

CORSA

CORSA
20
AÑOS
A FONDO

EL MUNDIAL DE RALLY AL DIA
¡RECALDE CON AUDI EN SAN REMO!
C.A.P.: ¿POR QUE NO AGUANTAN LAS GOMAS?
A TODO COLOR: T.C., SUPERMOTOS, F-3 Y F-1

Nº 1056 del 1º al 7 de octubre de 1986 - Argentina: \$ 1.40 - Uruguay: N\$ 210 - Paraguay: G\$ 1.350



El Gacel GS de Bonomo y el Regatta 85 de Ottaviani disputándose la Clase 2. Nueva era para la categoría.

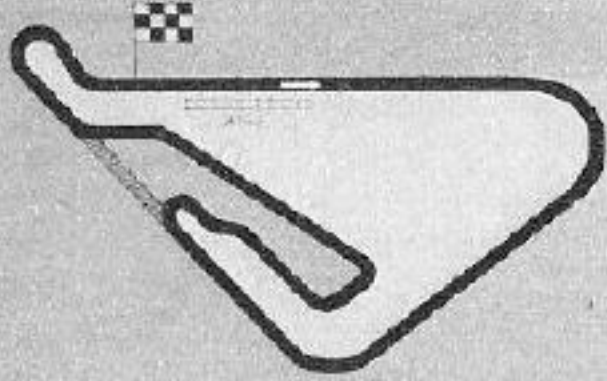
TURISMO EN CHACO, FORMULA DOS EN BUENOS AIRES, Y UN FACTOR COMUN:
LA REVOLUCION



Un Berta-Renault 18 con Angel, empapándose de gloria en F-2, donde el mal tiempo provocó un revuelo inusitado. Auténtico "clima de Guerra".

EN EL AUTODROMO pasó de todo, y lo único claro como el agua fue que hubo

GUERRA EN TODOS



FICHA GENERAL

Denominación de la prueba: Gran Premio Unión Latinoamericana (8ª carrera por el Campeonato Sudamericano de Fórmula Dos).

Fecha: 28 de setiembre de 1986.

Lugar: Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Ubicación: Extremo sudoeste de la ciudad de Buenos Aires.

Autoridades: Director de la Prueba, Fernando Algañarez; Director Adjunto, Pedro Larrigue; Secretario General, Hugo Armando Videla; Colegio de Comisarios Deportivos, José Luis Milosky (Presidente, Brasil); Capitán Luis Ballesti e ingeniero Carlos García Ramoñi (Argentina); Comisario Técnico, Carlos Funes.

Condiciones Climáticas: Nuboso, fresco, 13° de temperatura, y luego lluvia torrencial.

Participantes: En pista, 27; largaron 26; clasificaron 19.

Público: 10.000 personas.

Difusión: Televisión en directo, Canal 9 para todo el país, en diferido, "Campeones" por Canal 2, radio en directo, Rivadavia ("Carburando"), El Mundo ("Campeones"), Splendid.

Infraestructura del escenario: Muy buena.

Organización: Buena.

Espectáculo: Muy bueno.

Fueron tiempos de Guerra, en todo sentido... Por la tensión que se vivió alrededor del "poleman" Kissling y el Campeón Maldonado, luchando por el título '86. Por la confusión que estalló cuando la lluvia movió a la detención de la carrera. Por las escaramuzas que se vieron en las dos (...¿o tres?) batallas en que quedó dividida la contienda. Y, por supuesto, por la actuación que le cupo en todo momento, con frente "despejado" o tormentoso, a un Angel magistral.

Que carrera para la polémica! ¿No? Que si fue bien o mal detenida la primera parte de la misma, cuando la lluvia comenzaba a intensificarse, que si debió ser parada en ese momento o dejar que transcurriesen mas giros, que no se hizo parque cerrado para neutralizar los trabajos sobre los autos, que se permitió "tocarlos" en demasia, que hubo autos que fueron de boxes a la línea de largada... son todos elementos para polemizar sobre los mismos y muy difícilmente se llegue a una concordancia total. Lo concreto es que problemas hubo y a granel, pero cada uno merece un analisis individual y no global. No nos parece admisible despotricar así no mas contra todo en una carrera: contra la organización, contra los dirigentes, contra la decisión o el momento de parar o no la competencia cuando esta comenzaba a complicarse... En definitiva es una cuestión de criterios personales en cuanto al ítem de seguridad dentro de un deporte que de por si es muy riesgoso y al cual no hay por que agregarle mas ingredientes para que sea mas peligroso aun.

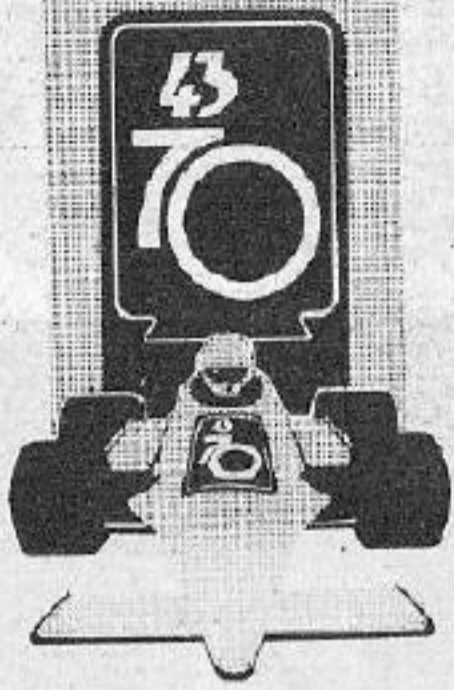
Por Nestor Carbia Fotos: Enrique Bianco, Enrique Perrupato, Miguel Tillous, Dutillo Caro y Jorge Khorsman

LOS FRENTES

Izquierda: Concurrido podio. Croceni (de perfil), Gurini lanzando champagne. Giacchino y Guerra, semitapado por el burbujeante líquido. *Detras, Scarazzini. Foto mayor:* luego del cambio de neumáticos, y ya bajo la lluvia, Miguel Ángel Guerra circula en la horquilla delante de Alberto Scarazzini, levantando ambas nubes de agua.



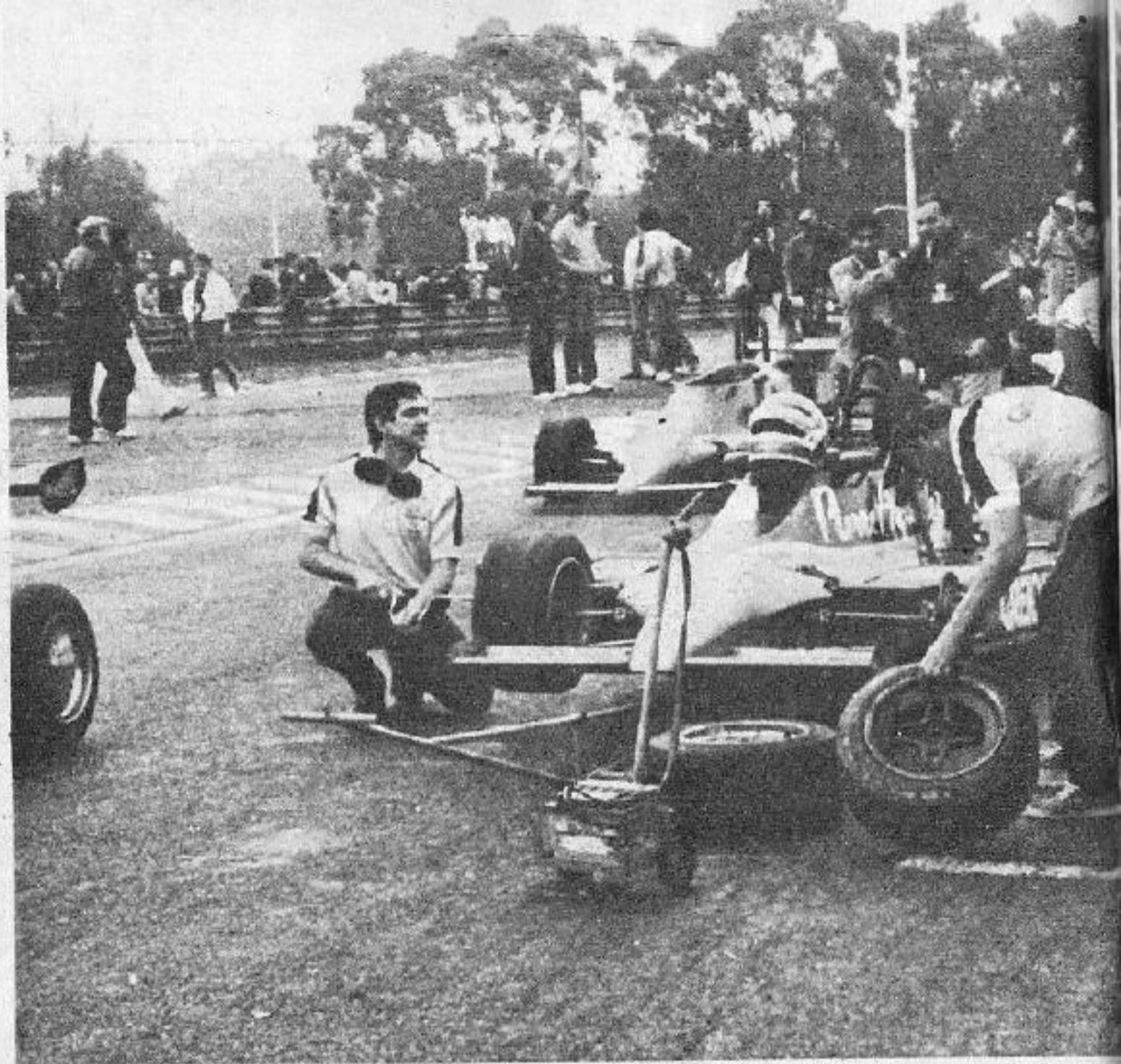
CAMPEONATO SUDAM



¡FANGIO A LA CASA ROSADA!

En el curso de la semana anterior, Juan Manuel Fangio se hizo presente en el despacho del presidente Raúl Alfonsín, en la Casa de Gobierno, con la finalidad de interiorizarlo sobre el Museo Tecnológico Cultural que lleva su nombre, ubicado en Balcarce, y además para invitar especialmente al Presidente de la Nación a su inauguración el próximo 22 de noviembre. Además, como parte de los actos, ese día se servirá un almuerzo en la fábrica que Tulio Crespi posee en Balcarce. Junto con Fangio estuvieron en el encuentro, Carlos Barragán, secretario de Obras Públicas, Rafael Galindo, intendente de Balcarce, y el ex piloto y dirigente Juan Manuel Bordeu. Al término de la reunión, el "Quintuple" le entregó al doctor Alfonsín el libro "Fangio, cuando el hombre es más que el mito", en el que se reseña la historia deportiva del "Chueco".

Foto mayor: intenso trabajo en la grilla luego de que fuera detenida la prueba por la lluvia. En este caso cambio de gomas en el auto de Cesar Pegoraro. Los neumáticos apilados son los que usará en la segunda largada. Derecha, arriba: Giacchino estrenando decoración en su carrocería. Logro un meritorio tercer puesto. Derecha, abajo: El primer de los dos trompos que realizó Guillermo Kissling durante la primera parte de la carrera. Pasa Crocetti.



Fórmula Uno

FERRARI DEFINIÓ SUS PLANES PARA 1987.

Tal como adelantáramos, el equipo Ferrari para Fórmula Uno Internacional en 1987 estará integrado por el italiano Michele Alboreto y el austriaco Gerhard Berger, mientras que el diseñador John Barnard se incorporará oficialmente a la escudería desde el primero día de noviembre de este año.

Los anuncios oficiales se efectuaron durante la conferencia de prensa dada por Enzo Ferrari en Maranello, la semana pasada. Berger, quien este año compite en el equipo Benetton -ex Toleman-, debió arreglar algunas dificultades en su contrato con BMW para liberarse y poder firmar con Ferrari. De acuerdo con lo expresado por el mismo don Enzo: "Berger fue elegido porque creo que tiene las virtudes necesarias para convertirse en un gran piloto a corto plazo". El que egresa del team es el sueco Stefan Johansson, de quien dijo Ferrari: "Será sustituido por Berger, pero lo considero un piloto óptimo".

Si bien Ferrari no quiso revelar el costo de las nuevas adquisiciones, se cree que Berger recibirá parte del dinero de su contrato por parte de la tabacalera Marlboro. En referencia a Barnard se anunció que, su contrato será por tres temporadas, y que las sumas barajadas por la prensa hasta ahora, no eran ciertas.

En la tradicional conferencia de prensa fueron mostrados al periodismo dos motores de F-1, uno de seis cilindros y otro de ocho, equipados con turbocompresores. De acuerdo a las declaraciones de Ferrari, el equipo tratará de lograr el próximo Campeonato Mundial de Fórmula Uno.

En cuanto a su posible participación en Indy Cars, el "Drake" comentó que: "Eso lo estamos considerando. Ferrari no puede arriesgar en los EE. UU., el prestigio que posee en ese país, por lo que la idea que tenemos es presentarnos con posibilidades de competir, acordes con el medio".

Asimismo, Ferrari habló de su sucesión: "Cuando yo me vaya, Piero Lardi será mi sucesor; mientras, Marco Piccinini seguirá vinculado a la escudería, porque nadie mejor que yo sabe lo que él ha hecho por nosotros".

En cuanto al ofrecimiento hecho oportunamente, el piloto brasileño Ayrton Senna, dijo: "No llegamos a un acuerdo con Senna, pero esto no significa que no pueda integrar el equipo de Fórmula Uno en el futuro". Recordamos que tal como informamos en su momento, las negociaciones con Senna fueron interrumpidas debido a sus exigencias económicas.

El criterio de quien esto escribe es que la carrera estuvo bien detenida y en momento propicio. Los argumentos que esgrimimos para ello son, por ejemplo, que ya los trompos que realizaban los pilotos con las gomas de piso seco eran muy frecuentes, que el puntero de la carrera -Guerra- había bajado el ritmo de sus giros en casi 20 segundos con respecto al récord de vuelta, lo cual está dando la pauta de lo difícil que era transitar en esas condiciones, que luego de decidir la detención, no haya existido un orden como para efectuar el parque cerrado correspondiente y verificar los trabajos que se realizaban en cada auto, es real, y en ello nosotros también somos críticos.

También es cierto que no fue correcto permitir largar a autos que es-

taban en la zona de boxes cuando se detuvo la carrera: ello se habría evitado si se hubiera hecho el parque cerrado en una zona que no fuese la pista...

LO DEPORTIVO

Lo de Guerra fue realmente impecable. Puso el auto para ir bien tanto en lo seco como en lo mojado. Largó muy bien las dos veces. Controló los arrestos de Kissling, Scarazzini y Crocetti en diversas oportunidades, y no se preocupó por perder, por una trompa, la segunda parte con Crocetti, ya que esta no estaba en competencia por la victoria final. El de Angel fue un trabajo de primer nivel, como los que sabe elaborar Guerra cuando está realmente inspirado. También fue brillante lo de Scarazzini, que su-

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

- Scarazzini:** No entraba la tercera marcha.
- Maldonado:** Su auto estaba muy duro de suspensión. Era inmanejable en la lluvia.
- Pimenta:** Hizo un trompo por falta de visibilidad.
- Kissling:** Se mojó el distribuidor, quedó en 3 cilindros, hizo dos trompos.
- Günther:** Se partió el portamozas delantero izquierdo en el toque con Feoli.
- Sommi:** Se rompió el perno que acciona el pedal de embrague.
- Verna:** Rompió el spoiler izquierdo en un toque con Traverso. Debía cambiar la trompa.
- Bartelle:** Pincho la goma trasera derecha. Hizo un trompo sobre la llegada.
- Friedlich:** Hizo un trompo y decidió ingresar a boxes y abandonar.
- Muffato:** Se engranó la tercera de su caja.
- Giacchino:** No cortaba el embrague.
- Crocetti:** Se soltó el patier derecho y se quedó sin tracción en la primera serie.
- Gurini:** Hizo un trompo en la primera vuelta de la serie con lluvia.
- Troncón:** Temperatura de agua y mal comportamiento del chasis en lo mojado.

LOS PROTAGONISTAS

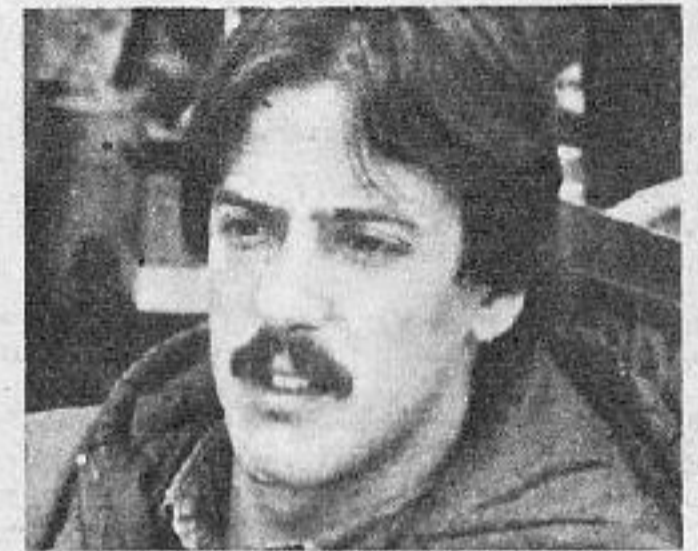
Guerra: "¿Sabes una cosa? Me parece que volví a encontrar el 'ángel' que había perdido. Yo había puesto el auto para la carrera entera y no para una vuelta rápida. El equilibrio del mismo funciona y allí tenes el resultado. Esta es una victoria para valorarla mucho y le viene muy bien a mi equipo".

Giacchino: "No se si decirte que fue mi mejor carrera. Quizás a mí me guste más la tarea de Salta, pero esta fue muy buena también. Corri con lluvia, como a mí me gusta, y es la vez que anduve más fuerte en un auto de carrera en esa condición en mi vida, y me sentí muy cómodo. Además, vos sabés cuanto y cómo respeto yo a Maldonado, y no solo lo pude superar en la pista sino que le gané el tercer lugar en la suma de tiempos. Si, creo que esta noche me voy a dormir muy feliz. Ojalá esto sirva para conseguir el patrocinio que me está haciendo falta para poder continuar en la categoría".

Maldonado: "El auto no quedó bien para correr en la lluvia; estaba más equilibrado en lo seco. De cualquier manera el resultado no es malo. Falta una carrera menos y saque 3 puntos más de ventaja en el Campeonato. No estoy feliz pero si conforme".

Crocetti: "Cuando perdí la chance en la carrera, yo quería ganar el parcial, y lo conseguí. Estoy muy contento porque largar donde lo hice y llegar a la punta...".

Risatti: "¿Cómo voy a estar? Más que

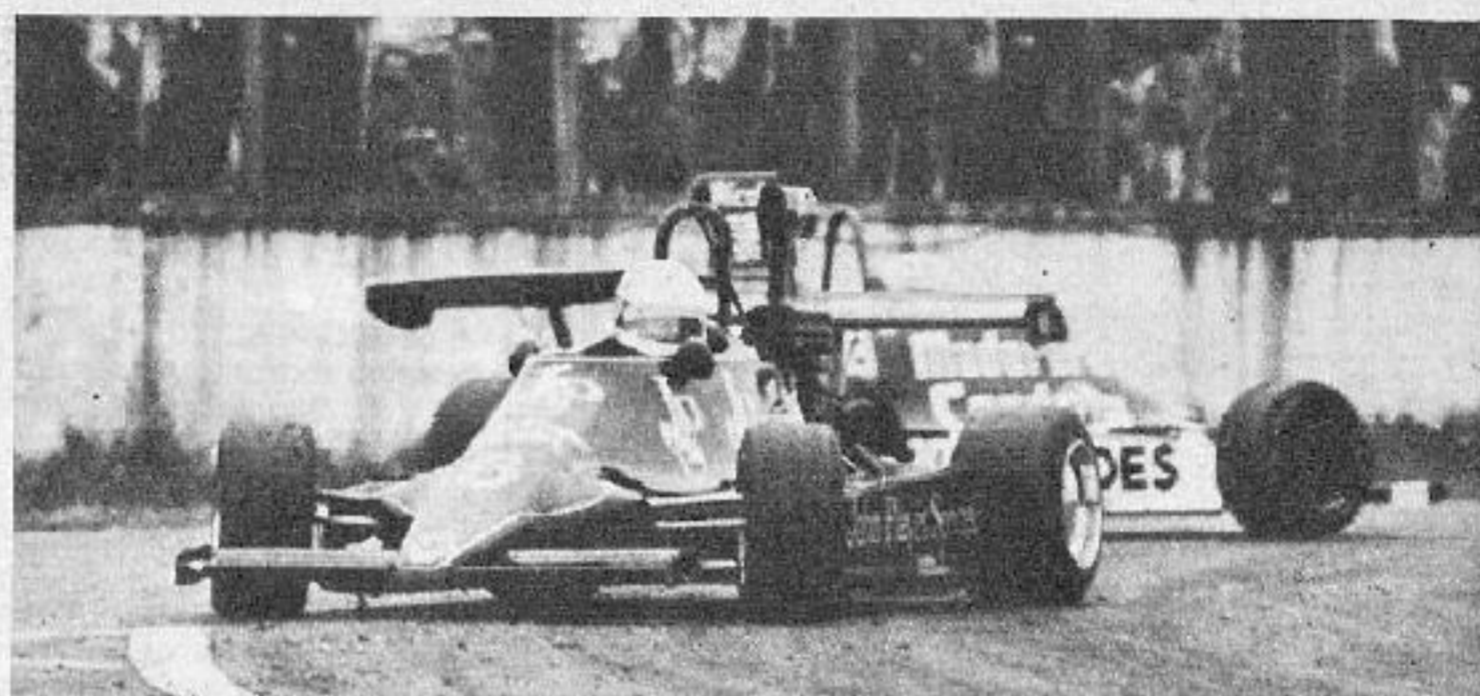
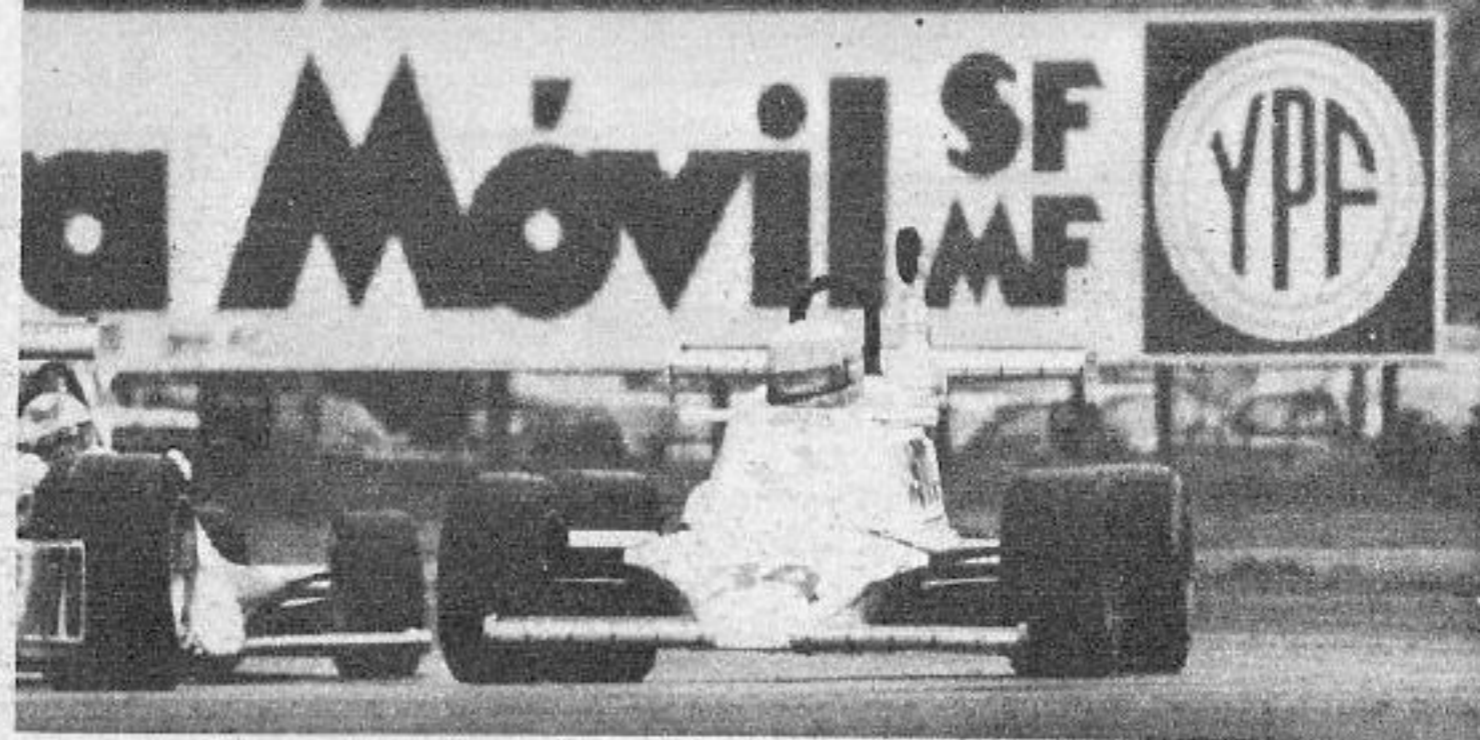


Ricardo Risatti.

contento. El sábado nació mi tercer hijo, y después de un montón de meses sin correr, he vuelto a la fórmula, sin apoyo, cambiando el motor, con una sola planta impulsora, y subo al podio... Créeme que para mí es todo un logro".

Traverso: "La experiencia fue muy buena y quisiera repetirla lo antes posible y hacer la temporada del año que viene completa. Lastima ese encontronazo con Risatti donde rompí el auto. Me habría gustado correr en la lluvia".

Scarazzini: "Si, estoy muy contento. Lo busque a Guerra por todos lados mientras el auto estuvo entero. Cuando la tercera empezó a ponerse dura o a no entrar, me concentré en no cometer errores y asegurar el segundo lugar. Alternativa mejor, no tenía. Estoy contento con el equilibrio que hemos logrado en el auto para esta carrera. A mi motor le están faltando 4 kilómetros en velocidad final".



EL DESARROLLO

Otra vez, como en Colombia, largo muy bien Guerra desde la cuarta fila, y logra la punta al entrar al curvon con Kissling, Croceri, Scarazzini, Sommi, Gurini, Giacchino y Maldonado a su espalda.

Vuelta 3: Scarazzini supera a Sommi, y queda cuarto cuando este comienza a padecer con el embrague. Guerra le lleva 1s1 1/100 a Kissling; 1s69 a Croceri; 3s81 a Scarazzini, y 4s19 a Sommi.

Vuelta 4: El campeón supera a Giacchino y se coloca 7°. Guerra estira las diferencias y Croceri continúa asediando a Kissling; pero este recurre a su experiencia y lo tapa los huecos. Sommi pierde un puesto con Gurini y queda 6°.

Vuelta 9: La lluvia, que había comenzado una vuelta antes, empieza a jugar su papel. Después de hacer el record de vuelta en el giro anterior, Guerra eleva su tiempo en casi 2 segundos. Scarazzini accede al 2° lugar superando a Kissling y Croceri juntos, y el motor de "Willy" comienza a tallar al mojarse el distribuidor.

Vuelta 10: Gran golpe de escena de Maldonado. Pasa del 6° al tercer lugar, postergando a Gurini, Croceri y Kissling. Croceri va a boxes con el auto sin tracción. Kissling es superado también por Gurini, y Scarazzini se rehace de una

pasada en el frenaje de la horquilla al no entrar un cambio —la 3ra—, y conserva el 2° lugar, pero queda a casi 9s de Guerra. La lluvia arrecia y el tiempo de giro del puntero ya es de 1m24s70/100, casi 10s por encima del record dos vueltas antes. Los autos se tornan difíciles de gobernar con las cubiertas slick, y los trompos abundan.

Vuelta 11: Mientras los Comisarios Deportivos y el Director de la Prueba deliberan, la lluvia se hace más intensa, el piso se moja y Guerra eleva su ritmo de giro a 1m30s27. Scarazzini está a 7s31, acortando distancias. Maldonado a 13s55. Gurini a 16s25, y Kissling, a 17s78.

Vuelta 12: Aparece la bandera roja y se para la prueba. El tiempo de Guerra en el último giro ya es de casi 1m35s. Scarazzini había achicado diferencias y estaba a 6s23, pero de cualquier modo, esto no era válido, pues la decisión de las autoridades era tomar en cuenta lo hecho hasta la vuelta 11.

Los autos van llegando a la línea de arriba y se detienen sobre la pista. No hay un parque cerrado de concentración. Los mecánicos van hacia la zona de la largada con gomas y elementos de trabajo y comienzan la tarea de "transformar" a los autos. Es un pande-

monium y cada equipo hace prácticamente lo que le place en los vehículos, salvo agregar combustible. Incluso había algunos autos que estaban en los "pits", y otros que no llegaron por sus propios medios a ese lugar y volvieron a la pista por la calle de boxes y en contra del sentido de circulación: ¡una barbaridad!

SEGUNDA LARGADA

Se decide hacer la nueva partida con vuelta previa y correr 17 vueltas, como estipula el reglamento para estos casos. El orden de partida es de acuerdo a la clasificación de la vuelta 11. La lluvia arrecia. Otra vez se va Guerra adelante, siguen Scarazzini, Maldonado, Giacchino, Kissling, Risatti, Croceri y Verna. El duelo entre Angel y "Cachi" es titánico; el entrerriano lo busca por todos lados pero Guerra no le deja el hueco, yendo cada vez más rápido —bajando sus tiempos de vuelta— y Scarazzini es su sombra: hacen los nueve primeros giros encerrados en menos de un segundo.

Vuelta 9: Croceri concreta la gran escalada de la carrera. Habiendo largado desde el fondo de la grilla, accede al tercer lugar superando, entre otros, a Risatti, Kissling, Giacchino y Maldonado. Una vuelta más tarde, Giacchino también supera en pista al campeón y va en busca del tercer lugar en la

suma de tiempos. Debe descontarle a "Yoyo" 4s72/100. Scarazzini no logra "embocar" una tercera, sigue de largo unos metros y Guerra queda con más de 3s de luz. El ex Formula 1, intalible en la lluvia, comienza a dibujar los radios ideales y se toma un respiro.

Vuelta 13: Los dos ex alumnos de la escuela de Jorge Omar del Río comienzan a lograr sus objetivos. Croceri supera a Scarazzini y se pone segundo a menos de 7s de Guerra. Giacchino ya le lleva 4s24/100 a Maldonado. Avizoran la victoria en la serie al primero, y el tercer puesto en la suma de tiempos el segundo. Verna también va a buscar a Maldonado.

Vuelta 17: Sobre la misma línea de llegada, Croceri le gana a Guerra por una "nariz". Giacchino se afirma en el tercer lugar en la suma, Scarazzini asegura el segundo puesto, Verna llega quinto en el parcial ganándole al "Yoyo", y Kissling supera a Pegoraro cuando éste hace un trompo en la bajada del tobogán. En definitiva, el orden de la segunda parte indica a Croceri, Guerra, Scarazzini, Giacchino, Verna, Maldonado, Risetti, Gurini, Sommi, Kissling y Pegoraro en los once primeros lugares, y sin hacer perdido vueltas. Mas atrás, con un giro menos, Pimentá, Pescador, Dana, Muffato, Bartelle, Troncon y Cortes.

