.

12. ¡Sos un dulce, Lynn! Pese a su apreciable aspecto, Miss St. James resultó ser un bravo piloto, ya que arribó séptima en la Clasificación General y primera en la división GTO con su confiable Mustang. Gloy y Elliott fueron sus "team mates" en las Sunbank 24 at Daytona.

13. No sé qué posición ocuparon en la grilla de partida, pero de que son rápidas, no le quepa la menor duda. ¡Bye!





Claro que esta justa de ingenio también es desbordada por las empresas privadas que despliegan sus "stands" emergentes de impresionantes acoplados arrastrados por dinosaurios camiones Kennworth, Maek, White o Peterbilt.

Así, por ejemplo, en el stand de "Camel Lights", usted podía subir a un auténtico auto de INSA GT y filmarse con su propio video manejando el bólido a velocidades jamás soñadas, merced a una película que pasaban detrás del coche —como en aquel truco utilizado para hacer "volar" al Superman de los años cincuenta, donde al pobre de George Reeves (nadie que ver con el actual Christopher Reeve) lo colgaban de unos hilos y lo zarandeaban por todo el estudio mientras una filmación de edificios en sucesión pasaba tras él.

Por supuesto que el arma más efectiva, utilizada por los expositores para atraer al público a los respectivos stands eran verdaderos regimientos de niñas muy bien dotadas que le hacían decidirse a usted a comprar, por ejemplo, un equipo de aire acondicionado para su iglú de fin de semana, y todavía uno se iba contento y todo... Efectividad publicitaria, que le dicen...

Claro que cuando cae el sol y los faros de los autos de carrera comienzan a iluminar la "track" (pista), el espectáculo pasa del campo a los boxes, donde cada piloto trata de relajarse y descansar a su manera. Había de todo: yogas, despatarrados, mimosos y troncos. Era increíble ver cómo ni se inmutaban por el ruido de

los bólidos pasando apenas a metros de las improvisadas camas, llamando la atención la poca cantidad de pilotos que se introducían en sus impresionantes "motorhomes" para conciliar el sueño. ¡Qué clima de locos!

Si hablamos del tema organizativo, los coterráneos de Mickey Mouse evidentemente están en su salsa, y las "Sunbank 24 at Daytona" no fueron la excepción.

En la calle de boxes no hubo absolutamente nadie que no estuviera afectado a algún team o a la organización o difusión de la prueba.

El trato al periodismo fue digno de destacar, no solamente por las atenciones recibidas sino también por la libertad de desplazamiento que tuvimos, previo chequeo de las credenciales por parte de los dos millones de controles... Ni que hablar de los succulentos refrigerios que constantemente se servían en la sala de prensa, los cuales lograron que mi gran amigo y compañero de viaje, el Ing. Julio

Planzbaun, se la pasara más tiempo manducando dentro de dicho recinto, que viendo el espectáculo en pista. "Quiero mantenerme bien informado", manifestaba el caradura...

Tecnológicamente, no hubo grandes novedades, y el resultado final de la prueba —un Porsche adelante— era bastante predecible desde el comienzo. Entre las máquinas de origen germano, el team Löwenbräu es uno de los más poderosos económicamente, y realizó un despliegue publicitario espectacular, con carpa propia y distribución gratuita de "souvenirs".

En pista hubo grandes apellidos destilando destreza conductiva; entre ellos, las "muñecas" de Al Unser Sr. y Jr., Jochen Mass, Derek Bell, Brian Redman y Bob Tullius fueron las más respetadas, pero bastante lejos de la admiración que despierta en cada presentación un auténtico símbolo nacional: A.J. Foyt.

Nada parece quedar aquí librado al azar, y el aparato publicitario des-

plegado previamente a este tipo de pruebas es considerable. Todavía no se había llevado a cabo la fecha de Daytona, y ya se anunciaba con bombos y platillos el G.P. de Miami a disputarse el 1° de marzo —que, dicho sea de paso, coincide con el recital de Phil Collins y el Grupo Génesis en el Orange Bowl de la misma ciudad; qué día me perdí!

La propaganda correspondiente a la "revancha de Fittipaldi", como reivindicación por la desclasificación de la cual fue objeto el año pasado cuando amenazaba ganar. Lógicamente... que el aviso posee como música de fondo el tema central de la serie "División Miami". Estos se las piensan todas.

En fin, que, a un día exacto de la largada, toda una jornada de color y velocidad había quedado atrás. Las 24 Horas de Daytona pasaban así a formar parte de una exclusiva galería de recuerdos; de aquellos que son ciertamente difíciles de olvidar.

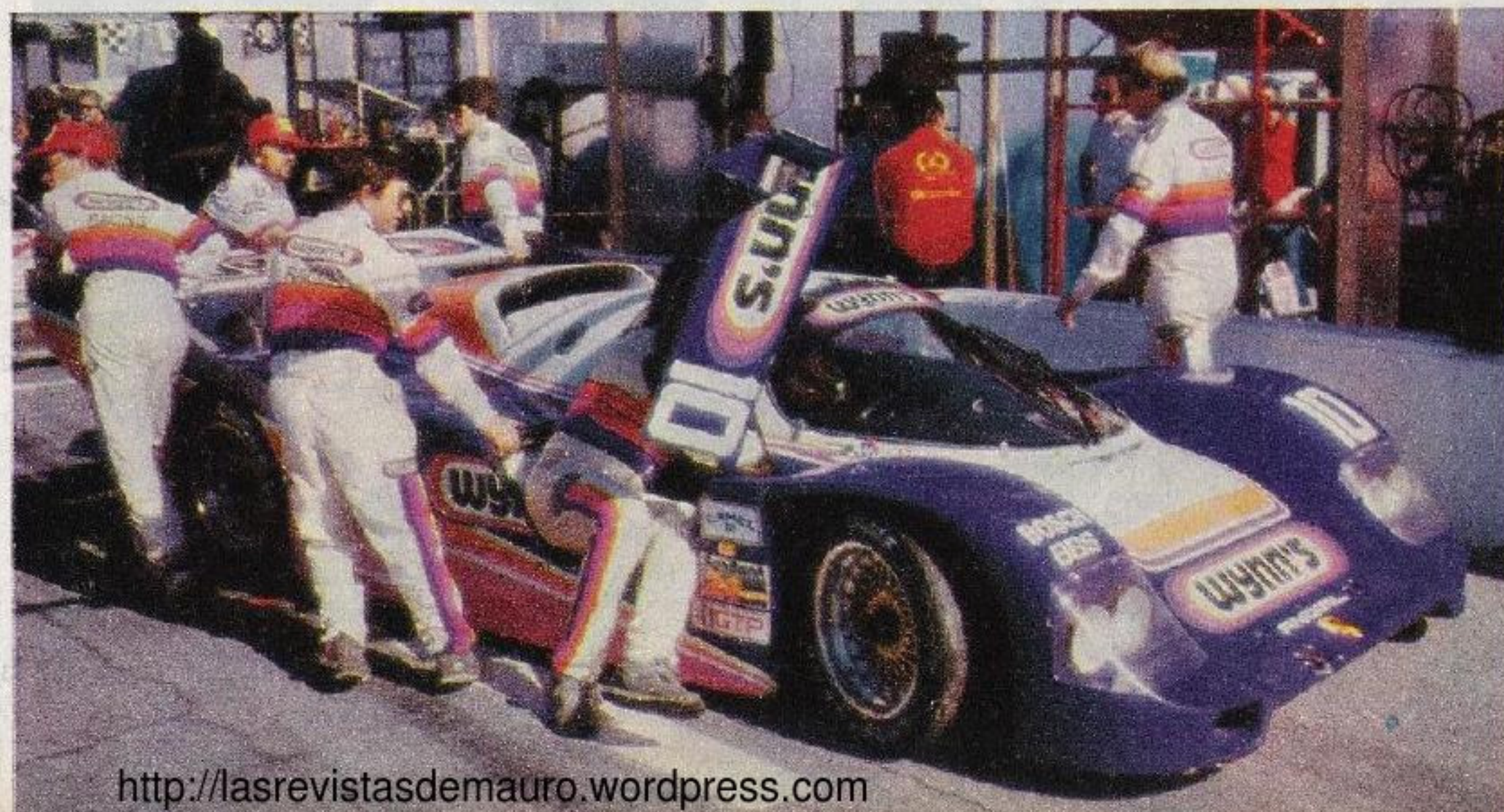


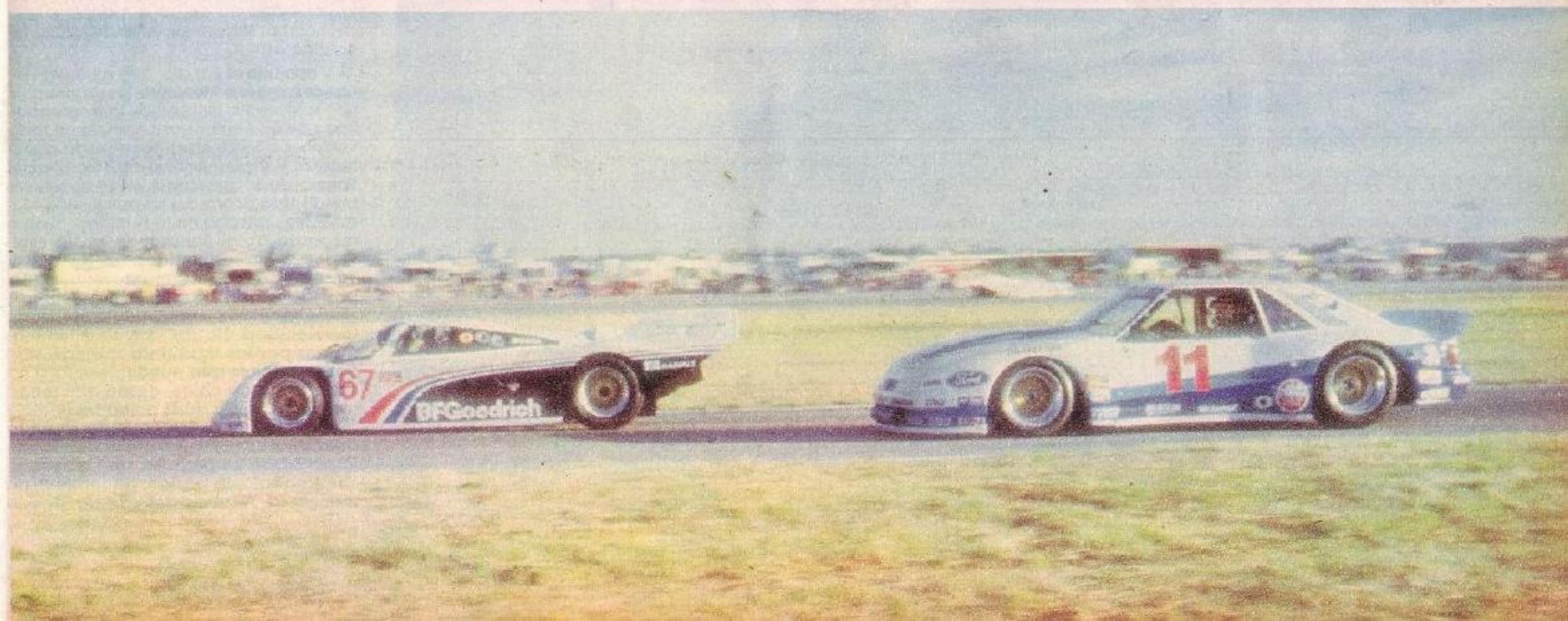
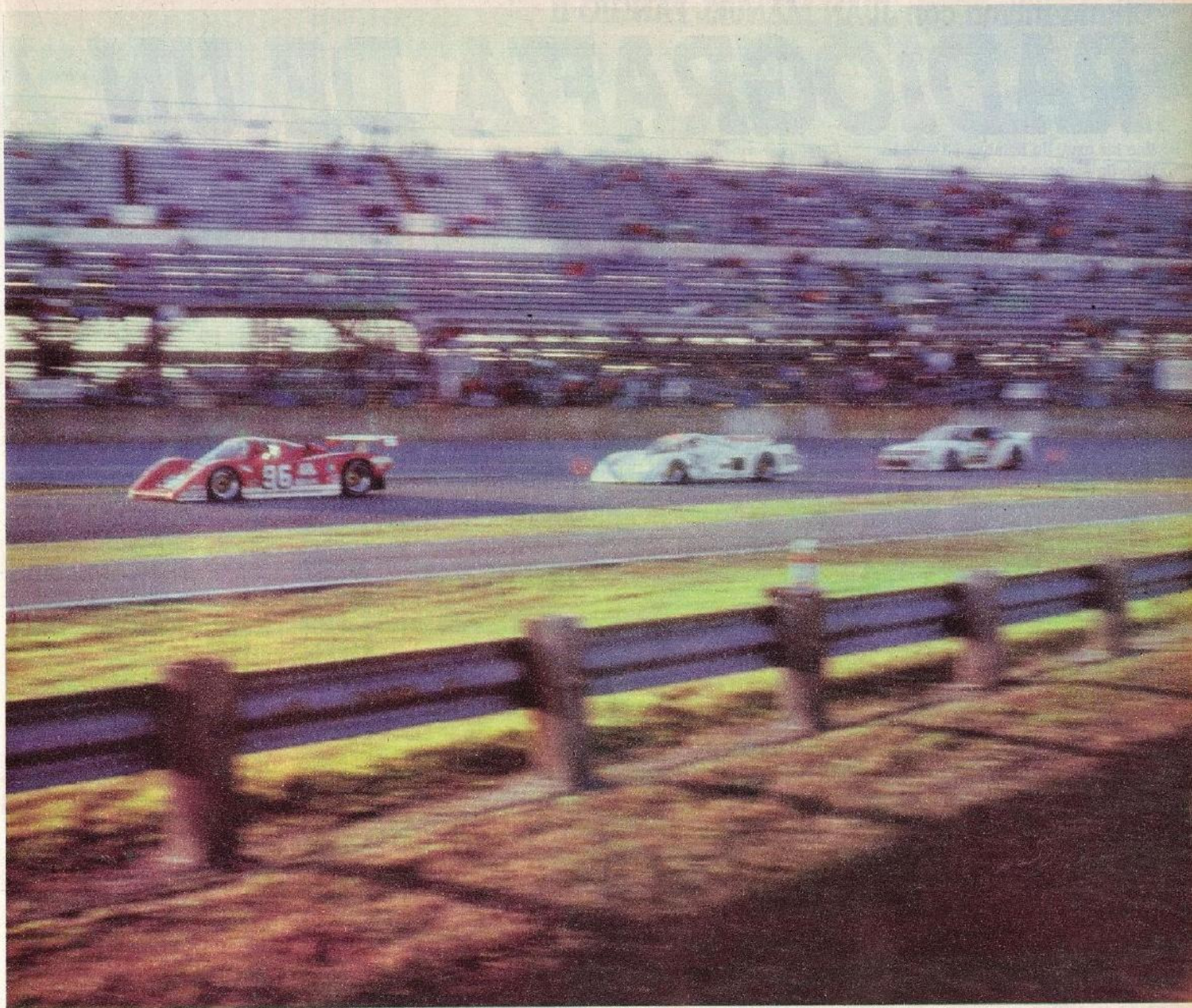
ARRIBA. Oscar Larraun alistándose para salir a pista por última vez, cuando el final de las 24 Horas de Daytona se avecinaba. El argentino, en todo momento, fue no sólo el más veloz del team, sino el piloto más rápido de todos en pista, ya que bajó varias veces el récord de vuelta, el cual casi siempre estuvo en su poder.

ARRIBA DERECHA. Posiblemente uno de los aspectos más atractivos de una competencia de 24 horas de duración sea el atardecer, cuando la caída del sol ofrece reflejos visuales realmente hermosos.

ABAJO. El Porsche 962 de Adams-Hotchkiss-Hotchkiss fue uno de los más llamativos en cuanto a la decoración se refiere. En tanto, en pista, sin llegar a descolgar, ocuparon la quinta posición final. Tan mal no les fue...

ABAJO DERECHA. El BF Goodrich - Porsche 962 de Wollek-Brasfield-Busby supera en los primeros tramos de la prueba al Mustang GT0 que a la postre se adjudicaría el primer puesto en dicha división, además de obtener el séptimo lugar en la Clasificación General.





Charla íntima con JUAN MANUEL FANGIO II

RADIOGRAFIA DE UN A

Una luz azul. Un hombre. La velocidad. Un espacio en lejanos kilómetros entre la familia y las carreras, entre los amigos argentinos y la idiosincrasia de un país que no es el suyo. En Daytona, hace un par de semanas, antes de participar del "desafío" cordobés, Fangio Jr. cumplió un destacado papel en el torneo IMSA GT, en la categoría GTO, en su primera carrera del '87. Pero hoy el tema es él. El mismo y su pasión.

El hombre estaba solo en el centro de una luminosidad azul. Con los ojos abiertos y la geografía de su piel sedienta de emociones. De pronto advirtió que sus pies se afirmaban en un asfalto oscuro, largo, interminable... Un ruido, que fue música, le arrancó una sonrisa. Un duende eléctrico, que fue velocidad, lo impulsó con sus arrebatadores brazos y ya no pudo detenerse.

No pudo ni quiso detenerse. Acaso cuando muy pequeño, Juan Manuel Fangio, sobrino de una gloria automovilística multiplicada por cinco, haya tenido esa visión de aquel hombre solo ante la majestuosidad de la vida y el placer de la elección. O acaso la pasión se manifestó en él de otro modo, de cualquier otra válida manera que ni siquiera un sabio podría explicar.

Los resultados, las estadísticas, las fechas, tienen una importancia que va más allá de todo cuestionamiento. Pero esta vez, y porque el ser humano es una criatura maravillosa, quisimos viajar al interior de

Juan Manuel, como quien intenta rescatar un brújula abierto que descansa en el fondo del océano.

Para abordar la charla, sin embargo, la requisitoria le demandó un pantallazo de las diferentes categorías que corren en los Estados Unidos, país donde actualmente está compitiendo: "Allá hay tres disciplinas que se pueden denominar 'grandes': Indy Cars del Carl, Stock Cars de la NASCAR e IMSA GT. La primera es la equivalente a la Fórmula Uno Internacional; IMSA, por su parte, corresponde a las carreras de Endurance de Europa. Suelen juntarse en Estados Unidos los europeos con los norteamericanos, en las '24 Horas de Daytona' por ejemplo, y el G.P. de Miami. En cuanto a NASCAR, son las típicas carreras de óvalos donde compiten autos con techo, de gran caballaje. Participan grandes nombres del automovilismo. Generalmente se corre en la Costa Oeste y en la zona de Texas, aunque no exclusivamente allí.

Además, claro, hay categorías entre las fórmulas, como por ejemplo la Super Vee (que es similar a la P-2 sudamericana y a la P-3 europea), la P-Ford (como nuestra Fórmula Renault, igual a la F-Ford Europea). Junto con Indy Cars se corre 'Indy B', llamada American Racing Series, que es donde yo participo. ¿La diferencia entre ambas? Nosotros corremos con chasis March, neumáticos Goodyear, motor Buick suministrado por una división de la General Motors, de 6 cilindros en V y con una potencia de 400 HP. En cambio, lo único que es monomarca en nuestra 'hermana mayor', son las cubiertas. Además, nuestros motores son aspirados, de 4.2 litros, mientras que ellos utilizan turbo. Además, corremos con fondo plano, y las máquinas de Indy utilizan el efecto suelo y andan en los 700 HP. ¿Similitudes con categorías argentinas? Bueno, el TC 2000 se podría comparar con la última categoría de IMSA. Digo 'la última' porque hay tres.

"La primera es la GTP o Sport Prototipos. Le sigue la GTO (por 'Over' -sobre- dos litros de cilindrada), entre 400 y 500 HP, con chasis totalmente de competición pero con el exterior de autos de calle, de manera que las fábricas promocionan así los diferentes modelos. Son máquinas muy complicadas para manejar, porque no tienen prácticamente carga aerodinámica. No están permitidos los alerones, por ejemplo, aunque sí pequeñas modificaciones y variantes totales en lo que respecta a la suspensión. Y por último, la GTU (por 'Under' -debajo-), que es la que compara con el TC 2000 argentino. Son autos de menor potencia, de 200 caballos."