Proteja SU MERCEDES BENZ!

■ CON EL RADIADOR DE ACEITE DEL FUTURO ■

★REDUCE el CONSUMO de ACEITE

★MEJORA la VIDA UTIL del ACEITE

★PROLONGA la VIDA UTIL de su MOTOR

FILTRO REFRIGERADOR de ACEITE PARA CAMION O COLECTIVO MERCEDES BENZ

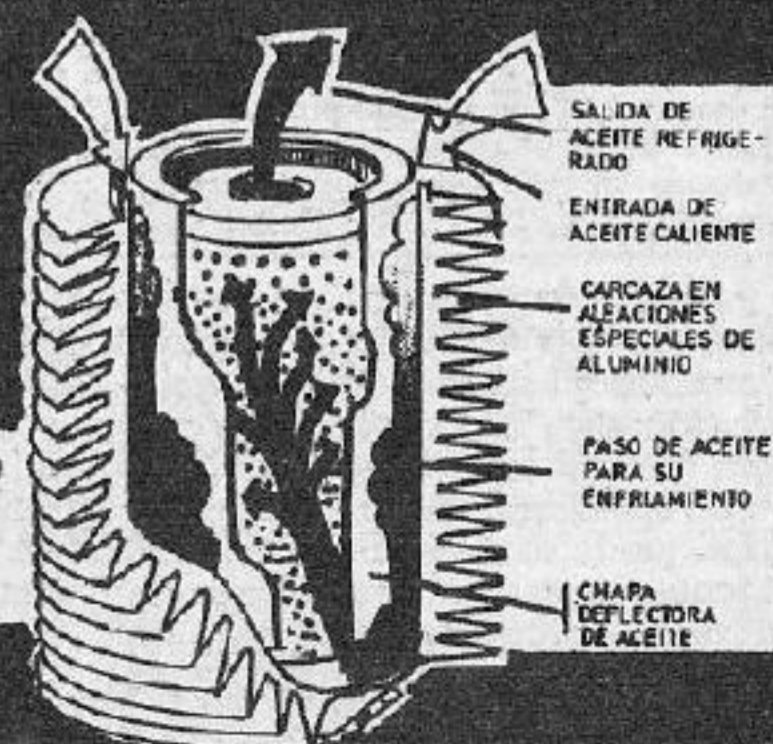
Fabrica y Distribuye para América Latina:

MOTOS PORTA S.R.L.

J.B. Justo 3065 @023-72-4056
(7600) Mar del Plata



Zonas Disponibles para DISTRIBUCION Y VENTA



Rally Mundial



Lasse Lampi - al volante del auto que usará Recalde en San Remo - junto a Rolf Schmidt (de pie) en Finlandia.

RECALDE CORRE EN SAN REMO

Este pasado fin de semana ha quedado plenamente confirmada la participación de Jorge Recalde y Jorge Del Buono en el Rally de San Remo (decima fecha del Campeonato Mundial de Marcas y undécima del torneo de Pilotos). Tal como se preveía, lo harán con un Audi Coupé Quattro del prestigioso equipo austriaco perteneciente a Rolf Schmidt, quien ha

¡CONFIRMADO!

preparado seis autos del Grupo A que han logrado victorias en igual número de rallies mundiales. La última de ellas fue en el Rally de los Mil Lagos, en Finlandia, donde se impuso en G.A. el mismo coche que usará Recalde en San Remo, aunque conducido en aquella oportunidad por el veterano finlandés Lasse Lampi. Esta será la undécima competencia de Recalde en el Campeonato Mundial de Rally, y la tercera vez en que lo haga con un auto del Grupo A (las anteriores fueron los rallies de Argentina de 1983 y 1985, donde compitió con Renault 18).

Cuando esta edición de CORSA esté en sus manos, Recalde ya sabrá qué neumáticos utilizará en la carrera italiana (las alternativas son Michelin -usados en Finlandia- y Pirelli), y habrá comenzado a recorrer la ruta con un Citroën BX 19 cedido por representantes de la marca, auto que luego reemplazará por un Audi muleto del equipo de Schmidt.

Asimismo, durante esta semana Recalde viajará desde Milán a Viena (Austria) para ultimar otros detalles de su intervención en San Remo.

Informe: Néstor Palmetti
(Desde Milán, Italia)
Foto: Martin Holmes

LOS NISSAN PRUEBAN GOMAS FANECO

Este miércoles 1º de octubre, el Club Argentino de Pilotos realizará en el circuito N° 9 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, ensayos con neumáticos Faneco. "Estas pruebas las realizamos a pedido de varios pilotos, quienes quieren saber como se comporta este neumático. Girará Gustavo Der Ohanessian con su coupé Nissan 300 ZX, y también estarán presentes 'Cocho' López y Silvio Ollra entre otros invitados", dijo Carlos Alberto Paretti, presidente del Club Argentino de Pilotos, quien señaló también que: "Usaremos para estos ensayos, las cubiertas que Faneco desarrolló para el turismo Carretera, que fueron fabricadas con un compuesto duro, y aunque esto no significa que cambiaremos de proveedor de neumáticos, tampoco habría que descartar esa posibilidad".

Recordemos que en la última competencia de la especialidad, realizada en el autódromo de Mar del Plata, las gomas Paul allí utilizadas por los Nissan 300 ZX y los Datsun 280 ZX sufrieron un importante desgaste causado, de acuerdo con lo expresado por el distribuidor de la empresa -José Manuel Faraoni- en este mismo ejemplar (página 16), por el particular dibujo del

trazado marplatense. Sin embargo, en las dos anteriores pruebas del CAP, disputadas en Las Parejas (Santa Fe) y el autódromo Oscar Cabalén (Córdoba), también hubo distintos problemas con el caucho. En el primer caso, fue explicado así por el mismo Faraoni: "En Las Parejas había algunos 'pianitos' destruidos, los que provocaban roturas internas en las cubiertas, mientras que los accidentes de Bergallo y Rates en los entrenamientos del viernes anterior a la carrera de Córdoba, seguramente fueron provocados por utilizar neumáticos usados ya resentidos por el uso dado en Las Parejas".

La semana próxima informaremos sobre los resultados de estos próximos ensayos, los que serán realizados sobre un circuito que no es crítico en cuanto al consumo de neumáticos. Sin embargo, hay un antecedente reciente de la utilización de gomas Faneco sobre coupés Nissan, ya que Osvaldo "Cocho" López hizo test privados en Córdoba con gomas de esa marca, sin obtener resultados importantes en cuanto a duración y confiabilidad de las mismas, el punto clave que es cuestionado por algunos pilotos en las actuales cubiertas Paul.

ventajas en el Campeonato, aunque acaso no totalmente reales ya que de seguir sumando va a tener que descontar alguna clasificación a fin de año, pero quedó un poco más tranquilo sabiendo que su archirrival del '86, "Willy" Kissling, estaba atrás y no había sumado puntos. El campeonato no queda definido ni mucho menos. Tanto del mismo como de esta carrera, todavía queda mucha tela por cortar, y en nuestro próximo número continuaremos utilizando la tijera.

po pensar y decidir sobre el auto que era lo que más convenía cuando comenzó a fallar su caja de cambios; y muy elogiado lo de Giacchino que "puso" un auto para el '9" como muy pocas veces había logrado antes. Sin dudas que la experiencia que le dio la Escuela de Pilotos para trabajar en la lluvia, la aprovechó mejor que nunca. El mismo concepto es válido para Croceri.

Maldonado sacó 3 puntos más de



Ricardo Risatti (izquierda) ejecuta un trompo a la salida de la chicana de la horquilla, que involucra a Juan María Traverso (derecha) -quien volvió a la categoría- provocando el abandono de este.

CLASIFICACION

GRAN PREMIO UNION LATINOAMERICANA - Asociación Argentina de Automóviles Sport Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 9 de 3.345,50 metros - 28 vueltas - Recorrido total 93.674 km - 28/9/86.

CLASIFICACION GENERAL

Kissling, 1m13s202/1000 (Prom.: 164,528 km/h); Croceri, 1m13s787; Scarazzini, 1m13s936; Guerra, 1m13s970; Sommi, 1m14s020; Gurini, 1m14s067; Maldonado, 1m14s398; Giacchino, 1m14s451; Risatti, 1m15s052; Traverso, 1m15s142; Romagnoli, 1m15s184; Pimenta, 1m15s591; Verna, 1m15s734; Zanatta, 1m15s857; Friedrich, 1m16s080; Pegoraro, 1m16s186; Dana, 1m16s225; Pescador, 1m16s300; Günther, 1m16s706; Bartelle, 1m16s716; Feoli, 1m17s047; Cortés, 1m17s127; Muffato, 1m17s249; Sesana, 1m18s178; Bianchi, 1m18s607; Troncon, 1m18s716. No clasificó: Mazzini.

TANQUES LLENOS

Kissling, 1m13s669/1000 (Prom. 163,485 km/h); Maldonado, 1m13s885; Croceri, 1m14s011; Gurini, 1m14s094; Scarazzini, 1m14s705; Sommi, 1m15s022; Guerra, 1m15s086; Risatti, 1m15s251; Romagnoli, 1m15s278; Pimenta, 1m15s406; Giacchino, 1m16s165; Friedrich, 1m16s186; Pegoraro, 1m16s302; Zanatta, 1m16s570; Bartelle, 1m16s696; Traverso, 1m16s789; Feoli, 1m17s012; Dana, 1m17s172; Pescador, 1m17s179; Günther, 1m17s830; Bianchi, 1m19s028; Sesana, 1m19s134; Cortés, 1m19s367; Muffato, 1m19s894; Troncon, 1m23s006; Verna, 1m27s891.

Tanques llenos (Tempos extraordinarios suministrados por los equipos de RUEDAS por Radio Excelsior y Velocísimo por LT 10 Radio Universidad de Santa Fe).

Kissling, 1m13s66/100 (Prom. 163,505 km/h); Maldonado, 1m13s85; Gurini, 1m13s98; Croceri, 1m14s03; Giacchino, 1m14s43; Scarazzini, 1m14s57; Sommi, 1m14s69; Guerra y Romagnoli, 1m15s12; Risatti y Traverso, 1m15s37; Pimenta 1m15s37; Pegoraro, 1m16s05; Friedrich, 1m16s15; Dana, 1m16s31; Bartelle, 1m16s72; Zanatta, 1m16s76; Pescador, 1m17s21; Feoli 1m17s57; Günther, 1m17s66; Troncon, 1m18s10; Bianchi, 1m19s01; Sesana, 1m19s19; Cortés, 1m19s30; Muffato, 1m19s91; Verna, 1m27s89.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vtas.
1º	15	Miguel A. Guerra	Berla-R-18	43m16s604/1000	28
2º	5	Alberto Scarazzini	Berla-VW	43m43s719	28
3º	34	Juan C. Giacchino	Berla-R-18	43m54s992	28
4º	1	Guillermo Maldonado	Berla-VW	43m57s309	28
5º	31	Néstor Gurini	Berla-VW	44m15s208	28
6º	35	Ricardo Risatti	Berla-R-18	44m29s588	28
7º	14	Gustavo Sommi	Berla-R-18	44m36s135	28
8º	6	Guillermo Kissling	Berla-R-18	44m56s830	28
9º	7	Cezar Pegoraro	Berla-Passat	45m14s032	28
10º	30	Fernando Croceri	Berla-VW	42m26s326	27
11º	19	Rafael Verna	Berla-R-18	44m07s145	27
12º	68	Luis Pescador	Berla-VW	44m26s753	27
13º	16	Marcos Troncon	Heve-VW Passat	45m45s114	27
14º	2	Josué Melo Pimenta	Berla-Cacel	46m22s320	27
15º	20	Pedro Muffato	Muffatao-Passat	44m21s337	26
16º	70	Jorge Cortés	Berla-R-18	44m30s482	26
17º	8	Pedro Bartelle	Berla-VW Passat	44m34s695	26
18º	59	Humberto Dana	Berla-VW	42m26s720	25
19º	60	Victor Romagnoli	Berla-R-18	32m27s085	21
20º	3	Lionel Friedrich	Berla-VW-Passat	21m04s271	13

No clasificaron: Bianchi, (11v); Sesana, (11v); Traverso, (10v); Zanatta, (9v); Günther, (3v); Feoli, (3v).

Promedio del ganador: 130,627 km/h

Récord de vuelta: Miguel A. Guerra en la 8va. vuelta en 1m15s127/1000 a 160,312 km/h.

CAMPEONATO FORMULA 2 CODASUR (Disputadas 8 competencias)

Pos.	Piloto	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
1º	Guillermo Maldonado	6	4	9	6	9	6	6	3	49 Puntos
2º	Guillermo Kissling	-	6	-	9	-	9	9	-	33 puntos
3º	Miguel A. Guerra	9	-	-	2	4	3	4	9	31 puntos
4º	Alberto Scarazzini	2	3	6	-	-	4	1	6	22 puntos

5º Friedrich, 12; 6º Giacchino y Sommi, 10; 8º Croceri, Gurini y Pimenta, 5; 11º D'Andrea y Verna, 4; 13º Pegoraro y Romagnoli, 3; 15º Benamo, Günther y Risatti, 1.

Referencias: 1. Florianópolis; 2. Tarumá; 3. Salta; 4. Rafaela; 5. Puerto Iguazú; 6. Interlagos; 7. Colombia; 8. Buenos Aires.

Próxima competencia: A confirmar; el 9 de noviembre en Cascavel (Brasil)

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson



LOUZA AMORTIGUACION

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

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

AUDIO EN AUTOMOVILES

ALARMAS

ACCESORIOS DE INSTALACIONES

AIRE ACONDICIONADO SERVICE

AUDIO GARAGE

TEL. 798-2259

AV. SANTA FE 2850 MARTINEZ

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 N° 3820 (ESPOSA 168) - V. LYNCH S. MARTIN, Bs. As. (1672). TEL. 755-3820

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botaderas a Rodillo CHEVY y DODGE ISKY.
- Varillas levanta válvulas ISKY.
- Plátanos para válvulas Triano hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja forjado.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta., HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape YHT. Varie colores.
- BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital TEL 701-7948

• FRENOS • EMBRAGUES • CARDANES •

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

• BUZOS ANTIFLAMA • APOYABRAZOS ☆ VOLANTES ☆ TABLEROS ☆

• ACCESORIOS AUTOPISTA •

BOEDO 1572. TEL 922-5918

TODOS TERRENO

ARENEROS

UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS DESDE A 250.

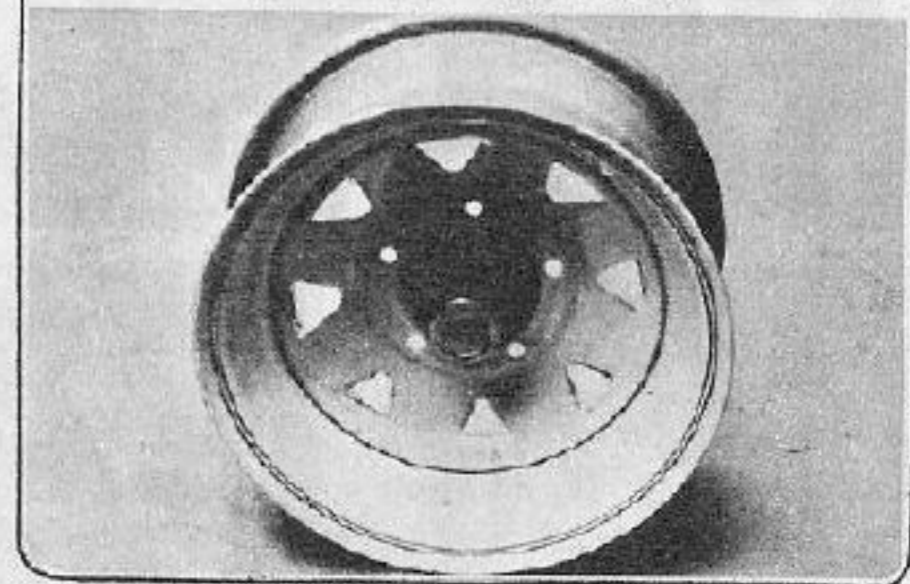
Campichuelo 585 CAP. 982-5412/85

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUELAS



SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

★ SEGURIDAD TOTAL **RUELAS SPINA HNOS.**

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

PARA: CUEROS GOMAS VINILICOS ES UNICO

• CORLOK

• AZULEJOS

• PLASTICOS

• FORMICA etc.

EMBRAGUES 3G A DIAFRAGMA CITROEN - RENAULT COMPETICION

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

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR.

• T.C. • T.C. 2000 • F.R.A. • Rectificación general e integral del carburador Marítimo - Aeronáutico - Automotor - Para máquinas viales.

• Equipos para competición inyección Yectronic - Cayotronic - Bosch -

• Agente autorizado: Solley Holley - Weber - Galileo

• Afinación controlada con equipos SUN

• Equipos a gas

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

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

Competición

CESAR GONI COMPETICION

PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS KARTING Y FORMULA 5

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

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

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

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

• ACCESORIOS HERRAMIENTAS • EMBRAGUES

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

ESCAPES Y SILENCIADORES FANTIN

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS STANDARD Y COMPETICION

WILLIAMS MORRIS 390 (cp. 1603) V. MARTELLI 761-4285

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

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

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

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497

COLOCACION KIT de ORESTE BERTA S.A.

• COUPE FUEGO • R-18 • R-11 •

- MOTOR • ESCAPE • SPOILER
- ALERÓN • LLANTAS • GOMAS

Agente Oficial exclusivo **ALVARO JULIO OLIVET** GARCIA DEL RIO 3736. CAP. FED. TEL. 541-6823 (cp. 1430)

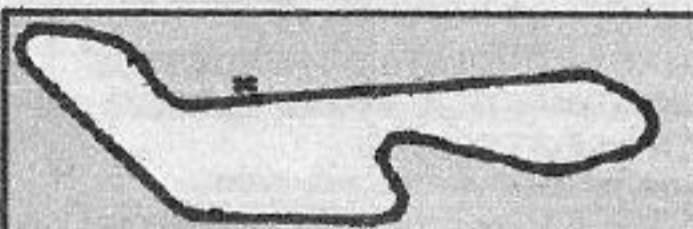
Lunes a viernes de 8 a 12 - 14 a 19

EN RESISTENCIA, Romero, Bonomo y Pentecoste:

TRES CORTADOS BIEN CALIENTES



1 - El Regatta de Ollaviani, tras el Gacei de Bonomo. Fue así media carrera. 2 - Pentecoste (a la derecha) nuevo ganador en Sierra. Lo acompaña Guiral. 3 - Romero, esta vez pudo con los Alfás. 4 - Raúl Ollaviani, un ascenso vertiginoso. 5 - Fossati y Fierros dos valores de la Clase 2. 6 - Fineschi se sobrepuso a todo y fue segundo en Sierra. Lo sigue Del Campo, de muy buena carrera en el Chaco.



FICHA GENERAL

Prueba: Turismo, clase 2. 3.
Fórmula: Sierra.
Fecha: 28 de septiembre de 1986.
Lugar: Autódromo Regional del Nordeste.
Ubicación: 7 km. de Resistencia.
Autoridades: Director de la Prueba: Tomás Arca. Colegio de Comisarios Deportivos: presidente: Juan Alberto Rodríguez, Martín Olmedo y Carlos Cuffia.
Comisarios Técnicos: Juan Carlos Mársico y Daniel Afione.
Condiciones climáticas: caluroso y soleado.
Participantes: 28 en la clase 2, 24 habilitados para largar; 13 en la clase 3; 14 en Fórmula Sierra.
Público: 8.000 personas.
Difusión: TV. ATC en directo y canales del interior del país. Radio: Rivadavia (Carburando), El Mundo (Campeones), Excelsior (Ruedas).
Infraestructura: buena.
Organización: muy buena.
Espectáculo: muy bueno.

Es cierto que los tres terminaron ganando con luz, cortaditos... pero sin ventajas exageradas, ¿eh? Además, los trámites de las carreras para nada resultaron lineales. Más bien, todo lo contrario. Quien más, quien menos, en cierto momento tuvo algún otro que le calentara la cola... Y todos contribuyeron a encender aún más a la entusiasta, ya "recalentada" Resistencia.

Las tres categorías del Turismo de Pista presentes en el Nordeste produjeron por diferentes causas hechos significativos. Además de un espectáculo que dejó satisfechos a los ocho mil espectadores que acudieron a favor de un día magnífico y con el incentivo de ver en acción al nuevo ídolo local: José Daniel Sgroppo. Las tres carreras tuvieron un común





denominador. El ganador, en los tres casos llegó a la meta "cortado" de sus perseguidores, aunque en las tres clases, los desarrollos fueran diferentes.

En la Clase 3, Carlos Romero al fin pudo volver al triunfo —que saboreo en su debut en Mar del Plata en la apertura del torneo— debiendo para ello superar el difícil escollo que significa el dúo de los Alfa Romeo GTV

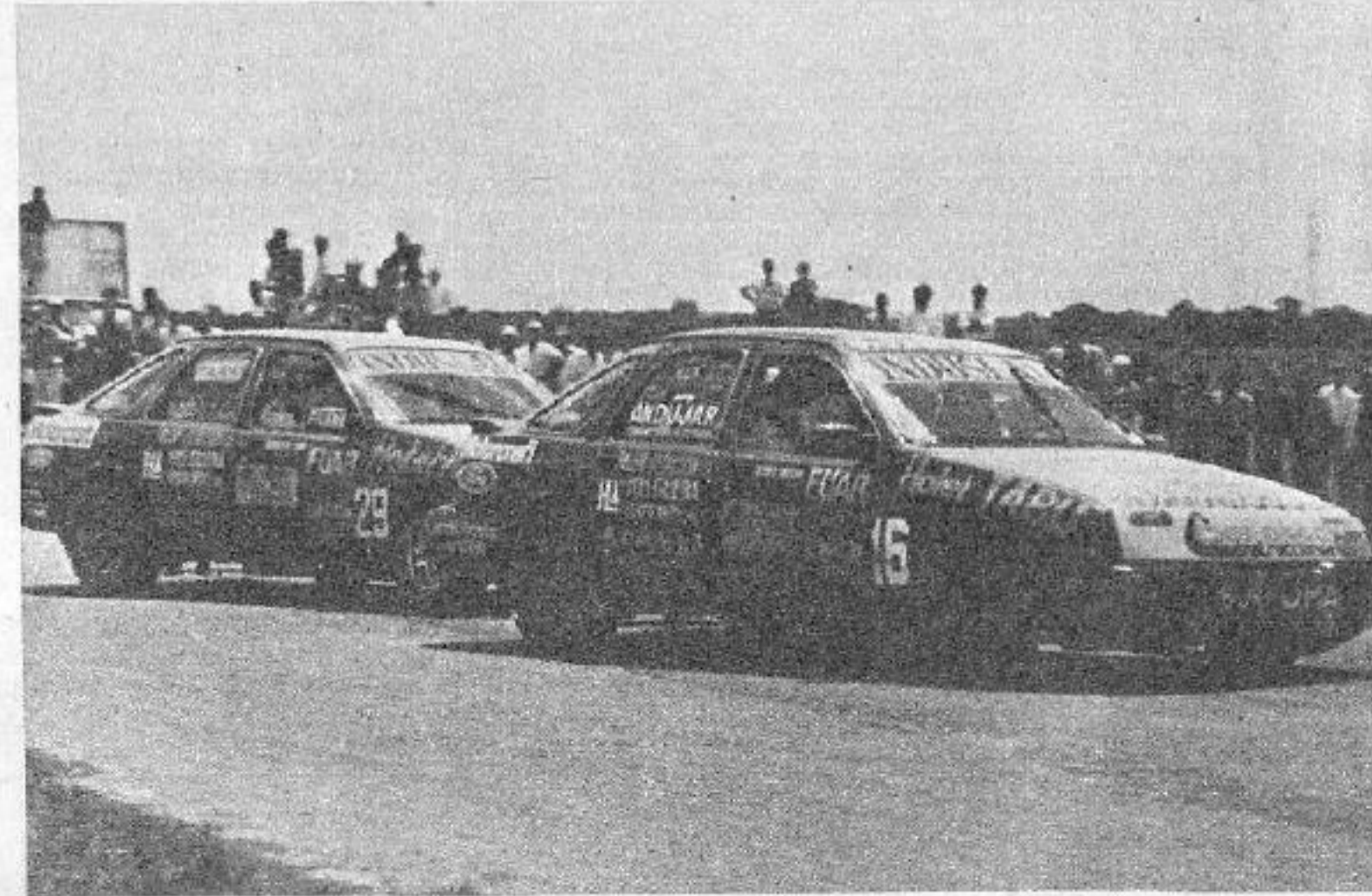
2000 compuesto por Jorge Maggi y Eugenio Breard.

Esta vez, "Chippy" hizo la "pole", aunque prontamente fue desplazado por Jorge Maggi, pero apenas tres vueltas después de la largada ya Romero estaba como su escolta. Tomándose su tiempo el hombre de Ushuaia paso a liderar y nada pudieron hacer los autos colorados del team de Bales-

trini para darle alcance. Romero esta vez no comelió el más mínimo error, y aprovecho el excelente Renault 18-Berta para cortar la seguidilla de los bichos colorados.

Adba y Valentí quedaron afuera, y en cuarto lugar apareció un hombre de buen manejo como Jorge Delgado, que por fin comienza a mostrar lo que vale.

En la Clase 2, se dio un hecho inédito en la reciente historia de nuestro automovilismo: por primera vez en un podio de esta división no figuró ningún piloto tripulante de un Fiat 128 o sucedáneo, VW Gacel, Fiat Regatta 85 y Alfa Romeo SV, confirmaron entonces la tendencia que la clase intermedia viene mostrando desde principios de año con el lanzamiento al rue-





Ernesto Bessone girando delante de un apretado pelotón en la primera pasada por la horquilla. Atrás de él Carlos Okulovich (quien cortó una racha de diez abandonos consecutivos) y a su lado el Alfasud de "El Suizo", quien se retrasó para luego remontar.

do de nuevos productos.

Bonomo era —con medio segundo a su favor en la clasificada sabatina— la gran fija provincial. Ottaviani con el Regatta, en cambio, no ofreció tanta seguridad a los apostadores, pese a que había partido desde la segunda fila, con un tiempo superior en un segundo al del Gacel. La carrera fue en su primera parte un constante girar de ambos separados por apenas unos pocos metros, definiéndose a partir de ahí, por la mayor solvencia del a la postre ganador.

Del resto sobresalió Ernesto Bessone, que, como aconteció en Gral. Roca tuvo que remar desde el medio del pelotón, para reconfortarse con un lucido tercer lugar. Baldinelli sigue de malas, y cada carrera su hipolítico campeonato se va complicando más y más. Otra vez una minucia lo dejó al costado de la pista, viendo como se esfuma aquella gran ventaja que te-

nia en el certamen tras sus tres triunfos casi consecutivos. Ahora, Bonomo está a apenas cinco puntos (y en alza) y a ocho Percarz, que solo logró sumar uno.

Meritorio también lo de Heguy (su auto fallaba arriba), Fossati, el mendocino Blas y El Suizo, que repuntó en la fila india tras un despiste.

En cuanto a los Sierra, los frenos, los neumáticos fríos o un exceso de vehemencia (francamente no lo pudimos determinar con certeza...) dejaron muy pronto afuera a Sgroppo, que en su tierra iba por el tercer triunfo y su afirmación en el torneo. En distintos incidentes, también se retrasaron Fineschi, Guiral y José Luis Bessone, quien había validado que con esta carrera cerraba una etapa de su campaña en la monomarca e iniciaba otra: la del éxito.

El presidente hizo una diferencia y

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Pentecoste: "La carrera tuvo un trámite irregular, pero igual no me salió de mi librito. Como te había anticipado ayer, primero calenté bien las gomas y después, una vez que me puse adelante, traté de hacer todo bien para que no hubieran sorpresas. El nuevo motor (de RG, o sea Pascale y Gregorio) es una maravilla, y todavía tengo otro en la manga con cinco caballos más."

Bonomo: "En ese circuito es indispensable calentar bien el caucho, porque si no después se ablandan y te frenan en la recta. Hice ocho vueltas al ritmo como para ganar, teniendo a Ottaviani siempre bajo control pese a que marchamos unas cuantas vueltas juntos. Este es otro motor, con tapa nueva también, hecho por Pascual Bonomo, mi tío, y le va de Balestrini".

Romero: "Este es el triunfo que so me habría tenido que dar en General Roca, solamente que allí me apuré y en eso estoy de acuerdo con vos. El asunto es pasar a los Alta. Los podía, pero son muy difíciles porque hacen muy bien el juego de equipo y además alguna vez juegan sucio, como una frenada que me hizo 300 metros antes de la curva del fondo, Maggi. Pero en fin, volví a ganar y eso es para mí lo principal".

Ottaviani: "Desde la carrera anterior ganamos en aceleración. Lo seguí a Bonomo más de 10 vueltas, pero no podía pasarlo. Me daba la impresión incluso, de que tenía algo más para el caso de que yo lo intentara, y entonces lo deje ir. No podía arriesgar mi primer podio y los 15 puntos, al todo o nada".

Maggi: "Simplemente Romero iba más rápido. El viento fuerte —contra lo que pueda creerse— nos perjudicó más a nosotros que a los de Renault".

Fineschi: "Sgroppo me pegó en la primera vuelta y me mandó afuera, enseguida me lo encontró a Guiral cruzado en la horquilla; después me freno mucho Albertengo. Creo que si todo hubiera sido normal ganaba".

CLASE TRES

Catalano: motor.
Adba: temperatura por rotura del radiador.

Abiussi: la temperatura llegaba a 130°C.

Valenti: rotura de la parrilla trasera central de suspensión.

Valdez: motor sin potencia.

Pereyra: el acelerador quedó trabado en la mitad del recorrido.

Lustig: problemas de suspensión y freno.

Daniel Rodríguez: gomas.

CLASE DOS

Baldinelli: se cortó el cable de la bobina al distribuidor.

Caballero: motor.
Bongioanni: toque y luego se tapó el carburador.

Trejo: luego de un toque, la cubierta tocaba en la chapa.

LOS DESARROLLOS

CLASE TRES

Largada: Breard pico en punta seguido en la primera curva por Maggi, Romero, Valenti, Adba y Catalano. En la primera vuelta, Maggi lo había pasado a Breard; luego marchaban Romero, Valenti, Adba, Catalano, Delgado, Rodríguez, Lustig, Druetta, Pereyra, Valdez y Abiussi.

Tercera largada: Maggi primero, ya 2s4/10 se colocaba Romero superando a Breard.

Quinta vuelta: Maggi, a dos décimas Romero, a un segundo Breard, a dos segundos Valenti y Adba, y más atrás Delgado, Druetta, Rodríguez, Lustig, Pereyra, Valdez y Abiussi.

Décima vuelta: ya desde tres vueltas antes, Romero era líder, separado por un segundo de Maggi y dos de Breard. Luego Adba, Valenti, Delgado y Druetta.

Decimoquinta vuelta: Romero punteaba por medio segundo sobre Maggi. Seguían Breard, Delgado, Druetta, Valenti (que se iba quedando) y ya había abandonado, Adba.