Luego de una poca feliz incursión por pistas europeas, posterior a aislados "taques" en Norteamérica, Fangio Jr. volvió a los Estados Unidos: "Fue un regreso difícil. Es decir, reincorporarme fue lo difícil. Creí que me iban a estar esperando, pero no... De cualquier manera, lo conseguí. Una de las diferencias más importantes entre el ambiente europeo y el norteamericano, es que este último integra al piloto dentro de la organización. El piloto es considerado un elemento más, puede utilizar toda la infraestructura publicitaria y promocional de la categoría en beneficio propio y de sus sponsors. Esta es, evidentemente, una gran condición de los americanos."

Al cabo de esta introducción "lira", si se quiere, no obstante el toque conciso en el panorama explicativo, nos adentramos en la consecuencia de aquel posible sueño del hombre solo en el centro de una luminosidad azul.

Su apellido es Fangio. Pero pudo ser Fernandez, Keller o Montalvo. No vamos a divagar sobre las influencias, la responsabilidad de un nombre, la herencia de motivaciones o la elección supeditada a una historia. Vamos a hablar de Juan Manuel Fangio, de 30 años (nació el 19 de setiembre de 1956), corredor de autos, serio, clarividente, ubicado en la realidad: "Tanto mi padre 'Toto', como Juan, mi tío, estuvieron siempre 'metidos' en los autos. Yo, en cambio, me mantuve 'alejado' por los estudios, aunque muy cerca... ¿Sabés qué me pasó? Siempre me atrajo la velocidad. No me acerco a las máquinas por las máquinas mismas, sino por lo veloces que pueden ser. Esto ha sido así desde chico, desde que tengo uso de razón. Te subís a una bicicleta y querés ir rápido. Me acuerdo cuando corría en un Kart para chicos: no me importaban los pedales, sino lanzarme cuesta abajo. Es pasión, ¿entendés? no influencia. A través del Karting, donde



PASIONADO

empecé, encontré lo que buscaba: viajar rápido. A partir de ahí comencé con los autos. Y repite, porque a veces tenemos la sensación de que no queda claro lo que más nos importa destacar y corremos el triste riesgo de ser incomprensidos: "Me daban lo que buscaba: la sensación de la velocidad. No me gusta la mecánica, pero en cambio soy un apasionado por la puesta a punto sobre todo cuando trabajo con cargas aerodinámicas. Me encanta transformar un auto lento en rápido, una máquina perdedora en ganadora. Pero tanto que contarte que además hubo otro tema: soy bastante tranquilo. Aprendí a ser paciente, a esperar las cosas. No me lo enseñaron. Si querés, ahí hubo una influencia. Había que esperar una carrera, una cosa, y no me sorprendía, porque lo tenía asumido. Cuando perdés una carrera, no es mala suerte. Son cosas de las carreras. Mi tío nunca me dijo 'cuidate', sino algo mucho más válido: 'No he sido valiente. He estado seguro de mí mismo'. Solía decirme: 'Andá, andá tranquilo. Si te podés escapar, dale, pero si no, esperá, mantenete'. Otras veces callaba. El problema es cuando uno pretende hacer más de lo que puede. Una vez, me estuve preparando un mes para un rally. Juan no me decía nada. Cuando me iba, me dejó esta frase: 'Lo que se pierde en la subida, no se gana en la bajada'. No le entendí. ¿Qué me había querido decir? Durante la carrera, descubrí el significado de sus palabras. Si yo pinchaba una goma, por ejemplo, después salía a fondo. Si perdía en una curva, trataba de ganar en la siguiente. Era eso... En general, claro. Lo perdido, perdido está. Eso era lo que me había querido decir: que no hay que pensar en lo que se ha hecho mal. Que hay que continuar. Puede parecer un poco tonto, como una lección que todo el mundo conoce, pero vale, vale mucho. Si errás una, probás otra. Hay una sola forma de aprender, y es haciendo las cosas con alegría y buena disposición".

Su vida es la agitación típica de todo piloto profesional que sabe responder al camino responsable de una meta que le ocupa todo su tiempo. "Mi vida es muy movida, es cierta. Vivi mucho tiempo en California, viajando continuamente. Cuando regresé a los Estados Unidos, como te decía, tuve que empezar de nuevo. Ya te dije, pensé: 'ahora llego y tengo todo...' Pero no. A remar otra vez. Me pasé el tiempo viajando, en hoteles, después fui a un departamento... Soy muy simple. Hago gimnasia, deportes... ¡Y el teléfono! Estoy siempre hablando por teléfono porque hay que estar en permanente contacto con todo el mundo. Te dicen, de repente: 'Te necesito, vení, tenés que probar'. Y ahí 'enganchás'... Para eso tenés que estar en óptimas condiciones físicas. Al que te llama no le importa si estás mal o bien. Tonés que cumplir. Son detalles de cuidado. Vivo agitado, pero bien. A veces paso quince días inactivo. Bueno, lo de 'inactivo' es una forma de decir, porque respondiendo cartas, llamadas telefónicas..."

Juan Manuel vive solo. "Siempre solo", remarca. "Tengo un grupo de amigos, sí. Ahora me voy a vivir a Indianápolis. Así aprovecho la infraestructura del equipo y todo va mejor. Indianápolis es el centro del automovilismo de los Estados Unidos. Todas las escuderías grandes están ahí. No es tan lindo como California, pero no podés vivir en la otra punta..."

El hombre solo de la luminosidad... El hombre solo piensa. Disculé consigo mis-

mo, se plantea situaciones. O no. A veces, el hombre está solo porque quiere, porque su tiempo no se comparte sino con el trabajo y la cotidiana lucha contra las turbulencias que amenazan destruir los objetivos...

"Cuando estoy allá -nos cuenta Juan Manuel-, pienso en lo mío, pero trato de no pensar demasiado en eso. Tengo mucho trabajo. Hago las cosas que necesito. No me gustan las cartas sentimentales, por ejemplo. Estas alejadas de lo tuyo, la familia, los amigos, la tierra, pero el propósito que abarca todo eso son las carreras. Cuando vengo a la Argentina estoy con mis amigos, acá en Balcarce. No estoy melancólico y me voy para estar activo. Si no hacés nada, eso te hace sentir mal. Pero allá tengo el auto, estoy en mi medio... ¿cómo habría de sentirme deprimido?"

Tal vez buscó a una mujer y no la encontró. Tal vez no buscó. Tal vez lo haya encontrado una mujer que él no buscó. Acaso no haya sido aun el tiempo de un instante perfecto en el cual ni se busca ni se halla: simplemente se dice "ahí está". Al unísono. ¿Un piloto no tiene derecho a entrar en la vida de una mujer? ¿Qué ridículo! O no. Juan Manuel ha reflexionado sobre el tema: "Conozco mujeres que han sido la clave del éxito de muchos pilotos. Ellos, con derecho o no, entraron en sus vidas. Sucede que tiene que haber algo muy importante detrás de todo eso. La mujer debe estar integrada al equipo. Es una cuestión delicada porque después vienen los hijos y hay que elegir. Esa parte es difícil. Algunos eligen al marido y otros a los chicos. Y entra a jugar la distancia. Hay dos mundos: el del hogar y el de las carreras. En la Argentina tenemos un caso con la esposa de Guillermo 'Yoyo' Maldonado. Ella está en el centro del equipo. Una buena mujer siempre es necesaria en la escudería. Si no está convencida de lo que implica ser piloto, ninguno de los dos tiene derecho: ni ella a entrar en su vida ni él a formar parte de la suya. Otro buen ejemplo es la actual esposa de Emerson Fittipaldi, Teresa. Hacen gimnasia juntos, corren juntos... No es un mismo camino. Son caminos paralelos. Dentro de eso, cada uno cumple una función".

Juan Manuel quiere agregar algo. No sobre su persona, porque es humilde y ya lo ha dicho todo. Todo, es decir lo que quería decir. No sobre máquinas, porque las ama, son suyas y poseen en su vientre de fierros y pedales el secreto -o no tanto- que le brinda lo que busca. Es mucho más simple que todo eso. Quiere hablar de hombres que confían en él. "El esfuerzo individual no sirve si no es parte de un equipo. Manliba e Isaura son dos empresas a las que quiero mencionar, porque sin ellas no se podría hacer nada. Hacen posible el esfuerzo. Son muy importantes en la campaña del piloto, en forma directa. El piloto no puede ir por un lado y el sponsor por otro. Tienen que ir juntos. Es determinante. El sponsor es parte de mi vida. Trabajo para ellos, les dedico horas. ¿Si soy un hombre de negocios? No, para nada. Soy un mal negociante porque no sé vender lo que no sirve".

Pudo haber sido un sueño. De niño. Quien sabe. No saber es el misterio. La mejor de las excusas para sentir no pensar. Y acaso fue él mismo, de pie sobre el asfalto.

Como sea, ya no pudo detenerse. No pudo ni quiso detenerse.

Silvia Renée Arias
Foto: Juano Fernández

NO SE DEJE ENGAÑAR
VERIFIQUE QUE SEA
EL LEGITIMO

GUARDAPLAST
LEGITIMO

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

IMPORTADAS
de FRANCIA

Para su PEUGEOT 505/504,
RENAULT 11/12 y MOTOS.
BUJIAS ESPECIALES de
Gran PERFORMANCE
Que Eliminan el "RATEO"

EYQUEM
CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3353/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3952/3957/6634/6959

Seguridad
y garantía!...
**RESORTES DE
SUSPENSION**



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

**CAJAS
AUTOMATICAS**

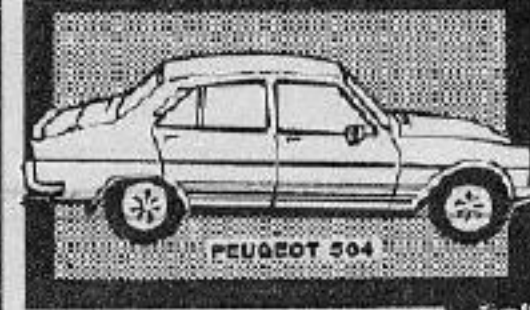
**DIRECCIONES
HIDRAULICAS**

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

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



IMPORTADORES
EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 DE NOVIEMBRE 551
Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL



lo más
moderno
y novedoso
en
decoración
de
vehículos

Amplia gama de
diseños y colores
en cintas
decorativas

ENVIOS AL INTERIOR

DUKE

WARNES 1180
CAPITAL (1414)
TEL. 855-1052 / 854-5156

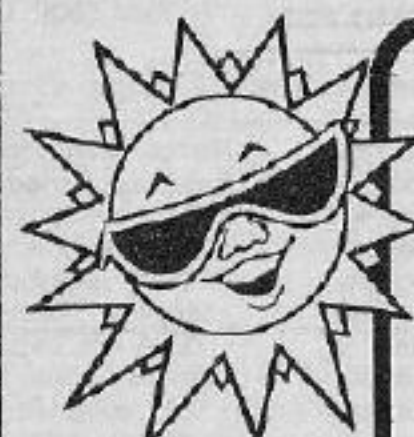
VENTAS POR MAYOR
Y A DISTRIBUIDORES

Ferrea
RACING PARTS - U.S.A.

Competition Parts - Asesoramiento
"Tato" Ferrea atenderá personalmente su
consulta sobre Autos de Carrera.

En EE. UU. dirigirse a:
5095 NE 12 Ave. - Ft. Lauderdale, FL 33334
Teléfono: (305) 491-4445

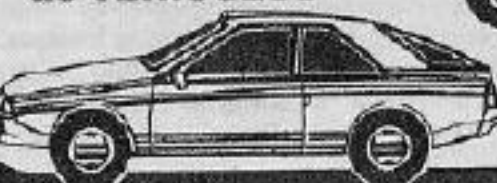
En Bs. As. dirigirse a Emilio Tetelbaun
Olavarría 2950 - Caseros - Bs. As.
Teléfono: 750-8627



¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!
Polarizamos su auto, lancha, casa, etc.
con el NUEVO FILM PARA POLARIZAR
QUE NO SE RAYA.

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

**DECORACION
de VEHICULOS**



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



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

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

IMPORTANTE

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

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

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

FORMULA SIERRA CLASE 4 con 5 carreras impecable estado. Vendo, permuto. Iturri 1465 Capital. TE. 553-0745

Vendo **RENAULT GORDINI** categoría promocional 850. Altísimo auto campeón año 1985. Auto ganador con dos motores listo para largar. Campos 448. TE. 0261-2738 Lobería BA.

GUILLERMO MALDONADO
VENDE
AUTO CAMPEON FORMULA 2
CODASUR COMPLETO
Y TODOS SUS MOTORES V.W.
CONSULTENOS 0317-2730

FIAT 128 1300 CLASE 2 urgente con todo lo mejor. Fierros Pardo. 8 ruedas mas lluvia. Barato permuto. Tratar TE 243-2761. Eduardo, despues 18 hs.

LIBRE 850 casco nuevo mecánica teconomotor, disco freno en cuatro ruedas, juntas nomocineticas, 8 ruedas armadas, relaciones caja, fierros varios, trailer. A-4.800. Permuto por auto. TE. 0228-4143.

Vendo **BRAVI F.2 V.W. 2000**. Facilidades 0394-80195. Caja T.C.M.

KART DAP italiano motor RF preparac. Acuña, ocho gomas nuevas, accesorios a toda prueba casi cero km. Precio u\$s 1000. Borges 2563 Olivos.

CHEVY STOCK CAR 2 en el campeonato tiene todo lo mejor. Lista para cargar vendo o permuto auto o casa. Ver en Gaona y Florenola Varela, Haedo. 628-5717.

Vendo **FIAT 128 1.5** turismo clase 2 con 10 llantas, 2 motores, modelo 84, listo para largar. Nuevo 11 ca-

rreras. TE. 553-3128.

BERTA FORMULA RENAULT impecable sin golpes (2) dos motores Baybel caja TCM doce llantas. Vendo completo recibo auto de calle. Llamar Jorge Giorgi. TE. 0468-70176 70183. Monte Maiz. Cba.

Vendo **AUTO FOR 2** del Sudoeste Bonaerense o zonales chasis Bravi. Mod.78 motor R.18 2000. Preparación Berla, caja TCM. 0392-22441

SPORT PROTOTIPO Mod. 86. Nueva lista para largar chasis. Sergio vendo o permuto 01 821-7205.

CHEVY STOCK CAR 2 en el campeonato lista para largar con trailer ver en Automotores Oeste. Ave. Gaona es. Derqui Morón. Sr. Calvo 628-7491

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION DE
ESCAPES ESPECIALES Y
DEPORTIVOS

COMPETICION

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

KARTING SAPUCAY con caja, listo para largar, chasis M-404. Fierros de primera, motor Palmero, unajoya. Corridas 2 carreras solamente. 2 juegos compuesto de ruedas diversas, accesorios. TE 044-826279 Rosario, Dario.

ELIO MARTINEZ vende su TC bonaerense clase D. Mecánica Chevrolet número uno en campeonato 1986. Todos los fierros, dos cajas A-7.000. Escucha oferta, recibo auto. Llamar 625-1385 Ulerena 666 I. Casanova.

URGENTE VENDO O PERMUTO TC del Oeste. Calvo estado nuevo tres carre-

ras. Debutó ganando, motor Chevrolet 250 mecánica Tono Constantino. Llamar al TE 0329-80661 Baradero Ba.

Vendo o permuto **FIAT 128 CIL 1979** rally listo para largar temporada 1987 nacional provincial okm. 3º mundial 1985, 8º mundial 1984, 2º Henderson, 5º Cnel Suárez provincial. Lote de repuestos, gomas. TE 240-4180 1º de Mayo 3151 Lanús BA.

Vendo **ARENERO TODO TERRENO, MOTOR Y CAJA GORDINI**, leva Reybel tapa de cilindro Anello. Todo por A-3000. TE 804-6193. Sr. Carlos.

Vendo **KARTING CHASIS D.A.P.** italiano motor R.F. preparación Acuña listo para largar varios accesorios todo por A-1700. Excelente estado. Borges 2563 Olivos

fics standard completos, repuestos varios, suspensión regulable rotulada A-10.000 y facilidades Carlos María Ramírez 1908 Cap. Fed. TE 01 923-5112.

JORGE TURRION vende coupe Datsun 280ZX (ex Chango Fernando) con repuestos varios originales. Impecable estado y listo para largar. Llamar al 0936-2034.

Vendo **TORINO TC** listo para largar bielas Sáenz, sistema a rodillo de avanzada en general muy bueno. Escucha ofertas. 0227-22060 permuto 2 motores.

Fernando Padilla vende **FIAT SE 1.5 TURISMO** pista excelente estado. Listo para largar mecánica completa Pardo. Francia 1051 Mar del Plata. TE. 023-738591.

Vendo **FORMULA CINCO MOTOR ZANELLA 180 cc**. Falta carburador y encendido. Escucha ofertas urgente. Calle cuatro N° 653, Santa Teresita. TE. 0246-20349 BA. Sr. Walter Blanco.

RAUL CUNQUEIRO vende su **FORD SIERRA GHIA** para correr en la monomarca de turismo. Excelente estado y con dos motores de repuesto. Llamar al (0266) 20227 - 22365 - 22148 - 24885.

REGALO DATSUN 280 Zenklusen auto ganador. Mecánica Giambrome. TE. 0492-22355 29022. Rafaela.

Vendo urgente **CITROEN 3 CV** listo para largar, con repuestos, ocho gomas, buzo antiflama y casco. Llamar al 749-6019 o ver en Brid 347, Tigre Ba.

RENAULT 12 RALLY MODELO 83 motor Berla, caja corta, radiador de aceite, Jouta Fades, tanque Romero, auto bloqueante, listo para largar. TE 051 37507-0544-70015 Córdoba.

Natalio Ciccia vende TC

BONAERENSE CLASE B bicampeón 1985, 1986. Mecánica Chevrolet dirigise a calle Alianza 350 San Antonio de Padua. TE. 628-0101.

Vendo **FIAT 128 1000** cc de competición con los mejores fierros. Auto ganador A-7.500. Listo para largar Guido 1732/34. TE. 30191 Mar del Plata.

Vendo **KARTING CHASIS PHANTER** mod. Javi 86 con frenos delanteros completo. A-700. financiación. Av. Rivadavia 1322. Te. 0462 24052 Venado Tuerto.

Vendo o permuto **TC DEL OESTE CHASIS SASELLI FERREARI** completo, freno disco, auto bloqueante, palieres flotante, diferencial Dana, 44 gomas nuevas con o sin bloc de aceite. Escucha ofertas. Concejal Trivulato 1251 San Miguel BA.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **CAJA AUTOMATICA DE CADILLAC** icromatía, mod. 1957 y motor chevrolet, mod. 1933 completo. Acepto cualquier permuto. Llamar TE. 52-8649. La Plata. Harario comercio.

Vendo **MOTOR COMPLETO RENAULT RALLY**, pistones Bona, distribuidor Dulbeco, levas Rapani, embrogue Nopoya a revisar, caja relación corta, tanque nafta 90 litros. Todo para rally. TE 792-3491.

Vendo **CINCO CUBIERTAS PIRELLI** rodado 15 especial rally, seis amortiguadores, fren trasero, todo nuevo especial rally. Carlos Holersen 765-5524 766-9407

CASCO DODGE TC 3 lts. super liviano nuevo. Pedalera, jaula, butacas, sistema frenos completo, fitem delantero, palieres flotantes, radiador, tanque, llan-

tas, block pesado, tapa dirección rápida. Vendo o permuto de 8 a 18 hs. 70 N° 1070 La Plata. TE 52-2640.

Vendo **CHASIS TC DEL OESTE BONAERENSE** o categorías similares. Ganador TC del Oeste 1986. Calle 21 N° 692 Mercedes Bs.As.

Vendo **COMPUTADORA HALDA RALLY** encendido electrónico Bosch completo, cuatro taros Bosch rally, todo nuevo, completo. Carlos. TE. 752-0541.

Vendo **5 BIELAS SAENZ** con buzones carrillo para Chevrolet cuatro litros nuevas. A-750. Itaquil 2969 Capital.

CARLOS MARINCOVICH vende motor para Clase Sierra, completo, listo para largar. Además ciguena, tapa de cilindros y repuestos varios. Llamar al 760-3516.

Vendo **MOTOR R.18 BERTA OK** listo para colocar rally pista. Llamar 0944 26155 Bariloche. Sr. Fiere A-5.000. Escucha oferta hay más respuestos. Te espero.

Vendo **CIGUENAL FORJADO PARA TC 3 LITROS** Dodge medida 020 trator Pedro Lagrave 1366 Pilar. Una carcasa aluminio, una tapa cilindro, todo para Dodge. Preguntar por Calandraca.

Vendo **MOTOR FIAT 125** preparación Berla, bielas Sáenz, embrague Boulagne, encendido Dulbeco, cartar seco, bomba aceite Berta. Ideal zonales trator Osvaldo Niemiz. TE. 043-240316 Paraná ER.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

TRAILER REFORZADO con doble ruedas freno a disco, ideal turismo carretera o stock car. Vendo Roberto Agente. 628-6717.