Vigésima vuelta: casi sin variantes, aunque se agrandaban las diferencias.

Primera vuelta: Bonomo y Ottaviani se despegan tres segundos del tercero, que es Fierros, siguen muy juntos Baldinelli, Heguy, Fossati, Bessone, Percarz, Okulovich, "El Suizo", Cagno, Blas y el malón restante.

Segunda vuelta: Baldinelli se coloca tercero, pero abandona en la siguiente.

Quinta vuelta: Bonomo y Ottaviani ya están 6s4/10 del tercero, Heguy; luego siguen Fossati, Bessone, Fierros, Cagno, Blas, Okulovich, Percarz, Muscio, Abdala, Santacaterina y "El Suizo", que se había ido afuera.

Décima vuelta: Bonomo y Ottaviani siguen aumentando la distancia con Heguy, 10 segundos Bessone ya está muerto y más atrás vienen Fossati, Fierros, Blas, Cagno y muy juntos Okulovich, "El Suizo" y Muscio.

Decimoquinta vuelta: sin variantes en la punta con Bonomo y Ottaviani; Heguy y cada vez más cerca Bessone, luego Fossati, Blas y Fierros, y más allá "El Suizo" y Okulovich.

Vigésima vuelta: Bonomo se aleja de Ottaviani, que baja el ritmo; tercero ya se había puesto Bessone pasando a Heguy, luego Fossati.

FORMULA SIERRA

CLASE DOS

Largada: Bonomo, Ottaviani, Fierros, Percarz, Baldinelli, Heguy, Fossati, Bessone, "El Suizo" y Rousselle, pasan en ese orden la primera curva.

Largada: Fineschi toma la delantera con Sgroppo, Pentecoste y Guiral a sus espaldas en ese orden.

Primera vuelta: en su transcurso se retrasan Sgroppo y Fineschi, tras un toque del chacoero

Motos - Velocidad

ACCIDENTADO FINAL DE CAMPEONATO PARA WILLY PEREZ

El infortunado volvió a cruzarse en el camino de Guillermo "Willy" Pérez. Esta vez fue en el Gran Premio de Europa, competencia que en el circuito alemán de Hockenheim marcó el retorno del piloto argentino tras su accidente en Suecia, en la que por otra parte fue la última jornada del Campeonato Mundial de Motociclismo.

No fue una reaparición afortunada, faltando tres vueltas para el final, y en momentos en que Willy marchaba en el octavo lugar, sufrió un accidente al embestir a la moto del italiano Bruno Cazoli. Las consecuencias del mismo fueron la caída del piloto argentino, con tanta mala suerte que volvió a fracturarse la mano izquierda que se había lesionado en su anterior accidente.

Esta carrera de 125cm³ fue una de las tres que compusieron la jornada, y su resultado definió la posesión del título, el cual ganó el italiano Luca Cadavara, a quien le bastó con escoltar a su compatriota Fausto Gresini (ambos con Garelli), para asegurarse la conquista y destruir las pretensiones de este de retener la corona. En cuanto a Pérez, se ubicó décimo con 26 puntos. Otro campeonato que se definió en Hockenheim fue el Sidecars, que quedó en poder del binomio holandés Streuer-Schneider gracias al triunfo obtenido con un LCR Yamaha a un promedio de 179,098 km/h. La tercera carrera de la reunión fue de la 80cm³ y solo sirvió para completar el calendario y darle a los aficionados locales la satisfacción de ver ganar a su compatriota Gerhard Waibel sobre una Real, a un promedio de 160,160 km/h.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS



La polémica maniobra de Sgroppo y el choque con José Bessone (Columbia)

Tschopp: abandono tras ser embestido por Abdala.

Abdala: a raíz del incidente anterior rompió el radiador del agua.

Muscio: embrague.

Rousselle: caja.

Bisdomí: alineación y gomas.

Carignano: suspensión.

Santacaterina: víctima de los autazos.

Fierros: el motor perdió vueltas y se rompió termi-

nando la carrera.

"El Suizo": fue el pasto al principio.

Heguy: persistente falla en alta.

Percarz: el embrague no cortaba.

Ernesto Bessone: el motor perdió algunas vueltas.

FORMULA SIERRA

Sgroppo: frenos y fuera de pista.

Ayerza: se rompió la caja de velocidades.

J.L. Bessone: fue chocado por Sgroppo, fuera de pista y posiblemente a raíz de ello, un cuerpo extraño entró al carburador.

Lange: suspensión.

Morier: embrague.

J. Iglesias: caja de velocidades.

Guiral: trompo, y toque de Fineschi. Luego se rompió una cubierta.

Clement: la goma trasera se fue desinflando.

Alonso: problema de ténida.

Raies: carburación y distribución.

Albertengo: el tren de neumáticos traseros se gastó excesivamente.

Del Campo: el motor levantó temperatura y perdió aceleración.

Fineschi: fue tocado por Sgroppo, y fuera de pista; luego lo encontró cruzado a Guiral, al que tocó.

Copa Europa Renault Elf LARRAURI "OUT" EN LE MANS

No muy afortunada resultó esta nueva participación de Oscar Larrauri en la Copa Europa Renault Elf Turbo. En razón de no tener expectativas por el Campeonato y debido a que el "patrón" Sigala está en lucha directa por el título, la tarea del argentino se limitó a apoyar la gestión del italiano durante todo el fin de semana.

En pruebas de clasificación los autos del equipo mostraron la habitual falta de competitividad con respecto a la vanguardia, hecho que no hacía albergar expectativas triunfalistas. Si bien Sigala había ganado la competencia de Zandvoort disputada una semana atrás, en circunstancias bastante afortunadas, las cosas no pintaban para repelir.

Larrauri trató de hacer todo lo posible para empujar al italiano en la clasificación, pero no pudo evitar quedar algunas centésimas delante, ganando un lugar en la segunda fila de lanzamiento, mientras Sigala quedaba en la tercera. El francés Gouhier marcaba el mejor tiempo y el suizo Heger lo acompañaba en la primera fila. El alemán Schuetz lograba el tercer registro y largaba junto al argentino en la segunda línea, mientras Sigala lo hacía en la tercera con el francés Gonin. Gracias a este resultado en clasificación, Larrauri se adjudicaba un premio instituido por la em-

presa francesa "FAT" por las prestaciones en pruebas de clasificación, consistente en 20.000 francos franceses.

En carrera, Gouhier pico en punta, seguido por Heger y "Poppy" en los primeros metros. Luego Larrauri lo dejó pasar a Sigala y desde la cuarta posición se dedicó a cubrirle las espaldas al italiano, puesto que quien acechaba era precisamente el alemán Schuetz, quien punteaba el Campeonato con 10 unidades de ventaja sobre Sigala.

Durante toda la carrera, Larrauri debió utilizar su amplia gama de recursos para contener al alemán que, con mejor motor, lo buscaba por todos lados. Cuando el final de la prueba se acercaba, la paciencia del germano llegó a su fin y sobrevino el autazo... Las consecuencias del impacto fueron todas para Larrauri, quien al recibir el golpe, perdió la trayectoria y no pudo evitar el sorpasso. Pero lo peor fue que en la fricción se rompió el radiador de aceite, ubicado en la cola de las coupés Alpine. Esto provocó el derrame de aceite sobre el escape y el posterior incendio, cosa que obligó a Poppy a ingresar a boxes para la segura extinción, logrado lo cual la bandera a cuadros ya había marcado el final de la lucha. A todo esto, Sigala había superado a Gonin, y Schuetz no pudo pasarlo al

italiano porque no dispuso de tiempo, lo cual significó para Sigala el descuento de dos puntos cuando sólo falta la competencia de cierre, que se disputará el próximo 19 de octubre en el Jarama español.

CLASIFICACION FINAL: 1° Joel Gouhier, 2° Alfred Heger, 3° Patrick Gonin, 4° Massimo Sigala, 5° Wolfgang Schuetz.

CAMPEONATO: 1° Wolfgang Schuetz, 102 pts.; 2° Massimo Sigala, 94; 3° Joel Gouhier, 93; 4° Alfred Heger, 62; 5° Patrick Gonin, 51; 6° Oscar Larrauri, 49.

EL FUTURO DE "POPPY"

Mientras esta edición llega a vuestras manos Oscar Larrauri estará definiendo contractualmente su actividad para la próxima temporada. Tal como se había dejado entrever en Nürburgring, Walter Brun ha elegido al piloto argentino como uno de sus volantes titulares, tanto para el próximo mundial de Endurance como para algunas competencias del certamen IMSA americano. Por el momento Larrauri es el único piloto confirmado de Brun ya que la continuidad del belga Thierry Boutsen depende del equipo que consiga en F-1. Esto es porque muchos managers de F-1 no permiten otra actividad para sus pilotos y la situación de Boutsen, uno de los más solicitados del mercado, recién se definirá en los próximos días. La semana venidera podremos brindar mayores detalles sobre la actividad de Larrauri en 1987, pero lo importante es su continuidad y el reconocimiento de sus condiciones al máximo nivel de los biplazas.

Néstor Palmetti

al líder hasta entonces. El ordenamiento queda así: Guiral, Pentecoste, José L. Bessone, Albertengo, Fineschi, Del Campo y Sgroppo.

Segunda vuelta: en la primera curva, Sgroppo corta por el pasto y se encuentra doblando a Bessone (había antes de eso tres autos entre ambos y lo embiste, llenándose ambos al pasto. Bessone retorna al asfalto y queda último; Sgroppo abandona.

Tercera vuelta: Guiral hace un trompo y lo embiste levemente Fineschi; el orden fue, después del incidente: Pentecoste, Ayerza, Del Campo, Albertengo, lejos Fineschi, Morier, Guiral, Iglesias, Marcelo Raies, Lange, Clement, Alonso y Bessone. Ayerza, a poco, se retrasa y luego abandona la carrera.

Quinta vuelta: A cinco segundos se escapa Pentecoste, Del Campo y Albertengo discuten el segundo puesto; Fineschi se pone cuarto, precediendo a Guiral, Morier, Raies, y más lejos de ellos, Iglesias, Clement, Alonso, Lange y Bessone.

Décima vuelta: Pentecoste, Albertengo, Fineschi, Del Campo (retrasado algo por un semitrompo), Guiral, Morier, Raies, Bessone (repuntando).

Decimoquinta vuelta: Sigue en cinco segundos la diferencia entre Pentecoste y Albertengo, este muy acosado por Fineschi y Del Campo. Muy lejos Guiral, y más atrás aun el trío de Raies, Alonso e Iglesias.

Vigésima vuelta: Pentecoste ya tiene asegurado el triunfo y adelja algo, Fineschi y Del Campo lo pasan a Albertengo y para en boxes Guiral.

Rally Mundial

AMPLIO DOMINIO DE TOYOTA EN COSTA DE MARFIL

Se dio lo esperado en el 18° Rally Costa de Marfil. Y lo previsto en esta décima competencia del Campeonato Mundial de Rally, válida únicamente por el certamen de pilotos, era el triunfo de los Toyota. Un dominio que no solo se concretó con la victoria del sueco Björn Waldegaard sino también con el logro de los cuatro primeros lugares en la clasificación general.

Waldegaard, que llevó como navegante a Fred Gallagher, fue casi permanente líder de la competencia, que tuvo en la ciudad de Abidjan su punto inicial y terminal. Así

llegó con el modelo Celica Twin Cam Turbo la victoria con 1h29m de penalización, superando por ocho minutos a sus coequipiers Lars-Erik Thorp-Bo Thorselius. El cuarteto de Toyota en las posiciones de vanguardia se completó con los de Erwin Weber-Günther Wanger y Ulyate-Street, a 58m y 1h36m de los líderes, respectivamente. El monopolio de los coches japoneses lo interrumpió el local Samir Assel colocando quinto a su Opel Mania 400 a 1h50m del ganador, en tanto la sexta posición fue para el Audi Quattro de nuestro conocido

Wilfried Wiedner, aquel austriaco que fuera segundo en el Rally de Argentina de 1985.

Este Rally Costa de Marfil no contó con la presencia de los principales equipos y pilotos, que se preparan para el inminente Rally de San Remo, y por lo tanto, su resultado no provocó grandes cambios en las posiciones del torneo de pilotos, que es el único que conserva interés ante la conquista por parte de Peugeot del reservado a las Marcas. En dicho certamen sigue al frente Kanikunon con 91 puntos, escollado por Alen con 69, Bicsion con 47 y Salonen con 43.

Turismo Competición 2000

LA ESPERADA DECISION DE HERCEG

Sobre el fin de la semana última nos comunicamos telefónicamente con el taller de José Miguel Herceg, para conocer las novedades del equipo, fundamentalmente para la competencia del próximo domingo en Pigue y en relación con quien ocupará la butaca dejada vacante por Ernesto "Lito" Bessone.

En Pacheo nos respondieron que la reunión prevista para el martes de la semana pasada entre el "Polaco" y algunos directivos de Ford, no se realizó, postergándose para principios de esta semana, por lo que al cierre de esta edición no había ninguna novedad al respecto, aunque quizá cuando este ejemplar de CORSA esté en sus manos la incógnita ya esté develada.

Por otra parte, también entabiamos contacto con Rubén Daray, quien dijo: "Sobre este tema no tuve ningún conocimiento, de manera que en ese sentido las cosas están como hace una semana. La única novedad mía está referida al C.A.P. donde voy a seguir con la Nissan de Carlos Moure, pero ahora me voy a ocupar yo de su atención en el taller de Garibaldi".

Paralelamente, fuentes de las "habitualmente bien informadas" daban cuenta de que el nombre del "Chango" Esteban Fernandino "sonaba" con fuerza para ser el reemplazante de Bessone en el equipo de Herceg -si no el de Banil en el Del Sur-, aunque cabe consignar que en ocasión de la competencia del C.A.P. en Mar del Plata, Fernandino le comentó a CORSA que: "Quiero correr el año que viene en T.C. 2000, con un producto de la marca Renault".

Así estaban las cosas hasta el último domingo, por lo que insistimos: cuando este ejemplar de CORSA gane la calle, es muy posible que ya se conozca el nombre de quien conducirá en lo sucesivo esa coupe Sierra... o no, vista la intención del Polaco (recordar lo publicado en CORSA 1055 en "Toquecitos de Bochina") de no poner su equipo en pista si no se solucionaba algunos otros detalles.

PRIMEROS EN TIEMPO



COMPETICION TEAM

Rally Español

Nueva victoria de Trelles



Gustavo Trelles (derecha) y su Renault 5 "Copa" posando junto a Ivetchi (izquierda) quien fue reemplazado por Daniel Muzio.

En el 15° Rally del Centro de España, Gustavo Trelles ganó por segunda vez en una semana, con un Renault 5 "Copa" Grupo N. El uruguayo, luego de los ocho primeros que compusieron este pequeño rally—al cual se

accedía a participar por invitación—, se impuso sobre los demás 51 autos que partieron. El rally se componía de cuatro PC de asfalto que eran recorridos en dos oportunidades, sobre los cuales había arenilla, lo cual

complicaba la adherencia de los neumáticos. Trelles corrió—por primera vez— junto a Daniel Muzio, debido a que su habitual navegante, Ricardo Ivetchi, se hallaba en Yugoslavia. Lo notable de su victoria fue que la logró venciendo a autos de gran potencia, como lo es, por ejemplo, el Porsche 911 SC-RS de León Laco, al cual se impuso por 17 segundos. Luego se ubicaron: Jesús García (Renault 5 GT) a 19s, otro García (Renault 5 GT) a 56s, y Modesto (Renault 5 Copa) a 1m11s.

Trelles tenía pensado volver a Uruguay este lunes, mientras que su siguiente rally será el de San Froilán, el 11 y el 12 de octubre próximo.

Informe: Alfredo Guarni (Motor News)

luego circuló preocupándose más por no cometer errores que por quienes venían atrás.

Albertengo aguantó hasta que la melange de Faneco y Paul le permitió (aquellas atrás y estas adelante) siendo superado entonces por el tandem Fineschi-Del Campo, el primero de los cuales—a esta altura del año ya podemos decir que es una de las grandes

revelaciones de la temporada— se sobrepuso de una serie de paldas y luego segundo.

El Turismo está para cosas mayores y poco a poco lo va demostrando. Con hechos como la permanente incorporación de nuevos valores, un montón de autos en construcción y una constante superación de la potencia de sus máquinas.

Atención Pilotos

De Clases 1 - 2 y 3 (Rally y Pista), Fórmulas: Sierra, Renault y Entrecor. TC 2000. Para continuar en punta...

Potenciamos Carburadores*

Garantizamos el más alto rendimiento en competición.

Optimos antecedentes en resultados logrados. Contamos, además, con un completo stock.

* Con opción a atención en pista.

CARRILLO

CARBURACION

REFORMAS Y PREPARACION DE CARBURADORES

Tablada 257 - Tel. 28610 - Córdoba

CLASIFICACIONES

Autódromo Regional del Nordeste - Resistencia (Chaco) - Circuito de 2.312 metros - 22 vueltas - Recorrido total: 50.864 km/h - 28/9/86

CLASE DOS

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bonomo, 1m12s57/100 (Prom. 114.534 km/h); Percz 1m12s15; Ottaviani, 1m13s59; Pierra, 1m13s65; Heguy, 1m13s85; Baldinelli, 1m13s99; Fossati, 1m14s07; Bessone, 1m14s07; Caballero, 1m14s08; "El Suizo", 1m14s23; Okulovich, 1m14s25; Blas, 1m14s44; Rousselle, 1m14s52; Carignano, 1m14s79; Di Paolo, 1m15s02; Cogno, 1m15s08; Muscio, 1m15s11; Ferreyra, 1m15s14; Bongioanni, 1m15s16; Santacaterina, 1m15s20; Tschopp, 1m15s58; Abdala, 1m15s68; Biscardi, 1m15s10; Trejo, 1m16s30; Cuello, 1m16s53; Krusjky, 1m16s60; Pizzorno, 1m16s74; Martinez Parra, 1m17s28.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	7	Omar Bonomo/Bs. Aires	Volkswagen Golce	27m26s33/100	22
2°	93	Raúl Ottaviani/C. Casares	Fiat Regatta 85	27m31s79/100	22
3°	1	Ernesto Bessone/Bs. Aires	A. Romeo SV 1.5	27m40s05/100	22
4°	80	Juan P. Heguy/Villalonga	Fiat 128 1300	27m40s55/100	22
5°	16	Héctor Fossati/Merlo (Bs.As.)	Fiat SE 1.5	27m50s45/100	22
6°	105	Luis Blas/Mendoza	Fiat 128 1300	28m00s98/100	22
7°	31	"El Suizo"/Bs. Aires	A. Romeo Alfa Sud	28m02s18/100	22
8°	14	Hugo Pierra/Beccar	Fiat 128 1300	28m03s94/100	22
9°	81	Carlos Okulovich/Oberá	Fiat 128 1300	28m16s74/100	22
10°	79	N. Percz/Villalonga	Fiat 128 1300	28m18s35/100	22
11°	86	Enrique Santacaterina/Bs. As.	Fiat 128 1300	28m21s53/100	22
12°	68	Jorge Carignano/Whee/wright	Fiat 128 1300	28m38s57/100	22
13°	109	Héctor Biscardi/Corrientes	Fiat 128 1300	28m41s57/100	22
14°	110	Jorge Rousselle/Mendoza	Fiat SE 1.5	27m56s50/100	19
15°	72	Marcelo Muscio/Adrogué	Fiat SE 1.5	28m16s78/100	16
16°	106	Merched Abdala/Trelew	Fiat SE 1.5	19m33s50/100	15

No clasificaron: Tschopp, (13v.); Trejo, (11v.); Bongioanni, (10v.); Cogno, (9v.); Ferreyra, (8v.); Caballero, (3v.); Baldinelli, (3.4.); Di Paolo, (2v.).

Promedio del ganador: 111,223 km/h.

Record de vuelta: Ottaviani en la 3a. y Bonomo en la 5a. en 1m13s89/100 a 112,710 km/h.

CLASE TRES

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Maggi, 1m11s97/100 (Prom. 115,648 km/h); Breard, 1m12s52; Valenti, 1m12s52; Romero, 1m12s66; Adba, 1m13s31; Delgado, 1m13s37; Pereyra, 1m13s61; Catalan, 1m13s86; Valdez, 1m13s89; Rodriguez, 1m14s11; Lustig, 1m14s55; Druetta, 1m14s79; Abiassi, 1m17s08.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	30	Carlos Romero/Ushuaia	Renault 18	27m07s90/100	22
2°	22	Jorge Maggi/Filar	A. Romeo GTV 2000	27m10s48/100	22
3°	7	Eugenio Breard/Bs. Aires	A. Romeo GTV 2000	27m14s21/100	22
4°	34	Jorge Delgado/Avellaneda (B.A.)	Renault 18	27m28s50/100	22
5°	32	Luis Druetta/Santa Fe	Renault 18	27m45s14/100	22
6°	29	Daniel Rodriguez/Cordoba	Renault 18	27m55s39/100	22
7°	8	Roberto Lustig/Bs. Aires	Renault 18	27m58s33/100	22
8°	18	Ricardo Pereyra/Bs. Aires	Renault 18	28m03s04/100	22
9°	41	Daniel Valdez/Bs. Aires	Renault 18	27m18s40/100	21
10°	36	Antonio Abiassi/Olivos	Peugeot 504	28m05s42/100	21
11°	4	Horacio Valenti/Bs. Aires	Renault 18	18m53s30/100	16

No clasificaron: Adba, (13v.); Catalan, (1v.).

Promedio del ganador: 112,489 km/h.

Record de vuelta: Breard en la 12a. en 1m12s71/100 a 114,471 km/h.

FORMULA SIERRA

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Fineschi, 1m11s03/100 (Prom. 117,149 km/h); Sgroppo, 1m11s32; Pentecoste, 1m11s32; Guiral, 1m11s40; Bessone, 1m11s65; Albertengo, 1m11s85; Ayerza, 1m11s90; Del Campo, 1m12s01; Clemente, 1m12s40; Raies, 1m12s54; Morier, 1m12s68; Alonso, 1m12s79; Jorge Iglesias, 1m13s03; Lange, 1m14s34.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1°	26	Oscar Pentecoste/Bs. Aires	27m07s58/100	22
2°	16	Oscar Fineschi/Quilmes	27m11s21/100	22
3°	29	Gerardo Del Campo/Quilmes	27m12s27/100	22
4°	15	Ricardo Albertengo/San Jorge, SF	27m14s72/100	22
5°	25	Marcelo Raies/Cordoba	28m00s32/100	22
6°	19	Guillermo Alonso/Tucuman	28m04s14/100	22
7°	30	Gastón Clemente/San Isidro	28m09s09/100	22
8°	11	Jorge Guiral/Bs. Aires	25m43s10/100	20
9°	27	Jorge Iglesias/Pergamino	20m25s47/100	16
10°	24	Jose L. Morier/Concordia	19m53s13/100	15

No clasificaron: Lange, (14v.); Bessone, (13v.); Ayerza, (5v.); Sgroppo, (1v.).

Promedio del ganador: 112,504 km/h.

Record de vuelta: Fineschi en la 6a. en 1m12s22/100 a 115,247 km/h.

CAMPEONATOS

FORMULA SIERRA

(Torneo Presentación)
(Disputadas 6 competencias)

Fineschi, 74 puntos; Sgroppo, 58; Guiral, 57; Albertengo, 49; Raies, 43; Bessone, 37; Pentecoste, 33; Mancovich, 28; Patti, 20; Del Campo, 16; J. Iglesias, 14; Clemente, 12; Moyetta, Canqueiro y Rivero, 8; Basualdo y Alonso, 5; Ferrer, 4; J. Iglesias, 2; Morier, 1.

CLASE TRES (Disputadas 9 competencias)



Breard, 119 puntos; Maggi, 117; Romero, 90; Adba, 65; Lustig, 50; Gianni, 47; Koskinotis, 41; Rodriguez, 38; Valenti, 34; Ciaglia, 24; Druetta, 20; Delgado, 19; Arballo, 17; Valdivieso, 11; Abiassi, 5; Catalan, 4; Pereyra, 3; Valdez, 2; Prella, 1.

CLASE DOS (Disputadas 9 competencias)

Baldinelli, 75 puntos; Bonomo, 70; Percz, 67; Bessone, 44; Basso, 36; Heguy, 35; Faure, "El Suizo" y Fossati, 32; Guiral, 30; Ottaviani, 28; Pierra, 26; Cogno, 22; Pentecoste, 20; Carignano, 17; Trejo y Tschopp, 16; Paolucci, 15; Ansaldo, 14; Fernia y Moleo, 13; Antunez y Nizzo, 10; Santacaterina, 9; Ojeda, 8; Tschopp, 7; Di Paolo y Blas, 6; Padilla, Bueno y Caballero, 4; Galluzzi, 3; Cacia y Okulovich, 2; Pizzorno, Krusjky, Muscio y Ortiz Basualdo, 1.

Próxima competencia: 19 de octubre en Raketa.

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

<p>José A Lanzillotta Sergio N. Circosta</p> <p>PEUGEOT LES AMIES</p> <p>LINEA ORIGINAL</p> <p>AV. CROVARA 1887 - TABLADA</p>	<p>ALEJANDRO AJAKA e Hijos S.A.</p> <p>SERVICENTRO ESSO</p> <p>SERVICIOS Y LAVADO A VAPOR DIA Y NOCHE</p> <p>AV. CROVARA 1920 (1766) - TEL.: 652-1821 TABLADA</p>	<p>TALLER MECANICO INTEGRAL DAN-MAR CHAPA Y PINTURA</p> <p>Atención de Autos Especiales Especialidad 1/4 milla</p> <p>ARMADO DE KITS COMPLETOS AMORTIGUACION FRENOS - EMBRAGUES AFINACION - ENCENDIDO TREN DELANTERO AJUSTE DE MOTORES</p> <p>GERRITO Y FLORENCIO SANCHEZ SAN MARTIN F. SANCHEZ 1 cuadra de CROVARA y SAN MARTIN CROVARA GERRITO TABLADA</p>
<p>NEUMATICOS CROVARA</p> <p>ALINEACION LASER BALANCEO ELECTRONICO COCHES Y CAMIONES</p> <p>Av. Crovara 1785</p>	<p>REPUESTOS FURLAN HNOS. S.A.</p> <p>DISTRIBUIDORES - MAYORISTAS</p> <p>FABRICACION - REPARACION TODA LA LINEA EN REPUESTOS PARA FRENOS Y EMBRAGUE VENTA DE MAQUINARIAS PARA EL RAMO CREACION, INSTALACION Y EQUIPAMIENTO DE CASAS DE REPUESTOS</p> <p>AV. CROVARA 172/90 - TEL.: 652-2500/3200/5262/9726 (1766) CIUDAD DE VILLA MADERO PARTIDO LA MATANZA, BS. AS.</p>	<p>VIÑUELA REPUESTOS de Norberto J. Viñuela</p> <p>* Recambios de Bomba de Agua * Suspensión * Carburación - Encendido * Embragues * Rulemanes - Cruzetas * Frenos, etc. * Tren Delantero</p> <p>LUNES A SABADOS de 8 a 20 hs. DOMINGOS de 9 a 12.30 hs.</p> <p>Av. CROVARA 1901 - TABLADA TEL.: 652-6407</p>
 <p>"EL TREBOL"</p> <p>ENCENDIDO - CARBURACION</p> <p>CORVARA 1616 - TEL.: 652-3940 (1766) TABLADA - BS. AS.</p>	<p>REPUESTOS <i>Amerim</i> MERCEDES BENZ ACCESORIOS PARA COLECTIVOS</p> <p>CASA CENTRAL: LUJAN 2070 - CAP. - TEL.: 21-5074 SUC. CROVARA 602 - V. MADERO - TEL.: 652-1604</p>	<p>RULEMANES CROVARA</p> <p>AV. CROVARA 2035 - TEL.: 652-0833/652-8407 (1766) TABLADA</p>
<p>AUTOMOTORES 1939</p> <p>COMPRA - VENTA - PERMUTAS CONSIGNACIONES</p> <p>CROVARA 1939 - LA TABLADA</p>	 <p>REPUESTOS FURLAN HNOS. S.A.</p> <p>"SERVICIO DE AUXILIO - REMOLQUE CON RADIOTELEFONO" TEL.: 652-3200/2500/9726</p> <p>MODERNA FLOTA CUBRIENDO SIN CARGO PARA EL ASEGURADO LAS POLIZAS POR SINIESTROS DE LAS PRINCIPALES COMPAÑIAS DE SEGURO</p> <p>AV. CROVARA 172/90 - TEL.: 652-2500/3200/5262/9726 (1766) CIUDAD DE VILLA MADERO PARTIDO LA MATANZA, BS. AS.</p>	<p>TUMINI Hnos. REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS</p> <p>DODGE VOLKSWAGEN</p> <p>AV. CROVARA 2086 - TABLADA TEL.: 652-5850/1915</p>

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

ASEGURE SU COMPRA!
LOS COMERCIANTES DE CROVARA
TENEMOS STOCK COMPLETO



A SOLO

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

Año XXI N° 1056
Del 1º al 7º de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacque

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Área)

Carlos A. Romano

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich

(Diagramadores)

COORDINADOR

Rubén Lettieri

SECRETARIA

Maria Della Cedrés de Marigo

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,

Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,

Miguel A. Sebastián,

Marcelo D. García Lobelost,

Anselmo P. Chiappe

En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),

Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),

Héctor Cademartori (EEUU), Néstor Palmetti

(Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

Subdirector: Hugo García

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León

Producciones Especiales

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

Fotógrafos Especiales

E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L.

Gemelli

Fotógrafo

Cristian Frölich

SERVICIOS EXTERIORES

Corresponsal

Mario Diamant (Nueva York)

LABORATORIO

Jefe: Omar García

ARCHIVO

Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril s.a.

AREA EDITORIAL

Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacque

Director de Arte: Carlos Muleiro

Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo

Gerente de Ventas: Roberto Ares

Publicidad exclusiva: Background S.R.L.

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

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

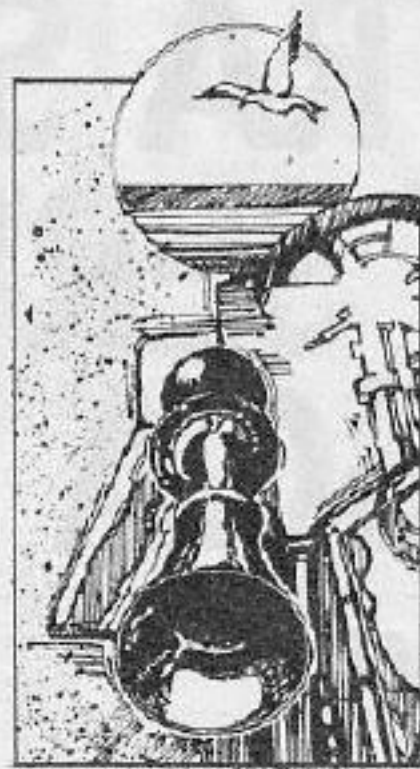
AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 760-5543

Toquecitos de bocina



RALLY GRAN PREMIO

Tal como adelantamos, el Rally 26º Gran Premio del Automóvil Club Argentino se realizará en la primera semana de diciembre sobre caminos de la provincia de Entre Ríos. Esta competencia, la última del Campeonato Argentino, constará de tres etapas, todas ellas con largada y llegada a la ciudad de Concepción del Uruguay. Recientemente, directivos del A.C.A. estuvieron en la ciudad capital de la provincia -Paraná- ultimando algunos detalles. Por ahora se sabe que el recorrido total será de 1.500 o 1.600 kilómetros, y que habrá un parque de reagrupamiento en Paraná. En esta semana un equipo de relevamiento finalizará el trabajo de elección del recorrido.