Vendo **URGENTE MICRO MERCEDES BENZ 317** con baño, cocina ideal competición y demás. Llamar TE 0392-23731 22197 Trenque Lauquen BA.

ALQUILO CASAS RODANTES por mes, quincena, fin de semana. Tratar Las Lomas 1975 Beccar. San Isidro TE. 747-6371.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

ATENCION CROSSISTAS y enduristas, vendo Yamaha 1986 YZ 125 cross cero kilómetro. Además Yamaha 1984 YZ 125 cross excelente estado cubiertas nuevas, motor O.K. Llamar sr. Ruben. TE. 0462-24930.

Vendo **ZANELLA 125 cc** mod. 71 A-300. Cortantes 710 Centeno Santa Fe. TE 0471-98906 Rafael Bordon.

Vendo **MOTO HONDA C.B. 650 cc** 8.000 millas reales con carenado, joya A-4.000. TE 0352-27175. Chacabuco BA. Permuto por moto o automóvil menor valor.

Vendo **MOTO HONDA CUSTOM 750** mod. 1981 o permuto por auto del mismo valor. El interesado debe dirigirse al TE. 0396-3108 de 8 a 12. Alem 785 Penha BA. Cochera la amistad.

Vendo **KAWASAKI KE 175** todo terreno 2000 kms. originales a patentar practicamente sin uso suspensión neumática delantera y trasera a gas. TE. 0462-23810 Castell 753 Venado Tuerto Sta. FE. Sr. Jorge.

10.0 VARIOS

Vendo **GALPON A UNA CUADRA DE RUTA 8** Km 32,500. Oportunidad ideal taller, depósito, etc. Llamar al TE. 0320-25569.

Revista CORSA N° 1077. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º. Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas,

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editoras de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078. Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R. Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Foca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Febrero de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA

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

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

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV - Nº 142

25 de febrero de 1987

Fórmula 2 Bonaerense

EL TITULO FUE PARA GJURISICH

Campeón de F-2 Bonaerense, Guillermo Gjurisich, de Teodolína, quien utilizó en 1986 este Bravi-Renault 18.

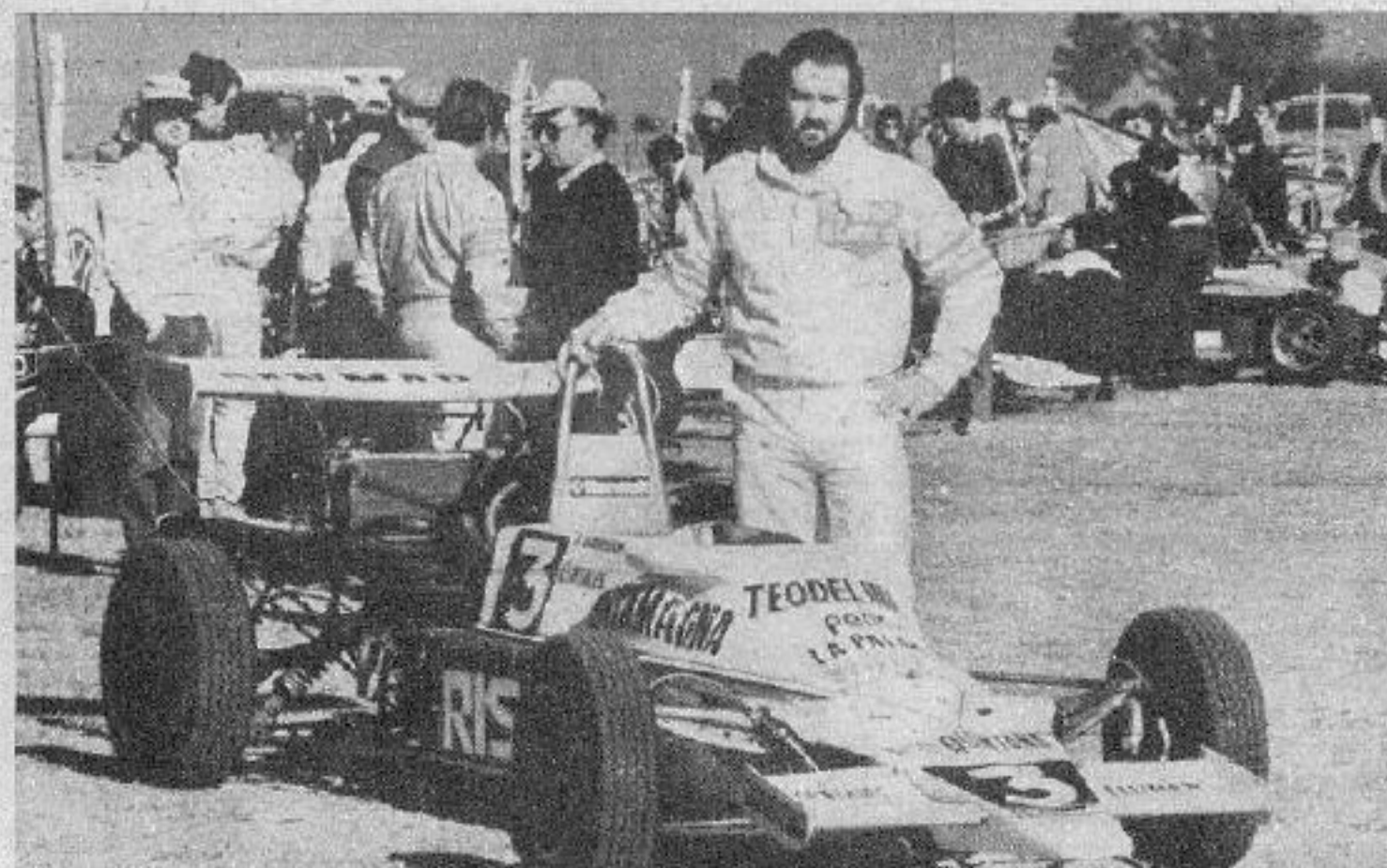
Pergamino, BA - Como una paradoja, un santafesino fue el campeón de 1986 de la categoría **Fórmula 2 Bonaerense**. El halago correspondió al representante de Teodolína, **Guillermo Gjurisich**, quien se impuso con su Bravi-Renault 18 en nueve de las dieciséis fechas que compusieron el campeonato anual regido por la Federación Nº 2.

Gjurisich, de 32 años de edad, se inició en 1977 corriendo en la categoría Limitada del '27. Tras un paréntesis, reapareció en 1980, cuando comienza el historial de la F-2 Bonaerense, una categoría que tiene su zona de influencia en el norte de la provincia de Buenos Aires y el SE de Santa Fe. Lideró el campeonato del año pasado en toda su extensión, con el brillante récord de 9 triunfos, cuatro segundos puestos, un tercero y un cuarto. Su primera carrera la ganó en el año 1983, en Arroyo Dulce, y la última fue en el Premio Coronación de 1986, en Arrecifes.

Es su propio preparador y recibe el apoyo de la Peña La Palanca. En cuanto a este próximo campeonato de 1987, ya se ha dado a conocer el calendario respectivo. El mismo incluye las siguientes fechas y localidades:

22 de marzo, Junín; 5 de abril, Arrecifes; 19 de abril, Pergamino; 3 de mayo, Ferré; 17 de mayo, Colón; 31 de mayo, Teodolína; 14 de junio, Arenales; 5 de julio, Tres Sargentos; 19 de julio, Pergamino; 9 de agosto (a designar); 30 de agosto, Ferré; 13 de setiembre, Colón; 27 de setiembre, Arrecifes; 11 de octubre, Junín, y 8 de noviembre, Premio Coronación, en circuito a designar.

22 de marzo, Junín; 5 de abril, Arrecifes; 19 de abril, Pergamino; 3 de mayo, Ferré; 17 de mayo, Colón; 31 de mayo, Teodolína; 14 de junio, Arenales; 5 de julio, Tres Sargentos; 19 de julio, Pergamino; 9 de agosto (a designar); 30 de agosto, Ferré; 13 de setiembre, Colón; 27 de setiembre, Arrecifes; 11 de octubre, Junín, y 8 de noviembre, Premio Coronación, en circuito a designar.



Karting en Río Gallegos

LUQUE SIGUE ARRASANDO

Río Gallegos, SC - El piloto de Comandante Luis Piedrabuena, **Gustavo Luque**, fue el ganador de la primera fecha del campeonato de karting 1987, disputada el 1º de febrero en el circuito de Infantería de Marina (un ex aeropuerto), con la organización del Club de Pilotos de Kart.

Se hicieron dos series de 15 vueltas y una final a 25. En la primera serie Roberto Vido le ganó a Carlos Rodríguez. En la segunda, Luque aventajó a otro automovilista, Héctor Mayeste.

La final fue la más pareja carrera que se viera acá en los últimos tiempos. Luque se hizo de la punta, perseguido por Roberto Vido (Datsun y Nissan) y Héctor Mayeste. Vido estuvo en algún momento por sobrepasar a Luque, pero en ese momento también lo intentaba Mayeste, que se tocó con Vido, perdiendo ambas posiciones y



la oportunidad de darle alcance al campeón del '86, quien así ganó con cierta holgura.

Final: 1º, **Gustavo Luque** (Vara-Parilla / Cte. L. Piedrabuena); 2º, Roberto Vido (Vara-RF / Río Gallegos); 3º, Tito Moreno (Panther-Parilla / R. Gallegos); 4º, Juan C. Curuchet (M-101-

Gustavo Luque en acción. El campeón del año pasado ratificó su calidad en la primera del año (Fotos Alejandro Victoria).



El campeón Luque (a la derecha) con el trofeo conquistado como tal.

RF / R. Gallegos); 5º, Néstor Fernández (Vara-DAP / R. Gallegos); 6º, Fernando Risetti (Vara-RF / R. Gallegos); 7º, Carlos Rodríguez (Vara-Parilla / Cte. L. Piedrabuena); 8º, Patricio Moreno (Panther-RF / R. Gallegos); 9º, Héctor Mayeste (Panther-RF / R. Gallegos); 10º, Giorgio Micheletto (Vara-RF / Río

Gallegos); 11º, Marcelino Ctero (Vara-RF / Cte. L. Piedrabuena), y 12º, Guillermo Baramendi (Panther-RF / R. Gallegos).

(Informe de Rafael Gardoqui)

Turismo Clase "A" Zonal Cordobés

LUIS RINALDINI, CAMPEON

Córdoba - Los pilotos de la Clase "A" Zonal han renovado sus autoridades y dan a conocer la lista de quienes tendrán a su cargo la tarea de afianzar el renacimiento de esta división, que en el pasado fue semillero para otras expresiones mayores del automovilismo mediterráneo.

La comisión esta encabezada por el presidente, **Jorge Giordano**, y se completa con el secretario, **Carlos Boiero**; el tesorero, **Luis Rinaldini**, y los vocales **Carlos Micolini** y **Eduardo Rapetti**, quienes dan como domicilio Gimnacinatti 170, 1ª Sección, Córdoba, TE 61883.

Para 1987 se cuenta con un parque automotor de 35 unidades y un precalendario de 20 fechas, de las cuales 4 corresponden a rallyes. El campeón de 1986 fue Luis

Rinaldini, quien por ello llevará el Nº 1 en su Fiat 600, marca mayoritaria, aunque no exclusiva de la categoría.

Los trece pilotos que encabezan el ranking son:

1 - **Luis Rinaldini** (Fiat 600 / Córdoba); 2 - Norberto Gianré (Fiat 600 / Córdoba); 3 - Eduardo Rapetti (Fiat 600 / Río Segundo); 4 - Mario Mascias, (h.) (Fiat 600 / Río Ceballos); 5 - Enrique Egea (Fiat 600 / Córdoba); 6 - Julio Alonso (Renault Gordini / Córdoba); 7 - Jorge Ravera (Fiat 600 / Córdoba); 8 - Carlos Micolini (Fiat 600 / Córdoba); 9 - Ramón Rouco (Fiat 600 / Córdoba); 10 - Guillermo Sepúlveda (Citroën 3 CV / Córdoba); 11 - Jorge Siragusa (Fiat 600 / Córdoba); 12 - Juan Amata (Fiat 600 / Córdoba), y 14 - Carlos De Elejalde (Fiat 600 / Córdoba).

A la izquierda, Luis Rinaldini campeón de Clase "A" Zonal cordobés, con un grupo de colaboradores y amigos.



Asociación Entrerriana de Karting

REGLAMENTO LP Y PROMOCIONAL

En los motores con cilindro y tapa de fundición de hierro se permite usar carburador de hasta 24 mm. Para ambos tipos de motor el encendido es libre y el peso -con piloto- no deberá ser inferior a 130 kg.

El torneo 1987 comenzará en abril y luego proseguirá cada 14 días, de acuerdo con un calendario que se dará a conocer en breve.

Como preparatorio se está llevando a cabo un petit torneo nocturno los sábados a la noche. La primera de las tres fechas estaba programada para el pasado 21 de febrero, mientras que las siguientes se harán en Viale el 7 de marzo y en Nogoyá el 14 de ese mismo mes.

Paraná, ER - Nueva Comisión Directiva tiene el ajeño Club de Volantes Entrerrianos. La misma tiene la siguiente conformación:

Presidente, Enrique Mizawak; **vicepresidente**, Ing. Julio A. González; **vicepresidente 2º**, Eduardo Giménez; **secretario general**, Orlando Rivaben; **prosecretario general**, Antonio

Boleas; **secretario de actas**, Rubén B. Pérez; **tesorero**, Ernesto Sattler; **prosecretario**, Pedro Berón; **vocales titulares**, José Gloria Jorge Abichain, Raimundo Patat y Ramón Cabrera; **vocales suplentes**, Héctor Raul Niemi, Héctor Bracone, Antonio Cavalli y Omar T. Mainardi. **Revisores de cuentas** serán Edsel Bressan, Carlos Daporta, Rocolfo Adué y Jorge Elmer.

Entre los objetivos que se ha propuesto alcanzar la nueva CD está la recuperación de los antiguos socios que se fueron alejando de la institución por diversos factores, la incorporación masiva de nuevos adherentes, la creación de escuelas de karting y monoplazas, el establecimiento de una gerencia y secretaría rentadas, formación de biblioteca especializada, la prestación de un creciente paquete de servicios a los asociados y la repavimentación y reactivación del autódromo Ciudad de Paraná, con una pista principal de 4.088,53 metros.

(Informe de José Alberto Zapata)

NOVEDADES EN EL TC BONAERENSE

Las Heras (B.A.) - Al reglamento de la categoría TC Bonaerense se le hicieron aclaraciones y agregados para el campeonato que se iniciará el 22 de marzo en el Circuito Ciudad de Merlo. Sus cuatro clases seguirán igual que en 1986, salvo los artículos que se detallan a continuación.

Clase "A": Art. 14 Frenos: No se permiten de competición. **Art. 29 Relación de compresión:** Se mide con junta de tapa de cilindros. **Art. 38 Tapas de cilindros:** Originales de fábrica. Se permite pulir libremente, respetando la cámara su forma original de fábrica. **Se prohíbe** el aporte de material, desplazar el orificio de las bujías, inclinación de la tapa de cilindros y guías de válvulas. No se permiten tapas especiales.

Clase "B": Art. 14 Frenos: Se permiten de

competición. **Art. 29 Relación de compresión:** Se mide con junta de tapa de cilindros. **Art. 38 Tapas de cilindros:** Originales de fábrica. Se permite pulir libremente, respetando la cámara en forma original de fábrica. **Se prohíbe** el aporte de material, desplazar el orificio de las bujías, inclinación de la tapa de cilindros y guías de válvulas. No se permiten tapas especiales. **Art. 49 Cajas de velocidades:** Libres.

Clase "C": Art. 14 Frenos: No se permiten de competición. **Art. 29 Relación de compresión:** Se mide con junta de tapa de cilindros.

Clase "D": Art. 13 Pañeros: Deberán ser flotantes. **Art. 14 Frenos:** En las cuatro ruedas. Doble circuito. No se permiten de competición o tambor. **Art. 15 Neumáticos:** No se permiten cubiertas Slik de

competición. **Art. 27 Motores:** 3.850 c.c. para todas las marcas como lope. **Art. 29 Relación de compresión:** Se mide con junta de tapa de cilindros. **Art. 44 Encendido:** Original de fábrica. Se permite doble platino y colocar en el distribuidor un alargue para cuarentavuelgas. **Art. 57 Distribución:** Libre. Se permiten engranajes de distribución en todas las marcas y motores.

A partir de este año la APTCB realizará las reuniones en su sede propia, sita en Pringles 2066, de Ituzaingó, pcia. de Buenos Aires.

Además fueron suministrados nuevos números para agregar a la lista anterior, siendo éstos en la Clase "C" el 41, Carlos Bustos (Dodge/Don Torcuato) y 42, Hugo Troilo (Chevrolet/Ituzaingó); en tanto en la Clase "D" ahora el 28 es para el binomio "Gonzalez Barandiaran" (Chevrolet/Las Heras) y 31, José Furlán (Falcon/Morón).

(Informe de José Benigno Granada)

Karting Metropolitano

DARIO GÜELI: EL SUEÑO DEL

La Federación Argentina de Karting nos hizo llegar el ranking 1987 de la categoría zonal Fórmula Internacional, cuyo campeón metropolitano es el piloto de Chacabuco, provincia de Buenos Aires, **Dario Güeli**, quien con sus 16 años es el hasta ahora más joven titular del historial.

De las ocho carreras del año -corridas en kartódromos asfaltados-, Güeli ganó tres, fue dos veces segundo, una tercero y dos veces cuarto, es decir, terminó en todas en los puestos puntuables, halago que es compartido en gran medida por el trabajo de su padre, preparador de su máquina. Subcampeón fue el que resultó en 1986 el mejor kartista del año en el plano nacional, es decir el joven veterano Claudio Manozzo, lo que valoriza en gran medida la tarea de Güeli.

Este es el ranking que regirá a la categoría metropolitana en 1987:

- | | |
|------------------------|-------------------|
| 1 - Dario Güeli | Chacabuco (BA) |
| 2 - Claudio Manozzo | San Martín (BA) |
| 3 - Carlos Panagópulos | Morón (BA) |
| 4 - Daniel Schiani | Buenos Aires |
| 5 - Alejandro Parodi | Buenos Aires |
| 6 - Gerardo Perio | Vº Ballester (BA) |
| 7 - Héctor Tarantino | Caseros (BA) |
| 8 - Antonio Mass | Montevideo (ROU) |
| 9 - Miguel Acuña | Olivos (BA) |



- | | |
|-----------------------|---------------|
| 10 - Roberto Faist | Buenos Aires |
| 11 - Leonardo Nasif | Buenos Aires |
| 12 - Carlos Cagnolo | Córdoba (CBA) |
| 13 - Daniel Dugliotti | Buenos Aires |
| 14 - Jorge Montore | Buenos Aires |
| 15 - Henry Martín | San Juan (SJ) |

Club de Enduro y Rescate de Tucumán

SALVAMENTO EN LA MONTAÑA

San Miguel de Tucumán - Cuando un club deportivo se sale de sus carriles naturales para brindarse en bien de la comunidad, tendiendo una mano solidaria al necesitado, ofreciendo su desinteresada colaboración, el gesto cobra una magnitud que es recompensada -como en el caso que nos ocupa- por el unánime reconocimiento popular.

En la turbulenta jornada del 22 de enero pasado, cuando las lluvias no daban tregua en los Valles Calchaquíes, provocando inundaciones y derrumbes, cayó un helicóptero de la empresa Agua y Energía en Tafi del Valle, a 80 Km al sudoeste de esta capital. La máquina participaba de un operativo de emergencia y terminó su vuelo en una profunda quebrada de 200 metros de profundidad, con sus tres ocupantes milagrosamente vivos, aunque con diversos golpes y quebraduras.



Con la ayuda de Juan Lonac, Osvaldo Apichela salva montado en la Honda 250 un profundo socavón. Las 'mulas mecánicas' mostraron su aptitud para la tarea de salvamento.

El accidente, localizado a la altura del paraje La Heladera, en el km 35 de la ruta 307, tuvo por protagonistas al titular de DIPOS, Ing. Juan José Sirimaldi, al

titular de la DPA, Ing. Jorge Castro, y al piloto de la máquina, el porteno Carlos Ernesto Orfor-te, quien fue el más afectado por la caída del helicóptero.

PIBE



Darío Güelf, tras una brillante campaña, se consagró campeón metropolitano de Fórmula Internacional. Es de Chacabuco y tiene 16 años.

Club de Volantes Entrerrianos

NUEVA COMISION CON IDEAS RENOVADORAS

Paraná, ER - En la Asamblea Extraordinaria de la AEK del 31 de enero pasado se aprobaron por unanimidad los reglamentos técnicos que regirán a las categorías kartísticas Libre Preparación y Promocional.

En Libre Preparación los motores deberán ser de industria nacional, monocilíndricos y de 2 tiempos de hasta 135 cc, refrigerados por aire. La caja de velocidades es obligatoria y deberá tener tres marchas como mínimo y cinco como máximo. También es obligatorio el embrague, que deberá ser de industria nacional pero con preparación libre, como el cigüeñal, cilindro, tapa de cilindro, camisa y pistón. Son de preparación libre aros, pernos, biela y carburador. Este último elemento tendrá una garganta máxima de 28 mm y no podrá aplicarse más que un carburador, quedando prohibida la sobrealimentación o el uso de válvula rotativa o válvula flapper. Los frenos deberán ser eficaces y actuar como mínimo sobre el tren trasero, mientras que para neumáticos se ha dispuesto en 6 pulgadas



Parte de los integrantes de la nueva CD del Club de Volantes Entrerrianos; con camisa oscura, el nuevo presidente, Enrique Mizawak.

el diámetro máximo, con cámara o sin ella, pero de fabricación nacional.

Para la categoría Promocional -que admite pilotos desde los 10 años de edad- se estipula por un lado mo-

tores Zanella Sapucay con biela, cigüeñal, perno, pistón y cilindro originales de fábrica. Aros de pistón libres; escape y embrague (nacional) libre; carburador máximo 22 mm.

El piloto del helicóptero, herido en el accidente, es transportado en angarillas por los integrantes del Club de Enduro y Rescate.



Chamut, Paz, Iramain y Sandoval cruzan una Honda 250, improvisando un puente con un tronco sobre las aguas enfurecidas del río Blanquillo.



La noticia llegó pronto a San Miguel de Tucumán y, enterados los integrantes del Club de Enduro y Rescate, de inmediato ofrecieron su colaboración para

acudir en auxilio de las víctimas.

Se organizó con premura una caravana hasta el lugar del hecho, la que para llegar allí debió sortear innu-

merables escollos puestos en su paso por la naturaleza. Llegaron con sus elementos de salvamento y colaboraron en el rescate de los accidentados los siguientes deportistas:

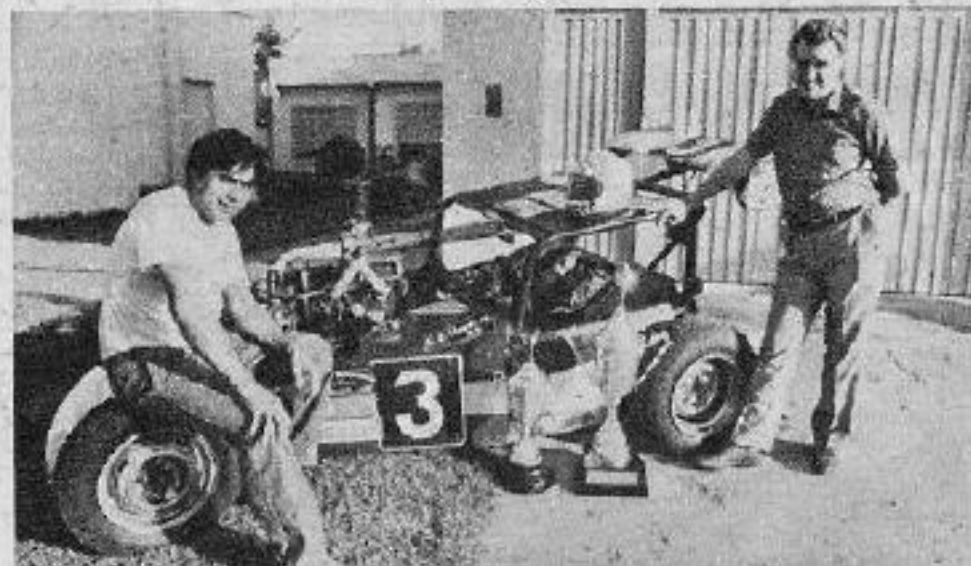
Primer grupo, compuesto por Alberto Iramain (Honda CR 125), Pablo Iramain (Yamaha YZ 125), Oscar Iramain (Honda CR 125), Federico Torres Posse (Honda CR 125), Cesar Sandoval (Honda CR 125), Luis Sandoval (Honda XL 250), Pablo Paz (Honda XL 250), Juan Paz (Honda XLR 250), Sergio Gay (Suzuki RM 125), Luis Chamut (Honda XR 250) y Walter Haar (Suzuki TS 100).

El segundo grupo de rescate se integró con Juan Lonac (Kawasaki 250 KL), Osvaldo Apichela (Honda 125), José Apichela (Honda 125), Alejandro Ganella (Kawasaki 175), Carmelo Cabezón (Kawasaki 250), Carlos Gotardi (Kawasaki 250), Javier Argüello (Honda 125) y Gini Rintoul (Kawasaki 250).

(Informe de Harry W. Gray)

Campeón de Limitada

LLOVERAS, EL INVICTO



Horacio Lloveras (sentado) y su preparador, Angel Ragañi. Junto a ellos, el auto campeón propulsado por un Chevrolet y dos trofeos, de los tantos cosechados en la exitosa temporada pasada.

En las categorías zonales, como en cualquier otra, hay veces que el campeón se consagra en forma holgada, estableciendo gran diferencia con el segundo. El caso de Horacio Lloveras (39 años), sin embargo va mucho más allá: el campeón de Limitada '81 de la Federación N° 1 ganó todas las carreras en las que participó (nueve) y, de yapa, con el mismo auto ganó cuatro carreras de Limitada Belgranense, una categoría de reglamento similar, con lo que obtuvo el N° 3 del ranking de esta última categoría.

Además, Lloveras estableció un envidiable record: diecisiete triunfos consecutivos, arrancando a fines del '85 cuando ganó las dos fechas de cierre de ambas categorías. Le preguntamos entonces por sus proyectos.

"Teníamos pensado correr en el TC grande con una cupé Chevy, pero por el momento es una posibilidad que tendrá que esperar. La causa es que compramos con mi hermano Eugenio el chasis campeón del '85 para que él lo corra haciendo equipo conmigo. Esto implica mucho trabajo para mi preparador, Angel Ragañi, alma mater del equipo, quien fabrica en su taller hasta el último tornillo que se le pone al auto, salvo los bulones de biela, y por el momento, ya que está diseñando unos propios para autoabastecernos. Hasta la caja de velocidades ha sido ideada, fabricada y maquinada por él."

La campaña deportiva de Horacio Lloveras arranca en 1968 en Limitada 31 Libre, ganando el campeonato al año siguiente con cinco triunfos en los circuitos de San Miguel del Monte y Coronel Brandsen. Retornó luego en forma esporádica allá por el año '72, para hacer un paréntesis hasta 1984. En 1985 hizo el 3, y se prometió matar en 1986. Cumplió, con creces...

(Carlos R. Varela)

Karting en La Pampa

PINTO, GALLIGO Y ELORTEGUI, LOS Nº 1

Trenque Lauquen, BA - La Federación Zonal de Karting de Miguel Cané, entidad de esa localidad pampeana, que organiza los torneos anuales de tres especialidades kartísticas (180 cc con caja, 125 directo y 100 cc Fórmula Internacional) dio a conocer sus rankings de la temporada pasada, cuya numeración registrará para 1987.

El piloto de esta ciudad Manuel "Rolly" Pinto volverá a llevar en el frente de su Panther-Zanella el Nº 1, tras obtener el título de la categoría mayor en forma contundente. Pinto obtuvo 12 victorias sobre 16 carreras. Este es el sexto campeonato conseguido por el trenquelauquense, ya que además de los tres años anteriores, fue vencedor en los nocturnos de verano del '84 y del '85. A ellos suma el liderazgo en el actual torneo estival.

Estos torneos se llevan a cabo sobre circuitos de tierra exclusivamente, y el de 1986 contó con la participación de casi un centenar de pilotos, provenientes de La Pampa y Buenos Aires en su mayoría, aunque no faltaron algunos visitantes de Córdoba y Santa Fe, lo que habla de su importancia, a partir de su dispersión geográfica. Para el mes de abril está prevista la iniciación del campeonato anual 1987, del cual oportunamente daremos a conocer su calendario.

Estos son los rankings de cada cate-



Manuel Pinto el exitoso kartista trenquelauquense, campeón de la categoría 180 cc Con Caja del karting pampeano. (Foto La Opinión, de Trenque Lauquen.)

goría:

Categoría 180 cc Con Caja
1 - Manuel Pinto (T. Lauquen, BA); 2 - Oscar Carrillo (América, BA); 3 - Alberto

Camejo (América, BA); 4 - Ricardo Campos (T. Lauquen, BA); 5 - Néstor Dandlen (Daireaux, BA); 6 - Gustavo Hernández (T. Lauquen, BA); 7 - Miguel A. Zaninovich (Gral. Pico, LP); 8 - Fernando Teves (Gral. Pico, LP); 9 - Guillermo Langé (Realicó, LP); 10 - Ademar Fava (Gral. Pico, LP); 11 - Henry Dalmaso (Vértiz, LP); 12 - Héctor Canonero (Vértiz, LP); 13 - Gaspar Demagistre (Vértiz, LP); 14 - Pedro G. Dandlen (Daireaux, BA); 15 - Lucio Elvira (Gral. Pico, LP); 16 - Omar Carrillo (América, BA); 17 - Jorge Iglesias (T. Lauquen, BA); 18 - Sergio Greppi (Vértiz, LP); 19 - Rubén Tosoni (Maisonave, LP); y 20 - Simón Heim (Inte. Alvear, LP).

Categoría 125 cc Directo

1 - Federico Galligo (América, BA); 2 - Juan Carlos Martín (América, BA); 3 - Horacio Biglis (Ceballos, LP); 4 - Pedro G. Dandlen (Daireaux, BA); 5 - Héctor Salvadori (Quemú Quemú, LP); 6 - Eduardo Cavanettes (Catrieló, LP); 7 - Miguel A. Bauza (Quemú Quemú, LP); 8 - Carlos Aguilera (Quemú Quemú, LP); 9 - Aníbal Ambrogetti (Gral. Pico, LP); 10 - Raúl Hierro (Quemú Quemú, LP); 11 - Oscar Mangano (Catrieló, LP); 12 - Ricardo Cernicharo (Agustoni, LP); 13 - Oscar Carrillo (América, BA); 14 - Raúl A. Sosa (Catrieló, LP); 15 - Osvaldo Maldonado (Catrieló,

LP); 16 - Juan Carlos Destac (Catrieló, LP); 17 - Jorge Sposetti (Gral. Pico, LP); 18 - Alberto Cavanettes (Catrieló, LP); 19 - Miguel Laco (Quemú Quemú, LP); y 20 - Pedro Linares (América, BA).

Categoría Internacional 100 cc

1 - Jorge Elortegui (Quenumá, BA); 2 - Rubén Aguirre (Gral. Pico, LP); 3 - Dante Dalmaso (Gral. Pico, LP); 4 - Oscar Simón (Alpachiri, LP); 5 - Raúl Montegrosso (Cuenca, BA); 6 - Nelson Elortegui (Quenumá, BA); 7 - Sergio Migliore (Quemú Quemú, LP); 8 - Roberto Lamuedra (Uriburu, LP); 9 - Julio Caricatto (Catrieló, LP); 10 - Aldo Silvestre (Miguel Cané, LP); 11 - Osvaldo Maldonado (Catrieló, LP); 12 - Víctor Garmendia (Miguel Cané, LP); 13 - Agustín Chamusco (Quenumá, BA); 14 - Horacio Sánchez (Quemú Quemú, LP); 15 - Oscar Noesch (Carhué, BA); 16 - Dante Furd (Alpachiri, LP); 17 - Eduardo Cernicharo (Agustoni, LP); 18 - Sergio Tártara (Cuenca, BA); 19 - Gerardo Furd (Alpachiri, LP); y 20 - Pedro Echeverry (Pollegrini, BA).

(Por razones de espacio damos solamente los 20 primeros de cada categoría; en el futuro esperamos que además de la procedencia figuren también los chasis y motores empleados por cada piloto.)

(Informe de Rodolfo Esteban Gómez)

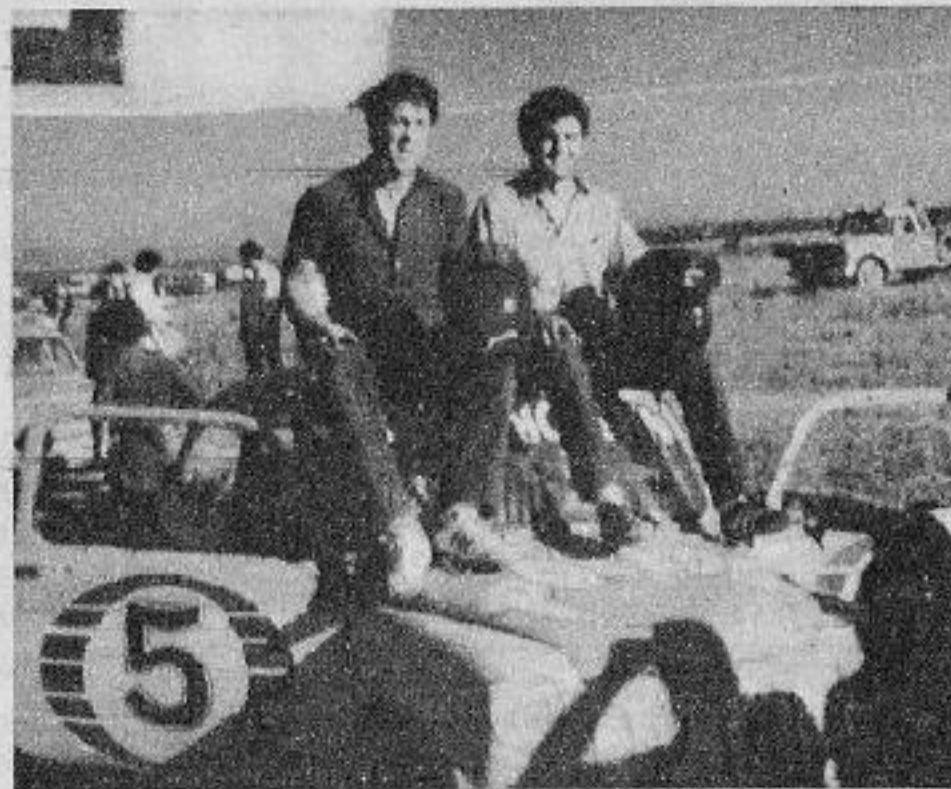
Promocional 850 Puntano en Villa Mercedes

AGUILERA, EN LA PRIMERA

San Luis - La gente de Villa Mercedes abrió el camino del año '87 con la organización de un campeonato de verano para la categoría 850, el que se compone de tres fechas, con la fiscalización del Club Atlético Peñarol de Buenos Aires. La primera fue en Villa Mercedes, en el circuito El Trébol (de 870 metros), ubicado a doce cuadras del centro de la ciudad.

Participaron doce pilotos locales, tres capitalinos y uno de La Toma. Entre ellos, Héctor Argüello, el campeón de 1986 fue el más rápido, con un promedio de 71.950 km/hora para la vuelta más veloz, la que le valió la pole en la primera serie.

Las baterías fueron para Argüello (sobre Luis De Haro), tras reponearse de un autazo propinado al principio por Telmo Gaitán, y la segunda para Carlos Aguilera, quien poster-



Héctor Argüello y su navegante. Fue campeón 1986 de 850 capitalino

gó a Carmelo Guercio por amplia diferencia.

En la final, los capitalinos Aguilera y Argüello aprovecharon bien la posición de largada y las ventajas reglamentarias que tienen con respecto a los mercedinos. Ambos se tomaron "el buque", pero Argüello paró luego con problemas insalva-

bles en su máquina.

Aguilera casi se saca una vuelta a sí mismo, dejando entonces el interés en la lucha por la segunda posición. De Haro, que había largado mal se sobrepuso y lo alcanzó a Cúbero, que venía con algún problema de carburación. La clasificación final fue:



Carlos Aguilera, ganador en Villa Mercedes, en la apertura del año automovilístico.

1º, Carlos Aguilera (Fiat / San Luis), 18m 27s 09/100, para 25 vueltas, a un promedio de **70.726 km/hora;** 2º, Luis De Haro (Fiat/V. Mercedes), a una vuelta; 3º, Ángel Cúbero (Fiat/V. Mercedes); 4º, Edgardo Carrillo (Fiat/La Toma); 5º, José Bardi (Renault/V. Mercedes); 6º, Víctor Fernán-

dez (Renault/V. Mercedes); 7º, Carlos Gregorio (Renault/V. Mercedes); 8º, Víctor Barroso (Renault/V. Mercedes).

Para el resto del año se está tratando de unificar los reglamentos técnicos de las categorías 850 de San Luis (Capital) y Villa Mercedes. Por ejemplo, esta última limita la relación de

compresión, aspecto liberado en la reglamentación capitalina. La unificación vendría a través de la Federación Sanluisense y, obviamente, redundaría en pro del engrandecimiento de la división promocional.

(Informe de Andrés Atilio Pedernera)

Orlando Sotro, N° 1 de la F-1

(Carlos R. Varela)

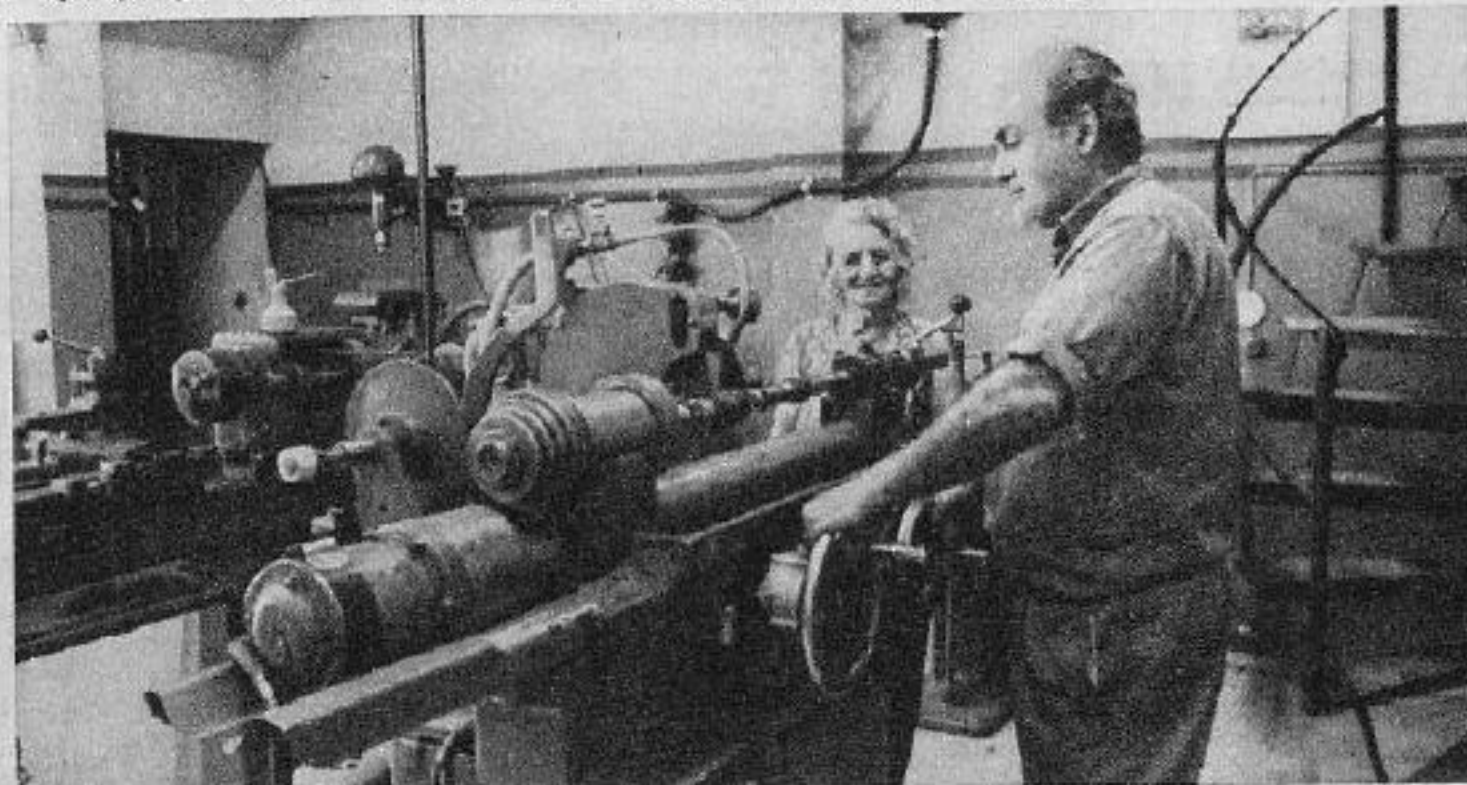
NO HAY REPOSO PARA EL GUERRERO

A los 55 años de edad, Orlando Sotro es el campeón de la renacida Fórmula 1 Mecánica Nacional, la que en su momento —década del '70— fue una de las más importantes categorías automovilísticas del país. De ese medio siglo largo, Orlando pasó más de treinta años medido en los fierros de categorías como Ford T Semipreparados, Fomento del '27, Karting, Limitada del '27, Limitada 3300, Fuerza Libre y Fórmula Uno Pampeana.