LA C.D.A. SE EQUIPA

Dentro del plan de equipamiento y modernización de la Comisión Deportiva Automovilística, se consideraban varias adquisiciones de elementos que redundarán en el mejor funcionamiento de la misma. En estos últimos meses, se han adquirido modernos calibres y balanzas digitales, así como también una fotocopidora. Sin embargo la vedette es la computadora IBM PC, que actualmente está siendo programada. En el futuro este ordenador será llevado a los circuitos para facilitar el trabajo de los cronometristas, beneficiándose el periodismo al obtener más rápidamente los registros de tiempos, así como otros datos personales. Todo este equipamiento, como el que se incorporará, fue adquirido con medios genuinos de la C.D.A.

PRESENCIAS EN RIO CUARTO

Para la próxima competencia T.C. 2000 en Río Cuarto, se producirán varias incorporaciones que robustecerán la imagen de la categoría. ¿Los nombres?... Osvaldo López, con una coupé Fuego hecha por Antelo; Miguel A. Etchegaray, con el R.18 de Autodelta que usara Traverso el año anterior;

Francisco Mayorga, con una coupé Sierra; Juan Zampa, con una coupé Fuego de cuyo motor se ocupa Balestrini, y, por último, Carlos Garro, quien anunció su intención de correr en sus pagos, aunque no tiene auto por el momento.

PRESENCIAS EN BALCARCE

Seguimos con las incorporaciones, aunque en este caso para el T.C. En la competencia de Balcarce habrán de registrarse los retornos de Jorge Martínez Boero, con un Ford de la Asociación Quilmeña de Automovilismo; de Rubén Luis Di Palma, con el Dodge de la Auto Peña Tapias, y de Gerardo Risatti, con su Ford luego de una larga ausencia. Además, se incorpora a la categoría Carlos Jarque, quien supo

descollar en monopostos, que correrá con un Dodge de Gustavo Brescia.

ORIBE

Enrique "Hary" Oribe, quien ganó su clase en el recientemente disputado Rally de Gramado, puntuable por el Campeonato Codasur de Rally, compitió ahí con Guillermo "Tata" Maineri, quien reemplazó a último momento como navegante a quien normalmente acompaña a Oribe. El auto llegó al término de la prueba con la caja de velocidades rota, el escape cortado en dos y los amortiguadores delanteros "fané". Su próxima participación será en un rally por el torneo brasileño, donde compite este año, para posteriormente tratar de obtener el Campeonato Codasur, cuya última fecha es probable que sea las "24 Horas", en Córdoba.

CALENDARIO

Competencias a disputarse el próximo fin de semana

ACTIVIDAD NACIONAL

Rally Pagos del Tuyú: séptima competencia del Campeonato Argentino, en General Madariaga (Pcia. de Bs. As.).

Turismo Competición 2000 y Fórmula Entrecor Nacional: décima y octava competencias, respectivamente, de los Campeonatos Argentinos, en Figüé.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL.
Sport Prototipos: novena com-

petencia del Campeonato, en Fuji (Japón).

Fórmula 3 Inglesa: decimoctava y última fecha del Campeonato, en Silverstone.

Fórmula 3 Italiana: decimotercera y última competencia del Campeonato, en verano.

Fórmula 3 Francesa: séptima fecha del Campeonato, en Le-denon.

Stock Car: vigesimoséptima competencia del torneo NASCAR, en Charlotte (EE.UU.).

IMSA: decimoctava fecha del trofeo Camel, en Columbus, Ohio (EE.UU.).

EL AUTO DE FANGIO Jr.

A veces, en esta dinámica era de las comunicaciones, hay algunas que decididamente no juegan a nuestro favor... Claro ejemplo de esto es la tardanza en suministrar a nuestros lectores una foto del mentado Wildcast-Buick con que Juan Manuel Fangio Jr. encara en los EE.UU. esta etapa de su actividad internacional. Y bien, por fin, he aquí la imagen del arma que le sirvió a "Juan Manuelito" para levantar bastante la mira en la clasificación de las A.R.S. en la reciente competencia de Elkhart Lake, obteniendo la "pole position", aunque en carrera tan pocas vueltas pudiera dar, de las 19 pactadas... Cabe aclarar que la foto es gentileza del "manager" de Fangio Jr. en el país, Domingo Cutuli, y de sus colaboradores, y que pronto pensamos complementar este material con otro recibido directamente de nuestra corresponsalía en el "gran país del Norte", no vayan a creer. Y también vale recordar que el próximo compromiso que espera el "quintuple sobrino" en esta categoría será el 12/10 en Laguna Sosa, circuito que se presta para esperar otra buena actuación del balcarceño por sus características sinuosas, y que el siguiente será el 19/10 en el trazado oval de Phoenix, adonde piensa probar intensivamente en la semana previa. Seguimos en contacto. ¿oh?



¿BESSONE EN EL EQUIPO DE LARRAURI?

Semanas atrás dimos cuenta en esta misión sección, del viaje, no precisamente de placer, que había realizado Ernesto "Tito" Bessone a Alemania, coincidiendo con la participación de Oscar Larrauri en la prueba de Endurance disputada en el circuito teutón de Nürburgring. Tal como les comentábamos en ese momento, "Tito" tomó contacto con equipos de la categoría, con miras a la posibilidad de su participación en la serie de dos carreras que se llevaría a cabo en nuestro país a principios del año próximo. Al respecto dialogamos con Bessone, y ésta es la síntesis de la gestión realizada en Europa por el piloto: "Hemos charlado con Larrauri y la gente de su equipo —el Brun— la posibilidad de participar

con ellos en las dos carreras argentinas. Quedamos en mantener contactos telefónicos con Poppy, y en el caso de concretarse las carreras en nuestro país, vamos a profundizarlos buscando la concreción de esa alternativa. Así están las cosas hasta este momento. No puedo avanzar más sobre el tema porque sólo hemos llegado hasta allí, por ahora".

ALTAMIRANO VENDE

Alfredo Altamirano, quien está luchando para obtener el campeonato argentino de Rally en la Clase Dos, puso en venta su anterior Volkswagen Gacel —con el que ganó en la Vuelta de la Manzano 1986—. El auto está equipado con caja arrimada y en condiciones de largar. Hablar al Tel. (0571) 21779 o 25259.

A raíz del abandono en Olavarría...

SATRIANO: SU EXPLICACION Y SUS TIEMPOS

En nuestro número anterior y en éste, damos nuestra opinión con respecto a la competencia de T.C. en Olavarría, en la que Emilio Satriano desertó cuando faltaban poco menos de una vuelta luego de haber sido puntero en las once rondas y fracción restantes. No pudimos conversar con él inmediatamente después de su abandono, pero sí lo hicimos en el curso de la semana, y ésta es su opinión: "En medio de la amargura por ese pistón roto, estoy contento porque el auto demostró que anda muy fuerte. Cuando vi ese humo, me quise morir... De todos modos, a pesar del acercamiento de Roberto Mouras, pienso que no me habría ganado. Yo tuve un problema cuando me encontré con el rezagado Palma en la chicana, debiendo salir de ahí en primera. ¿Qué voy a hacer?... Mala suerte, aunque de aquí a fin de año voy a ganar otra carrera".

En cuanto a sus tiempos en cada una de las vueltas, y para complementar lo publicado en las páginas 26-27 de esta edición en "El rincón de la computadora" agregamos aquí lo hecho por Satriano: 1ª vuelta, 5m12s49; 2ª 5m01s18. 3ª 5m02s85; 4ª 5m03s13; 5ª, 5m03s51; 6ª 5m04s92; 7ª 5m03s37; 8ª 5m06s62; 9ª 5m08s29; 10ª 5m08s46 y 11ª 5m03s65. Con estos tiempos a la vista, Satriano comentó: "Es clarito que estaba haciendo mi carrera. Hice la diferencia y en la 6ª vuelta me tomé un respiro, lo que también hice en la 8ª y 9ª, pero en la 10ª demoré un poco más de lo previsto porque me encontré con el rezagado Palma, para volver en la 11ª a mi tiempo normal".

DISIPANDO DUDAS...

Con motivo de diversas consultas formuladas a esta Redacción durante la semana pasada, causadas por flagrantes e imperdonables omisiones en que incurriéramos en nuestro número inmediato anterior, cumplimos aquí en aclarar algunos puntos.

¿Que de dónde sacamos el primoroso esquema técnico de las entrañas del R.11 Turbo, publicado en página 22? Pues no se trata de ningún diseño proporcionado por fábrica, sino de un minucioso trabajo basado por supuesto en esquemas y datos oficiales, realizado nada menos que por el especialista Rodolfo Lobato, recién recuperado para esta noble causa corsística.

¿Que cómo diablos obtuvimos toda esa información de la actuación de los argentinos en Nürburgring? Pues ¿cómo vamos a obtenerla sino a través de nuestro consecuente colaborador Nestor Palmetti, habitual testigo presencial en Europa, de las

cosas que más nos interesan acá?... Más aún, teniendo en cuenta que no sólo Larrauri y Rosso corrian en el ilustre escenario teutón, sino que los mismísimos Recalde y Del Buono se habfan llegado hasta ahí como parte de los contactos profesionales por ellos realizados en Alemania.

Y justamente, ¿que cómo conseguimos la foto que ilustra el correspondiente recuadro de Recalde en página 5? Elemental, mi querido Watson... se trata de otro servicio de nuestro ubicuo Martin Holmes, como no podía ser de otra manera.

Y para terminar, ¿que cuándo será esa bendita carrera de Macao a la cual nos referimos al comienzo de la nota sobre la última fecha del Campeonato Alemán de F-3? Pues bien, el 16 de noviembre... Y antes de que se les ocurra preguntarnoslo, sí, también allí estaremos con el "Vichin" de Marcos Juárez. ¿Cómo no?

CARRERA DE MUJERES EN TIERRA DEL FUEGO

Tal como todos los años, la asociación Mujeres Fuegoñas está organizando una competencia exclusiva para damas, que se realizará en el Autódromo de Río Grande, Tierra del Fuego, el próximo 26 de octubre. La prueba se desarrollará sobre el circuito de 2.550 metros que al igual que los otros que posee ese Autódromo (de 7.000 a 3.500 m) es de ripio. La competencia incluirá cuatro categorías, cada una de las cuales disputará dos series por suma de tiempos. Se estima que serán de la partida aproximadamente 25 automóviles, los cuales son básicamente los mismos que, en manos de hombres (los respectivos maridos, novios, hermanos, cuñados...) compiten en el Campeonato Fuegoño, entre los cuales hay R.12, R.18, Fiat 128 1300, Fiat SE 1.5, Fiat 147, así como algunos Toyota Starlet, Austin Mini y Daihatsu que conducen mujeres chi-

lenas. El sábado 25 de octubre se realizarán las pruebas de clasificación.

Es destacable que Mujeres Fuegoñas donará el monto de lo recaudado, al Automóvil Club de Río Grande, para la continuación de las obras de su sede social, la cual se está construyendo en el prelio mismo del Autódromo. No solo son mujeres las pilotos, sino que también todos los servicios de infraestructura (seguridad, cronometraje, controles...) serán dispuestos y atendidos por señoras y señoritas.

Actualmente la comisión directiva de Mujeres Fuegoñas está presidida por Tiri Martinic, mientras que los demás cargos son: Secretaria, Amali de Albornoz; Tesorera: Cathy de Vázquez; Vocales, Vina Ibarra, Gladys Rumacholla, Marta Iglesias, Susana Villavicencio y Suli Gavalloni.

ANGEL TATA

Hace unos días, mientras probaba un Volkswagen Gacel GL de rally en un camino secundario del partido de Moreno, se accidentó y falleció a raíz de las heridas recibidas, Angel Tata. El piloto había participado—desde 1985—en diversas competencias de aquella especialidad, a partir de su debut en el Rally Pagos del Tuyú. Este año compitió en el Rally de Coronel Suárez (por el campeonato nacional) y en algunas pruebas del zonal bonaerense. Tata tenía 32 años y estaba radicado en Moreno, provincia de Buenos Aires, donde se había granjeado el reconocimiento de sus relaciones, al igual que el de sus pares de actividad deportiva. Que en paz descanse.



EL PROXIMO FIN DE SEMANA

TC-2000 Y FORMULA ENTRECOR EN PIGÜE

En el autódromo "Ciudad de Pigüé" de esta localidad del sur bonaerense se disputará el próximo domingo la décima competencia del campeonato argentino de TC-2000 (76ª desde que se instituyó la especialidad) y la séptima del certamen de Fórmula Entrecor Nacional.

El circuito, de 2.298,84 m de extensión, ya ha sido retocado por el Auto Club Pigüé, de acuerdo a lo sugerido por la inspección realizada semanas atrás por autoridades de la CDA y de la APTC-2000.

En cuanto al TC-2000, la última competencia allí realizada fue el 4 de octubre de 1985, en cuyas pruebas de clasificación se impuso Juan María Traverso con un Renault 18 GTX y un registro de 1m08s21/100 a 121,328 km/h de promedio. En las pruebas de rangos llenos, había sido el neuquino Alfredo Pisandelli el más rápido, al emplear 1m03s08/100 a un promedio de 116,509 km/h. La competencia, estipulada a 35 vueltas, fue ganada por el piloto local Mario Gayraud, quien tardó 37m58s32/100 a un promedio de 112,768 km/h, realizando también el record de vuelta en el giro N° 2 en 1m03s17/100 a 116,343 km/h. En aquella oportunidad, luego de Gayraud se clasificaron, Osvaldo "Cocho" López (Ford Taunus), Gerardo del Campo (Ford Sierra), Rubén Daray (Ford Sierra), Gustavo del Campo (Ford Sierra), Raúl Foissac (Ford Taunus), Alfredo Pisandelli (Ford Sierra), Jorge Ramos (VW 1500), Oscar Rivelli (Ford Taunus) y Carlos Crocco (VW 1500).

Recordemos que el campeonato de TC-2000 se encuentra encabezado por Juan María Traverso (116 puntos) quien ganó las cuatro últimas competencias.

FORMULA ENTRECOR NACIONAL

Esta especialidad también tiene su antecedente más reciente en este escenario el 4/10/85 cuando Daniel Keegan obtuvo la pole position en clasificación al obtener un tiempo de 59s92/100. En las pruebas domingueras previas a la carrera, René

Zanatta había hecho 55m02s, mientras que luego de 25 vueltas la victoria fue también para Keegan quien empleó 23m42s48/100 a un promedio de 129,165 km/h. El record de vuelta en esa ocasión lo concretó José Lugón en 55s78/100 a 131,757 km/h. El torneo de F-Entrecor muestra a Luis Minervino como puntero con 33 puntos, aunque este piloto está sancionado por la CDA, lo cual le impediría hacer suya buena parte de ese puntaje en el momento del recuento final. José Luis Di Palma lo sigue con 31 puntos, y René Zanatta con 21.

HORARIOS

Viernes 3: 12-12,40 h: Entrenamientos de TC-2000; 13-13,45h: Entrenamientos Fórmula Entrecor; 14,15-14,55 h: Entrenamientos de TC-2000; 15,15-16 h: Entrenamientos de Fórmula Entrecor; 16,20-17 h: Entrenamientos de TC-2000.

Sábado 4: 9-11 hs. Verificación técnica y administrativa; 11,10-11,40 hs: Entrenamiento TC-2000; 11,50-12,20 h: Entrenamientos Fórmula Entrecor; 12,30-13 h: Entrenamientos Fiat 128 Zonal; 13,10-13,40 h: Clasificación de TC-2000; 13,50-14,20 h: Clasificación Fórmula Entrecor; 14,30-15 h: Clasificación Fiat 128 Zonal; 15,10-15,40 h: Clasificación TC-2000; 15,50-16,20 h: Clasificación Fórmula Entrecor; 16,30-17 h: Clasificación Fiat 128 Zonal.

Domingo 5: 9-9,30 h: Pruebas de tanques llenos de Fórmula Entrecor; 9,40-10,10 h: Pruebas de tanques llenos de TC-2000; 10,30 hs: Final de TC-200 Clase "B" a 10 vueltas; 11 h: Final de Fiat 128 Zonal a 14 vueltas; 11,30 hs: Final de Fórmula Entrecor Nacional a 22 vueltas; 12 h: Final de TC-2000 a 43 vueltas.

La siguiente competencia de TC-2000 se realizará el 9 de noviembre en Río Cuarto. Tal como todas las pruebas de estas categorías, serán televisadas por ATC y diversos canales del interior del país.

4º RALLY PAGOS DEL TUYU

El próximo viernes comenzará a las 20 horas la séptima competencia del torneo nacional de rally. Las dos etapas comenzarán y finalizarán en la ciudad de General Madariaga. La primera de ellas estará dividida en dos secciones; una —el viernes— constará de tan sólo un prime clasificatorio de 25,16 km, y determinará el orden de partida de la segunda sección, que se iniciará el sábado a las 8,30 hs. En este segundo día se disputarán ocho primes (29,45 km, 31,45 km, 33,30 km, 6,40 km, 5,70 km, 12,75 km, 23,45 km y 29,45 km). De ellos el PC6 se realizará sobre caminos de arena en los bosques de Cariló, mientras que el PC7 se concretará circulando por la playa entre el muelle de Pinamar y el balneario Montecarlo. El domingo se disputarán ocho primes (29,45 km, 31,45 km, 12,15 km, 16,55 km, 29,45 km, 31,45 km, 12,15 km y 16,55 km). El kilometraje

total del rally será de 543,37 km, de los cuales 197,1 km se disputarán en los primes de la etapa inicial y 179,2 km en los de la segunda. El director de la prueba será el señor Juan C. Martín, mientras que el señor Oscar Milán (Presidente de la Asociación Madriaguense de Automovilismo, organizadora de la prueba) será el director adjunto.

El esquema del rally comprende que los PC 1, 2, 9, 10 y 14 serán casi idénticos y tal como todo el recorrido, está realizado considerando que el costo de recorrer la ruta previamente, y de la distribución de los auxilios sea lo menos posible, a lo cual ayuda el tipo de piso de la zona, que es extremadamente suave para con los neumáticos. De hecho, este rally es el de menor costo (traslado hasta Madariaga excluido) de todo el calendario nacional.

NISSAN 300 ZX Y DATSUN 280 ZX EN MAR DEL PLATA, BUENOS AIRES (21/9/86)

CASI COMO EN EL CASINO...

Como si el C.A.P. en pleno hubiera hecho una visita al famoso Casino marplatense, el fin de semana se presentó azaroso para la categoría A causa del recurrente problema de los neumáticos que no aguantan... Así, no fueron pocos los riesgos que se corrieron, aunque la solución de compromiso llegó por vía de división de la exigencia final de ambas clases, en dos de corto aliento. No estuvo mal, pero el activo Club de Pilotos sabe que esto no puede seguir así...

Los inconvenientes surgidos con los neumáticos en el autódromo de Mar del Plata fueron numerosos, sobre todo con los delanteros izquierdos, que no resistían un esfuerzo continuado. ¿Por qué? Un curvón a la derecha, peraltado, situado detrás de boxes, y una curva plana (la número 1) exigían por demás a esas gomas. En general, la puesta a punto de los Nissan -y también de varios Datsun- requiere en muchas ocasiones un endurecimiento general de toda la suspensión, cuyos amortiguadores regulables permiten llegar a diferentes puntos de dureza. Cuando el auto está "duro", el elemento que más trabaja es el neumático, mientras que, si se usa una goma muy resistente, es la suspensión la que debe ser ablandada.

Crespo, Entre Ríos -donde está nuestra fábrica-, a Buenos Aires, y de allí a Mar del Plata en avión, sorteando la multitud de problemas de horarios, personal y transporte. A las 8.30 de la mañana del domingo, las gomas estaban en el circuito."

LA DESCLASIFICACION DE LAVARI

Edgardo Lavari, quien compitió con una prolijísima coupé Datsun 280 ZX en Mar del Plata, fue desclasificado por el Comisario Deportivo, luego de que el técnico de la C.D.A. revisara su auto -que había finalizado en segunda posición en su categoría, detrás de Redolfi- porque "la mariposa del paso de aire tenía su conducto aumentado 2 mm de cada lado (4 mm en total), lo cual redunda en un mayor caudal de aire para realizar la mezcla". De esa manera, el piloto nacido en Tres Arroyos, y radicado en General Pico, La Pampa, quien además es concurrente de su propio auto, fue desclasificado de la prueba.

EL ENTUSIASMO DE OLTRA

Lamentablemente y llevado por el entusiasmo que le provocaba ganar su segunda competencia en la especialidad, Silvio Oltra se sacó el casco faltando pocos metros para que terminara la carrera, agitando sobre la línea de llegada final.

Para ello debió desprenderse y, aunque sea por un instante realizar movimientos con el casco en la mano. ¿Y si se le hubiese caído dentro del habitáculo, haciéndole perder la concentración?... Pocos metros detrás circulaban Ernesto C. Bessone (h) y Osvaldo "Cocho" López, enzarzados en duelo por la segunda posición.

¿Y si lo hubiesen alcanzado en el hipotético momento en que a Oltra se le caía el casco de las manos?

Entendemos perfectamente la enorme alegría que significó -especialmente para él- esa victoria, pero sabemos también que las condiciones de carrera no terminan -ni mucho menos el cumplimiento de las normas de seguridad- hasta que el piloto desciende de su auto en el parque cerrado final. No sucedió nada, pero como ejemplo, visto por millones de personas a través de un televisor -y otros medios periodísticos- es francamente terrible.



Jose Manuel Faraoni



Sancho fuera de pista en la 1era. serie.



Silvio Oltra llegando Sin casco..

CAMPEONATO DATSUN 280 ZX

(Disputadas once competencias)

Rementeria, 135 puntos; Cerqueti, 110; Sancho, 66; Zenklusen, 59; Lavari y Redolfi, 48; Gonzalez y Cano, 45; Musso, 36; Pairetti, 35; Harpe, 28; Cura, Torrás y Zabala, 25; O. Zanatta, 22; Costilla, 20; Sapino, 16; Marianovic y Santamaria, 15; Ferrari, 13; Calante, 12; Mandrini, 10; Tuero, 9; Bulla, Elchegaray y Boni, 8; Capra, 7; O. Solio y B. Harpe, 6; Moratinos, Amadeo y Chahade, 4; Cao, Pivaro y Heritier, 2; Basco, 1.

CAMPEONATO NISSAN 300 ZX

(Disputadas 11 competencias)

López, 177 puntos; Traverso, 119; Oltra 0/100; Bessone, 93; Fernandez, 55; Rates, 48; Der Ohanesian, 42; Mayorga, 32; Monguzzi, 29; Olmi, 28; Luaces, 26; Guerra, 23; Crocari y Baldinelli, 20; Urrutia y Pisandelli, 15; Picetti, 14; Larroca, 13; Gonzalez y Uretavizcaya, 12; Del Rio, 11; Boggio y Maggi, 10; Zuain y Zanatta, 8; Gurini, 6; Vidco y Somni, 4; Costanzo, Bergallo, Zampa y Gayraud, 3; Rodriguez Marsili y Guiral, 2; Maldonado y Daray, 1.

Próxima competencia: el 26 de octubre en Bahía Blanca.

Asimismo, en Mar del Plata, si bien el circuito estaba en excelentes condiciones, y con nuevos "pianitos", un par de estos últimos no se encontraban en perfecto estado, provocando que unos pocos autos golpearan sus gomas contra ellos. Esa fue probablemente la causa del reventón que sufrió el Datsun 280 ZX de Daniel Sancho en la primera serie de esa división. La palabra de la fábrica proveedora -Paul- la tomó José Manuel Faraoni quien además de ser piloto de la especialidad es el representante de la empresa en las pistas. "Lo que sucedió en Mar del Plata fue lo siguiente: Creemos que ese circuito es particular debido a su dibujo, que es muy exigente para las gomas en un par de sectores. En realidad, es el único autódromo en que tenemos reales problemas con nuestras gomas. La delantera izquierda llegaba a una temperatura de 135 °C, punto en que la goma directamente se volatiliza, dejando únicamente la carcasa.

"El lado izquierdo de esa goma -el lugar más dañado- era inexistente al cabo de algunas vueltas, ya que la goma apoyaba en ese costado en todo su perfil, llegando prácticamente hasta la llanta. Nosotros podríamos haber fabricado un neumático más duro sólo para esta carrera, pero cuando surgieron los problemas, obviamente ya era muy tarde. Sin embargo, lo que sí hicimos, con gran esfuerzo de nuestra parte, fue llevar 72 cubiertas más que las previstas, trasladándolas en dos camiones desde



Arriba: El habitual y confuso podio de Nissan 300 ZX. En él se encuentran: Jorge D'Aqua, Ernesto C. Bessone (h) -a cuestas, Ernesto C. Bessone (h) - mientras es reportado por el ubicuo colega Ernesto Testa. Otra festeja con botellón "magnum" de champaña y detrás asoma un señor, al tiempo que "Cocho" Lopez recibe su troteo.

Centro: Redolfi mientras buscaba el sábado 20 el mejor tiempo en clasificación. Abajo: Oltra solo en la punta, perseguido por Bessone (atrás a la derecha), Lopez (izquierda) y, asomando entre ambos, Ferrandino. A la izquierda se lo ve a Enrique Urrutia.



LA PUESTA A PUNTO DEL CAMPEON

Normalmente, cuando se inquiere a un piloto en esta categoría sobre el trabajo que realiza sobre su auto para ponerlo a punto en un circuito, la contestación es vaga e imprecisa. "Hicimos algo con los amortiguadores", "Tocamos los alerones", "Corregimos la comba" o "Variamos la presión de gomas" son las respuestas habituales. Pero obviamente no alcanza para saber de que se trata esa puesta a punto. A veces, alguien arriesga y dice: "Endurecimos todo", como si de esa manera nos diera la más absoluta "verdad" sobre el tema. Así, para salir de dudas, en el circuito de Mar del Plata consultamos a "Cocho" López para que aumentara en alguna medida esos conceptos tan generales. Antes de describir el trabajo, nos advirtió: "Nosotros partimos desde un determinado parametro, que no voy a comentar. Ahí radica el secreto profes-

sional. Aunque si explicaré cuales fueron los pasos que dimos para llegar a la puesta a punto final ideal para la carrera. Porque eso, para nosotros, es importante: desde los primeros entrenamientos nos dedicamos exclusivamente a la carrera. El tiempo de clasificación importa, pero más, la prueba en si misma.

"Las variables son: en los cuatro amortiguadores, el alerón trasero, el spoiler delantero, el avance de la dirección, la convergencia de las ruedas, la comba de las ruedas delanteras y traseras y, por supuesto, la presión de los neumáticos".

"Lo primero que hicimos fue girar cinco vueltas, para luego modificar el amortiguador trasero izquierdo, endureciendo su valor en la compresión, lo que repetimos con el delantero de ese mismo lado, dándole un punto más duro en la regulación. En la rueda delan-

tera izquierda dimos un cuarto más de comba (positiva) porque el circuito tiene curvones peraltados a la derecha y el lado externo del neumático izquierdo adquiere mucha temperatura. En el alerón trasero dimos un punto más de carga, mientras que en los neumáticos disminuimos cuatro libras la presión básica en frío, para luego aumentar dos libras la de las gomas derechas.

"En el motor, le dimos algo más de avance al distribuidor (dos puntos), mientras que la sonda volumétrica fue cerrada en una pequeña medida, ya que tanto la clasificación como la carrera, las disputamos en días frescos, de alta presión atmosférica, donde el oxígeno es rico. En cuanto a las bujías, utilizamos indistintamente las de marca Bosch o PVI. Asimismo, para cada carrera cambiamos todos los filtros: de aire, aceite, nafta. Todas las pruebas las realizamos con quince litros de nafta en el tanque de combustible, y a medida que giramos vamos reponiéndola.

"En Mar del Plata era muy importante estar prevenido para un eventual cambio de neumáticos durante la carrera, ya que la goma delantera izquierda era el punto crítico y las posibilidades de cambiarla eran muy altas. Por ello hice practicar a mi equipo el cambio durante los entrenamientos y logramos un registro de 26 segundos para el reemplazo. Considerando que se deben sacar los bulones con pistola neumática y colocar un crique rápido, el tiempo no estuvo nada mal. Sin embargo, la posibilidad de cambio fue más remota una vez que se decidió correr en dos series de doce vueltas.

"El sábado en la clasificación relocalizamos algunas cosas. A la rueda delantera izquierda le dimos más comba (un cuarto positiva) y aumentamos en tres libras la presión de la goma delantera izquierda. En la convergencia la dejamos en un valor cero (antes estaba abierta 1 mm) y así comimos, aunque cargando 18 l al tanque de nafta, claro".



El equipo de "Cocho" López revisando la crítica goma delantera izquierda durante la clasificación. Asimismo en ese momento corrigieron la alineación.

LOS MAS Y LOS MENOS

Los más apurados: quienes estaban levantando las paredes divisorias de boxes.

Los más elegantes: los integrantes del equipo de la escuela de Nestor Gurini.

Lo más mirado: dos pantalones rayados que circulaban por boxes.

Lo menos confiable: las gomas delanteras izquierdas.

Lo más encomiable: el trabajo del club organizador en su circuito. Aun falta mucho, pero el progreso realizado en el autódromo de Mar del Plata es innegable.

Lo más lamentable: las ausencias en Nissan 300 ZX.

El más desorientado: Roberto Vido en la clasificación.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Mar del Plata Automóvil Club.

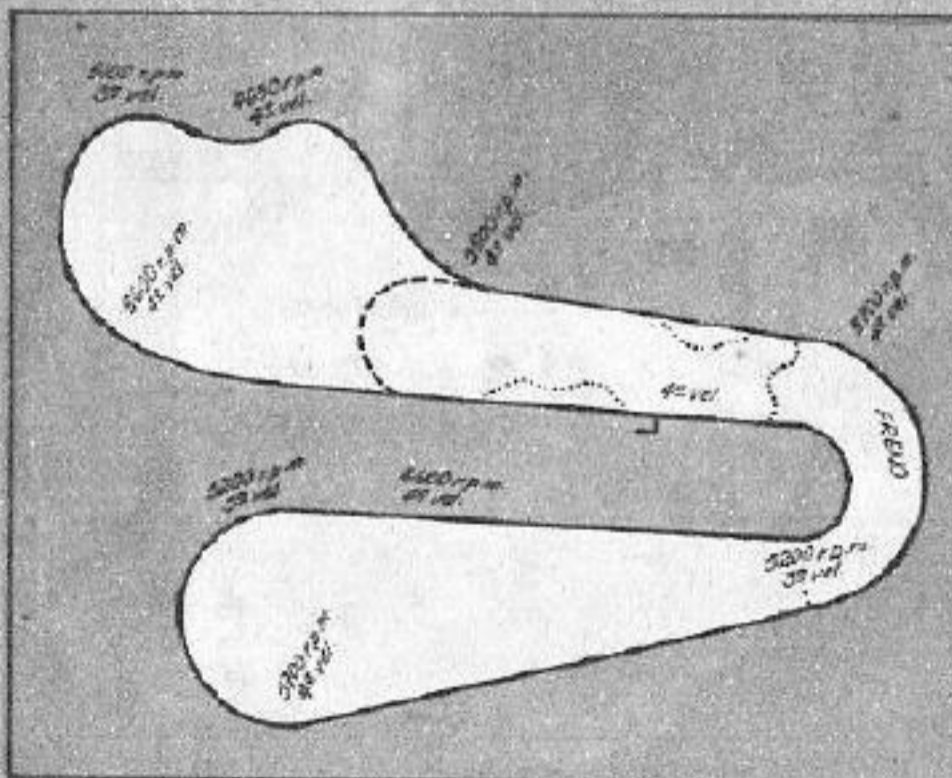
Fromotor: Carlos A. Fairretti.