En todas las evocaciones de Tolo, el nosotros está presente. Ese "nosotros" incluye en sus recuerdos a su inseparable hermano Rolando, desaparecido hace un par de años, y que se inició en la conducción de autos de carrera una década después que él, precisamente para reemplazarlo por enfermedad en el viejo circuito de Derqui.

Así afloran las anécdotas, como cuando en una sola semana ganó tres pruebas: un domingo en Arrecifes, a mitad de semana, por un feriado, en Arroyo Seco, y al domingo siguiente en Laboulaye.

El automovilismo de otrora no era el de hoy.



Orlando Sotro con su aliado principal, el torno, y su mano. (C.R.V.)

"En nuestra época —la de antes, debió aclarar, porque sigue vigente como deportista de los fierros—, había más gente para trabajar; en los pueblos se formaban varias comisiones para cada carrera, que era una verdadera fiesta. Estaba la de agasajos, la de recibimiento, la de mantenimiento, etc. Hoy sólo queda algún 'loco lindo' que las oficia de comisario deportivo, director de la prueba, banderillero y barredor de la pista".

La economía también ha cambiado: "Antes te ibas a una carrera con dos pesos y volvías con uno y

medio, y si te daban el trofeo te quedaba de recuerdo para toda la vida, por lo que significaba y por la calidad del mismo...".

"Otra de las cosas que ya no se ven es la gente que se arrojaba a colaborar donde hubiera un auto de carrera. Yo recuerdo que para poder limar una pieza tenía que echar antes a treinta personas. Hoy llega el viernes y no tenés a nadie que te ayude a cargar el auto en el trailer...".

Pero igual Sotro no se queja demasiado de lo actual. Se maravilla con los adelantos de la F-1 Internacional ("si necesitaran un tipo

para barrer el circo de Ecclestone y iría encantado. O un voluntario de 55 años para ir a la Luna...").

La cara se le ilumina cuando recuerda a sus ocho nietos. La mesa de Banfield siempre es chica para acomodarlos a ellos y a los hijos Walter, Viviana y Mónica.

Su pasión por los monoplazas lo llevó a rebotar la categoría de sus más recordados éxitos y preside la asociación de propietarios. Y como para demostrar que el "abuelito" tiene cuerda para rato, en 1986 ganó todas las carreras del calendario, sacándole un campo de ventaja al subcampeón.

Fórmula 1 de Mecánica Argentina

RANKING PARA 1987

La Asociación de Propietarios Fórmula 1 de Mecánica Argentina, con sedes en H. Yrigoyen 7977, (1828) Banfield, y Perdriel 71, (1280) Buenos Aires, ha confeccionado el ranking para este año. Es propósito de esta categoría presentarse en nueve o diez ocasiones en 1987, para lo cual trabaja en la concreción de un calendario que llevaría a los autos de cuatro litros a escenarios tales como los autódromos de Pigüé, Mar del Plata, 9 de Julio, Buenos Aires, Allen, Gral. Roca, Santa Rosa, Paraná, Río Cuarto, Marcos Juárez, Las Parejas, Avellaneda, Concordia, San Jorge, etc.

Este es el ranking preparado, con las actuaciones de 1986; la cifra que figura tras el piloto y su procedencia, corresponde a los puntos obtenidos en el último campeonato:

- 1 - Orlando Sotro (Banfield, BA), 54.
- 2 - Jorge Scuteri (Guillon, BA), 16.
- 3 - Hugo Caviglia (Temperley, BA), 11.
- 4 - Norberto Pauloni (Quilmes, BA), 8.
- 5 - Juan C. Castilla (Banfield, BA), 8.
- 6 - Rubén Cáceres (Bariloche, RN), 7.
- 7 - Heraldo Medrano (Tres Lomas, BA), 7.
- 8 - Carlos Kerbavcic (Vº Regina, RN), 7.
- 9 - Jorge Ternengo (Rafaela, SF), 6.
- 10 - René Dossio (Santa Rosa, LP), 6.
- 11 - Miguel A. Mercado (Lanús, BA), 4.
- 12 - Enzo Sala (Las Rosas, SF), 4.
- 14 - José Talamona (Avellaneda, BA), 4.
- 15 - José Saravia (Ataliva Roca, LP), 4.
- 16 - Ángel Bruno (Lanús, BA), 2.
- 17 - Mario Agüero (Dock Sud, BA), 1.
- 18 - Néstor Echavarrí (Centenario, NQ), 1.
- 19 - Roberto Rodal (Banfield, BA).
- 20 - José Álvarez (L. de Zamora, BA).
- 21 - Néstor R. Merlo (La Plata, BA).
- 22 - Mario Redondo (Tres Lomas, BA).
- 23 - Horacio Pacheco (Santa Rosa, LP).
- 24 - Carlos Genovese (L. de Zamora, BA).
- 25 - Miguel Sabatoni (Gral. Pico, LP).

Speedway en Bahía Blanca

HEHLERT Y MULDON

Bahía Blanca, BA— Cuando se habían cumplido cuatro fechas del importante torneo de motos speedway, que se está desarrollando este verano en esta ciudad del sur bonaerense, lideraban las posiciones en las dos categorías intervinientes los pilotos Peter Hehlert (de Alemania, en 500 cc) y Nelson Muldon (de Oriente, en 200 cc).

En la clase mayor toman parte varios pilotos extranjeros; de ellos, el italiano Armando Castagna, con una fecha menos corrida, estaba en ese entonces en el segundo puesto. Las posiciones en una y otra categoría eran:

Categoría 500 cc: 1º, Peter Hehlert (Westlake / Alemania), 63 puntos; 2º, Armando Castagna (GM / Italia), 48; 3º,

Matías Ferreras (Westlake-GM / Bahía Blanca), 47,5; 4º, Karsten Hilger (Jawa / Alemania), 46,5; 5º, Sergio Martínez (Jawa / Bahía Blanca), 38,5; 6º, Víctor Peyroth (GM / Punta Alta), 34,5; 7º, Carlos Limbozzi (Westlake / Punta Alta), y 8º, Bernd Osterlauer (Dinamarca / Westlake), 24.

Categoría 200 cc: 1º, Nelson Muldon (RK / Oriente), 66 puntos; 2º, Fabián Turrión (RK-W / Carhué), 60; 3º, Carlos Limbozzi (RF / Bahía Blanca), 54; 4º, Leandro Prieto (RK-W / Henderson), 38; 5º, Fabio Gallegos (RK-W / Pigüé), 32; 6º, Oscar Koénig (RK-W / Bahía Blanca), 27; 7º, Juan C. Werdin (RK / Carhué), 21, y 8º, Miguel Bazán (RK-W / Bahía Blanca), 20 puntos.

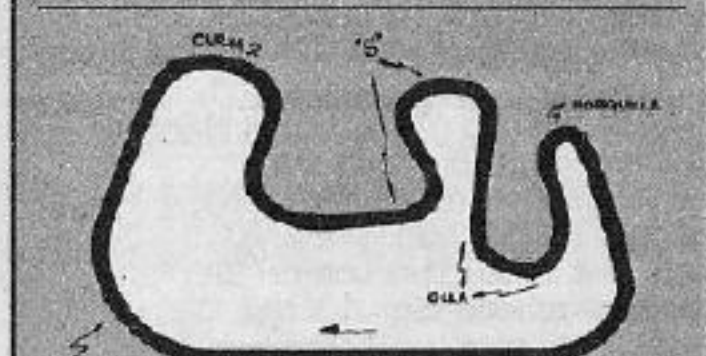
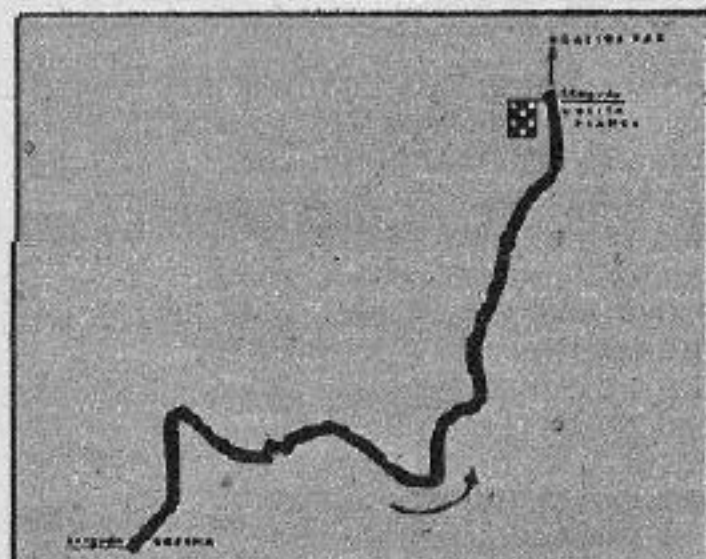
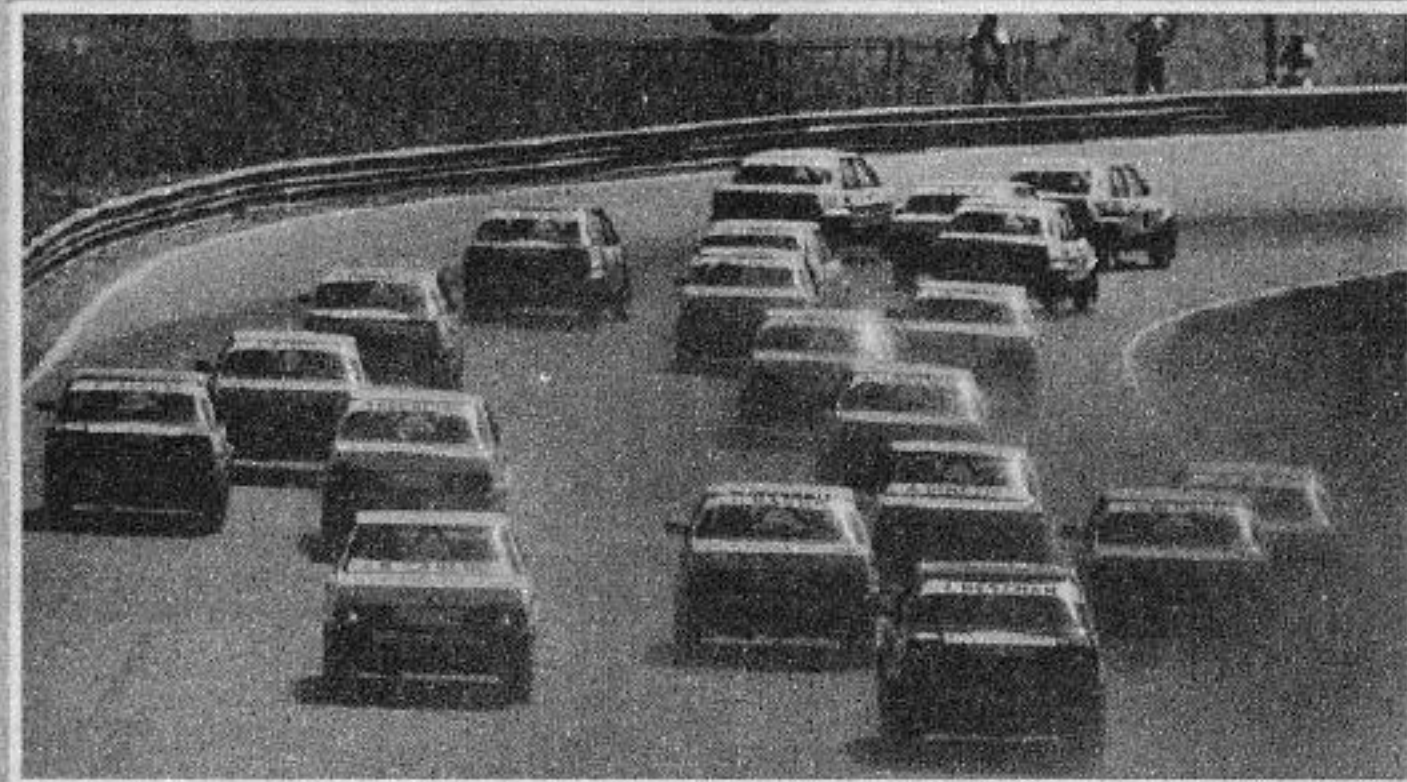
El alemán Peter Hehlert posa junto al verificador técnico, Alberto Leni. Es gran figura en las noches bahienses.

A la derecha, el italiano Castagna es llevado en la vuelta triunfal por el presidente del Punta Alta AC, Jorge Izzaria.



SOTO, CAUDILLO DE

Favorito en los pronósticos, el "Cabezón" Ernesto Mario Soto no sólo se impuso sin atenuantes en la primera y montañosa parte de esta atractiva competencia, sino que luego, serenamente, utilizó (toda) la cabeza para usufructuar en la pista, durante la segunda etapa, la ventaja antes acumulada. Lógicamente, esto le valió culminar la doble exigencia encabezando (...) el selecto lote, pese a terminar duramente atacado por otro cordobés, Mario Stillo, quien escoltó al "cabecilla" en la suma de tiempos, seguido de Torrás. Traverso (4º), el primer forastero.



FICHA GENERAL

Fecha: 21 y 22 de febrero de 1987.

Denominación de la prueba: "Desafío de los Valientes" 1987.

Lugar: Copina - Cuesta Blanca y Autódromo "Oscar Cabalén".

Ubicación: 20 kilómetros al suroeste de Carlos Paz, y 8 kilómetros al norte de Alta Gracia.

Autoridades: Director de la Prueba: Juan Lido Ferretti; Comisarios Deportivos: Carlos García Remohi (AGA) y Mario Macías (Fed.B); Comisarios Técnicos: Amado Ciccioli (Fed.B) e Ingeniero Justo Barboza (Sevel).

Condiciones climáticas: Caluroso, 30/32°.

Tipo de trayecto: Camino de montaña ancho, en bajada, de regular estado. Veloz.

Participantes: 22 el sábado, 20 el domingo.

Público: Alrededor de 40.000 personas en la montaña, 8.000 en el Autódromo.

Infraestructura del escenario: en muy buen estado.

Organización: Regular.

Espectáculo: Bueno en la montaña. Muy bueno en el Autódromo.

No cabe ninguna duda que esta nueva edición del clásico "Desafío de los Valientes", refilada luego de 14 años, no tuvo el brillo ni la jerarquía de sus antecesoras, siendo varios los factores que se combinaron para que esto suceda. En primer lugar, la ausencia de algunas figuras de jerarquía (tema tratado en recuadro aparte), y la inconveniencia de un trazado de montaña tan corto, en el que los pilotos casi no tuvieron tiempo de entrar en calor. ¿No hubiera sido mejor uno de aquellos "ida y vuelta" Carlos Paz-Mina Clavero-Carlos Paz?... Pero como en esta época lo que manda es el dinero, la posibilidad de la televisión no podía desecharse. De ahí que la segunda etapa se haya disputado en el Oscar Cabalén, pero lo que consideramos equivocado es que para determinar el orden de largada del domingo se haya apelado a una clasificación, cuando lo lógico, por ser suma de tiempos, era la de largar el domingo respetando el orden de llegada del sábado.

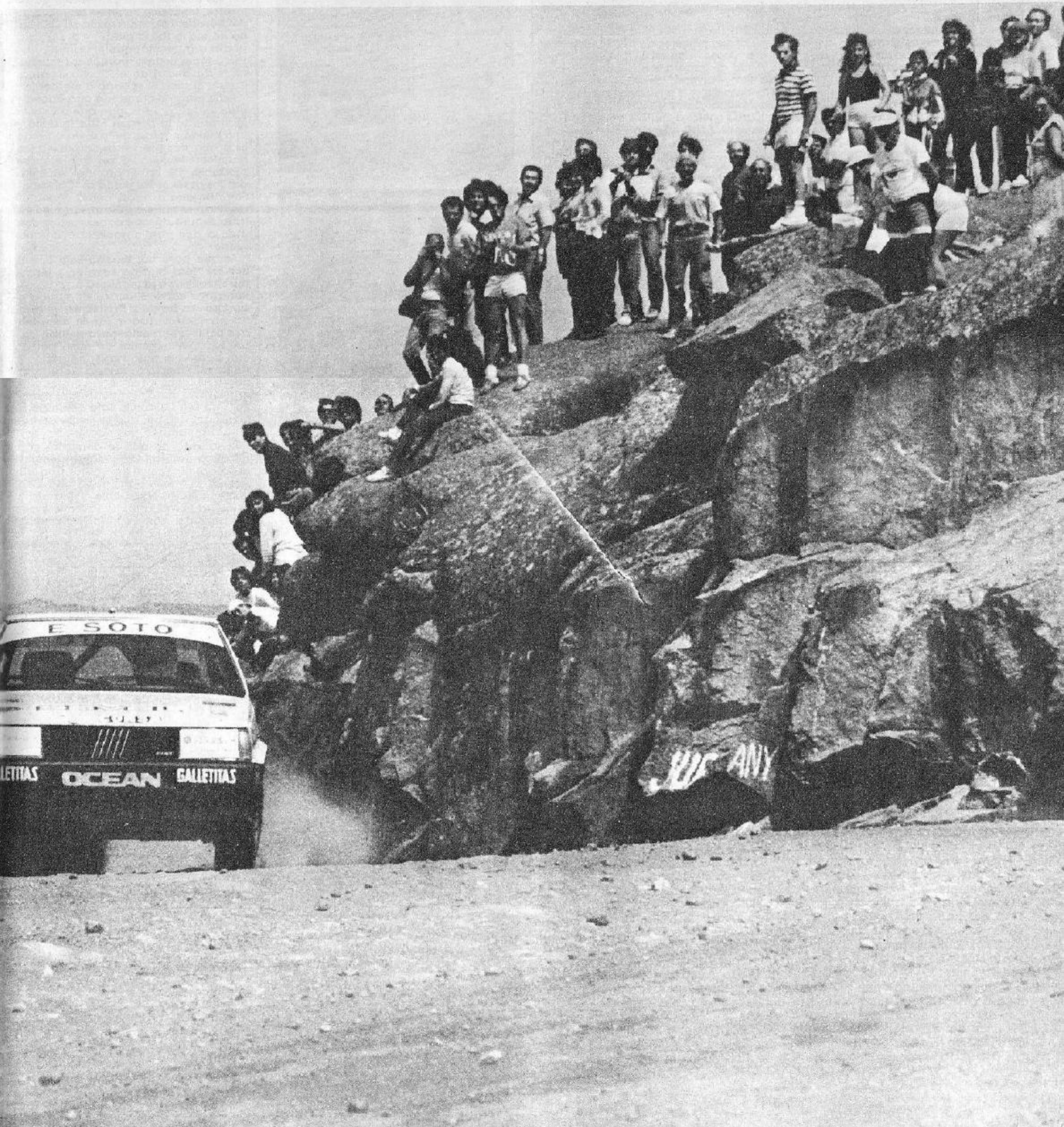
¿VAMOS A LA MONTAÑA?

Durante los días previos la actividad en las cercanías de Villa Carlos Paz se fortaleció. A la habitual y numerosa cantidad de turistas, se agregó un compacto grupo de pilotos que atronó mañana y tarde yendo y viniendo entre Copina y Cuesta Blanca. Y por la noche, los corrillos esbozando posibilidades, las más de las veces aumentadas por un mal entendido amor propio. Si uno escuchaba a la mayoría de los protagonistas, llegaba a la conclusión de que el tramo de montaña iba a terminar empatado por los menos entre diez pilotos. ¿No suena ridículo...? Así estaban las cosas, incluso cuando aún los motores no se habían puesto en marcha.