Accesos: Dos. Uno de tierra y otro de asfalto. Este último en excelente estado. 6 puntos.

Controles: Buenos. 4 puntos.



ASI MANEJA SILVIO OLTRA



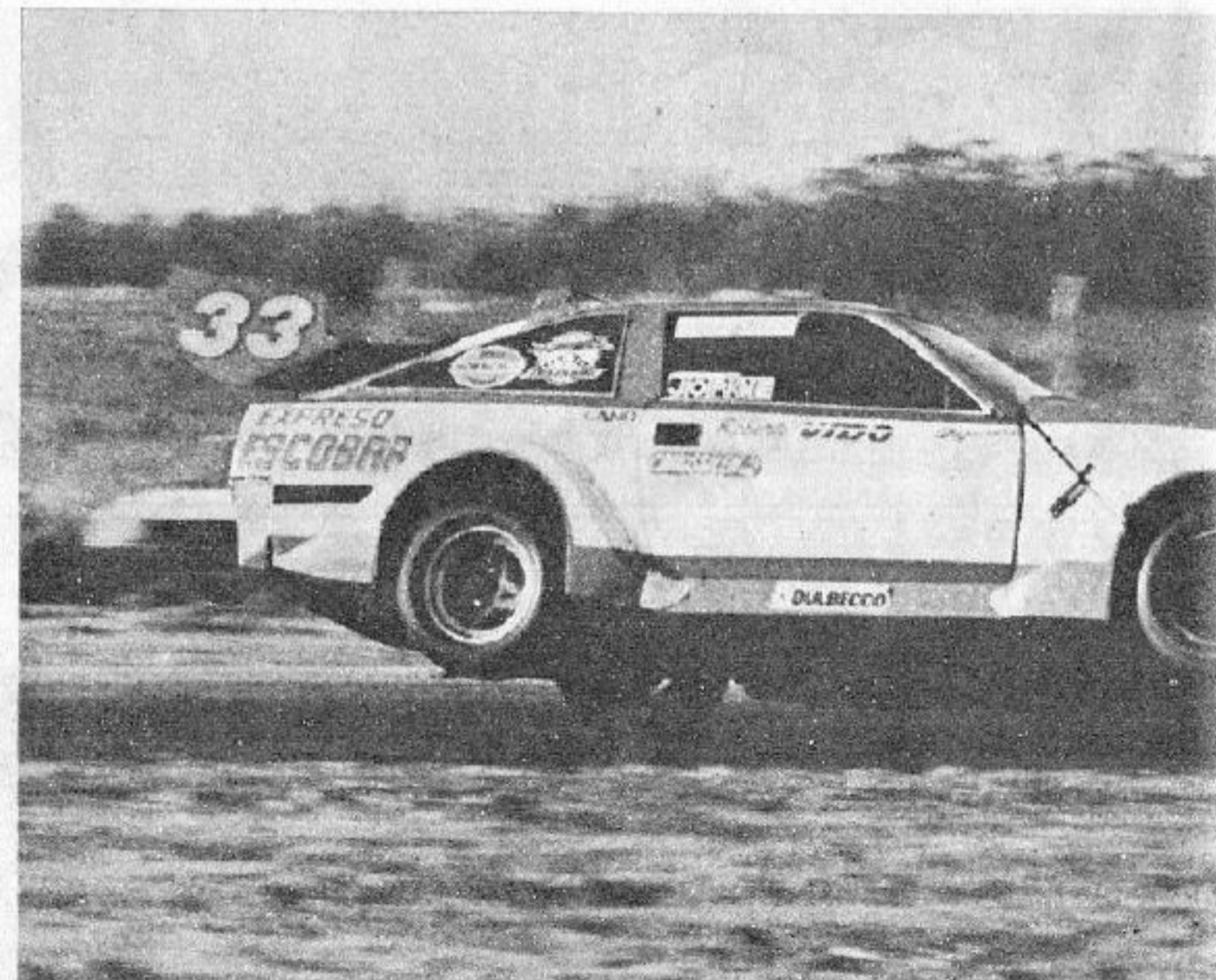
Con un plano del circuito en la mano, Silvio Oltra nos mostró como era su manejo en el autódromo de Mar del Plata, refiriéndose al régimen utilizado en cada lugar clave, y a la

marcha empleada.

"A la curva N° 1 llego a 5.600 RPM en cuarta, cayendo un poco mientras se dobla. Al principio lo hice en tercera, pero los tiempos no salían.

Inmediatamente me di cuenta y cambié a una marcha superior. Cuando esa curva se cierra, hago un rebaje a tercera terminando de doblar a 5.100 RPM. El mixto lo encaro en cuarta a 4.650 RPM, siguiendo en esa misma velocidad. En la cuarta curva llego a 5.500 RPM, mientras que al final de la primera recta alcancé 5.700 RPM.

Freno un poco y sigo en cuarta, alcanzando la curva N° 6 a 5.700 RPM, así me zambullo y en la última parte de la curva, coloco tercera a 5.200 RPM, hago un pequeño tramo y engancho la cuarta a 4.600 RPM. La última curva antes de boxes la tomo en tercera a 5.200 RPM, colocando cuarta casi en la línea de llegada para seguir así hasta la curva N° 1."



Las más gentiles: las colaboradoras del servicio de prensa en el autódromo.

El menos gentil: un policía bonaerense que controlaba la entrada a los boxes.

Los más insistentes: los comisarios de pista que cuidaban que no hubiese mucha gente en la calle de boxes.

El más esperado: Carlos Luaces, por su equipo, para los entrenamientos del sábado.

Lo más triste: que Fernando no pudiese luchar por las primeras posiciones en la segunda serie.

El más alegre: Silvio Oltra.

El más inconsciente: Silvio Oltra al sacarse el casco antes de terminar la carrera.

El lugar más frío: la terraza de boxes el domingo por la mañana.

Comodidades: Escasas. 2 puntos.
Estado del circuito: Muy bueno. 4 puntos.
Boxes: Aún en construcción. 3 puntos.
Promoción del espectáculo: No apreciable. 2 puntos.
Servicio de prensa: Regular. Falta la esencial fotocopiadora. 2 puntos.
Facilidades para las transmisiones: Regulares. 2 puntos.
Puntualidad: Buena. 3 puntos.
Total: 27 puntos. (Ideal 48).



Arriba, izquierda: Claudio Fernandez, alumno de Néstor Gurini. Se le rompieron los bujes de rueda. Arriba, derecha: el debutante Walter Alltraca. 7º en la clásica de Datsun. Abajo: Vido haciendo acrobacias en la curva uno.



NISSAN 300 ZX α ENRIQUE URRUTIA



Porque el misionero se mostró en clasificación y en ambas series, un seguidor de cuidado de los habituales "mandamases" de la especialidad. Su carrera fue impecable hasta las últimas vueltas de la segunda serie, donde una colisión con Olmi no pudo darle a su fin de semana marplatense, el final que habría merecido.

DATSUN 280 ZX α GERARDO CERQUETTI



Porque pese a tener problemas con sus frenos delanteros en las dos series en que compitió, siguió peleando para lograr el segundo puesto y sumar puntos que lo siguen acercando al lejano líder del torneo. Porque su manejo es fino y agresivo, y porque es consciente de que aun debe progresar.



En las Escuelas Rurales
la educación tiene los pies fríos.

Algo que nos debe preocupar a todos. Porque los niños que estudian en las escuelas rurales, son los argentinos del año 2.000. Y depende de nosotros que estén preparados para enfrentar esa hora. Unámonos para ayudarlos enviando ropa, libros, útiles escolares, alimentos y todo lo que esté a nuestro alcance. En las escuelas rurales, la educación necesita el calor de una mano tendida.



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

Dele una mano a MISIONES RURALES Argentinas

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

Tenga un Taunus único.

Con los kits que le ofrece FACELIFT, podrá hacerlo. Nuevos paragolpes de diseño envolvente con spoiler delantero incorporado, que le otorga un diseño elegante y actualizado. Nuevas llantas de aleación, nueva grilla y juego de luces que incluye faros dobles y luces de posición. Todo de fácil colocación en los anclajes originales. Venga a FACELIFT. Usted puede cambiar su auto y no va a extrañar su Taunus.

FACELIFT



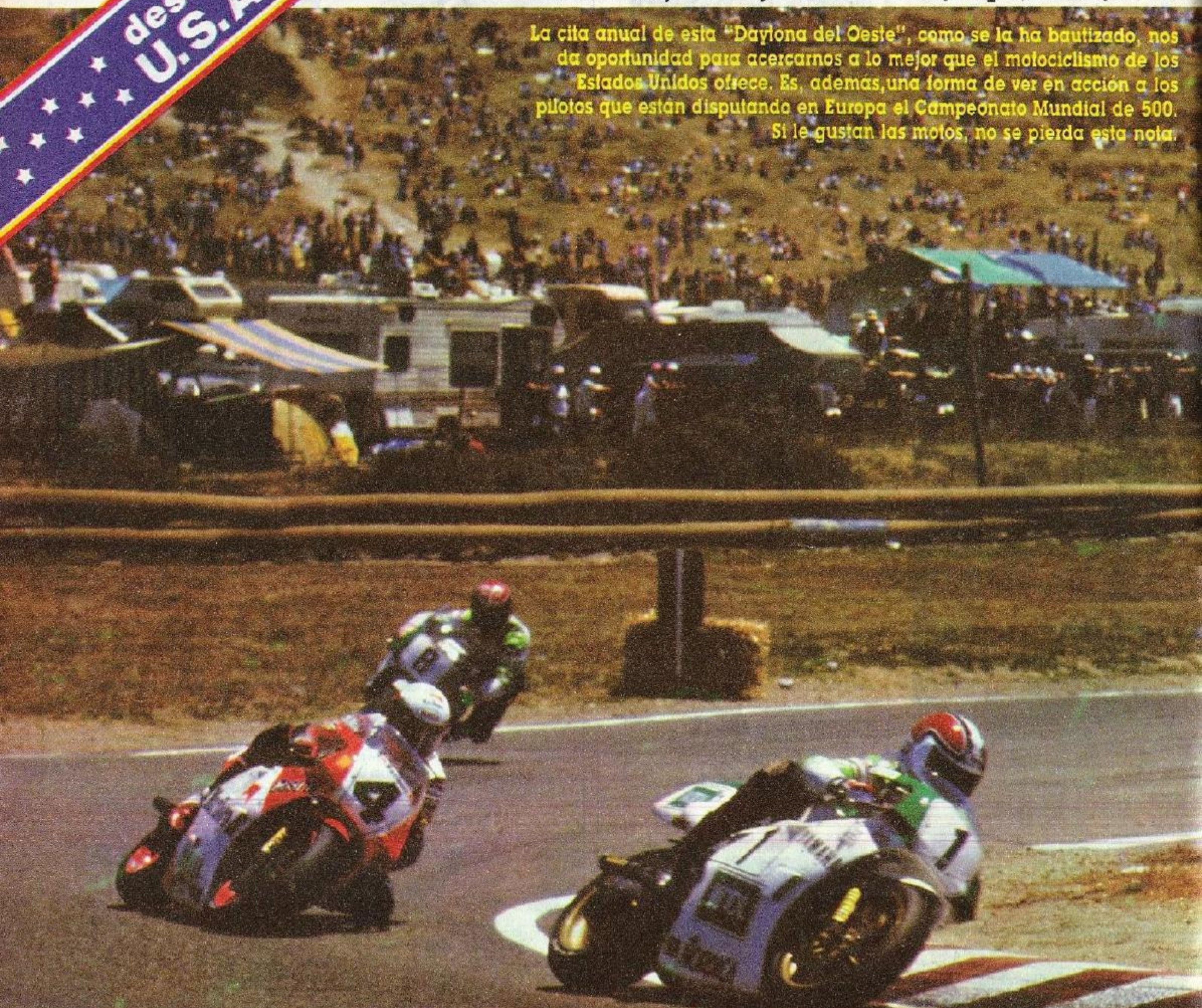
Av. Cabildo 4453/65 (junto a LUBRIRAP) - T.E. 70-2473

desde
U.S.A.

Motos-Velocidad

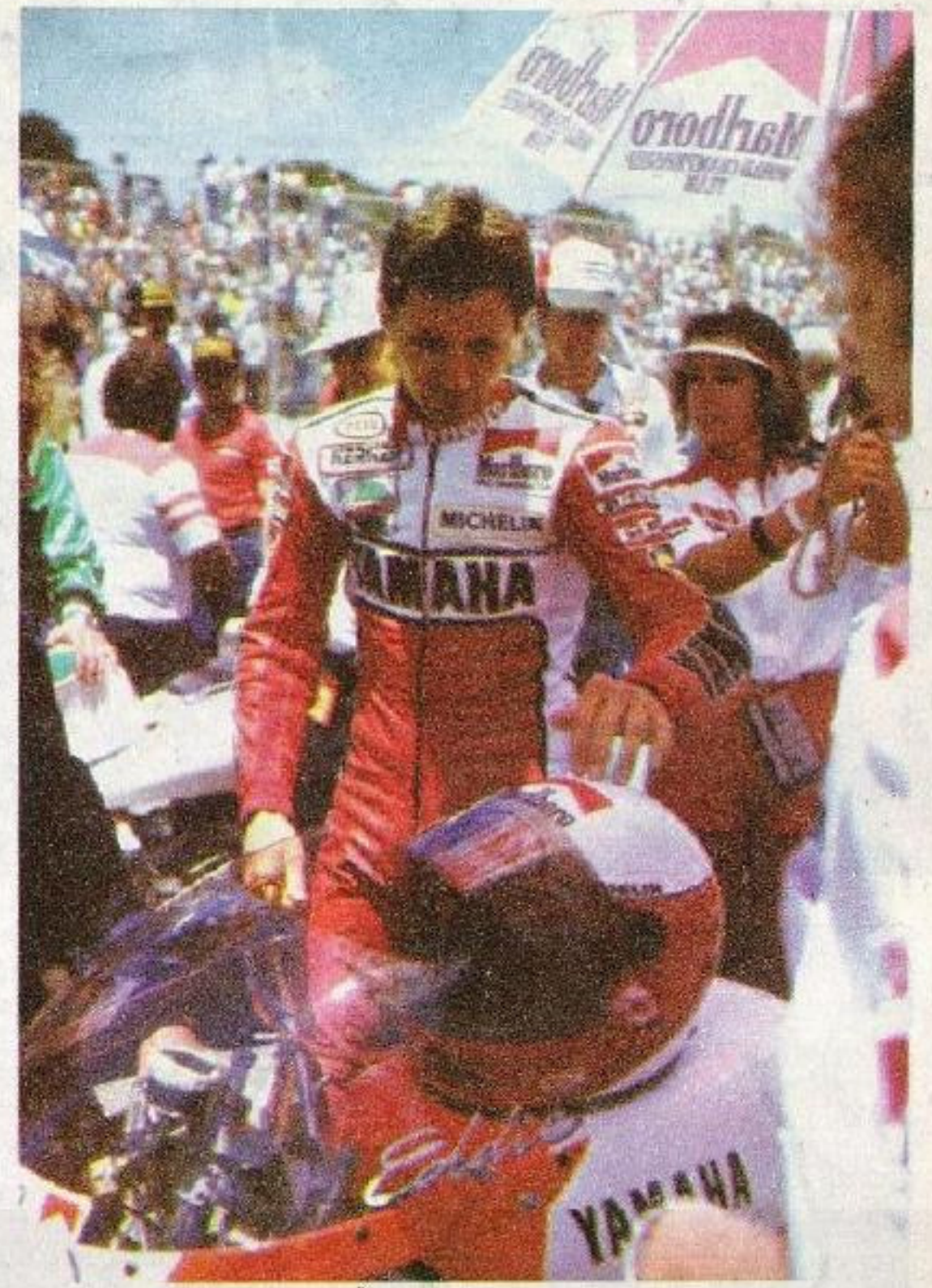
LAGUNA SECA '86, EE.UU., Fórmula Uno, Superbikes, Battle

La cita anual de esta "Daytona del Oeste", como se la ha bautizado, nos da oportunidad para acercarnos a lo mejor que el motociclismo de los Estados Unidos ofrece. Es, además, una forma de ver en acción a los pilotos que están disputando en Europa el Campeonato Mundial de 500. Si le gustan las motos, no se pierda esta nota.



LOS MONSTRUOS DE LA LAGUNA

of the Twins, Fórmula Dos, Vintage...



Mike Baldwin (1), ganador en la suma de tiempos encabeza el peloton con el ahora Campeón Mundial de 500, Eddie Lawson (4), y Randy Mamola. Los tres montados sobre Yamaha V4.

Wayne Rainey gana en Laguna Seca con comodidad pero el Campeonato ha quedado en manos de su "team mate" Fred Merkel. Aquí a los mandos de la Honda 750 Interceptor VFR.

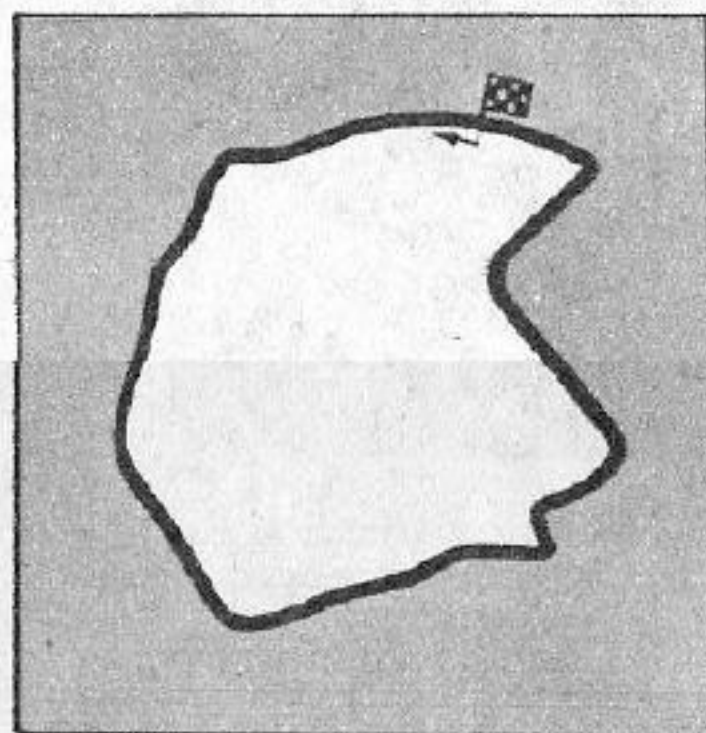
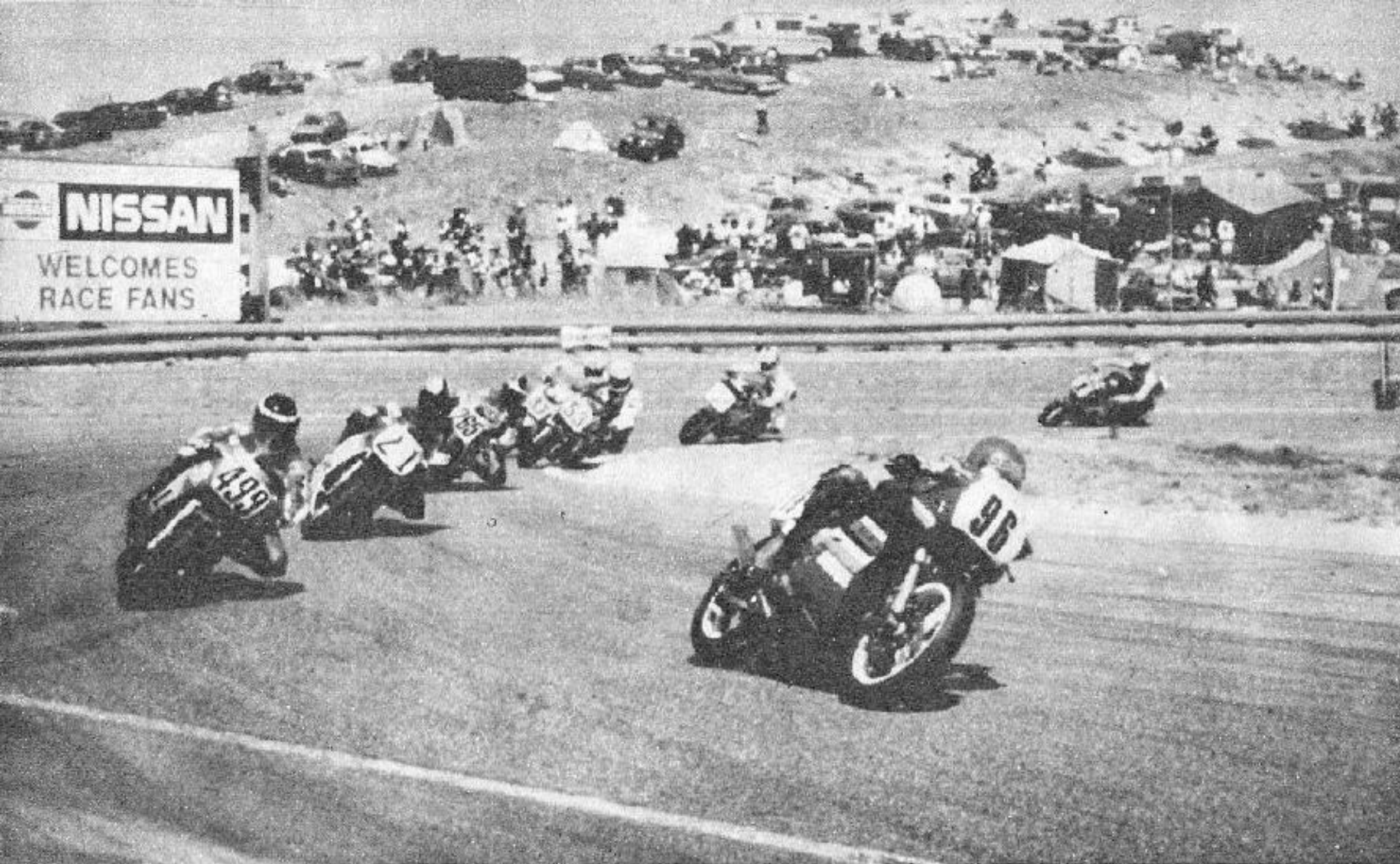
Marco Lucchinelli con la Cagiva-Ducati del Team Leoni. Gano con comodidad al accidentarse la Harley-Davidson oficial.

En ese momento todavía no se había decidido, pero unas semanas después, en Anderslöv, Eddie Lawson se consagraba Campeón Mundial de 500 por segunda vez (siendo la primera en 1984), con un tercer lugar en dicho circuito sueco.

Un par de semanas antes de la carrera se hablaba de que los pilotos americanos que están disputando el Mundial en Europa, no vendrían. Era un poco lógico porque Lawson y Mamola estaban disputando el título, Baldwin estaba 3º en los puntos y Freddie Spencer, bueno, Freddie no sería de la partida debido a una operación de ligamentos de la mano derecha que lo ha tenido alejado de las pistas casi todo el año.

Con estas perspectivas y la confirmación de que Roberts tampoco correría, ya demasiado alejado de las carreras, el panorama tenía toda la pinta de prueba zonal.

La no presencia de los "importados" no quitaba mérito a todo lo demás que compone el show de este clásico fin de semana, pero sin duda le arrancaba el corazón a la fiesta.



El famosa "corkscrew" por fin. Una toma de esta difícil curva en muy pronunciada bajada con peralte negativo. Cabe agregar que inmediatamente antes hay una curva también, de ahí el nombre de "sacacorchos" o "tirabuzón".

Accidente. Siempre latente. El charco de aceite que después se cubrió con cemento no fue óbice para que pasaran por encima a fondo y con una rueda en el aire. Impresionante.

He aquí el trazado de Laguna Seca, de 3.056 km de extensión, situado 10 millas al Nordeste de Monterey, en California.

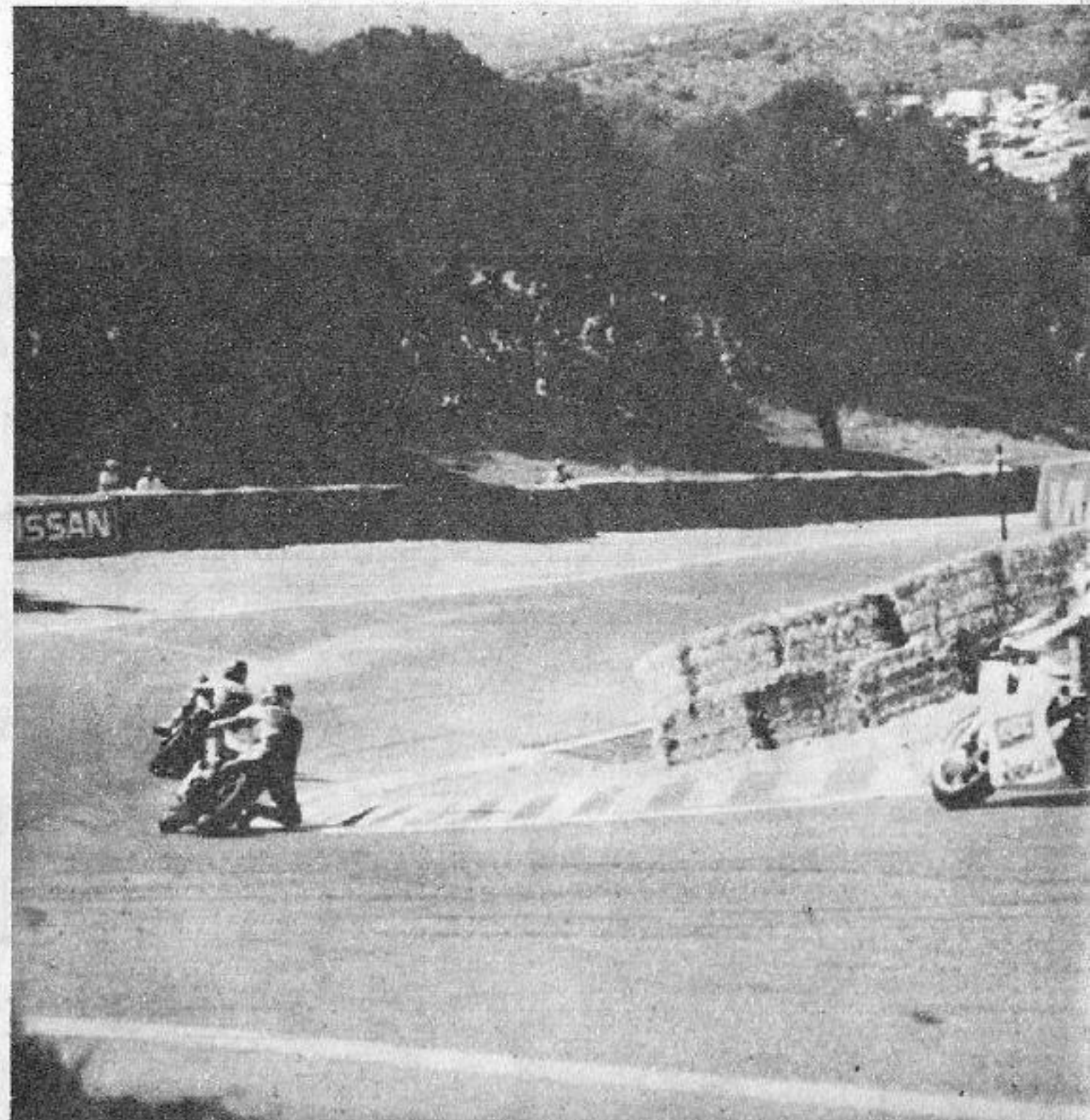


Grato fue llegar a los boxes el viernes por la mañana y ver las carpas junto a los camiones de los equipos...

Lawson mostró sus ya tradicionales colores de "Marlboro" mientras que el equipo Yamaha/Roberts "Lucky Strike" había cambiado los suyos por el verde y blanco de la marquilla de los "Kool", seguramente de la misma tabacalera. De cualquier forma la pinta era lo de menos (como rezaba una canción de cuando las músicas de onda se podían tararear) porque con los trajes de cuero haciendo juego estaban Randy Mamola y Mike Baldwin, ni más ni menos.

Entre los locales se alineaban Way-

ne Rainey y Kork Ballington, ambos con Honda. Ballington ha vuelto a las pistas contratado por el Team McLean, un equipo privado que compra las Honda NS500 tricilíndricas de fábrica del año pasado y las está corriendo. Aparentemente el asunto fue negocio para el ex Campeón Mundial que está haciendo el Campeonato de Fórmula Uno de la AMA. Las dos mangas en que se dividió la tradicional prueba nos permitieron ver en acción a Lawson, Mamola y Baldwin que demostraron por que estaban discutiendo el Mundial de 500. Lo fuerte que andan y las cosas que hacen con las motos, son de no creer.



La enorme adherencia de los neumáticos les permite derrapes controlados, las 500 deslizan como si estuvieran corriendo sobre hielo...

Los "wheelies" de Mamola duraban casi toda la recta principal para delirio del público, y las "acostadas" en las curvas 2, 3 y 4 provocaron varias fundidas de marcapasos. Estas 500 son verdaderos misiles más de 140 caballos y menos de 120 kilos de peso muestran una relación peso/potencia que solamente puede ser administrada por profesionales.

El trencito de los "mundialistas" rápidamente dejó atrás a Rainey y Ballington, los dos locales más fuertes

Estas diferencias con el resto del pelotón provocan situaciones de tránsito muy serias en las que los punteros deben sobrepasar a máquinas que están marchando con 30/40 kilómetros por hora menos de velocidad.

No es culpa de los lentos tampoco, pero yo no quisiera estar en los zapatos de uno de éstos, bajando de la colina con cara de velocidad y que te pasen por todos los "guines" como cambiando una goma.

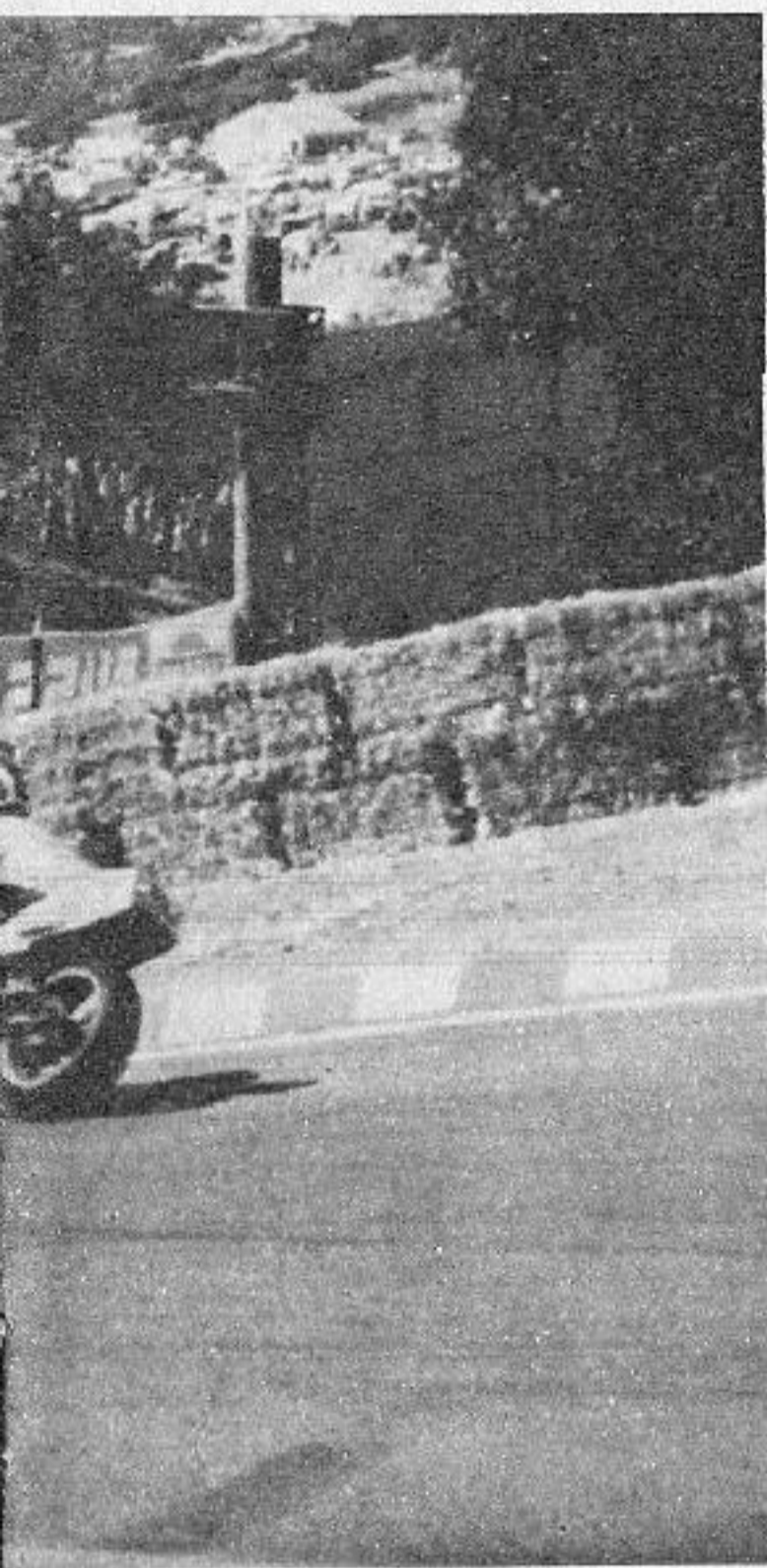
Uno de estos casos, estas especies de "chicanas móviles", mandó a Lawson contra los fardos de paja sin consecuencias que lamentar.

El grupo bajaba del "corkscrew"



Acción en Superbikes. Randy Rentrow encabeza el pelotón en la curva que desemboca en la recta principal. Curiosamente, el último es Fred Merkel que debió largar en ese lugar al no poder clasificar.

Esta impresionante ola de motos se prepara para salir a dar una vuelta a la pista detrás de un "pace-car" como parte de los festejos del fin de semana.



como "bomberos con dos incendios". La siguiente es una curva en bajada con peralte negativo, muy difícil, y los punteros alcanzaron a un grupo rezagado. Uno de ellos no vio a Lawson que se mandó por fuera, y siguiendo su trayectoria lo obligó a "bajar" de la pista con las consecuencias imaginables en una moto inclinada con gomas "slick" que toca la tierra.

Lawson la enderezó para evitar la caída y se fue derecho a los tardos de paja. Mamola ganó la primera serie y Baldwin la segunda (ya sin Lawson), quedando en manos de este último el trofeo por apenas centésimas de segundo en la suma de tiempos.

BERNIE VELOZ

Recientemente Bernie Ecclestone visitó las instalaciones de Laguna Seca con motivo de un ambicioso proyecto que el factotum de la Fórmula Uno piensa encarar en breve.

No son desconocidas las intenciones de Ecclestone de manejar la parte de marketing del Mundial de Velocidad, y a esos efectos ya ha tenido contacto con autoridades de la FIM.

El proyecto que mencionamos es una total reestructuración y modernización del pintoresco circuito de Monterrey. En una "movida" de alrededor de 6 millones de dólares, Laguna Seca sería alargado, ensanchado y se construirían garajes y tribunas para dar lugar a una carrera con puntaje por el Mundial de Fórmula Uno y una fecha del Mundial de Velocidad de Motos. Recordemos que el último bastión de Ecclestone en el Oeste de USA fue Long Beach, y no se corre F1 allí desde 1983. Con respecto al motociclismo, los Estados Unidos no tienen una fecha por el Mundial desde que las "200 Millas de Daytona" formaban parte del calendario, muchos años atrás.

Se habla de comenzar los trabajos en breve para que los F1 corran en 1987 sin puntaje.

En la vuelta inicial de la primera batería, uno se cayó al encarar la recta principal, rogando de aceite la pista justo en la línea de paso. Los auxiliares de pista retiraron la moto, tiraron cemento sobre el aceite y uno de ellos "desviaba" el tránsito alejándolo de la mancha.

¿Ustedes se creen que Mamola, Baldwin o Lawson esquivaban? No m'hijito, pasaban sobre la mancha a fondo y en una rueda. La moto se movía un poco, latigueaba y seguía derecho, a la "chapa"...

"Estos están todos en... cuida", pensé. Y deben estarlo nomás; pero ¡qué show dieron estos dementes!...

CHARLATAN

En la conferencia de prensa posterior a la carrera Mamola contó ciertos entretelones del manejo de una 500 al límite.

"Las cubiertas que estamos utilizando son del tipo radial. Tienen una enorme adherencia pero al mismo tiempo son muy predecibles, no es una situación en que uno está doblando y al siguiente segundo está en el piso.

"Si la moto se va de atrás, corregimos con la rueda delantera, como en 'Dirt Track'; el asunto es no dejar de acelerar, o mejor, controlar el derrape con potencia. Cuando la moto se va de adelante, es un poco más difícil. Si uno siente que la rueda delantera está por barrerse, que está perdiendo adherencia, un golpe de acelerador provoca el derrape de la trasera que, al moverse lateralmente, se pone en línea con la delantera que estaba derrapando, por decir así. Con las dos ruedas nuevamente alineadas se sigue acelerando y evitamos la caída. También apelamos al recurso de tirar un poco del manillar para alivianar la rueda delantera evitando que siga cargando peso y derrapando."

Yo me quería morir. ¿Me querés decir, Randy, como podés hacer eso arriba de los 200 km/h en un movimiento que debe resolverse en décimas de segundo? Cualquiera que anda en moto sabe que la rueda trasera se corrige, pero que si la que se "va de viaje" es la delantera, la corrige Montola. Evidentemente la técnica de estos tipos y los monstruos que manejan, hace que sus explicaciones sean casi incomprensibles y su sensibilidad para manejar, casi sobrehumana.

Si estuviera Fidel Pintos habría acotado al final, con aquella característica actitud de la Mesa de Cafe: "Este es un charlatán..."

¿No es cierto, Fidel?

SINFONIAS

La categoría BOTT, "Battle of the Twins" en la lengua de Byron o "Batalla de las Bicilíndricas" en la de Cervantes, está reservada a motos de dos cilindros; sin que sea indispensable ser el hermano menor de Sherlock Holmes, para darse cuenta...

Esta clase nació un poco por necesidad cuando ciertas marcas comprendieron que no podían correr contra los monstruos japoneses de cuatro cilindros. Encabezaron la lista Harley-Davidson y Ducati pero las parrillas de largada se nutren con BMW, Guzzi y hasta algunas japonesas como la Yamaha "Virago". En esta oportunidad, junto al favorito Gene Church (Campeón 1986) que conduce la Harley oficial que han bautizado "Lucifer's Hammer" o "El martillo de Lucifer", se alineó la Ducati oficial del Team Leoni y, para hacerle frente a la H-D, se contrataron los servicios del ex Campeón Mundial de 500 Marco Luchinelli, quien la llevara al triunfo en Daytona a principios de año.

La carrera estuvo entre ellos y rápidamente se separaron del resto. La Harley adelante, resoplando y empujando como una locomotora, con la Ducati detrás, más grácil, más moto de carrera.

Luchinelli pasó a Church en el peligroso "corkscrew" y una vuelta después la lucha se acababa con la Harley desparramada en ese mismo lugar pagando tributo a los intentos de mantener el ritmo del italianísimo binomio Luchinelli/Ducati.

En estas carreras el espectáculo es bueno y la cuota de romanticismo está presente en las motos, en sus personajes, en su técnica, contrastando con las casi asépticas motos de "Superbikes". Las Suzuki GSX-R, Yamaha FZ y Honda Interceptor, estas 750 que son casi misiles, están respaldadas y malcriadas, si cabe el término, por un ejército de mecánicos y presupuestos que harían palidecer a cualquiera de los encargados de las cuentas en Editorial Abril.

En las BOTT, el carácter está presente a través de carburadores con enormes bocas negras que se pierden en las entrañas de esos grandes cilindros, alimentándolos de aire y nafta. Hay olor a Castrol Racing.

Los cilindros transpiran. Gotitas de aceite a veces llegan al piso y la falta de presupuesto se nota en pequeños detalles.

Los escapes negro mate guardan sonidos antiguos y un empujón es suficiente para llenarlos.

¡Broooooommmmm!!! ¡Groooooommm!!! ¡Broooooommmmm!!! Suenan los pares de medio litro en compresión con un gutural ruido en la inhalación que casi hunde el pecho, las cortinas de los carburadores bajando y subiendo, mezclando, explotando. ¡Pañ!, cada tanto. Entre el ruido, las indicaciones de último momento a un piloto demasado nervioso para escuchar a su preparador, indetectiblemente con un destornillador y llave de bujías en mano, que trata de ladrar a través del casco y el ruido.

El pie se posa sobre la palanca de cambios. ¡Clanck! Primera. Los escapes negros como un sótano negro se van a juntar con otros escapes negros. La bandera verde baja.

La sintonía para bicilíndricas empieza. ¡Musica, Maestro! ¡

Revisando Apuntes

• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

TURISMO CARRETERA EN OLAVARRIA, BUENOS AIRES (21/9/86)

LA HORA DEL



PUEBLO

Así parece, no más... Porque justamente en una de las plazas donde el T.C. está más arraigado entre la gente, las dos marcas más populares, Ford y Chevrolet, pasaron a imponer condiciones en el trámite de la vanguardia, desde las mismas series. Y esto, en un Campeonato donde cierto predominio de Dodge —casi monopolístico en años anteriores— ha compartido la escena con apreciables progresos de "Chivos" y "Pastores", de modo que el hecho no hace sino avivar el interés de protagonistas, allegados, medios y... público, por el torneo. Felizmente.



La mente ya más fría y los pensamientos más ordenados, cuando se acallaron casi por completo los ecos de la competencia en Olavarría, volvemos sobre el tema con el espíritu gratificado por el cariz que está tomando el Campeonato, hace dos números, exactamente en el "post carrera" de Junín, esbozábamos nuestro parecer sobre el cambio operado en la categoría a través de las hasta entonces, once pruebas disputadas.

Ahora, ya con una docena de ellas, y en un punto donde el Campeonato entra en su fase decisiva, volvemos sobre la misma particularidad, sumamente convencidos del título "post-Junín": "El mismo pero mejor".

Con respecto a Olavarría, ya expusimos los puntos claves para la definición de la carrera a favor de Roberto Mouras, y las causas —a nuestro entender— por las que Emilio Satriano se viera privado de una victoria que había "amasado" a lo largo de once rondas pero que se desvaneció cuando ya, a la distancia, en Chivilcoy estaban preparando el festejo. También comentamos nuestra extrañeza ante el flaco desempeño de los Dodge en un trazado que los favorece ostensiblemente, pero estableciendo las causas por las que no estuvieron en la lucha por la punta.

HABLEMOS DEL FUTURO

Lo hecho por Mouras, regresando a la victoria, de la que estuvo alejado nueve meses (linda forma de dar a luz...), le agrega otro matiz interesante al Campeonato, aunque el "Toro" no esté disputando ninguna posición importante. Pero importa en función de la integración total de las diversas marcas, devolviendo aquella esencia misma del T.C. como lo es la puja Ford-Chevrolet, luego de un amplio período en que Dodge monopolizó la categoría, básicamente por intermedio de Mouras y Oscar Castellano. Dicho dominio apuntó a proseguir, con Juan De Benedictis, Oscar Angeletti, Miguel Atauri, Antonio Aventín y



Se está por largar la tina en Olavarría. Clima previo colorido pero tenso. En primera fila, Satriano, Marcos y Mouras, dos Chevrolet encerrando a un Ford. La segunda, integrada por Angeletti, Calamante y Brescia, dos Dodge flanqueando a un "Chivo", y la tercera, con O. Aventín y Oyhanart con Ford, y Morresi con el segundo Chevrolet del equipo de Satriano. Todas las marcas en los primeros planos. Volvieron Ford y Chevrolet... El T.C. en la auténtica "Hora del Pueblo".

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo asombroso: La cantidad de autos (84) presentes en la largada. Fue récord del año. ¿Quién dijo que hay crisis?...

Lo destacable: El empeño de la gente del Auto Moto Club Olavarría, presentando en forma excelente el circuito: lástima lo desparejo del piso en algunos sectores.

Lo inesperado: Que en el circuito no hubo la cantidad de gente... que se esperaba, aunque creemos que acaso la razón haya que buscarla por el lado del tiempo.

La pirueta: La que realizó Julio Del Giorgio con su Chevrolet, en la rotonda previa a la línea de largada y llegada, justo en el momento en que pasaba Oscar Angeletti.

Lo reconfortante: El segundo puesto de Eduardo Antonio Marcos con su Ford. Un particular con no muchos recursos, pero que siempre está en la conversación por la punta por su garra al volante del auto "made by" "Rosendo Pedro".

La premonición: De Roberto Mouras, que el sábado se despertó sobresaltado: estaba soñando que al día siguiente ganaba en Olavarría.

El reconocimiento: Al AMCO y a Olavarría, por haber sido elegida esta ciudad como "Capital del T.C." en la encuesta efectuada por "Carburando" y "Auto 2000", que desarrollaron con éxito una vieja idea nacida en CORSA. ¡Felicitaciones!

El susto: La "piña" del local José María Romero cuando su Dodge pegó contra un montículo de tierra. Afortunadamente, el piloto solo resultó con problemas en un pie.

La "nana": De Roberto Mouras, que largó la carrera estando engripado.

La promesa: De Jorge Oyhanart: "Voy a hacer un asado con CORSA para festejar mi victoria en Junín". Lo tenemos agendado, "Vasco".

La fe: De Vicente Perna: "Creo que al Torino se le puede sacar aún más. Para eso estoy trabajando junto con Rangone".

El temor: Por la lluvia que cayó durante la madrugada del domingo y las gotas que "asomaron" en una parte del circuito durante la final.

La coincidencia: Que Osvaldo Morresi y Emilio Satriano (alineados en el mismo equipo) hayan abandonado por rotura de piston.

Lo nostálgico: Ver nuevamente al recordado "Sapito" Marcos Ciani. Un "lujo" de espectador en Olavarría.

La decepción: De Oscar Castellano: "Mejoré bastante el rendimiento de mi Dodge, pero eso no me alcanza para estar en el nivel de la punta".

Lo insólito: El pedido hecho por una

allegada de Juan Carlos Spinella, a Juan Carlos Deambrosi, presidente de la A.C.T.C., el domingo a las 7:30 horas: "Señor... ¿podría atrasar la largada de la carrera?... Spinella mandó el buzo a la tintorería y se olvidó de ir a retirarlo, y ahora estamos tratando de localizar al tintorero". (¿?)

La corrida: De varios auxiliares en la rotonda previa a la llegada, tratando de ahuyentar a un perrito que caminaba por el circuito...

La euforia: La que despertó entre un numeroso grupo de hinchas de Chevrolet, la victoria de Mouras, y en el que vimos (por sus gorros y gallardetes) a varios adeptos a Satriano. A falta de pan...

La vehemencia: De Mariano A. Calamante, que estuvo gran parte de la final corriendo con la trompa de su Chevrolet rota, por haberle pegado a uno de los pianitos.

El recuerdo: Al "Gordo" Octavio Justo Suárez, al cumplirse el pasado 23 del corriente dos años de su fatal accidente en Tandil.

El progreso: De Roberto "Tito" Urrolavizcaya, en su segunda carrera en la categoría con el "Chivo" de Supertap. Evolucionó, aunque aún le faltan "horas de vuelo" sobre el auto. Las hará, sin dudas...

EL RINCON DE LA COMPUTADORA

LAS SEIS PRIMERAS, VUELTA A VUELTA

Reproducimos aquí la "autorizada opinión" de la computadora de "Carburando". En la columna de la derecha figura el tiempo que cada uno de los seis primeros de la final empleó para cada una de las doce vueltas, mientras que a la izquierda figura, en primer lugar, el registro de la primera ronda, y a continuación, el acumulativo de la carrera. Subrayado, aparece el mejor tiempo de cada piloto.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Moto Club Olavarría.

Accesos: Perfectos. 5 puntos.

Controles: Eficaces. 4 puntos.

Comodidades: Buenas. 3 puntos.

Estado del circuito: Regular, con un sector con piso irregular. 2 puntos.

Boxes (Instalaciones): Buenas por su amplitud. 3 puntos.

Boxes (Condiciones de trabajo): Regulares. Bastante gente. 2 puntos.

Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.

Servicio de Prensa: Bueno. 3 puntos.

Facilidades para las transmisiones: Buenas. 3 puntos.

Puntualidad: Mala. Hubo atraso en las largadas. 1 punto.

Total: 30 puntos (Ideal, 50 puntos)



1) El "Forcaio" de Carlos Saiz que subió un poco más en relación con las últimas competencias. Fue 8°. 2) Así quedó la trompa del Chevrolet de M. Calamante luego de dar contra los "pianitos". 4) El sábado lo había anticipado, y el domingo lo demostró en su seno. Carlos Giustozzi anduvo bastante fuerte. Lástima que en la final el auto no aguantó. 5) Luciano Giacomini (der.), responsable del Chevrolet de "Supertap", y Pablo Satriano, que junto con Emilio tuvo otra frustración.



Pedro Doumic, pero la contralensiva de Emilio Satriano, Osvaldo Morresi, Mariano Calamante y ahora Roberto Mouras por Chevrolet, y Jorge Oyhanart, Oscar Aventin, Eduardo Marcos y Carlos Saiz por Ford, puso las cosas en su lugar, con lo que podemos decir que llegó no más, la hora del pueblo.

OLAVARRIENSES

¿DI PALMA A BALCARCE? - El Dod-

ge de la Auto Pena Tapias, sobre el que está trabajando Rubén Luis Di Palma para retornar al T.C., evolucionó. El auto estuvo la semana anterior en "Canossien", y no sería extraño que el 12 de octubre próximo, Di Palma este presente en Balcarce.

FE CIEGA - Es la que se tenían los Giustozzi... El día previo Carlos y Fabián nos mostraron en su taller los tiempos logrados en la última "tirada"

para Olavarría, los que estaban casi al nivel de los autos de punta. En carrera, estuvieron a la altura de ese antecedente en la segunda serie, donde fueron séptimos. La suerte no los acompañó en la final, en la que apenas recorrieron mitad de carrera por un problema mecánico. El alerta está dado.

DEMORAS - La primera serie tuvo una demora de 16 minutos en su largada; la segunda, 40 minutos. Primero

fue el público mal ubicado en la primera chicana, y luego la causa radicó en el piso de una de las rotondas, humedo por la lluvia. Por eso se dieron dos vueltas previas, tratando de secar el pavimento.

T.C. A Baires - Aunque aún no está plenamente confirmado, hay muchas posibilidades de que el Turismo Carretera se presente en el Autódromo de Buenos Aires el 2 de noviembre.

COCHE= 1 CORREDOR= MOURAS

0/05/13.78	
0/10/16.88	0/05/03.10*
0/15/20.67	0/05/03.79
0/20/25.77	0/05/05.10
0/25/29.64	0/05/03.87
0/30/34.17	0/05/04.53
0/35/39.68	0/05/05.51
0/40/47.24	0/05/07.56
0/45/53.25	0/05/06.01
0/50/56.95	0/05/03.70
0/55/59.82	0/05/02.87
1/01/12.37	0/05/12.35

COCHE= 7 CORREDOR= MARCHOS

0/05/14.33	
0/10/17.14	0/05/02.81
0/15/21.06	0/05/03.92
0/20/26.10	0/05/05.04
0/25/30.57	0/05/04.47
0/30/38.76	0/05/08.19
0/35/46.90	0/05/08.14
0/40/53.37	0/03/06.47
0/46/00.55	0/05/07.18
0/51/06.42	0/05/05.87
0/56/12.14	0/05/05.72
1/01/18.01	0/05/05.87

COCHE= 4 CORR. DE BENEDICTIS

0/05/15.08	
0/10/23.37	0/05/08.29
0/15/29.14	0/05/05.77
0/20/33.91	0/05/04.77
0/25/39.45	0/05/05.54
0/30/43.01	0/05/03.56
0/35/48.70	0/05/05.69
0/40/54.49	0/05/05.79
0/46/01.34	0/05/06.85
0/51/06.89	0/05/05.55
0/56/13.45	0/05/06.56
1/01/19.06	0/05/05.61

COCHE= 8 CORREDOR= ANGELETTI

0/05/16.70	
0/10/21.31	0/05/04.61
0/15/28.39	0/05/07.08
0/20/33.16	0/05/04.77
0/25/40.79	0/05/07.63
0/30/46.51	0/05/07.72
0/35/54.68	0/05/06.17
0/41/00.97	0/05/06.29
0/46/12.35	0/05/11.38
0/51/18.94	0/05/06.59
0/56/26.17	0/05/07.23
1/01/35.94	0/05/09.77

COCHE= 6 CORREDOR= AVENTINO

0/05/20.14	
0/10/28.95	0/05/08.81
0/15/37.93	0/05/08.98
0/20/46.33	0/05/08.40
0/25/55.47	0/05/09.14
0/31/04.50	0/05/09.03
0/36/17.08	0/05/12.58
0/41/26.21	0/05/09.13
0/46/36.07	0/05/09.86
0/51/47.48	0/05/11.41
0/56/57.72	0/05/10.24
1/02/09.43	0/05/11.71

COCHE= 9 CORREDOR= OYHANART

0/05/16.22	
0/10/19.61	0/05/08.39
0/15/29.57	0/05/09.96
0/20/37.92	0/05/08.35
0/25/48.03	0/05/10.11
0/30/54.56	0/05/06.53
0/36/02.74	0/05/08.18
0/41/11.54	0/05/08.80
0/46/25.02	0/05/13.46
0/51/41.38	0/05/16.56
0/56/58.76	0/05/17.18
1/02/12.57	0/05/13.81



Ilustración Silvio Formoso

α VICENTE PERNIA

Porque tuvo la gran virtud de lograr para Torino la mejor clasificación durante esta temporada. Fue 10° en la primera serie y 16° en la final, una ubicación que supera todo lo logrado en 1986 por los vehículos de esa marca. En Olavarría, con el Torino de Omar Rangone, el "Tano" hizo una carrera interesante, y si no fue más arriba, la causa estuvo en un problema de la caja de velocidades. Pero lo hecho vale bastante.

3) Corrigiendo el Dodge de Juan Carlos Nespoli, noveno en la final. 6) El momento en que De Benedictis supera la línea del Ford de Oscar Aventin. 7) El Torino de Omar Rangone, ahora con Vicente Pernia al volante. En Olavarría, el ex futbolista volvió a mostrar la misma fiereza de cuando tenía "los cortos". Con dientes apretados hizo una buena carrera, llevando a la marca a su mejor ubicación en lo que va del año. Fue 16° y nos dijo: "Correré con este auto siempre y cuando no se superpongan las fechas con las del Turismo, ya que la prioridad la tiene el Regala".



Revista CORSA Nº 1056. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, 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 Nº 306.417. Material Periodístico: Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas,

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, 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. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Octubre de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión Nº 7.970

Kristian Nissen (DK)

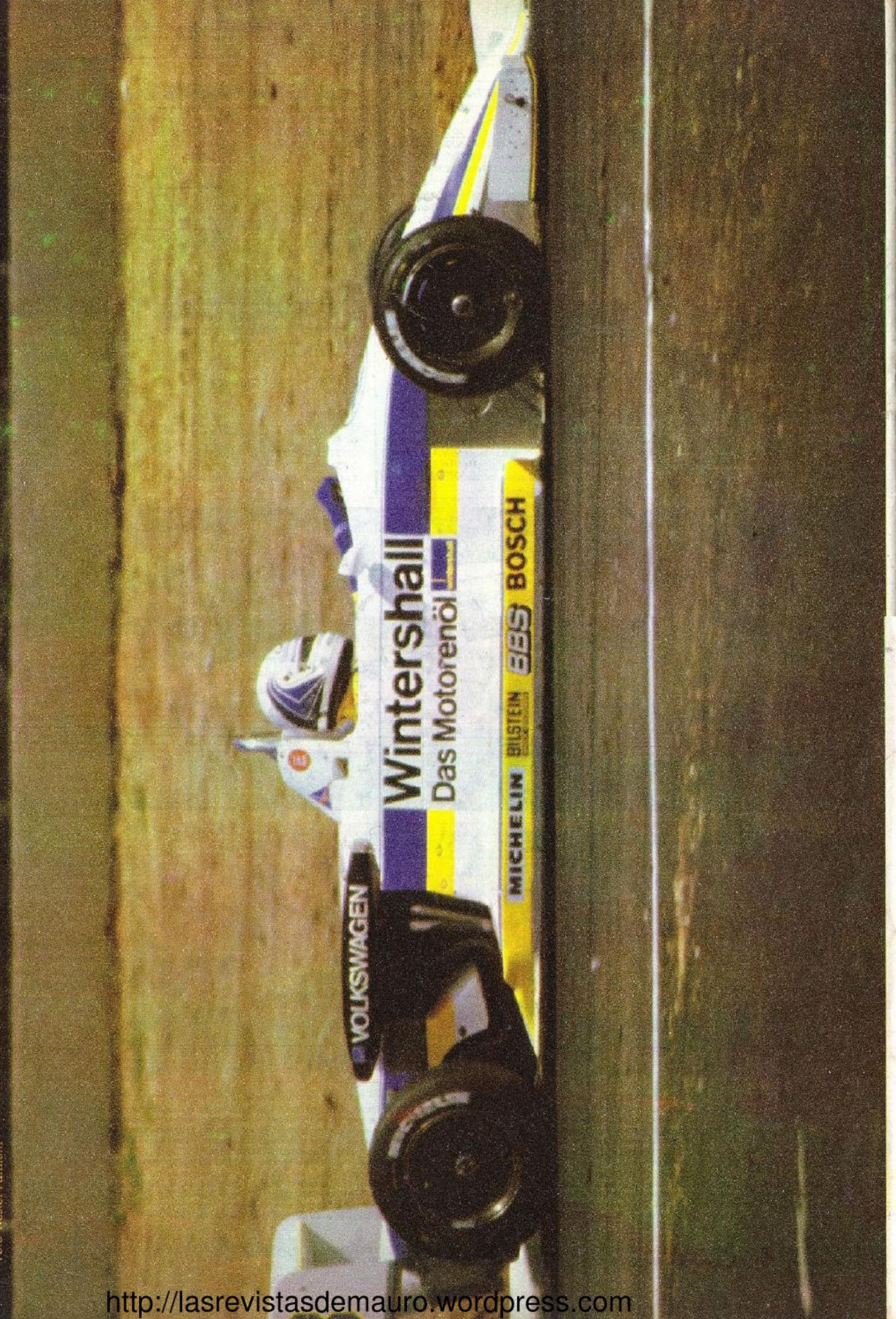
RALT RT30 - VOLKSWAGEN

Volkswagen Motorsport

CAMPEON ALEMAN 1986 DE FORMULA TRES

Foto: Nestor Fafnelli

COLECCION
CORSA



Gerhard Berger (A)
BENETTON B186 - BMW
CAMPEONATO MUNDIAL 1986 DE FORMULA UNO

Foto: Nestor Palmetti

COLECCION
CORSA



COLONI TAMBIEN A F.1? - Aparentemente en 1988 podría adicionarse otro team italiano a la F.1. Se trata del de Enzo Coloni, quien actualmente participa con los Dallara en F.3 Italiana y con March en la F.3000. El italiano tiene comprometido el apoyo de los sponsors e incluso espera recibir pronto el OK por parte de un proveedor de motores. Coloni considera que su equipo tiene la suficiente experiencia para dar el salto y además cuenta con los medios como para hacerlo.

JOHANSSON A McLAREN - Hay posibilidades ciertas de que en sustitución de Keke Rosberg, en McLaren se decidan por otro nórdico, el sueco Stefan Johansson. El piloto se halla también en tratativas con Benetton, aunque sus posibilidades son superiores con McLaren, incluso por vía del "Sponsor" que Ferrari y McLaren tienen en común.

CAMBIO DE COLOR - El McLaren de Rosberg lució la decoración habitual de la tabacalera, pero en lugar del rojo usual, un amarillo oro fulguraba en los plásticos. Ocurre que la intención de "Marlboro" es promover su cigarrillo "Light", dentro del mismo equipo. Por lo menos, así se diferencian en acción sin problemas los dos pilotos del team, cosa que antes era bastante difícil...

MUNDIAL GRUPO A - Está tomando forma el calendario del primer certamen Mundial de turismo G.A. Hasta el momento las fechas confirmadas son: 22/3, Monza; 12/4, Estoril; 24/5, Anderstorp; 7/6, Brno; 12/7, Nürburgring; 25/7, Spa; 6/9, Silverstone; 13/9, Nogaro; 4/10, Bathurst (Australia); 25/10, Wellington (N. Zelanda), y 8/11, Fuji (Japón).

EURO F.3 - El año próximo podría volver a tomar cuerpo el certamen Europeo de F.3, si bien no se trataría de un campeonato reconocido por FISA. La iniciativa proviene de la "FOTA" (Formula Three Association) que lanzaría el "Superprix F.3" con competencias en Brands Hatch, Knutstorp, Nürburgring, P. Ricard y Monza. Ya este

año se disputó en Brands Hatch una carrera por invitación, con pilotos de varios certámenes nacionales, a efectos de potenciar el proyecto del año próximo. Recordamos que el último Campeonato europeo de F.3 se disputó en 1984.

HULME EN EL T. TROPHY - El veterano Denny Hulme en pareja con Jeff Alam se impuso en la 50ª edición de esta clásica prueba, 10ª fecha del Europeo de Turismo. Tras 107 vueltas al circuito de Silverstone, los ganadores promediaron 166,470 km/h a bordo del Rover Vitesse del team TWR de Tom Walkinshaw. El principal rival de los ganadores fue la Ford Sierra XR4 TI de los alemanes Soper y Niedzwiedz, que luchó por la punta hasta desertar por problemas de motor. Segundo se clasificó el BMW 635 CSI de Ravaglia-Quester-Weaver, y tercero el otro Rover de Walkinshaw-Percy. En el Campeonato de Marcas, Toyota se consagró Campeón al lograr la décima victoria en la clase menor. Con respecto a los pilotos, la lucha está entre Percy con 179 pts., Vogt con 165, Walkinshaw con 150 y Ravaglia con 139.