Pero, qué distinto fue para muchos cuando quedaron solos, ante esos serpientes casi veinte kilómetros, con un increíble marco de público que cambió todas las referencias y con la responsabilidad a cuestas para fundamentar, con hechos, lo que pregona-

LOS VALIENTES

Ernesto Mario Soto en una pequeña subida, con el auto derecho, dispuesto a iniciar el veloz descenso con curva a la derecha. El sábado pasado impuso su ritmo, descontándole a Raies más de ocho minutos. Izquierda: La otra parte del Desafío, comida el domingo en el autódromo Oscar Cabalén y en la que triunfó Alberto Baldinelli.



LAS CARRERAS

Montaña: La primera referencia en Los Corrales, a nueve kilómetros de la largada en Copina, mostraba a Soto con 2s59 sobre DeGiovanni, 3s21 a Raies, 4s84 a Bescham, 5s89 a Torrás, 6s09 a Stillo, 6s86 a Traverso, 7s06 a Garro, 9s25 a Badra y 10s22 a Perkins. Dos kilómetros más adelante las cosas tuvieron cierta variación, ya que Bescham se ubicaba a 1s, De Giovanni (alcanzado por Raies) estaba junto con este a 2s, Torrás achicaba la diferencia a 3s, y Garro y Stillo se ponían a 4s de Soto. Traverso ganaba unas décimas colocándose a 6s, y tras él, estaban Pascualini a 7s y Badra a 10s.

El final deparó aun más sorpresas, ya que mientras Soto se consolidaba en la punta, Raies, luego de superar el escollo de De Giovanni quedaba a 8s, 45, Stillo a 8s74, Torrás a 12s87, Traverso a 14s84, Badra a 17s52, Bescham a 19s19, con la suspensión trasera deteriorada, "Cocho" se mezclaba entre los diez primeros a 20s72, Alcuaz a 26s49 y Di Nezio a 26s60.

Pista: Las primeras vueltas mostraron a Baldinelli, De Giovanni, Garro, Stillo, Torrás, Soto, López, Perkins, Traverso y García Veiga en los diez primeros lugares. Al cumplirse cuatro giros Traverso superó a Perkins, a los siete "Cocho" ingresaba a boxes luego de tocarse con Traverso, mientras que por la mitad de carrera el ordenamiento era Baldinelli, Garro, De Giovanni, Stillo, Torrás, Soto, Traverso, Perkins, Di Palma. En cuanto a diferencias, el puntero llevaba 8/10, mientras que en la suma de tiempos, Soto tenía apenas dos segundos sobre Stillo. Faltando cinco vueltas, Baldinelli era acosado permanentemente por Garro, que logró ponerse a 25/100 y detrás De Giovanni, Stillo, Torrás, Soto, Traverso, Di Palma, Perkins y Di Nezio. En el giro 18 Traverso y Di Palma comienzan a tocarse, por lo que Soto, trabajando en función de la suma de tiempos, levanta prudentemente el pie del acelerador, permitiendo el acercamiento de Stillo, y las dos vueltas siguientes transcurren con Baldinelli, Garro a su cola y detrás De Giovanni, Stillo, a quien no le alcanzó, y luego Torrás, Traverso, Di Palma, Soto, Perkins y Di Nezio. En cuanto a la suma de tiempos, Soto aventajó a Stillo por sólo 60/100, mientras que Torrás quedó a 5s27, Traverso a 12s74 y Raies a 21s30.



El "Flaco" Traverso corrigiendo. En la montaña logró un quinto puesto que no estaba en los planes de muchos. Meritorio.

El "Chino" Eduardo Rodríguez Canedo en los momentos previos de la largada del tramo de montaña, en el que, quien supo brillar antaño, esta vez no logró cristalizar una buena actuación.

Finalmente, en el autódromo, abandonó ante problemas en la transmisión. Baldinelli despararramando champagne. Un rato antes, luego de la prueba de clasificación nos dijo al oído: "Hoy los 'mato' a todos. Va van a ver". Y cumplió. Un compacto trencito integrado por Stillo, Torrás, "Cocho", Perkins, Traverso y García Veiga. Raies cuando estaba en la tierra de De Giovanni. Nótese el auto de costado, transitando por el mismo lugar que lo hace Soto en la foto que mostramos en la página anterior.

ron previamente.

El público, en cambio, sensatamente, había establecido su pronóstico, y cordobeses al fin —al menos la gran mayoría— se inclinaba por sus coprovincianos, alineándolos en un imaginario marcador que solo en la "cabeza" mantenía el mismo apellido. En ese marcador se mezclaban los Raies, Torrás, Stillo, Badra, De Giovanni, Bescham o Garro, pero adelante, arriba de todo, no había ninguna duda: Ernesto Mario Soto gozaba de todas las preferencias.

Y en poco más de once minutos y medio los hechos barrieron con toda aquella farsa que tuvo vigencia hasta las doce del sábado. Lo de Soto fue contundente y a la vez prolijo, mostrando un dominio absoluto sobre el

Regatta 85, usando todo el camino y sin caer en excesos. El villadolorense fue uno de los pocos que en los días previos trabajó mucho y habló muy poco. Pero en cambio hilvanó entre Copina y Cuesta Blanca maniobras perfectas, accionando con su característica contundencia, y extrayendo del Regatta 85 todo lo que se le puede pedir a un auto standard. Esos ocho segundos cuarenta y cinco de diferencia logrados tras 19,8 kilómetros exigen de mayores comentarios.

Del resto, podríamos decir, en el caso de Raies, que pudo haber estado más cerca, si nos atenemos a ese involuntario tapón que fue Omar De Giovanni, pero descontando los cuatro segundos perdidos allí, trataremos de fundamentar porqué Soto estable-



SOTO PAGABA DOS

Son las ocho de la noche del sábado. Tras la ducha y siesta imprescindible estoy sentado detrás de una máquina escribiendo estas líneas para CORSA y con la alegre sensación de un "revival" tras muchos años de no cubrir carreras.

El pedido había sido claro. "Colorado, vos que sos de la generación de los jovatos, tenés que hacerme un recuadro del Desafío." No tenía excusas. El Desafío no me lo iba a perder y ni siquiera podía argumentar que el domingo no iba a tener tiempo, porque los muchachos desandaban el tramo Copina-Cuesta Blanca el sábado a mediodía.

Aquí estoy. Recordando otra época y otros Desafíos. Pensando que ahora es fácil escribirlo porque todo terminó y uno puede parecer un "sabelotodo" de esos que siempre se "anticipan" a los acontecimientos una vez que éstos se producen. De haber habido "bofetada" los pesos se los ponía al "Cabezón" Soto. De acá a Luján, como dicen los respetables burreros. Claro, también estaba seguro de que cobraba dos con diez o dos con quince con mucha suerte.

Porque para mí, Ernesto Soto era el hombre. Más allá de Recalde y tengo mis razones. En la montaña hay dos alternativas clave: sinuosos en subida o sinuosos en bajada. Existen especialistas en ambas. Todos saben también que bajar es más exigente que subir (sobre todo en vehículos de poca potencia) porque el auto viene "colgado" y sin la adherencia necesaria. Hace falta andar en cambios altos (tercera y cuarta), llevarlo finito usando todo el camino. Y en esa situación, Soto demostró a través del tiempo, que se siente cómodo... más cómodo que nadie.

El sábado pasado lo demostró con absoluta naturalidad. Sin estridencias ni palabrerío previo o posterior. Con esa serenidad que es parte de su vida. Con una prolijidad envidiable doblando a velocidades alejadas de la teoría y administrando, con exquisita solvencia, domésticos 82 HP de un Fiat Regatta. Y aunque había un par de nombres que



CON DIEZ A GANADOR...

sonaban como posibles desafiante a su supremacía, no tuvo contra. Porque a mitad de camino le llevaba 4 segundos a Rates y al final 8. Hasta en eso fue implacable. Claro que para que la fiesta fuese completa faltó Recalde. Una lástima...

La clasificación final mostró tres grupos bien definidos. Hubo algunos vaticinios erróneos y realistas. Hace un mes se hablaba de 13 minutos y el viernes la mayoría aseguraba que se bajarían los 12. Gastón Perkins confesaba que le sacarian alrededor de 1 minuto, y lo aventajaron por 1m12s. Alcuaz creía que el mejor estaba 5/10 debajo de sus posibilidades y se equivocó en un 60 por ciento, algunos de los "veteranos" confiaban en pelear la punta y unos pocos, más coherentes (como Garro o Pascualini), hablaban de clasificar de quinto para atrás.

La verdad tuvo lógica. Sin sorpresas. Con diferencias relativamente exiguas entre Soto, Rates, Stillo, Torrás, Traverso, Badra, Bescham y López (a 20s 72). En el segundo grupo "Pancho" Alcuaz fue el mejor de los "jóvenes" (con cariño) adelantándose a Di Nezio, Rodríguez Caneado, Baldinelli, García Veiga y Garro (este último con la goma trasera derecha que se desinflaba y de la que fuimos testigos en nuestro improvisado mangrullo). En el último grupo Perkins, Di Palma (de opaco y muy poco convincente trabajo en el tramo), Fangio Jr. sin convicción y más atrás las víctimas de la utilización de Pirelli P-4 sin cámara (?). De Giovanni, Pascualini (impecable manejo), Cechetto, Tubal y Copello que rompió el embrague.

Uno por uno y sin medias tintas

Algo quedó establecido en este Desafío. La actual generación de pilotos de rally local —y obviamente con abrumadora mayoría de cordobeses— disponen de la indispensable cuota de talento, "timing", profesionalismo y estilo como para que los "maestros" de la generación anterior queden convencidos de

que los años y los sistemas se modifican, progresan, se transforman y jamás se estancan. Que ahora a la innata habilidad se la ayude con conocimiento profundo del camino a recorrer. Que una semana o quince días —y en algunos casos un mes— no son suficientes.

En el análisis individual, Ernesto Mario Soto está al tope, lejos del resto. Porque dispone de una creatividad al volante que hace que todo resulte simple, fácil. Así ganó.

Gabriel Rates era el rival directo. Lo fue en el momento de las definiciones. Hasta reconoció —pese a sus declaraciones iniciales en el parque cerrado— que el involuntario "taponamiento" de De Giovanni (goma desinflada), no influyó en el resultado final. Que apenas podría haber terminado un par de segundos más cerca de Soto.

Trabajo acorde a sus antecedentes el de Mario Stillo. Prolijo. Sin llamar la atención pero contundentemente efectivo. Si no que lo diga Rates que lo tuvo a sólo 29 centésimas de su registro. La otra ratificación es la de Miguel Torrás, que hace tres años andaba a la búsqueda de un estilo efectivo. Lo encontró desde hace tiempo.

Juan María Traverso ganó esa teórica "subclase" de los no-especialistas. De alguna forma hay que llamarlos. Bajó con soltura, con ímpetu y coraje dejando establecido que su garra no está limitada a los vericuetos de la pista sino a cualquier tipo de camino que se le ponga adelante.

Horacio Badra volvió a reverdecir viejos laúeles que no muchos supieron reconocerle. Terminó a 17s52 de Soto. No es poco. Bescham llegó con la suspensión trasera arrastrándose tras buenos parciales, pero dejando la impresión que su sistema de manejo se basa en una utilización algo extrema del medio mecánico. Negarle capacidad sería absurdo, pero con un poco más criterio aparecen los resultados, con más naturalidad.

"Cocho" López digno, bien entrenado y con la seguridad de siempre. No de-



sentó jamás en sinuosos de montaña y no tenía porque ser esta la excepción. "Pancho" Alcuaz, aunque desconforme con su labor, concretó una tarea elogiada tras tres años de inactividad en montaña en tanto el "Yeti" Di Nezio volvió a regalarnos sus derrapes controlados en lucha pareja con Rodríguez Caneado, otro de los grandes en el arte de descifrar recovecos serenos.

Baldinelli y García Veiga en su ritmo, sin abandonar los carriles del sentido común y perdiendo unos 2 segundos por kilómetro respecto a Soto. El "Pajaro" Garro con mucho ímpetu, con un parcial que lo dejaba entre quinto y sexto pero haciendo la mitad del camino con la goma trasera en proceso de pérdida de aire. Gastón Perkins con bien llevados 59 años, cumplió con su pronostico. Dijo que le sacarian mas de un minuto. Terminó a 1m 12s 19, con latencia de rodado incluido.

Con Di Palma, los aficionados se fueron insatisfechos. Dejó la impresión de haber participado por compromiso, sin interés por el resultado deportivo ni reconocimiento de la topografía. No fue

el Di Palma luchador que todos esperaban ver pasar. Lo mismo vale para Fangio aunque sobre el final la suspensión trasera defecionó, su paliativo es no ser especialista en estas complicadas cuestiones.

De Giovanni bien hasta que sufrió las consecuencias de los neumáticos sin cámara. Pascualini como en sus mejores épocas, con ganas y llevando el auto por donde (y como) se debe. Cechetto flojo y con una carga adicional: los recuerdos de una horrible pifia en los días previos a la carrera mientras recorría la ruta. Tubal pinchó o se le fue desinflando una goma pero en ningún momento justificó su inclusión en la lista de invitados.

Para cerrar, el abandono de Eduardo Copello por causa del embrague. Un Copello que destiló optimismo antes de largar pero que no pudo concretarlo.

Los 8 segundos de ventaja que el sábado acumuló Soto parecían indescantables en la pista.

Pero ese es otro cuento...

CARLOS F. FIGUERAS



LOS PROTAGONISTAS "VINE DE MOCHILERO"

Alberto Baldinelli: "Tuve muy pocas oportunidades de hacer la ruta. Se puede decir que vine de mochilero. En la montaña aceleré lo más que pude en lo rápido, y cuando tenía que accionar en lo trabado fui lo más prolijo que pude. Vine a correr sin entrenamiento. En cambio, en el autódromo fue otra cosa, ya que estaba mucho más motivado. Me di cuenta de que podía ganar cuando salimos por primera vez a la pista para calentar las gomas".

Carlos Garro: "En la montaña no anduve mejor ya que fue la primera vez que me subo a un auto con tracción delantera, pero de todos modos eso quedó compensado con lo que hice en el Autódromo, a pesar de que me retrasé en una oportunidad porque le erré a un cambio, en lugar de tercera me fui a quinta".

Carlos Pascualini: "Hace catorce años que no me subo a un auto de carrera y todo esto me emocionó aunque sin duda sentí la falta de entrenamiento. ¿Si voy a seguir?... No. Esto fue algo que hice por excepción".

Mario Stillo: "Estoy más que conforme,

ya que en la montaña hice lo mío, pero en la pista pude haber estado más arriba de no haber sido que los dos de adelante —Baldinelli y Garro— peleaban la cuerda y no me permitían avanzar.

Gabriel Rates: "Sí... es verdad que anduve en la tierra de De Giovanni cuando él iba con un neumático mal. Allí habré perdido cuatro segundos, pero de todos modos reconozco que a Soto no le ganaba".

Ernesto Soto: "Fui a la montaña confiado, sin preocuparme demasiado por todo lo que vine escuchando durante estos últimos días. Me limité a trabajar lo mejor posible en los días previos, y una vez en carrera hice lo mío tratando de llevar lo más derecho posible el auto. Esos 8945 me dieron cierta tranquilidad. En el Autódromo mantuve un ritmo parejo, funcionando de acuerdo a lo que me indicaban desde boxes, conociendo continuamente la diferencia con Stillo. Estaba todo controlado, pero al final, cuando le llevaba un segundo y pico a Stillo, vi cómo delante mío se estaban 'dando' Di Palma y Traverso. Ya Luis me había tocado antes, por eso preferí separarme para no verme envuelto en un toque. Allí fue donde Stillo se acercó, pero yo tenía todo controlado".



Osvaido "Cocho" López

Di Nezio y Tubal, luego de un roce; semioculto, Gabriel Rates accionando en el mixto. El de la rueda trasera derecha en el aire no es otro que Alberto Baldinelli, excelente ganador en el autódromo, acosado —como lo fue durante gran parte de la carrera— por Carlos Garro, también de gran trabajo. Modito cruzadito Jorge Bescham, con el público en lo alto de la sierra y algunos autos pegados al camino. Parte de los asistentes se comportó al más puro estilo T.C., por lo que la largada debió ser postergada por ese motivo y también porque una camioneta que llevaba elementos para los autos se demoró en llegar a Copina.



ció la diferencia. El estilo de manejo del ganador es pulido, fino y se avino perfectamente a las características del Regatta. En cambio, Rates utiliza la técnica del derrape enderezando el auto a fuerza de potencia, que justamente es lo que no le sobraba. Bajo estas dos explicaciones están encerrados esos cuatro segundos que en realidad hubo.

¿Los demás?... Trataron decorosamente de adecuarse a las circunstancias. Y los más pagaron tributo a correr con las gomas Pirelli P4 sin cámara, ya que los continuos golpes en las llantas contribuyeron a que el aire se fuera escapando. En tren de buscar actuaciones de mérito, y más allá de lo de Stillo y Torrás, resulta significati-

vo lo de **Juan María Traverso**, ajeno a este tipo de competencias y escenarios. El quinto puesto del "Flaco" refleja su talento.

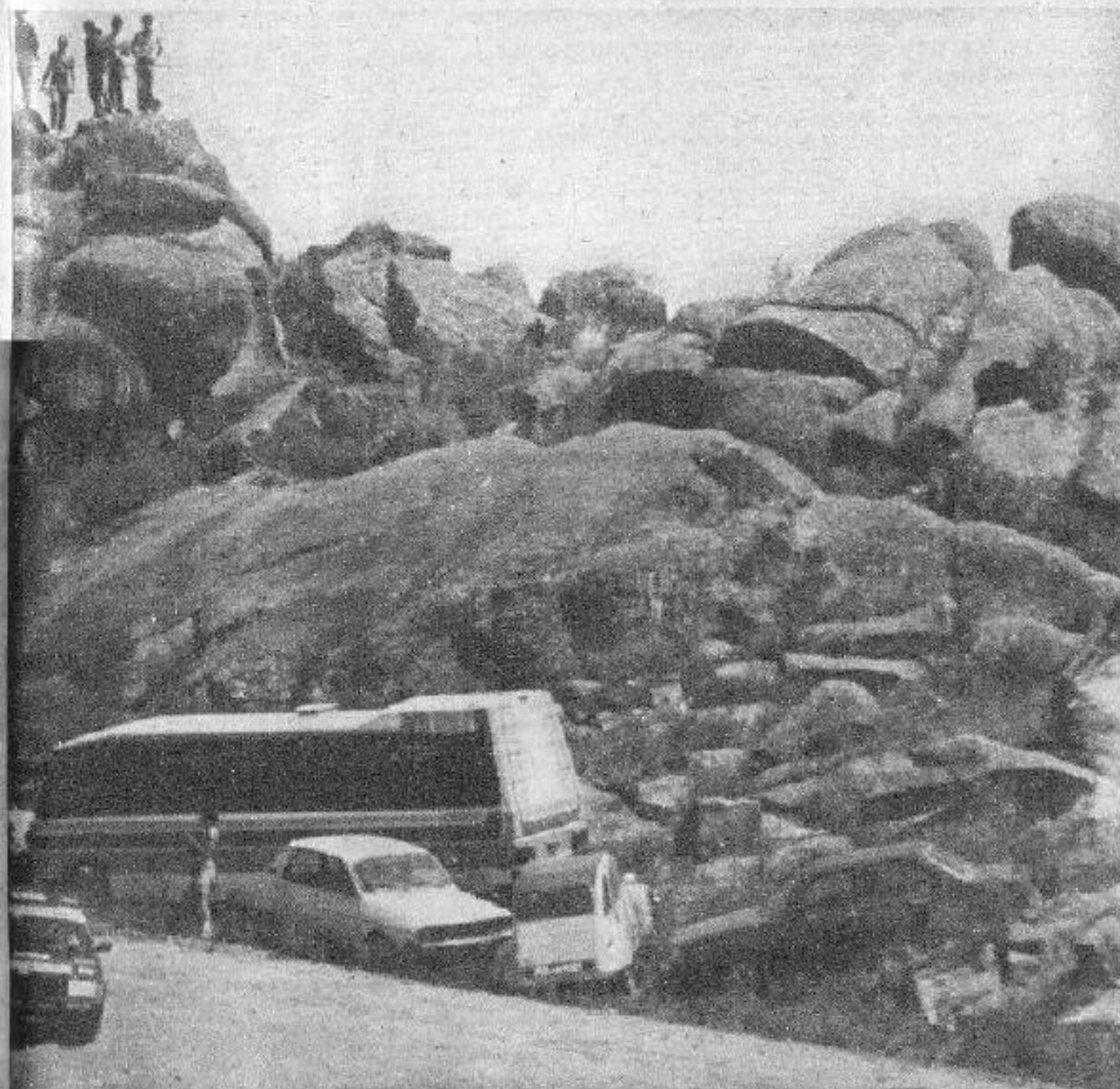
DOMINGO EN EL CBALEN

De repente, en medio de su tanda clasificatoria, Gabriel Rates estaciona su auto al final de la calle de boxes. Habían omitido ajustar convenientemente las tuercas y con el traqueteo, una de las llantas se había fisurado y el piloto pretendía cambiarla y que le permitan salir a clasificar nuevamente. Luego de muchos cabildeos, en los que las voces subieron amenazadoramente de tono, se permitió que Rates salga a clasificar nuevamente,

Inmediatamente, un grupo de pilotos reaccionó, argumentando que si lo de Rates era permitido, también debían determinar que todos salgan nuevamente a clasificar, de lo contrario se retirarían del autódromo. Nuevamente las discusiones —acaloradas— las presiones y la marcha atrás. El tiempo logrado por Rates en su segunda salida no fue válido, computándose el primitivo, por lo que "Satanás" apareció, finalmente, perjudicado.

Para no hacerla tan larga, digamos que durante las veinte vueltas el interés estuvo dividido entre la punta de esa carrera y lo que pudiera pasar en la suma de tiempos. Por un lado, **Baldinelli** llevó a cabo un excelente trabajo, ratificando sus condiciones de

pistero nato, teniendo a sus espaldas el acoso permanente de De Giovanni al principio y luego de Garro, y también en alguna medida de Stillo, quien además trabajaba en función de la suma de tiempos, achicando progresivamente la ventaja que le llevaba Soto, quien estaba funcionando en la pista al revés del día anterior. El suspenso llegó al "climax" en las cuatro últimas vueltas, cuando las diferencias entre ambos se achicaron a su mínima expresión. Pero no había ninguna falla en el Regatta de Soto, sólo el sentido de precaución, nada más, ya que Traverso y Di Palma se "acariaban" y el "Cabezón" quería evitar alerididades. Por eso levantó convenientemente el pie derecho, permiti-



tiendo el acercamiento de Stillo. Mientras tanto, en la punta, el duelo se definía por 27/100 a favor de Baldinelli, ante un "Pájaro" que repentinamente comenzó otra vez a volar. Lo suyo fue de gran factura.

ENTRE PEPERINA Y ALFAJORES SUSTO - Fue el que se pegó "Juanmanuelito" Fangio el sábado. Se fue afuera rompiendo la suspensión trasera. El domingo el Regatta estaba listo, pero Fangio no largó por una súbita descompostura.

DI NEZIO - "No hay nada que hacer... no me adapto al auto. Ade-

más en la montaña rompí una goma y un amortiguador. ¿El Ford T.C.?... no creo que lo siga corriendo. Estoy pensando en dejar todo."

PREVISION - "En la montaña me dibujaron cinco segundos más, por eso vine al Cabalén con un escribano, y si el tiempo de clasificación que me dan difiere del que me toma mi equipo, inmediatamente labro un acta", comentó Osvaldo López, pero allí no fue necesario.

VUELCO - Todavía no había cumplido una vuelta cuando en la primera curva Cecchetto sufrió un vuelco, del que salió sin ninguna consecuencia física.

UNA VERDAD "PARCIAL"

En un sector de aproximadamente 550 metros, CORSA establecía un puesto de observación y control parcial. De una recta de 50 metros en bajada donde había que poner segunda para doblar a la derecha en un retoma, se encababa otro tendido de unos 150 para doblar levemente a la izquierda en tercera a fondo. Luego a la derecha en suave subida y otra recta corta de 60/70 metros.

Estos fueron los tiempos establecidos en ese sector:

Bescham	19s 27/100
Garro	20s 21/100
Rodríguez Canedo	20s 22/100
Stillo	20s 30/100

Pascualini	20s 32/100
Soto	20s 34/100
O. López	20s 46/100
Traverso	20s 50/100
Badra y Perkins	20s 64/100
Di Nezio	20s 78/100
De Giovanni	20s 85/100
Copello	20s 94/100
Rales	21s 01/100
Baldinelli	21s 02/100
Alcuaz	21s 07/100
Torrás	21s 29/100
García Veiga	21s 40/100
Cecchetto	21s 41/100
Tubal	21s 64/100
Di Palma	22s 42/100
Fangio	24s 99/100

LA POLEMICA DEL DESAFIO

Confeccionar la lista de participantes del "Desafío de los Valientes" no es tarea fácil. Seguramente aparecerán los que se sienten marginados y también los sorprendidos, aunque estos últimos no lo reconozcan por razones obvias.

No se sabe quién hizo la lista. Al menos oficialmente. Pero una gran mayoría de personajes con "voz y voto" concordaba en criticar la filosofía empleada para la elección de pilotos. Y es cierto. A esta altura de la vida hasta los chicos de quince años reconocen la trayectoria de Paco Mayor (inexplicable ausencia), de Ricardo Zunino, de Esteban Fernandino (no aceptó estar en el banco), hasta de "Cacho" Fangio (ganador de un Desafío). Hubo ausentes con aviso, como el caso de Reutemann, Bessone y Larrauri, entre otros. Pero las presencias de Miguel Tubal, Juan Manuel Fangio Jr. y José Cecchetto, personalmente me tomaron desprevenido. Sobre todo cuando un hombre como Francisco Alcuaz entró recién a último momento, ya que figuraba en la lista de suplentes junto a Badra (elección que puede llamar a la polémica considerando que se lo ignoró a "Peps" Cano, ganador de otro Desafío en pista). Alzaga, Gradassi y Recalde desistieron.

Estoy seguro de que me olvido de alguien. Hubo muchos cordobeses y faltaron algunas figuras que merecían un reconocimiento. Si el argumento a esgrimir era de tipo político-comercial-empresarial, tampoco sirve, ya que algunos de los ausentes fueron pilotos de la marca por mucho tiempo.

Alguien dijo en su momento que los periodistas debían haber votado. No estoy de acuerdo. Su labor se limita a informar no a digitar.

Solo hacia falta una mayor cuota de coherencia. ¿Otra vez será?

C.F.F.

Tenga un Taunus único.



FACELIFT - Venga a FACELIFT. Usted puede cambiar su cuto 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 incorporado.

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

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupe y Sedan



FACELIFT

LUBRIRAP - Av. Cabildo 4453/65 TE. 70-2473
- Del Cazón y Eneas T.E. 82253
Pinamar (Bs. As.)



Mañana del sábado, cuando aún no se había hecho el sorteo. Ansiedad en los rostros de Stillo, Baldinelli, Badra, Garro, Raies y Traverso. Con ellos, los "niños", Ohanesian y Di Palma. Pancho Alcuaz en su elemento... en el tramo de montaña fue el "veterano" mejor clasificado. Los sonrientes García Veiga y Copello. El primero desertó en la pista por un cable de bujía suelto y el "Maestro" rompió el embrague en la montaña, a 12,8 kilómetros de la largada.



RUMOR - Según dijeron algunos "tuercas" de Alta Gracia, **Oreste Berta** no estará presente en las competencias de T.C.2000, atendiendo los autos de Traverso y Soto. "Yo seguiré haciendo los motores, pero si quieren pueden dárselos a Antelo." Habría dicho Berta. El enojo -al parecer- tendría como motivo la no incorporación de José Luis Di Palma en el equipo Renault de T.C. 2000.

MAL EL PUBLICO - Ir avanzando desde Cuesta Blanca hacia Copina nos hizo poner los pelos de punta. Público pésimamente ubicado, y lo que es peor, autos estacionados como si se fuera a hacer un desfile de modelos y no una carrera de autos. No paso nada de casualidad. Además, ese día

-sábado- nos sorprendió que no haya habido ninguna pinta. Reconfortante.

ANTICIPO - "Vine para ir mostrándoles algunas cositas a los chicos del equipo Renault. La paliza que les di hoy es un anticipo de lo que va a pasar en el T.C. 2000. ¿Qué pasó ayer?... Vine sobre la hora y sólo di dos vueltas", acotó Rubén Luis Di Palma.

DE GIOVANNI - "Esto de hoy en el Cabalen para mí es como un triunfo. Salí tercero pero ante gente que sabe andar muy bien. No tengo excusas, sólo que en una oportunidad no me entró un cambio", dijo al final Omar De Giovanni.

RETRASOS Y ABANDONOS

Sábado: Perkins: Goma; De Giovanni: goma; Raies: perdió tiempo detrás de De Giovanni; Copello: Rompió embrague, abandono; Fangio: Se fue afuera, rompió elástico, dañó una goma y el tanque de nata; Abandono; Pascualini: goma; Tubal: dos gomas; Garro: goma, frenos; Di Nezio, goma y amortiguador; Domingo: García Veiga: frenos y desprendimiento de cable de bujía; Abandono; Cocho López: Toque con Traverso; Abandono; Bescham: Frenos, suspensión y transmisión; Abandono; Rodríguez Canedo: Transmisión; Abandono; Cecchetto: Vuelco; Abandono.

CLASIFICACION Primera Etapa

Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally - Copina - Cuesta Blanca - 19.800 km - 21/2/87

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Diferencia
1°	7	Ernesto Soto	11m36s31/100	
2°	11	Gabriel Raies	11m44s76/100	8s45/100
3°	3	Mario Stillo	11m45s05/100	8s74/100
4°	22	Miguel Torrás	11m49s18/100	12s87/100
5°	16	Juan María Traverso	11m51s15/100	14s84/100
6°	5	Horacio Badra	11m53s83/100	17s52/100
7°	21	Jorge Bescham	11m55s80/100	19s19/100
8°	2	Oswaldo López	11m57s03/100	20s72/100
9°	12	Francisco Alcuaz	12m02s80/100	26s49/100
10°	15	Angel Di Nezio	12m02s91/100	26s60/100
11°	14	Eduardo Rodríguez Canedo	12m04s03/100	29s72/100
12°	18	Alberto Baldinelli	12m14s65/100	38s34/100
13°	1	Néstor García Veiga	12m16s85/100	40s54/100
14°	23	Carlos Garro	12m26s63/100	50s32/100
15°	8	Gastón Perkins	12m42s50/100	1m12s19/100
16°	9	Luis R. Di Palma	12m54s79/100	1m18s48/100
17°	17	Juan Manuel Fangio	12m54s87/100	1m18s56/100
18°	10	José De Giovanni	13m31s82/100	1m55s51/100
19°	4	Carlos Pascualini	14m12s60/100	2m36s29/100
20°	19	José Cecchetto	15m45s10/100	4m09s79/100
21°	20	Miguel Tubal	16m03s72/100	4m57s41/100

No clasificó: Eduardo Copello
Promedio del ganador: 102.370 km/h.

Segunda Etapa

Córdoba Automóvil Club - Autódromo "Oscar Cabalen" - Circuito n° 2 de 2.600 metros - 20 vueltas - 22/2/87

ORDEN DE LARGADA

De Giovanni, 1m32s98/100; Baldinelli, 1m33s52; Stillo, 1m33s73; Garro, 1m33s74; Torrás, 1m33s94; Perkins, 1m33s97; López, 1m34s07; Soto, 1m34s10; Traverso, 1m34s21; Pascualini, 1m34s35; Cecchetto, 1m34s41; Tubal, 1m34s51; García Veiga, 1m34s54; Alcuaz, 1m34s54; Di Nezio, 1m34s58; Badra, 1m34s59; Raies, 1m34s64; Di Palma, 1m34s65; Bescham, 1m34s92; Rodríguez Canedo, 1m34s95.

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Diferencia	Vtas
1°	18	Alberto Baldinelli	31m28s16/100		20
2°	23	Carlos Garro	31m28s43/100	0s27/100	20
3°	10	Omar De Giovanni	31m28s79/100	0s63/100	20
4°	3	Mario Stillo	31m29s24/100	1s08/100	20
5°	22	Miguel Torrás	31m29s78/100	1s62/100	29
6°	16	Juan María Traverso	31m35s28/100	7s12/100	20
7°	9	Luis Rubén Di Palma	31m35s40/100	7s24/100	20
8°	7	Ernesto Soto	31m36s25/100	8s09/100	20
9°	8	Gastón Perkins	31m37s38/100	9s22/100	20
10°	15	Angel Di Nezio	31m48s10/100	19s94/100	20
11°	11	Gabriel Raies	31m50s08/100	21s92/100	20
12°	12	Francisco Alcuaz	31m50s23/100	22s07/100	20
13°	4	Carlos Pascualini	31m51s69/100	23s53/100	20
14°	20	Miguel Tubal	31m57s55/100	29s39/100	20
15°	5	Horacio Badra	31m57s60/100	29s44/100	20

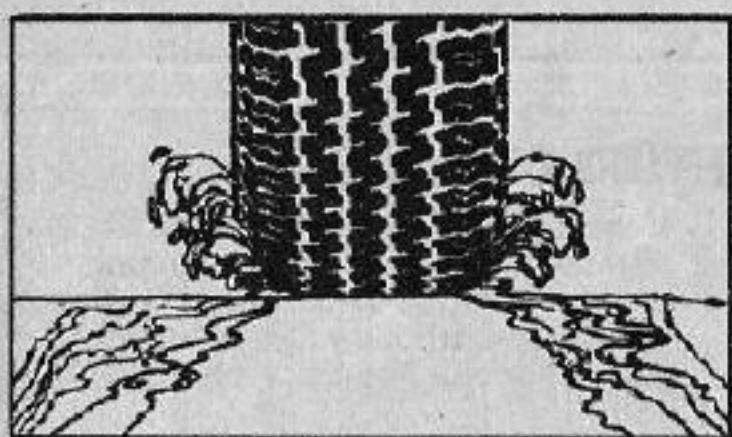
No clasificaron: García Veiga, López, Rodríguez Canedo, Cecchetto y Bescham.
No largaron: Copello y Fangio.
Promedio del ganador: 99.14 km/h.

CLASIFICACION FINAL (Suma de tiempos)

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Diferencia
1°	7	Ernesto Soto	43m13s68/100	
2°	3	Mario Stillo	43m14s28/100	0s60/100
3°	22	Miguel Torrás	43m18s95/100	5s27/100
4°	16	Juan María Traverso	43m26s42/100	12s74/100
5°	11	Gabriel Raies	43m34s98/100	21s30/100
6°	18	Alberto Baldinelli	43m42s80/100	29s12/100
7°	5	Horacio Badra	43m51s42/100	37s74/100
8°	15	Angel Di Nezio	43m52s98/100	39s30/100
9°	12	Francisco Alcuaz	43m53s00/100	39s32/100
10°	23	Carlos Garro	43m55s05/100	41s37/100
11°	9	Luis R. Di Palma	44m31s03/100	1m17s35/100
12°	8	Gastón Perkins	44m36s59/100	1m22s91/100
13°	10	Omar De Giovanni	45m00s60/100	1m46s92/100
14°	4	Carlos Pascualini	46m04s28/100	2m50s60/100
15°	20	Miguel Tubal	48m31s26/100	5m17s58/100

Pirelli presenta P4 y P44.

Las radiales de acero de segunda generación.



Efecto hélice exclusivo de P4 y P44.

Más agarre sobre mojado.

El exclusivo "efecto hélice" producido por sus surcos transversales, logra la expulsión lateral del agua haciendo que el neumático apoye siempre sobre seco.

Altísimo poder de frenado.

Los nuevos compuestos y diseño de la banda de rodadura de P4 y P44 aseguran un frenado controlado y eficaz.

Mayor duración.

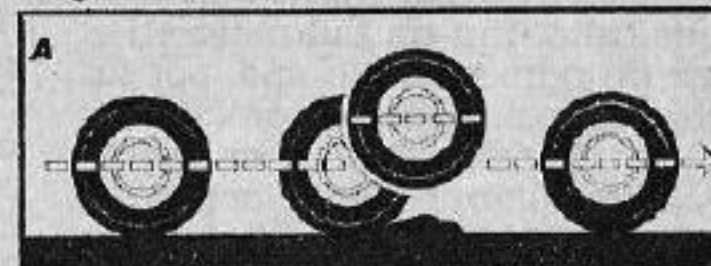
Baches, cordones, alcantarillas y otros obstáculos pueden ser fatales para la vida de los neumáticos. Las radiales

P4 y P44 presentan además de dos cinturas metálicas, una carcasa de nylon reforzado, garantizando más resistencia y rendimiento.

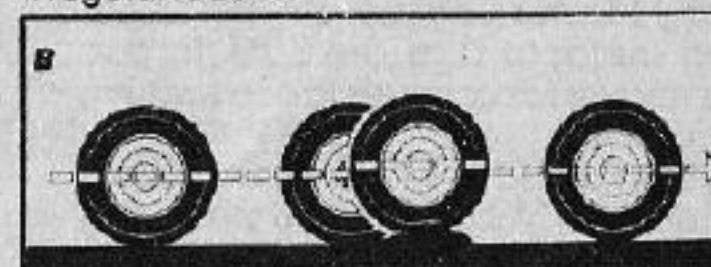
Confort en radiales de acero.

La cintura extra de fibra, exclusiva de Pirelli, amortigua las pequeñas irregularidades generando un rodar suave y silencioso.

En Radiales, Pirelli pisa más



A. Neumático común: reacción ante irregularidades.



B. P4 y P44: cintura extra de fibra. Alta flexibilidad.

PIRELLI

LARRAURI A LA SUPER CUP. Días pasados nos confirmaba Oscar Larrauri su participación en las cinco competencias de la remunerativa "Supor Cup" alemana, que se realiza con autos de Grupo C y que en ocasión de una de las fechas (Norisring) coincide con la carrera por el Mundial de S.P. Larrauri correrá junto a Jelinski en dicha serie. El argentino tripulará el auto "Jägermeister" que el año pasado condujera Boulsen, mientras que el germano continuará tripulando el "Memorex" del '86. Con sus dos pilotos, Brun espera lograr este año, que uno de ellos llegue al título. Larrauri comenzará el 3/5 en Nürburgring, siguiendo el 28/6 en Norisring, el 5/7 en Hockenheim, el 9/8 en Diopholz y el 20/9 en Nürburgring nuevamente.

Con respecto al Mundial de S.P., la escuadra de Brun hará ensayos en Monza antes de la competencia inaugural que se realizará en Jarama bajo la modalidad "sprint" (360 km) y que será seguida una semana después, por los 1.000 km de Jerez. Brun, Larrauri y Pareja probarán en Monza el nuevo chasis de material compuesto, hecho en Inglaterra, y el tradicional de aluminio. El primero estará con los colores de Jägermeister y el segundo con los de Fortuna. También se aprovechará para probar los nuevos neumáticos Goodyear que calzaron durante el '87 los autos de Brun, quien se decidió por la marca americana pese a una tentadora oferta económica de Michelin.

"Brun busca con las Goodyear nos comentaba Larrauri— disminuir los problemas de puesta a punto y adaptación de los distintos pilotos, a efectos de mejorar las prestaciones del conjunto. El año pasado yo había conseguido un buen balance con las Michelin, pero lo que se ganaba por un lado, luego se perdía por el otro porque las radiales exigen un manejo más fino, que no todos los pilotos del equipo tienen. Creo que en resumen, el cambio será positivo. Con respecto al Campeonato, habrá que prepararse para aguantar el ataque de Jaguar, que este año se viene con todo. Será el gran rival para todos. Brun me ha pedido que haga algunas carreras

con el 'Fortuna' y otras con el Jägermeister' en compañía de Jelinski. Quiere que esté en condiciones de pelear por la punta."

SUECIA AUN EN SUSPENSO. Al cierre de esta edición, todavía la FISA no se había expedido sobre la clasificación oficial del Rally de Suecia. El problema detectado por los Comisarios Técnicos luego de terminada la carrera, fue en el turbo del Mazda de Salonen: una paleta de más en la turbina del sobrealimentador IHI, según lo que constaba en la ficha de homologación. En razón de que a partir de este año una desclasificación implica la exclusión lisa y llana del Campeonato; no se quiso tomar una decisión apresurada y se prefirió confirmar la información en París.