LA ENDURANCE '87 YA TIENE CALENDARIO

Activamente se trabaja con vistas a la próxima temporada del Campeonato Mundial de Endurance. El alemán Jürgen Barth, en su carácter de "manager" de la categoría, está finalizando los acuerdos destinados a confirmar el calendario definitivo para el próximo campeonato.

Evidentemente hay interés por la especialidad, despertado en gran parte por la lucha de marcas que se aprecia este año y que se verá sustancialmente incrementada en 1987.

Luego de muchos años de monopolio Porsche, las irrupciones victoriosas de Jaguar y Mercedes-Benz han despertado un renovado interés por la Endurance.

Incluso hay una marca de gran prestigio que está analizando seriamente la posibilidad de volcarse de lleno a la categoría en la próxima temporada. Nos referimos a Peugeot. Los franceses, ante el cambio de reglamentación que se operará a partir del próximo año en el Mundial de Rally, piensan que Endurance puede representar la vía alternativa para la imagen deportiva de la marca.

Además debe tenerse en cuenta el prometido retorno de Lancia. Los italianos realizaron una impasse en Endurance, concentrando los esfuerzos en el Mundial de Rally, pero paralelamente han seguido

trabajando en la evolución del biplaza con vistas a 1987.

Como consecuencia de todas estas expectativas se ha redoblado el interés de los organizadores de competencias por estar presentes en el próximo calendario. Precisamente Argentina es uno de estos casos. La carrera de Buenos Aires ya se considera como confirmada, en Europa, para el mes de febrero, restando aún la determinación de su fecha exacta. Esto se definirá en los próximos días puesto que tiene que ver con la realización de dos carreras en Australia, cosa que se resolverá en el transcurso del mes.

También se está negociando una fecha en el motociclístico trazado checoslovaco de Brno. En tanto se ha confirmado una segunda fecha en España para el circuito madrileño del Jarama. También los japoneses se han asegurado una segunda fecha, a disputarse en el trazado de Suzuka una semana después de la competencia del Monte Fuji.

En síntesis, las fechas totalmente confirmadas hasta el momento son las siguientes: 20/4, Monza; 28/4, Mugello; 10/5, Silverstone; 24/5, Jarama; 13-14/6, Le Mans; 28/6, Norisring; 12/7, Jerez; 26/7, Brands Hatch; 23/8, Nürburgring; 6/9 Spa; 27/9, Fuji, y 4/10, Suzuka.

LOS PILOTOS DE RALLY "PADRES" DE LOS DE F-1

La confrontación entre los conductores de Fórmula Uno y los de Rally, va en camino de convertirse en una cita clásica de la temporada automovilística. Así es que semanas atrás acaba de realizarse en Finlandia la segunda edición de esta singular confrontación que, por lo visto, tiende a favorecer a los muchachos "de los primes y enlaces" por sobre sus sofisticados colegas "de la pole position y el récord de vuelta", como que esta edición 1986 también fue para un representante del rally, repitiendo lo sucedido el año anterior.

Entremos entonces en los detalles de esta flamante confrontación que tuvo lugar en el circuito de Ahvenisto, en las periferias de la ciudad de Hammelina, cien kilómetros al noroeste de Helsinki, y que contó con la asistencia de 20.000 espectadores pese a que el tiempo no acompañó en la medida deseada. Ante ellos los

equipos presentaron, como dirían los relatores de fútbol, las siguientes alineaciones: Fórmula Uno, Michele Alboreto, Keke Rosberg, Nigel Mansell y Martin Brundle; Rally, Jean Ragnotti, Markku Alen, Juha Kankkunen y Per Eklund.

La exigencia por cumplir comprendió tres carreras. Una de velocidad pura sobre 20 vueltas utilizando sendos BMW 325i que fue ganada por Ragnotti, seguido de Alen a 2e34/100, Brundle a 2e78/100 y Rosberg a 4e22/100; luego se clasificaron Eklund y Kankkunen, mientras que Mansell y Alboreto abandonaron con problemas de embrague. La segunda competencia fue de rally-cross, en pareja, sobre los mismos autos, con eliminación directa.

Ahi venció Alen con un tiempo de 1m51s95/100, segundo quedó Rosberg a 6s80/100, y a continuación se ubicaron

Kankkunen, Brundle, Eklund, Ragnotti, Alboreto, y Mansell. Finalmente la tercera resultó una prueba de "slalom" sobre dos vueltas a un circuito con obstáculos y empleando autos Honda Accord. El turno de la victoria fue para Kankkunen con 1m14s44/100, segundo quedó Ragnotti a 1s08/100, tercero Mansell a 1s12/100, cuarto Brundle a 1s17/100 y posteriormente Eklund, Rosberg, Alen y Alboreto.

Para el puntaje final se tomó la escala de 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4 y 3 para cada una de las tres competencias. Efectuadas las cuentas fue proclamado ganador el francés Jean Ragnotti con 41 puntos seguido por Alen con 39, Kankkunen con 38, Brundle con 32, Rosberg con 31, Eklund con 24, Mansell con 14 y Alboreto con 7. Vale recordar que la primera edición de este desafío se realizó el año pasado y tuvo como ganador a Markku Alen. Es decir que los muchachos del rally tiene ya una ventaja de 2 a 0, que según sus defensores demuestra que son más dúctiles que sus famosos colegas de la Fórmula Uno. ¿Será así de verdad?

Fórmula Tres Británica

WALLACE CAMPEON

Con la clara victoria obtenida en Spa, el británico Andy Wallace se ha consagrado matemáticamente ganador del "British Formula 3 Championship" pese a que todavía quedan dos carreras por disputarse. En efecto, su directo rival -el brasileño Maurizio Sandro Sala- debió desertar de la competencia y de ese modo Wallace puso 22 puntos de diferencia en la tabla. Aunque Sala pudiese ganar en Zolder y Silverstone, haciendo además los récords de vuelta, sólo sumaría 20 unidades.

La competencia fue dominada ampliamente por los Reynard del "Madwick Motorsport" que en el veloz sirvoso belga y con piso mojado, anduvieron a la perfección. Wallace y Perry McCarthy coparon la primera fila de la grilla, culminando las 15 vueltas en ese orden y sin mayores apremios. El mejor Ralt fue el de Julian Bailey, quien colocó tercero al auto del "Swallow Racing".

La sorpresa para nosotros fue la actuación de "Neto" Jochamowitz. El joven piloto peruano, luego de haber hecho un par de carreras previas desafortunadas, logró los primeros puntos del año con un cuarto puesto destacado. Pese a las difíciles condiciones de la pista, el peruano llevó a su Chasis Reynard con soltura y sin cometer errores, manteniendo la posición conseguida en clasificación.

Los planes del circunstancial piloto de Kissling en F.2 Codasur, lo mantendrán muy activo en lo que resta del año. Neto nos comentaba en Spa: "Ahora pienso correr las dos carreras que restan del certamen inglés. Luego intentaré correr el Europeo de F.3 en Imola. Debido a que no estoy entre los seis primeros del Campeonato, trataré de conseguir un lugar por mi condición de peruano. Luego quiero correr la última fecha de las A.R.S. (la "mini-CART" americana, en la que participa Fangio Jr.) que se correrá en Miami. Para terminar el año estoy en gestiones con Guillermo Kissling para correr uno de sus autos en las dos últimas de Codasur, o sea Punta del Este y Mar del Plata".

Seguramente el peruano no estará falto de training...

Volviendo a la carrera de Spa, digamos que la alegría de los británicos por el título de su nueva estrella, contrastó con la desazón de los pocos brasileños presentes, que esperaban un mejor desempeño de Sala. Antes de esta competencia el carioca estaba 13 puntos detrás de Wallace y necesitaba descontar esa diferencia. Pese a que el team de Eddie Jordan contó con el apoyo de Ralt, en ningún momento estuvieron para discutir con Wallace. Clasificaron 27º y en carrera jugaron el todo o nada con los neumáticos, pero sin fortuna. Ante las expectativas de cambios meteorológicos apostaron a la inversa que Wallace, sin resultado, deteniéndose Sala en la vuelta 9 sin más posibilidades.

N.P.

(Desde Bélgica)

CLASIFICACION FINAL

16ª fecha - 13/9/86 - Circuito de Spa - 15 vueltas - 104,100 km

1º	Andy Wallace (GB)	Reynard 863-VW	37.45.20
2º	Perry McCarthy (GB)	Reynard 863-VW	38.08.54
3º	Julian Bailey (GB)	Ralt RT 30/86-VW	38.10.80
4º	Neto Jochamowitz (PR)	Reynard 863-VW	38.21.25
5º	Ross Hockenhill (GB)	Ralt RT 30/86-VW	38.22.00
6º	Thomas Danielson (IR)	Reynard 863-VW	38.23.52

P.G.: 167,768 km/h.

R.V.: Danielson en la 12ª, 2.28.51 a 168.231 km/h.

Campeonato: 1º. Andy Wallace (G. Bretaña), 101 pts.; 2º. Maurizio S. Sala (Brasil), 79 pts.; 3º. Martin Donnelly (Irlanda), 53 pts.; 4º. Gerrit Van Kouwen (Holanda), 24 pts.; 5º. Tim Davies (G. Bretaña), 20 pts.

ATREVASE A DISFRUTAR SU MAXIMA EXPERIENCIA SEXUAL

OFERTA ESPECIAL LANZAMIENTO AHORRE A 5,00



Potente y poderoso: **XL 700® Ginseng Potenciado.**
El mejor activador sexual hasta ahora conocido.

Descubra los sorprendentes efectos del 100% natural **XL 700®GINSENG POTENCIADO.** Reviva su virilidad, su vigor y su energía masculina ahora mismo, ¡y recupere el tiempo perdido!

XL 700®GINSENG POTENCIADO es el único producto elaborado a base de raíz pura de *Ginseng* importado de Corea con el agregado de hierbas afrodisíacas especialmente seleccionadas. Su fórmula revolucionaria y potente es efectiva y absolutamente segura.

Experimente toda la fuerza de la naturaleza encerrada en una cápsula de auténtico *Ginseng*, que lo llevará a tener **EL MAXIMO RENDIMIENTO**, a poder dar más de lo que nunca imaginó. Usted abrirá las puertas a nuevas sensaciones nunca experimentadas anteriormente.

XL 700®GINSENG POTENCIADO actúa inmediatamente. Usted verá los resultados todos y cada uno de los días:

- **MAS ENERGIA**
- **MAS POTENCIA**
- **MAS RENDIMIENTO**
- **MAS PLACER**
- **MAYOR SEGURIDAD**

Las mujeres nunca podrán olvidarse de Usted. Y muchos hombres le preguntarán cuál es el secreto de su prolongada satisfacción, que sólo Usted y nosotros conoceremos. Póngale fin ya mismo a sus frustraciones y a sus depresiones con **XL 700® GINSENG POTENCIADO.**

No importa su edad, porque... **USTED SE SENTIRA SIEMPRE JOVEN.**

¡No sea el último en probarlo!

Si Usted quiere tener y disfrutar ya mismo una vida sexual plena, no se deje confundir con otros productos que mueren en sus propias promesas. La fórmula de **XL 700® GINSENG POTENCIADO** fue creada especialmente para Usted.

Ahora está a su alcance. Pruébelo ya mismo. Sólo tiene que llenar y remitir el cupón para una prueba sin riesgos. Los envíos serán realizados por estricto orden de llegada de los cupones. Recuerde que nuestros paquetes no tienen membretes ni leyendas exteriores, y que su envío se realiza con la mayor discreción y seriedad.

Escuche estos testimonios de personas como Usted que probaron **XL 700®GINSENG POTENCIADO**

"XL 700®GINSENG POTENCIADO es maravilloso. Es lo mejor que probé en toda mi vida, y eso que probé de todo. Les hago llegar mi más profundo agradecimiento. Nunca pensé que a los 58 años podría volver a tener una vida sexual como en los mejores años."
(R.T., Santa Fe)

"XL 700®GINSENG POTENCIADO es excelente para mí. Se lo recomendé a todos mis amigos. Por favor, envíenme más cápsulas."
(A.R.M., Córdoba)

"Les escribo para agradecerles: desde que mi marido toma GINSENG POTENCIADO nuestra vida de pareja tuvo un cambio extraordinario. Y yo volví a sentirme plenamente mujer."
(Sra. L. M. de B., Capital Federal)

Pídaio telefónicamente al

41-8058, 42-2993 o 611-3990,
o personalmente en Córdoba 1768, Capital Federal.
Sucursal Flores: Av. Rivadavia 7055, Galería Dufau, local 16.



En los antiguos libros sagrados de la India se dice que el *Ginseng* añade diez años de vida y que aumenta el vigor de los hombres hasta tal punto, que "cuando están excitados, exhalan calor como si tuvieran fuego adentro". Los indios atribuían a esta raíz su capacidad de mantener una vida sexual plena hasta edad muy avanzada.

Para su total seguridad, **XL 700®GINSENG POTENCIADO** está garantizado total y absolutamente. Usted puede probarlo bajo esta garantía formal y escrita durante 30 días. Si en este periodo no queda plenamente satisfecho, podrá devolver el producto y recibirá el importe del mismo a los 7 días de la devolución.

XL 700®GINSENG POTENCIADO no se vende en ninguna farmacia del país. Por eso **no se deje engañar.** Tenga en cuenta que es el único con auténtico *Ginseng* importado de Corea: la raíz con mayor poder energizante del mundo.

PRUEBE XL 700®GINSENG POTENCIADO YA MISMO. No deje pasar esta oportunidad. Actúe ahora.

ORDEN DE PRIORIDAD PARA ESTA OFERTA ESPECIAL

LE GARANTIZAMOS LOS RESULTADOS O USTED NO PAGAR NADA

Para recortar y enviar a: NOVELTI División Vida Natural, Av. Córdoba 1768, (1055) Capital Federal. Si yo deseo efectuar una prueba especial con **XL 700 GINSENG POTENCIADO.** Envíenme cuanto antes:

- 1 envase de **XL 700 GINSENG POTENCIADO**, de 20 cápsulas cada uno, para lo cual: (marque con una cruz)
 - Adjunto cheque o giro postal a la orden de NOVELTI por un valor de A\$12,99 más A\$2,00 de gastos de envío, es decir un total de **A\$14,99**.
 - Prefiero pagar al contado al recibir el envío en mi domicilio (o donde yo indique) por el sistema de contrarrembolso postal, al precio de A\$14,99 más A\$3,00 de gastos de envío.
 - Deseo aprovechar su OFERTA ESPECIAL PRESENTACION solicitando 2 envases de **XL 700 GINSENG POTENCIADO** por un valor de:
 - A \$22,99 más A\$2,00 enviando Cheque o Giro, importe total **A\$24,99**
 - A \$24,99 más A\$3,00 por Contrarrembolso.



Nombre
Dirección
Localidad CP
Provincia TE

Nuestros envíos no tienen ningún tipo de membretes ni leyendas exteriores. NOVELTI S.C.L. seriedad y responsabilidad en venta por correspondencia.

GICOR 2

Si el cupón que aparece en este aviso ya ha sido recortado, por favor efectúe su pedido a Novelty División Vida Natural, Av. Córdoba 1768, (1055) Capital Federal. Ante cualquier duda, consulte a su médico.



Rally Mundial

**EL
GRA**

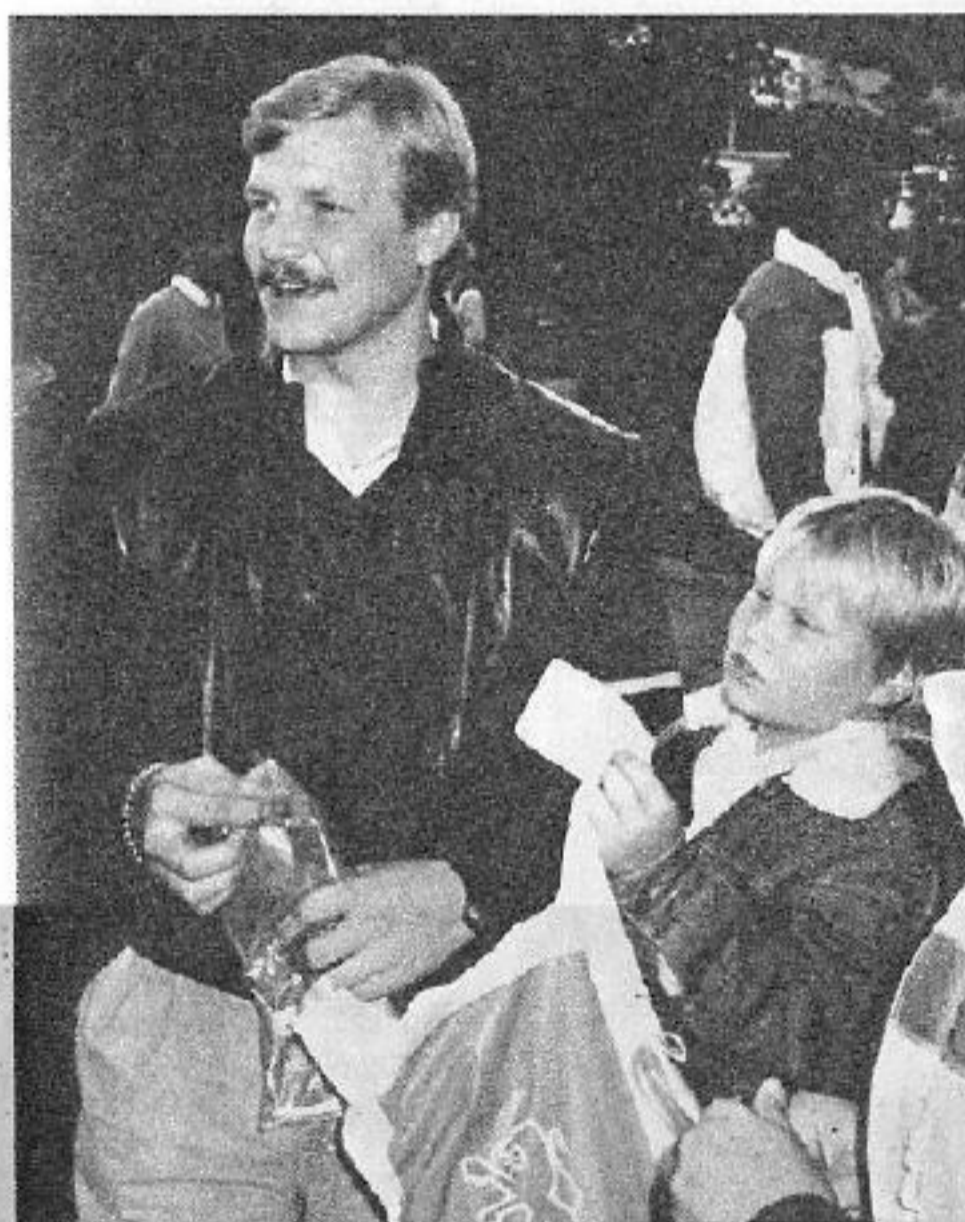
Abaajo: Timo Salonen ganando en Finlandia. "Fue mucho más difícil terminar primero este año que en 1985", dijo luego de posibilitarle a Peugeot ganar otro título mundial de marcas.

Foto menor: El Audi Coupé Quattro que en manos de Lampi se impuso en Grupo A.



ZARPAZO DE LANCIA

Aunque ya Peugeot tenía en sus "garras" a Lancia, en este rally el campeonato podía definirse a favor de la marca francesa. En efecto, a través del trabajo de Timo Salonen, lo logró, aprovechando un vuelco del Delta S4 de Markku Alen, quien lideró hasta el principio de la última etapa. En Grupo A se impuso un Audi, y Eriksson es el campeón en la división.



Peugeot sabía que podía ganar el Campeonato en Finlandia. Para ello no solo tenía a **Juha Kankkunen** sino también al Campeón Mundial, **Timo Salonen** quien, finalizada ya sus vacaciones, retornó la actividad. Además, volvió a contratar a **Stig Blomqvist**, quien conformó al equipo luego de su performance en Argentina. Por su parte, Lancia jugó casi toda su chance a **Markku Alen**, su piloto número uno indiscutido, quien debía ganar no solo para mantener la posibilidad de que Lancia obtuviera el título —al cual quería acercarse luego en su terreno, durante el Rally de San Remo, adonde había previsto concurrir con cinco autos— sino para tampoco perderle pisada a su rival por el cetro de pilotos, Kankkunen.

Kalle Grundel y **Mikael Ericsson** también integraban el team, pero si bien ambos se mostraron como buenos pilotos, no tenían la clase mundial indispensable para apoyar el accionar de Alen.

Al cabo de la primera etapa (diez primes para 76,81 km de velocidad) quedó claro que si bien los autos de doble tracción tenían su propia clase (conseguan los trece primeros lugares), Alen establecía su clase personal ya que obtuvo 38 segundos de ventaja sobre Kankkunen, ganando todos los primes de la etapa. Kankkunen había pinchado en el primer prime y Salonen —tercero— admitió: "No estoy dando todo lo que puedo, y para peor no es la primera vez que me sucede esto". Alen estaba en su mejor forma e impresionaba a todos, incluidos sus críticos más acérrimos: "Me recuerda al manejo de Vatanen en sus viejos tiempos", decía Hannu Mikkola. Blomqvist y Grundel luchaban entre sí por el cuarto lugar, empatando hasta entonces, y **Gunnar Pettersson** lideraba el Grupo A con un **Audi Coupé Quattro**, seguido a tan solo 4 segundos por **Antero Laine** y su **Mitsubishi Starion**. Wilson había volcado en el PC 4, mientras que su coequipier **Harri Toivonen** —quien corría por primera vez en su país luego de la muerte de su hermano— había sufrido una salida de ruta dañando la parte delantera de su **Austin Rover Metro 6R4** al caer luego de un salto.

En la segunda etapa, siempre sobre la suave tierra compactada, los Peugeot fueron acercándose "despacio" a Alen, aunque el Lancia disfrutaba la ventaja de ser primero en el camino. Grundel tenía problemas, primero con la rotura de la suspensión trasera, luego con la delantera. Ericsson también sufría con el tren delantero, circulando despacio. Alen estaba tenso como nunca, mientras que a Salonen y Kankkunen se los veía sonrientes, distendidos. Blomqvist había volcado, luego de un salto. En la tercera y última etapa, Alen salió con 18 segundos de ventaja sobre Salonen, 40 sobre Kankkunen y 3m32s sobre Blomqvist. Su más cercano coequipier era Ericsson a 8m59s, demasiado lejos para ayudarlo presionando. Pero Alen fue vencido por la presión. Volcó en el primer prime de la etapa. "Kivimäki saltaba como un mono tratando de avisarnos que el auto estaba luego de la curva", dijo Salonen, quien así se aseguró el triunfo. Al auto de Alen los espectadores lo volvieron a su posición normal, aunque con mucho trabajo y luego de dos intentos. En el Grupo A se dio una situación similar, ya que el puntero Pettersson se fue de ruta, adueñándose de la punta **Lasse Lampi** con un auto idéntico. **Kenneth Eriksson**, puntero del Campeonato de G.A. terminó 12º manejando el **Volkswagen Golf GTI 16** válvulas.

SALTITOS

GRUPO A.— Lancia comentó en Jyväskylä que está avanzando en el desarrollo de su próximo auto de Grupo A, el **Delta HF FWD**, del cual se realizan acelerados tests. La mayor cantidad de trabajo se realiza sobre los sistemas de transmisión, en los cuales aun falta definir varios detalles.

SKODA.— La fábrica checoslovaca está planeando hacer correr al modelo **130 LR** en varias competencias del próximo año. Es el primer fabricante que declara que correrá en 1987 con autos de Grupo B, los cuales estarán limitados a 1.600 cm³ si bien, por lo que se sabe hasta ahora, no podrían sumar puntos ni ser conducidos por un piloto de prioridad A.

Izquierda: Juha Kankkunen, pese a finalizar segundo —debido a ordenes del equipo— ya sabe conociendo sus grandes posibilidades de ser el Campeón '87.

Arriba: El debutante en Lancia, Kalle Grundel, con la suspensión trasera destruida mientras busca el fin del prime, donde lo esperan los auxilios. Ni el ni Ericsson se mostraron capaces de ayudar a Lancia en su intento de ganar el torneo.

HONG KONG-PEKIN.— El periódico deportivo francés "L'Equipe" está pensando en volver a patrocinar este rally en 1987, aunque el gobierno chino le solicitó tres millones de dólares para permitir el paso de la carrera por su territorio.

UNO TURBO.— Este modelo, que compite en el Grupo A en las competencias del Campeonato Mundial, con la preparación y la asistencia de la escudería **Jolly Club**, está sufriendo problemas en su desarrollo, por lo cual el equipo hará intensas pruebas en la pista de Varano, donde también se probarán cubiertas nuevas de perfil bajo fabricadas por **Michelin**.

VATANEN.— Aunque no corrió en su país, puesto que aun está restableciéndose del grave accidente que tuvo en el Rally de Argentina de 1985, **Ari Vatanen** sigue aprovechando su fama. En efecto, el piloto finlandés utilizó un pequeño helicóptero para seguir el Rally de los Mil Lagos. Lo insólito es que cobró alrededor de 1.800 dólares para colocar algunas calcomanías en el helicóptero. "Cuando esté cien por ciento recuperado, correré para Peugeot, aunque sea en una bicicleta de la marca", anunció. Los esfuerzos de Vatanen por recuperarse son dignos de elogio, y su reconocimiento hacia la empresa francesa está motivada, entre otras cosas, por la gran ayuda recibida para su traslado desde Argentina y posteriores tratamientos.

PEUGEOT AYUDA.— De acuerdo con lo declarado por Jean Todt —manager de Peugeot— en Finlandia, el equipo, ya asegurado el título mundial de marcas por segunda vez, ayudará a Juha Kankkunen para obtener el Campeonato Mundial de Pilotos —que lidera—. De esa forma, si es necesario, correrán en el Olympus Rally, la competencia que se realizará por el torneo de conductores en EE.UU. en diciembre próximo.

NADA BARATO.— Era acceder como espectador a este rally. Los organizadores estipularon que la entrada a los primes costaría el equivalente a unos cinco australes. Deben haber hecho una buena recaudación, ya que hubo centenares de miles de personas mirando la carrera.

REGLAMENTO.— Aunque los organizadores del rally sabían que les sería muy difícil cumplir con la nueva norma de la FISA que solicita primes con promedios menores a los 110 km/h (de hecho nueve de los diez primeros tramos de velocidad superaban ese límite), se esmeraron en otros ítem de seguridad. Centenares de kilómetros de cinta fue-

ron desplegados en los bosques para indicar a los espectadores cual era el lugar más adecuado para mirar el rally, y fueron cortados muchos árboles en lugares críticos. El recorrido, veloz (el ganador promedio 107,650 km/h en los primes) fue explicado así por un oficial de la prueba: "Los únicos caminos que hay más lentos son rutas terciarias que ni siquiera se usan todos los días. Por más que los primeros logren pasar por ellas, difícilmente lo logren los que vienen detrás". Como medida de seguridad, también se eliminaron los primes nocturnos.

MITSUBISHI STARION TURBO



Texto y fotos: Martin Holmes



1. Los ganadores Seppo Harjanne y Timo Salonen charlando en un auxilio con el jefe técnico del equipo Peugeot, Andre De Cortanze. 2. Dos desocupados en Finlandia: Hannu Mikkola y Ari Vatanen. 3. Harri Toivonen, hermano de Henri, condujo un Metro BR4, aunque sin mucha suerte. 4. Pose a que se clasifica 36.º este Mazda Familia FWD conducido por Peter Gele, y Kai Hakkinen se impuso en el Grupo N. 5. Un Skoda 130 LR del equipo oficial, conducido por Kvartar. Probablemente este auto compita en el campeonato próximo. 6. Uno de los innumerables saltos que debía realizar Markku Alen defendiendo los colores de Lancia-Martini. Hizo una espléndida carrera aunque no pudo finalizarla con éxito debido a un vuelco en la última etapa cuando estaba en punta, 18 segundos adelante de Salonen.



Se vio en el Rally de los Mil Lagos un Mitsubishi Starion Turbo de Grupo A, en la primera aparición oficial de la marca desde que fuera cancelado el proyecto Grupo B. El auto, conducido por Antero Laine era un dos litros con tracción trasera y dos válvulas por cilindro, preparado por el habitual concurrente del equipo oficial, el team Ralliart Europe. Pese a que algunas versiones de este modelo llegaron a los 285 HP, el actual desarrolla 240 HP a 2,2 bar

de presión total. Es probable que la empresa japonesa considere la homologación de otro modelo con cuatro válvulas por cilindro, mientras que algunas versiones vistas solo en Japon utilizan tres válvulas por cada cilindro. El modelo que corrió en Finlandia ya había sido probado en el Hillit Rally, realizado en Turquía en mayo pasado.

Asimismo, no se descarta la posibilidad de que en el futuro a este auto se le agregue tracción en las

cuatro ruedas, tal como poseyeron los dos ejemplares que participaron en el Rally Hong Kong-Pekin. El motor fue preparado en Japon por HKS, empresa privada que considera que aun esta planta motriz puede dar 30 HP mas. Sin embargo, y pese a que Mitsubishi tiene planes para este auto en 1987, la decisión se tomara una vez que se conozcan los resultados de la FISA en relación con los reglamentos deportivos y técnicos para las temporadas venideras.



36° RALLY DE LOS MIL LAGOS

Tres etapas: Jyväskylä-Jyväskylä, 48 primos, 1 cancelado, 1.353,49 km (381,86 km de primos), 5 al 7 de septiembre de 1986.

Pos.	Grupo	N°	Piloto-Navegante	Marca	Tiempo
1	B	1	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 T16 E2	3h32m45s
2	B	3	Juha Kankkunen-Juha Piironen	Peugeot 205 T16 E2	3h33m09s
3	B	2	Markku Alen-Iikka Kivimaki	Lancia Delta S4	3h34m30s
4	B	5	Stig Blomqvist-Erno Berglund	Peugeot 205 T16 E2	3h35m22s
5	B	7	Mikael Ericsson-Claes Billstam	Lancia Delta S4	3h41m11s
6	B	4	Kalle Grundel-Benny Melander	Lancia Delta S4	3h42m35s
7	B	8	Per Eklund-Dave Whitlock	MG Metro 6R4	3h43m43s
8	B	17	Harri Toivonen-Cedric Wrede	MG Metro 6R4	3h52m19s
9	A	14	Lasse Lampi-Pentti Kunkala	Audi Coupé Quattro	3h54m25s
10	B	9	Malcolm Wilson-Nigel Harris	MG Metro 6R4	3h56m02s
21	N	36	Peter Geitel-Kaj Hakkinen	Mazda Familia FWD	4h13m56s
55	B	65	Karkkulainen	Pisles	4h49m53s

Largaron 164 autos, llegaron 81.