LA REVOLUCION DE BALESTRE. A medida que se acerca la reunión de la Comisión Plenaria de la FIA, prevista para mediados de marzo, se conocen mayores precisiones con respecto a la reestructuración planeada por Balestre, con el único objetivo de consolidar su poder absoluto. Se asegura que la FIS no será disuelta como ente, pero si desapareciera el Comité Ejecutivo, único alista de democracia que quedaba. El candidato de Balestre para la presidencia de la FISA es el sueco Lars Osterlind, dirigente muy diplomático que consiguió el retorno de su país al Mundial de Rally. Osterlind cumplirá funciones de nexo entre Balestre (Presidente de la FIA) y los presidentes de las distintas comisiones de cada categoría en que se divide a la FISA. Max Mosley irá a la Comisión de F-1, mientras que el portugués César Torres se ocupará del Rally. En este contexto, Ecclestone asumirá el rol de promotor absoluto de los distintos certámenes que están en el ojo de la FISA. Veremos qué sucede de aquí hasta la reunión de la FIA, que, según Balestre, homologará sin problemas su proyecto.

NUEVOS MONOPLAZAS. Tal como adelantamos, Dallara presentó el nuevo F.3000 y la versión 387 del exitoso F.3. En el primer caso se trata de una novedad absoluta y es el primer producto italiano destinado a la

categoría. La filosofía constructiva es la misma que se aprecia en los F.3, siendo el nuevo 3087 un auto muy liviano (525 kg), que requiere 15 kg de lastre para dar el peso mínimo reglamentario. La suspensión delantera es "pull-rod" con los amortiguadores verticales, y la trasera, "push rod". Los laterales muestran una cuidada evacuación del flujo de aire, culminando el auto con "extractores" largos y altos. Al respecto, decía Giampaolo Dallara: "En este auto hemos cuidado mucho la aerodinámica, que además de ser nuestro fuerte, es lo que hace diferencias en la categoría. Creo que a nivel de suspensiones, todos trabajan al máximo, y las diferencias hay que empezar a buscarlas en la aerodinámica. El auto será utilizado ahora sólo por el team Euro Venturini (fusión de Venturini y Euro Racing), que contará con la dirección técnica de Giampaolo Pavanello, un hombre que aportará sus grandes conocimientos para la gestión de los autos en pista.

El chasis 387 de Dallara es una revisión del modelo que usará el año pasado Victor Rosso en la F.3 alemana. Al respecto comentaba el Ing. Dallara: "El objetivo de este auto ha sido eliminar el defecto anterior en los circuitos lentos o con piso mojado. Con la nueva suspensión delantera, creo que hemos salvado el problema de la variación brusca de carga, que era lo que complicaba las cosas. También mejoramos la aerodinámica y si bien el auto parece igual, todas las partes de la carrocería son distintas. Con la misma penetración en el túnel de viento hemos podido constatar un aumento del 20 por ciento de carga vertical. Creo que este auto ha llegado al límite del desarrollo. Ahora comenzaremos a trabajar en el del '88, que será totalmente diferente. Con él pienso inaugurar un nuevo concepto. Hasta ahora el conjunto motor/caja era considerado inamovible. Mi idea es trabajar al revés: que ambos elementos estén en función del auto. He hablado con los fabricantes y en principio he encontrado bastante predisposición para el proyecto".

FORMULA UNO AL DIA



EN RIO COMENZARON LOS INGLESES. Sobre el trazado de Rio de Janeiro empezó una semana importante de tests que tendrá como protagonistas a Williams, Lotus, McLaren y Benetton. En la primera jornada, sólo Piquet y Mansell pudieron girar ya que Lotus y McLaren sufrieron retrasos de aduana a causa de las festividades carnavales. En tanto Benetton —que con Fabi probó el viernes en Donington— piensa iniciar las pruebas del nuevo auto el lunes.

Williams mostró en Rio dos chasis, un FW18B y un tradicional FW11. El primero será el que utilizará el team Williams en el inicio del Campeonato, ya que Patrick Head dijo que no echarán mano al nuevo FW12 —que ya está proyectado— hasta ver

RECALDE VIAJO A EUROPA



Del Buono y Recalde en Ezeiza el sábado pasado, minutos antes de embarcar otra vez rumbo a Europa.

El pasado sábado 21 de febrero, Jorge Recalde y Jorge Del Buono emprendieron viaje desde Buenos Aires hacia Milan, Italia, adonde arribaron luego de hacer una conexión en el aeropuerto madrileño de Barajas.

Los argentinos tienen previsto comenzar rápidamente con el reconocimiento de la ruta del Rally de Portugal, el cual se desarrollará entre el 10 y el 15 de marzo. Seguramente su participación en esa

competencia —la primera integrando el equipo Jolly Club— la realizarán con un Fiat Uno Turbo de Grupo A, considerándose muy alejada la posibilidad de utilizar allí un Lancia Delta HF FWD de Grupo N.

La importancia que Recalde le da a esta primera intervención de 1987 en el Campeonato Mundial, se reconoce por su decisión de no aceptar la invitación al Desafío de los Valientes. En efecto, el cordobés tenía premura para

comenzar el trabajo previo a Portugal, y competir durante el fin de semana pasado en Argentina, hubiese retrasado al menos en tres días su programa portugués, tiempo que Recalde debe emplear en "aclimatarse" al nuevo auto, equipo y terreno. Fue una ausencia lamentable, pero ya ha demostrado repetidamente lo que es capaz en carreras de ese tipo...

Recordemos que el debut a nivel mundial de este piloto se realizó en 1980 en este mismo Rally de Portugal, donde finalizó 8º conduciendo un Ford Escort RS del equipo oficial de David Sulist.

"Es la primera vez que viajo a Europa con un programa de carreras interesante. Aunque sean cinco o seis por el mundial, ya es bastante. Esperemos andar bien", comentó Recalde en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, antes de embarcar en el EC 10 de Iberia. Pocas palabras, pero muchas y bien fundadas esperanzas.

LAS FERRARI BATIERON RECORDS EN JEREZ

EL MEJOR REGALO PARA DON ENZO

En la semana de su 89º cumpleaños, Enzo Ferrari tuvo un excelente presente. Se lo hicieron Alboreto y Berger, quienes trabajando intensamente bajo las órdenes de John Barnard, batieron un par de records importantes en Jerez de la Frontera. Más allá de la importancia de haber superado por casi 2 segundos el tiempo de Mansell en carrera del año pasado, o por casi 5 segundos el mejor tiempo de Alboreto durante el G.P. del '86, queda para Enzo Ferrari la satisfacción de saber que su equipo ha recuperado la confianza en sí mismo porque dispone ahora de un verdadero líder que lo llevará al triunfo. Esto se desprende de muchas declaraciones oídas durante la semana en el trazado andaluz, resumidas en este juicio de Alboreto: "El año pasado estábamos como a ciegas. A veces el auto iba mejor o peor, pero no sabíamos bien por qué. En cambio ahora la mejo-

ria es gradual y constante. Con pocas modificaciones mejoramos 3 segundos en Paul Ricard y casi 5 aquí. Es algo que inyecta serenidad y optimismo en toda la escuadra". También el recién llegado Berger fue categórico: "Ya Luda me había dicho que Barnard era fantástico, y en poco tiempo lo pude comprobar. Tenemos un nuevo motor y una nueva caja que han nacido bien. Otro tanto ocurrirá con el chasis que estrenaremos en Brasil. No es apresurado pensar en ganar luego de un par de carreras".

Con dos chasis Ferrari trabajo de lunes a viernes en distintos aspectos. Con un auto del '86 sólo modificado en suspensiones se probaron neumáticos Goodyear para esta temporada. Al mismo tiempo, sobre un bastidor '86 con motor nuevo (en V a 90 grados) y la llamante caja longitudinal, se probaron distintos elementos en sus-

pensiones y aerodinámica con vistas a la conformación definitiva del auto que se presentará en los primeros días de marzo. Berger comenzó trabajando sobre el auto viejo (foto) y Alboreto sobre el "nuevo", invirtiéndose los roles a mediados de semana.

Probando los neumáticos del '87, Berger protagonizó dos salidas de pista entre lunes y martes, imitando Alboreto jueves y viernes, con serios daños en el auto en ocasión del último impacto. Goodyear le dio más rigidez a los fiancos de los nuevos neumáticos y eso provocó problemas de adaptación, tanto de las suspensiones como de los pilotos. "Ahora el auto avisa menos y de pronto se pierde la adherencia", coincidían los dos volantes de Maranello. De todos modos, Barnard quedó conforme con los tests, tras comprobar la reacción de estos neumáticos y saber como trabajar sobre el nuevo coche. En

la real necesidad de hacerlo. El FW11B tiene nuevas suspensiones con control electrónico y algunas novedades aerodinámicas. El FW11 en cambio tiene suspensiones nuevas, pero sin el dispositivo electrónico.

Durante la primera jornada, Piquet pudo dar solo un par de vueltas a causa de una pérdida de aceite, mientras Mansell completó 20 vueltas con un mejor tiempo de 1m32s3.

Además de la polémica entre los pilotos locales (Piquet/Senna), otra "guerra fría" se visualiza entre dos teams usuarios de los motores Honda. En Williams no hay buen ambiente, debido a que los mejores hombres de Honda han pasado al team Lotus, equipo que no tuvo mayores problemas en reproducir las soluciones de refrigeración adoptadas por el team de Frank Williams. Si bien algunos explican que Senna (foto) es el nuevo ídolo de los nipones, es lógico suponer que siendo Honda accionista del equipo, cierta preferencia habrá por los autos amarillos, amarillo Camel, se entiende...

McLAREN PRESENTO A JOHANSSON. En el Grand Hotel Saltsjoebaden, situado en las periferias de Estocolmo, la escuadra McLaren presentó a Stefan Johansson, que este año secundará a Alain Prost en el equipo de Ron Dennis. El piloto sueco se mostró complacido por la confirmación del anuncio, largamente postergada por el "caso Senna" y la indefinición de los patrocinantes en el team Lotus.

"Es increíble todo el tiempo que se prolongó esta confirmación. Pensar que las tratativas las había comenzado en julio en ocasión del G.P. de Francia... Ahora todo eso pasó y me siento contento de poder militar en una escuadra como McLaren y a la par de un gran piloto como Prost. No tengo dudas de que esta será una temporada de resultados. Con respecto a Dennis, ya nos conocemos

desde hace mucho tiempo, pues fue precisamente él quien me permitió iniciarme en esta actividad cuando en el '78 llegué a Inglaterra para correr en lo que entonces era su equipo de F.3 británica." Dennis, por su parte, aseguró que en Brasil se presentarán tres unidades nuevas para los dos pilotos del equipo. "Mientras Prost intentará -dijo Dennis- su tercer campeonato consecutivo, Stefan tendrá la oportunidad de tomarse revancha luego de dos temporadas que no le permitieron mostrar toda su valía." Finalmente, el sueco agregó: "Estoy entusiasmado por lo que me contó Alain sobre los progresos en el auto, constatados en los tests de Estoril, donde el chasis del '86 con algunas modificaciones, mejoró casi 1 segundo los registros del último G.P."

MÁS DE LOS TESTS DE PAUL RICARD. Los problemas presentados por las válvulas limitadoras impuestas por la FISA, fueron la nota saliente de los últimos tests realizados en el circuito francés de Le Castellet. La progresiva descalibración del admicículo fabricado en EE.UU., ya había sido advertida por los técnicos de Honda en ocasión de los tests de Williams en Paul Ricard, aunque en primera instancia se pensó en problemas del propulsor. Luego, la unánime confirmación de los inconvenientes por parte de Alfa Romeo, Zakspeed, BMW y nuevamente Honda en ocasión de la primera salida a pista de los Lotus, dio la voz de alerta.

Sucede que la válvula, calibrada inicialmente a 4 bar de presión, con el paso de las vueltas comienza a desregularse, reduciendo paulatinamente el valor límite calibrado al comienzo. Gerard Ducarouge fue bastante realista sobre el tema: "Esto es un tema muy grave, sobre el que la FISA debe tomar una decisión urgente. No podemos comenzar la temporada

en estas condiciones, porque muchos esfuerzos tecnológicos de gran envergadura pueden ser puestos en ridículo por un admicículo ineficiente. Es cierto que estas válvulas funcionan desde hace tiempo sin problemas en Indy, pero hay que tener en cuenta que allí manejan un valor (0,8 bar) muy inferior al nuestro. Está visto que la falta no tiene nada que ver con la ubicación de la válvula, ya que los cuatro motores presentes aquí muestran una situación diferente en la cámara de aspiración y, sin embargo, todos tienen el mismo problema".

Además del tema de la válvula, la máxima atención estuvo concentrada en el primer rodaje de los Lotus-Honda. El team británico tendrá trabajo a destajo hasta la primera carrera de la temporada. Luego de las próximas pruebas en Rio, Lotus probará en Brands Hatch, Silverstone, Imola (del 16 al 20 de marzo), retomando luego a Rio de Janeiro para los tests generales previos al G.P. carioca. A efectos de los mismos, el trabajo está perfectamente dividido, concentrándose Senna en la puesta a punto del chasis, mientras Nakajima cumplirá con la misión de realizar las pruebas de motor. Un tema que está ocupando muchas energías en la escuadra de Ducarouge es el de las suspensiones con control electrónico, las cuales aún muestran problemas de funcionamiento y que solo serán utilizadas cuando no existan riesgos de fallas. Ello está siendo seguido fundamentalmente por Peter Wright -verdadero creador de las revolucionarias poleas- que ahora ha retornado a las pistas y se hará cargo de tal desarrollo junto a Ayrton Senna.

Con respecto a Brabham, el mejor tiempo de Patrese demuestra que los trabajos de los diamantes sobre la inyección totalmente electrónica del impulsor bávaro, ha comenzado a dar resultados. Si bien Paul Rosche comandó en Ricard el staff de la BMW Motorsport, se supo que ha caído en desgracia dentro de la organización ger-

mana y que sus días están contados en BMW. Al parecer no se le perdona el fracaso del motor inclinado en el '86, un proyecto en el cual la marca, además de 10 millones de dólares, había comprometido su prestigio. Rosche proseguirá este año con la responsabilidad del departamento que asistirá al team de Bernie Ecclestone y a los M3 del Mundial de Turismo, pero se sabe que los programas futuros de la marca están en manos del joven ingeniero Gregory Kroon, también presente en Le Castellet. Kroon está trabajando sobre el nuevo motor aspirado y sobre otros proyectos con vistas al '88, previendo que para entonces tomará el lugar de Rosche.

Siguiendo con el equipo inglés, digamos que Ecclestone ha hecho una contrapropuesta a Olivetti para mantenerlo como sponsor principal del equipo. La oferta a De Benedetti consiste en una tentadora baja prima inicial, y luego un suplemento en base a los puntos conquistados en el Campeonato. Con respecto al coequipier de Patrese, aún no hay decisiones tomadas. La posibilidad de Jones parece esfumarse, hay diálogo con varios candidatos pero nada cierto. De Cesaris habría propuesto el aporte de Trussardi como patrocinante en lugar de Armani. Ambas son empresas milanesas competidoras del sector de la moda. También ha habido conversaciones con Michel Ferté y Emanuele Pirro.

Finalmente, digamos que el team Zakspeed, que estrenó a Martin Brundle en pista, habría confirmado a Christian Danner como segundo piloto, tras lograr el germano el monto solicitado por Eric Zakowski. Brundle se manifestó conforme con el motor, pero respecto del chasis, lo notó inferior al Tyrrell del '86. Al respecto, se está construyendo un nuevo auto, más aerodinámico y liviano que el actual. En cuanto al motor, Zakowski ha decidido utilizar esta temporada el sistema del doble turbo en paralelo, tal como lo adoptara Alfa Romeo.



estas pruebas el más rápido fue Alboreto con 1m25s35/100 en condiciones límite, mientras que Berger, con puesta a punto para carrera, llegó a 1.26.90. Al respecto decía Alboreto: "Lo importante es que con 100 litros de combustible en los tanques podemos girar tranquilos en 1.27, mientras que el año pasado Mansell hizo el record al final de la carrera en 1.27.176 y nosotros no podíamos bajar el 1.30.2".

Con respecto al auto "nuevo" también hubo satisfacciones. La flamante caja de cambios de Barnard (longitudinal y de 6 marchas) debutó bien y significará el retorno de Ferrari a este tipo de caja, ya que desde 1975 los F.1 de Maranello han venido utilizando la transversal. Para el británico, esta caja significará mejoras en la aerodinámica y reducción de peso al disminuirse el número de engranajes. Un asistente del equipo recordaba: "Pensar que en la

época de Forghieri se decía que para hacer andar una caja se necesitaban 8 meses de pruebas...". El único problema acusado por el nuevo cambio fue la reiterada rotura de un árbol secundario a causa de un tratamiento térmico defectuoso, fácilmente corregible.

También fue positivo el rendimiento de las nuevas suspensiones. "Por fin el auto es manejable -decía Alboreto- y hemos conseguido erradicar el problema del tron trasero saltarín que nos aquejó durante todo el '86". También se probaron nuevos flancos, alerones y canalizadores de aire. Gracias a nuevos radiadores e intercambiadores se solucionaron los problemas de temperatura del nuevo motor, que de movi-

da se había demostrado "caliente". Todas estas soluciones se incorporarán en el auto que será presentado en la primera quincena de marzo y que probará en Imola a partir del día 16, para ser trasladado luego a Rio en los tests generales que hará la F.1 antes del G.P. de Brasil. Si bien no será un auto revolucionario, se sabe que desde el punto de vista morfológico habrá grandes cambios con respecto al del '86.

La gente de Goodyear se mostró también conforme con la experiencia de Jerez. Lee Gough sintetizó: "En base a la experiencia acumulada trataremos de hacer la mejor goma para cada circuito, y será igual para todos. Desde ya que no podremos evitar que algunos se adapten mejor

que otros, pero garantizamos absoluta imparcialidad en el tratamiento a los diferentes equipos". Por su parte, en Ferrari se supo que hay muchas posibilidades de que el año próximo se reanude la colaboración entre Pirelli y Maranello, interrumpida en 1985. La negociación estaría bastante avanzada y sólo se esperaría el vencimiento del contrato Ferrari-Goodyear, que se produce a fin de este año. Incluso se dice que a mediados de 1987 ya podría haber caído italiano en la pista de Fiorano...

Pero por supuesto que Ferrari no estuvo sola en Jerez. Ligier y Minardi también se hicieron presentes, aunque con fortuna dispar. Los franceses hicieron las valijas el lunes, por el temprano accidente de René Arnoux, porque no disponían de otro chasis en el circuito. Arnoux, tras sólo 6 vueltas, protagonizó un espectacular despiste en la primera curva (a la derecha y en subida) al quedarse sin frenos. "Pisé y el pedal se fue al fondo. Luego se bloqueó el tron delantero y el auto pegó de frente contra el guard



rail. Creo que habré impactado a unos 200 km/h". Guy Ligier lo comparó con el accidente de Laffite: "La diferencia es que el nuevo chasis con la suspensión externa brinda mayor seguridad". Ligier alistará nuevos chasis para probar esta semana en Balocco, la pista privada de Alfa Romeo, o más probablemente en Monza, donde también estarían Laffite (a ver qué pasa...) y Ghinzani. Sobre el italiano se dice que en caso de no darse su incorporación a Ligier, tendría firmada una opción con Ken Tyrrell. Con respecto a Arnoux, además del golpe no sufrió ninguna otra consecuencia física.

Por el lado de Minardi,

Nannini probó el auto modificado en suspensiones y aerodinámica, llegando, luego de intenso trabajo, a un optimista 1m26s82 que le permite alimentar ilusiones de mejora en la grilla. Por su parte, el español Adrián Campos (foto) cumplió sus primeros giros sobre un F.1, utilizando un chasis viejo de Minardi y llegando a un tiempo de 1m30s56.

RESUMEN DE TIEMPOS: Alboreto (Ferrari '86), 1m25s35; Berger (Ferrari '86 modif.), 1.25.90; Alboreto (Ferrari '86 modif.), 1.26.59; Nannini (Minardi '86 modif.), 1.26.82; Berger (Ferrari '86), 1.26.90; Campos (Minardi '86), 1.30.56; Arnoux (Ligier JS 29), 1.35.02.

1º FRIC-ROT Gabriel

y también
último:



RALLY
El Desafío
de los
Valientes

Regatta SEVEL

Porque todos los corredores se "agarraron" al camino con amortiguadores FRIC ROT Gabriel. Usted, en su auto de cualquier marca, no necesita ganar rallyes para disfrutar de la seguridad y el confort de los amortiguadores FRIC ROT Gabriel.



FRIC-ROT/Gabriel
GAS HIDRAULICOS
PRESURIZADOS

FRIC-ROT/Gabriel
HIDRAULICOS

**No se conforme
con menos**