PRINCIPALES ABANDONOS

N°	Piloto-Navegante	Marca	Causa	PC
5	Ingar Carlsson-Jan Olof Bohlin	Mazda Familia FWD	Motor	2
15	Mikael Sundstrom-Valto Silander	Fiat Uno Turbo	Amortiguadores	12
16	Gunnar Pettersen-Björn Cederberg	Audi Coupé Quattro	Accidente	33

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY

MARCAS: Peugeot, 141 (retiene 127); Lancia, 119; Volkswagen, 66; Audi, 29; Toyota, 20; Ford y Renault, 14; Subaru, 13; Citroen, 10.

PILOTOS: Kankkunen, 91; Alen, 69; Blason, 47; Salonen, 43; Saby, 38; Ericsson, 28; Eriksson, 25; Blomqvist, 22; Henri Toivonen, Moutinho y Waldegaard, 20.

PILOTOS GRUPO A: Eriksson, 75 (retiene 67); Stohl, 37; Wilmann, 32; Orelle, Ericsson, Del Zoppo, Kirkland, Loubet y Lampi, 13.

Próxima competencia: Rally de San Remo.

PROTOTIPOS VOLKSWAGEN Y TOYOTA EN SUDAFRICA

Fueron construidos en Sudáfrica dos automóviles prototipos —diseñados en principio para su uso en los campeonatos locales—. Uno de ellos es básicamente un Toyota-Corolla (llamado Conquest en SA) con un motor delantero longitudinal igual al usado por el Celica Twin Cam Turbo, y transmisión en las cuatro ruedas, con un sistema que transmite la potencia inicialmente a las ruedas traseras y luego va distribuyéndola progresivamente a las traseras. El auto fue desarrollado por Owen Ashley en Johannesburgo y externamente se lo puede identificar por un alerón trasero. Fue conducido por Serge Danseux, quien fue el único piloto en el mundo en conseguir una victoria con el Ford RS 1700 Turbo, proyecto abortado de tracción trasera, anterior al RS 200 de Grupo B.

El Volkswagen sudamericano es un Passat impulsado por un motor —hecho en SA— de cinco cilindros en línea. Técnicamente es un Audi Quattro con otra carrocería, ya que posee el mismo sistema de transmisión, el mismo motor de Grupo B y el alerón trasero que incluye un radiador de aceite.

Ambos trabajos se prestan a la especulación sobre si serán continuados por los respectivos equipos oficiales con sede en Europa, aunque las características técnicas los harían, en principio, de difícil homologación en Grupo A.

LOS SUPERAUTOS DE FINLANDIA



Per Eklund saltando con su Metro 6R4

LANCIA.— Los tres coches estaban en manos de Alen —Delta chasis 224 usado por Blason en Nueva Zelanda—, Ericsson —con el mismo que corrió en NZ— y Grundel —con el corrido por Alen en Argentina—. Los resortes traseros eran más blandos aunque con mayor progresión para facilitar los "aterrizajes" luego de los muchos saltos de este rally. La potencia se dividía en 30/70 mientras que todos los pilotos tuvieron un diferencial trasero con 40% de bloqueo, al tiempo que el delantero de Alen tenía 17% y los demás 25%.

Se usaron gomas Pirelli G8 para primos cortos (o largos con piso húmedo); además, tal como se comenzó a utilizar en Argentina, las gomas traseras y delanteras eran del mismo ancho. Los motores desarrollaban 450 HP a 8.000 RPM (2,6 bar), con un torque de 46 kgm a 4.500 RPM. Los coches pesaban 1.035 kg, usando protecciones interiores más delgadas que en Argentina, y mostraban el spoiler trasero más atrás y a mayor altura. Para recorrer la ruta se usaron autos prácticamente de calle (también Delta S4) aunque con motores levemente más potentes.

PEUGEOT.— Salonen uso el chasis N° 219 que utilizara antes en Corcega; Kankku-

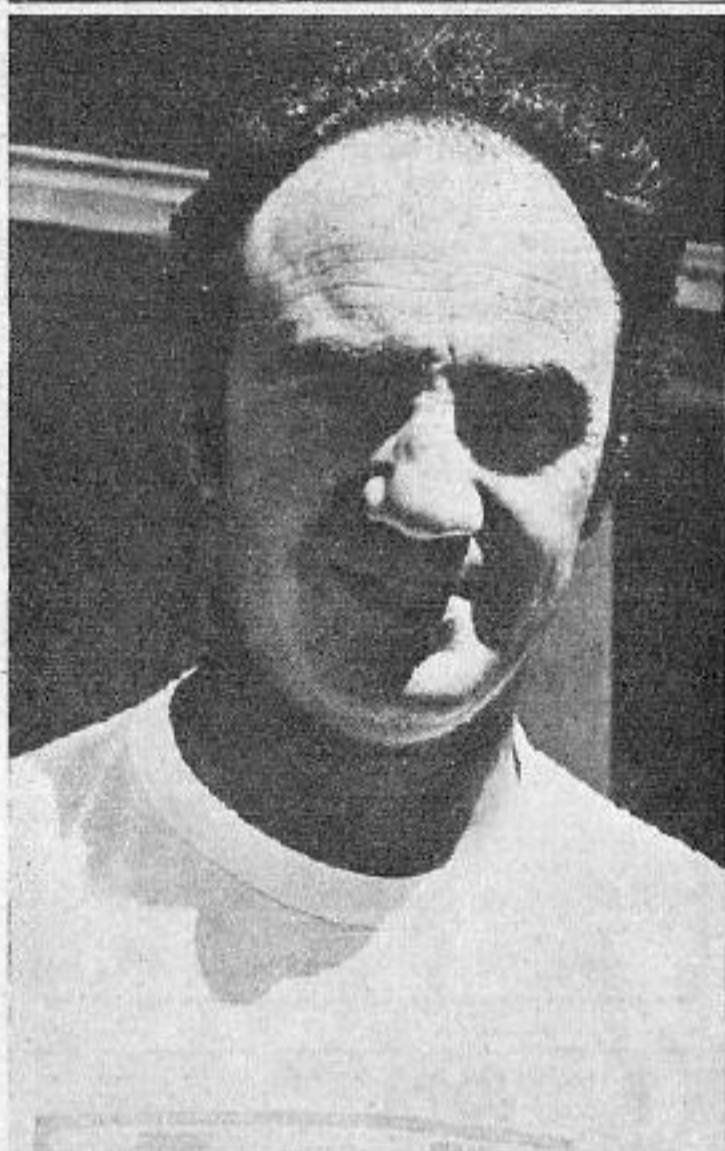
nen el N° 216, que fue el ganador en Corcega en manos de Saby, mientras que Blomqvist corrió en el N° 214, manejado en Corcega por Michele Mouton.

Luego de la falla del diferencial delantero suida por Blomqvist en Argentina, se dejaron a un lado las carrocerías de magnesio, usando otras de aleación liviana. Asimismo, con la experiencia de la rotura del block del motor de Saby en Argentina, las plantas motrices fueron reformadas utilizando un metal más grueso en su construcción. Se colocaron neumáticos Michelin series M y F. Los motores ofrecían 455 HP a 2,6 bar, aunque podían ser potenciados a 485 HP a 2,8 bar en caso de ser necesario. El peso era de 1.040 kg.

AUSTIN ROVER.— Malcolm Wilson corrió con el chasis N° 24 con volante a la derecha (colores "Computervision") y Harri Toivonen —hermano menor del fallecido Henri— con el chasis N° 25 y volante a la izquierda (colores "Unipart"). Esos coches habían sido usados en Corcega por Pond y Wilson, respectivamente. La distribución de potencia era de 45/55, con una relación final de 3,44:1. La suspensión era similar a la utilizada en el Scottish Rally, mientras que los neumáticos Michelin TRX eran de la serie M 390.

CORSA

EN EL URUGUAY

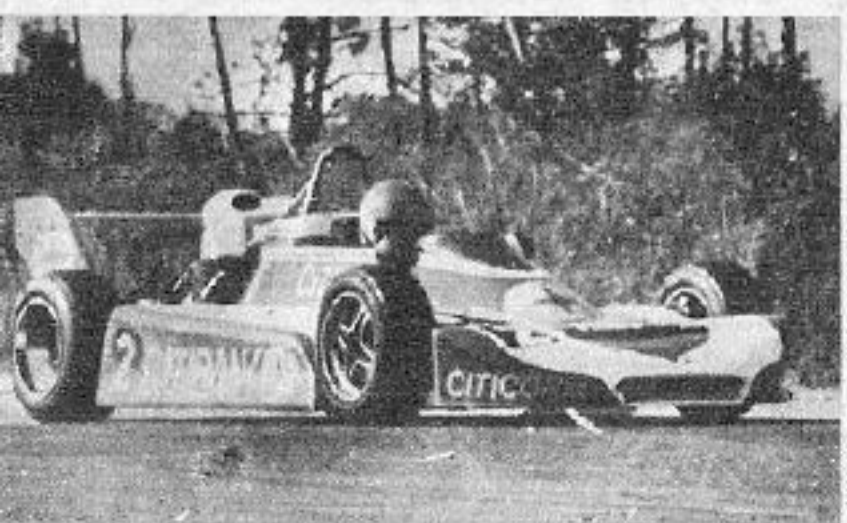


Domingo De Villa ganó en el Turismo Bi Marca con Ford Escort.

Apretado pelotón integrado por Pisano, Cammarota, Benech y De Villa.



Uno de los grupos que se formaron durante la carrera de Fórmula Vee.



Flavio Bonavena, quien se impuso cómodamente en la Fórmula Renault.

TRIPLE REUNION EN MONTEVIDEO

DIA DE CONTRASTES

Lucha por la punta y desclasificaciones en Turismo, escasa disputa y pocos autos en F-Renault, y una categoría en ascenso en el caso de la Fórmula Vee, fueron los ingredientes de la última jornada pistera de los torneos uruguayos de pista.

Informes: Mario Uberli (Motor News)
Fotos: Mario Marotta (Diario El País)

El pasado 14 de septiembre se realizó una triple reunión en el circuito montevideano de El Pinar, donde compitieron el Turismo Bimarca, categoría integrada por Ford Escort y berlinas Fiat 125, verdadero "plato fuerte" de la jornada, la Fórmula Renault Uruguaya y la Fórmula Vee, todas ellas en su cuarta presentación anual de las siete previstas para la temporada 1986. Estas competencias, suspendidas por la lluvia que cayó sobre el circuito el domingo anterior, se largaron con las grillas de partida ordenadas de acuerdo con las pruebas de clasificación realizadas el 6 de septiembre.

TURISMO: DE VITTA GANADOR

Los 24 autos presentes se dividieron en dos series clasificatorias que ordenaron la final. En la primera serie se impuso Pisano seguido por Fernando Cammarota. En la segunda batería ganó Luis Etchegoyhen, aunque a un promedio inferior que el de la inicial, por lo cual este último piloto se colocó octavo para largar la final.

En las primeras de las veinte vueltas pactadas, Gustavo Pisano fue el puntero, seguido por Cammarota, De Villa y Benech quienes luchaban por la segunda posición. Cammarota perdió sus posibilidades al irse fuera de pista en la curva "Gota de Agua", quedando Benech como segundo atacando al puntero Pisano, al cual superó —golpe mediante— 600 metros antes de la llegada. Lo propio hizo De Villa, mientras que Pisano quedaba tercero. Sin embargo, Benech fue desclasificado al igual que Etchegoyhen y Brandá porque los autos de estos dos

últimos pesaban menos de lo reglamentario.

FORMULA RENAULT: BONAVERA Y POCO MAS

Hasta poco tiempo atrás esta categoría daba buenos espectáculos gracias a un nutrido parque, con pilotos de nivel similar de conducción hasta que algunos problemas —de neumáticos, entre otros— comenzaron a disminuir la calidad de las competencias. Esta prueba, con la mitad de los autos que se podrían haber inscripto, mostró a Flavio Bonavena, quien estrenaba un nuevo chasis, realizando una buena carrera, en la cual fue perseguido vanamente por Jorge Muraglia, mientras que Daniel Sarli se colocaba tercero.

FORMULA VEE: SANCHEZ SIN TROMPOS

Esta división, creada como categoría promocional, pese a que sus pilotos no son muy jóvenes en general, está creciendo y se muestra en franco ascenso. Pese a que Cadenas era el candidato más firme a ganar, realizó un trompo, facilitando el acceso a la primera posición de Sánchez. Detrás de ellos, varios abigarrados pelotones hicieron las delicias del público presente.

La próxima reunión se hará el próximo domingo 5 de octubre en Colonia del Sacramento, donde esperamos que la F-Renault consiga arreglar los inconvenientes internos —surgidos en buena medida por el difícil abastecimiento de neumáticos argentinos— y que la F-Vee siga mostrando estas ganas de crecer.

CLASIFICACIONES

Circuito de El Pinar, Montevideo, 14-11-86.

Turismo Nacional

1° De Villa (Ford Escort) 20 vueltas; 2° Gustavo Pisano (Fiat) 20 vueltas; 3° Julio Bergés (Ford Escort) 20 vueltas; 4° Juan C. Pace (Argentina - Fiat) 20 vueltas; 5° Jorge Rodríguez (Fiat) 6° Luis Campos (Ford Escort); 7° Antonio Carella (Ford Escort) y 8° Juan C. López (Fiat).

Campeonato: De Villa 55 puntos; Pisano 50 y Etchegoyen 30.

Fórmula Renault

1° Flavio Bonavena 21'24"77/100; 2° Jorge Muraglia 21'28"06/100; 3° Daniel Sarli 21'53"96; 4° Pablo Calzá 21'55"73; 5° Juan Henderson 22'15"26.

Campeonato: Muraglia 30 puntos, Bonavena 18 Mainenti 15.

Fórmula Vee

1° Sánchez 15'53"21; 2° Chribao 16'00"34; 3° Blanco 16'02"48.

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



WORLD CAR S.A.
 Avda. MITRE 1130/38
 (cp. 1602) FLORIDA
 TEL 760-8995

DATSUN - NISSAN
INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
 DISTRIBUIDOR OFICIAL
 LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES.
 ● SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

RECIENTE LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES
 FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.
 CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR
 BNE. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

Bulonería Martínez
 H. YRIGOYEN 1701 Asunción 798-4789 MARTINEZ 1640

Ramón Solar e Hijos
 ● VENTA DE REPUESTOS ● RECAMBIO DE CAJONERAS CORONAS Y PIÑONES
 ● ENGRANAJES EN GENERAL REPUESTOS PARA CAMIONES



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

bielas de competición
 COMPITIENDO
 CON LAS MEJORES DEL MUNDO
 AHORA CON LA INCORPORACION DE
 TORNILLOS, CARRILLOS.



OSVALDO ERCOLI
 Av. CENTENARIO 856, VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL. 75721

ruedas argentinas
 S.A.C.I.F.I.A.



COMPETICION T.C.2000
 F. RENAULT ARGENTINA ● F.2 LIMITADA
 NACIONAL ● TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ● F.2
 CODASUR ● C.A.P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES
 PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS

LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
 PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS
 FABRICA Y VENTA:
 JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2647

SIMPSON.
ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.

● BUZOS
 ● GUANTES
 ● ROPA INTERIOR
 ● CAPUCHAS

Bmé. Mitre 1339 Cap.
 Tel: 49-2681 -
 ENVIOS AL INTERIOR

☆☆ **ARENEROS** ☆☆☆



ARMADOS Y SEMIARMADOS
 ENVIOS AL INTERIOR
 ENTREGA INMEDIATA

☆☆☆☆☆
 CARRUE 899. CAP. TEL. 642-6478

VHT
 UN NUEVO PRODUCTO
 PARA EMBELEGER Y PROTEGER
 SU MULTIPLE DE ESCAPE
 DISEÑADO Y PRUBADO
 POR LA INDUSTRIA
 ESPACIAL



LA PINTURA
 DE LA ERA
 ESPACIAL

UNICO DISTRIBUIDOR OFICIAL
ALBERTO CRESPO
 COMPETICION
 ACASSUSO 1383 - 1525. DUMOS
 (1636). Bn. As. Tel: 795-8884; 791-4121.
 TELEX (C.P. 9000/08) AR

Joseph
 EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS
 para
 ● CHEVROLET ● FALCON
 ● OPEL y TAUNUS


Competición y calle
 ● TAPA CILINDROS
 POTENCIADAS
 ● REGISTROS PARA
 BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.209 (1640)
 Tm. 747-2587 - ACASSUSO

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 TUERCA

YA CONFECCIONAMOS
 CON TELA ANTIFLAMA
 NOMEX III USA



KARTING MIDGET:
 BUZOS PARA CHICOS
 Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE,
 VISITENOS,
 COMPARANDO
 CALIDAD Y PRECIO

NECESITO DISTRIBUIDOR
 EN ROSARIO Y SANTA FE.
 REMITIMOS AL INTERIOR.

BRANDSEN 1123.
 TEL. 744-2583
 Frente a Estación
 SAN FERNANDO (1646).

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

Consulte
 TEL. 762-9965 COLOCAMOS
 EN EL ACTO



LIBERTADOR 6602



MALACATES ELECTRICOS

EL POTRO
 TIRA COMO UNA TROPILLA

IMPRESINDIBLE PARA
 BARRO Y NIEVE

12 VOLTS - PARA APLICAR
 EN FORD ● CHEVROLET
 TOYOTA ● JEEP ● RANGER

FABRICA Y DISTRIBUYE
ALPA DIESEL
 AV. DORREGO 242.
 TEL. 854-0905; 855-4076

ALTA CALIDAD Y GARANTIA

AUTOMODELISMO DEPORTIVO



1/32 1/24
 1/28 1/42

● 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.

DA-DA
PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

● BUTACAS ● PANELES TAPIZADOS ● CUBRE TABLEROS ● APOYA BRAZOS
 ● APOY. CABEZAS ORIGINALES ● PARASOLES ● FUNDAS ● ARREGLOS

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



Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR

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

José Masciotra

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

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

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES
LUBRICANTES MITRE



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

AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO
 88-9857 Envios al interior

AUTO CHAPA BARRAGAN Hnos. S.A.
 TODAS LAS MARCAS



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

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

LEIVA 4885 (alt. Warnes 1400) CAPITAL FEDERAL

SILENCIOSOS

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

HORACIO

RÁPIDA AMORTIGUACIÓN 7/8" x 1"

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F2 CODASUR - PISTA FRA
 Envios al interior
 Fábrica, Administración.

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



PROVA

☆ Cascos
 ☆ Butacas
 ☆ Buzos

• BOTAS
 Antiflama
 Visores

Dise. Azos. Plásticos. Chapas e instituciones
 Fabrica y distribuye **PROVA**
 A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL
 TEL 553-4071



CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
 JEEPS - PICKS-UP
 TEL 541-2694
 70-6387



ANEXO NORTE

PINTURA • ESCAPE 1200 • F. HOLANDESA
 • GUANTES • ANTIFLAMA IMPORTADOS • INTERCOMUNICADORES CASCO A CASCO
 6 INALAMBRICOS hasta 800 mts.
 LOCAL 20. BAJO OBELISCO
 PASAJE OBELISCO NORTE.

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

INDUSTAP

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



CALZADOS CARCER

PIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 68
 (1504) EL PALOMAR

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

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

CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS

• Fábrica d. autopartes de Ingeniería
 • Todas las marcas • Paneles de puertas
 • Tableros • Parasoles • Apoyabrazos
 • Apoyacabezas y todo tipo de butacas
 • Alfombras
SPOILER
Y AHORA TAMBIEN:
 SPOILER de COLA PARA R. 11 - R. FUEGO
 - R. 18 SACEL - PEUGEOT 504 - 505
 F.D. OLIVEIRA 4683. (1878) CASEROS. Tel. 654-5408
 J.B. JUSTO 3350. CAP. ENVIOS AL INTERIOR



ATENTI-MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS
 HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
 TALLERISTAS Y MECANICOS. SOLICITAR CATALOGOS
OFERTAS y JUEGOS DE LLAVES Y LLAVES SUeltas NUEVAS DE 1ª SELECCION
SANY S.R.L.
 TEL 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.
 (Honora Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR. Tarjetas de crédito.



MALACATES ELECTRICOS

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

WINCH C.R. IND. Tel: 772-4481 **GOROSTIAGA 1669, CAP.**
 COLOCACION Y ASEBAMIENTO: PASAJE 30 N° 229 (ANL Av. San Martín 1200) SAN MARTIN

ESTILO RUEDAS

11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD

• LLANTAS • CRUQUES
 • COMBINETROS
 • BALANCEADORAS •
 • BALANZAS • DISCOS DE ALINEAR

• LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS
 FABRICA Y DISTRIBUYE **ALSIM SRL.** Calle 105 n° 5077. (1653). V. BALLESTER.
 Tel. 768-2846 Envios al interior



DISTRIBUIDORA "SUD"


REPUESTOS Y ACCESORIOS

* A-3 * S.M. * LAMPARAS * VIMOR * NIC * CABLES TAIYOT * ESPEJOS W.G.
 * PLASTILLIT * R.T.M. * AUTOKLINER * CINTURONES. B.R.D. *
 ANTENAS ELEMAR * APOYA CABEZA TOTAUTOS *
 PORTAEQUIPAJE G.P.A. * MATAFUEGOS * IPE - ESPEJOS
LA RIOJA 2455 - (1824) LANUS OESTE - TEL. 247-6431

LOTUS KIT

PRESENTA

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

MERCEDES BENZ EXCALIBUR

CHASSIS PARA ARENEROS

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

TODOS NUESTROS MODELOS ESTAN PROTEGIDOS POR REGISTROS INDUSTRIALES
ENTREGA INMEDIATA Certificados para patentamiento. Envios al interior Registro industrial N° 47.163
SOMOS FABRICANTES: CNEL. APOLINARIO FIGUEROA 1844 (1416) CAP. FED. (Alt. GAona 2400) TEL 58-5479




ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 125

30 de setiembre de 1986

Midget en Buenos Aires

COMIENZO DE TEMPORADA 86/87

El pasado sábado 20 de setiembre comenzó la temporada 1986/87 de Midgets en el estadio del Club Atlético Nueva Chicago, en el porteño barrio de Mataderos. Este campeonato es organizado y fiscalizado por la Asociación Argentina de Pilotos Midget, y se disputará todos los sábados desde las 21,30 horas, hasta el mes de abril del año que viene.

Se anuncia que ha sido ensanchada la recta principal, lo que contribuirá al mejor desplazamiento de las máquinas. En todas las fechas, el espectáculo estará programado de la siguiente manera: pruebas de clasificación, cuatro series a 4 vueltas; tres repechajes a 4 vueltas; dos semifinales, a 6 vueltas; final de perdedores, a 4 vueltas y final de ganadores, a 8 vueltas, con la participación de los mejores seis pilotos de la jornada.

Aparte damos la lista de participantes con el número de ranking que le correspondió en base a las actuaciones de 1985/86. Obviamente, es encabezada por el campeón, Carlos Gallicchio.



Carlos Gallicchio, campeón actual en una de sus tantas noches triunfantes.

RANKING AAPM 1986

1 - Carlos Gallicchio	Fiat 1600	30 - Norberto Liberatore	Renault 12
2 - Héctor Pozuela	Fiat 1600/1500	31 - Néstor Garaventa	Fiat 1600
3 - Juan C. Bordignon	VW 1500	32 - Carlos Gramática	Fiat 1600
4 - Oscar Dini	Fiat 1600	33 - Carlos Violante	Peugeot
5 - Marcelo Fernández	Peugeot	34 - Carlos Perrone	Fiat 1600
6 - Eugenio Chemelli	Fiat	35 - Raúl Sidero	Fiat 1600
7 - Antonio Malara	Fiat 1600	36 - Fernando Sarrías	Fiat 125
8 - Jorge Monte	Fiat 1500/1600	37 - Norberto Martínez	Peugeot
9 - Héctor Sánchez	Fiat 1600	38 - Sergio Tringali	VW Boxer 1300
10 - Enrique Aranzana	Peugeot	39 - Alfredo Burtin	Peugeot
11 - E. Digiacomantonio	Fiat 1600	40 - Sergio Rivero	Fiat 1600
12 - David Martínez	Fiat 1600	41 - José Lisarraga	Fiat 125
13 - Rubén Verón	Fiat 1600	42 - Nicolás Adabastro	VW 1500
14 - Fausto Gariboldi	VW 1500	43 - Haroldo Giustozzi	Fiat 125
15 - Juan Varela	Studebaker	44 - Eduardo Ebrecht	Fiat 1600
16 - Carlos Barbieri	Fiat 1600/125	45 - Ricardo González	Fiat 1600
17 - Reynaldo Verón	Fiat 1500	46 - Jorge López	Fiat 1600
18 - Edgardo Guirrieri	Fiat 1600	47 - Agustín Pascual	Fiat 1600
19 - Carlos Aguirre	Peugeot	48 - Alberto Arcolla	VW 1500
20 - Daniel Napolitano	Fiat 1600	49 - Alex Talbot Guinazu	Rolls Royce
21 - Adrián López	VW 1500	50 - Carlos Márquez	Ford 60 HP
22 - Bernardo Verges	Fiat 1600	51 - Néstor Petrelli	Peugeot
23 - Roberto Gómez	Fiat 1500	52 - Facundo Peña	Studebaker
24 - Alfredo Lameiro	Fiat 125	53 - Carlos Salcedo	Ika 4 cil.
25 - Carlos Cotelleza	Fiat 1500	54 - Walter González	Fiat 1600
26 - Aquiles Corvalán	Fiat 1600	55 - Ricardo Gimadi	Peugeot
27 - Luis López	Fiat 1600	56 - Jorge Simón	Fiat 125
28 - Diego Pandolfini	Fiat 125	57 - Daniel López	Fiat 1600
29 - Omar Bravo	Fiat 1600	58 - Carlos Pastorino	Fiat 1500

TC del SE, Promocional 850 y Monomarca 1100 en Mar del Plata

CUNQUEIRO Y DE VICENZO HICIERON HOYO EN UNO

Balcarce, BA - En el circuito de 1.764 metros del autódromo de Mar del Plata, el Automóvil Club de esa ciudad hizo disputar el domingo 24 de agosto una reunión para las categorías **TC del Sudeste** (clases B y SP), **Promocional 850** y **Monomarca 1100** (Fiat 128), la que fue fiscalizada por la Asociación zonal de volantes y la Federación Regional correspondiente.

Los **Promocional 850** abrieron el fuego, con series ganadas por Julio Brosas, Sergio Figliuolo y Juan Pablo Gorostidi. En la final, Figliuolo se adueñó de la punta y no se desligó de ella hasta el banderazo, pese a que Gorostidi se le acercó bastante por momentos. Con el resultado, el vencedor encabeza nuevamente el campeonato.

Final, Promocional 850, 18 vueltas: 1° Sergio Figliuolo (Fiat/Mar del Plata) 20m15s48/100 a 94,046 km/hora. 2° Juan Pablo Gorostidi (Renault/Tandil) 20m17s59; 3° Carlos Mónaco (Fiat/Lobería) 20m26s12; 4° Raúl Fernández (Fiat/Lobería) 20m35s00; 5° Julio Barbería (Fiat/Tandil), 6° Luis Wollands (Fiat/Tandil), 7° Miguel Celentano (Fiat/Tandil), 8° Luis Villabril (Renault/Lobería), 9° Daniel Giménez (Fiat/Mar de Ajó) y 10° Miguel Prestamero (Renault/Mar del Plata).

TC del SE Clase "B" tuvo en Jorge Cunqueiro y Pío Luppo a los ganadores de las series; Cunqueiro tomó la vanguardia en la final pero fue desplazado de ella por Eduardo Panunzio, que lideró hasta

que la rotura de la polea lo quitó del panorama. Cunqueiro volvió a la punta asediado por Brión, ayudando la experiencia del finalmente vencedor para despegarse del marplatense, quien fue segundo.

Final TC del SE, Clase "B", 18 vueltas: 1° Jorge Cunqueiro (Peugeot/Balcarce) 16m50s04/100 a 113,876 km/hora. 2° Antonio Brión (Peugeot/Mar del Plata) 16m53s83; 3° José Solís (Dodge/Mar del Plata) 16m56s70; 4° Luis Troglia (Peugeot/Balcarce) 17m05s90; 5° Hugo Luenzo (Peugeot/Mar del Plata) 17m13s86; 6° Luis Fiore (Peugeot/Mar del Plata) 17m21s32; 7° José G. Fernández (Peugeot/Mar del Plata); 8° Juan C. Paradiso (Peugeot/Mar del Plata); 9° Car-



En el segundo pelotón de la Monomarca 1100 evolucionan Cachela, Félix Scenna y Miguel Giles (Foto Raúl Fernández, Mar del Plata)

los Pollio (Peugeot/Mar del Plata) y 10° Alberto Logulo (Peugeot/Mar del Plata).

Solo 7 fueron los **TC del SE Clase SP** por lo que corrieron directamente la final. Sin embargo la cosa fue bastante interesante. Se notó la ausencia de Raúl Marino, ganador de todas las anteriores del año. De Vicenzo logró triunfar cuando se retrasaron Alberto García y Manuel Alegretti. Pese a quedar muy atrás, Alberto García no cesó y recuperó. Llegando muy cerca del segundo, Eduardo García Blanco. Solamente los cuatro primeros cumplieron la totalidad del recorrido.

Final TC del SE, Clase SP, 18 vueltas: 1° José De Vicenzo (Chevrolet/Mar del Plata) 16m58s96/100 a 112,879 km/hora. 2° Eduardo García Blanco (Chevrolet/

Mar del Plata) 16m59s38; 3° Alberto García (Ford/Mar del Plata) 17m01s13; 4° Raúl Chabert (Valiant/Mar del Plata) 17m35s04; 5° Juan García Unzarán (Torino/Mar del Plata); 6° Manuel Alegretti (Chevrolet/Mar del Plata) y 7° Joaquín Tannone (Torino/Mar del Plata).

La **Monomarca 1100** por el contrario ve acrecentar en cada carrera su parque automotor. Muy buen espectáculo en base a autos muy parejos. Néstor Blanco y Guillermo Salzano arrancaron y terminaron prácticamente juntos en los dos primeros lugares. Como testimonio del espectáculo vivido en esta clase, digamos que de el 1° al 7° apenas hubo tras las 18 vueltas una diferencia de apenas 15 segundos.

Final Monomarca 1100, 18 vueltas: 1° Néstor Blanco (Mar del Plata) 19m19s18/100 a 99,225 km/hora. 2° Guillermo Salzano (Mar del Plata) 19m19s21; 3° Rodolfo Cachela (Mar del Plata) 19m32s39; 4° Félix Scenna (Mar del Plata) 19m32s41; 5° Miguel Giles (Mar del Plata) 19m32s90; 6° Juan Carlos Scenna (Mar del Plata) 19m34s51 y 7° Nicolás Zapotocznij (Mar del Plata) 19m34s55.

(Informe de Claudio Andrés Martínez)

TC Bonaerense en Baradero

RENDINA, PEON, ORLANDO Y MARTINEZ

Las Heras, BA - El Baradero Auto Club realizó en su circuito Barrancas de Baradero, de 1.355 metros de tierra, la 12ª competencia de la categoría Turismo Carretera Bonaerense el 7 de setiembre. Sólo 54 autos (en las cuatro clases en que está dividido el TCB) fueron de la partida; tampoco fue brillante la presentación del circuito, con muchos pozos y tierra suelta que quedaba flotando al paso de las máquinas. Si fue excelente la organización y la puntualidad observada.

Clase "A"

Hubo 12 autos, de los cuales uno no largó. Dos series fueron ganadas por Ciccía y Rendina. En la final los nombrados fueron "soldados" durante las ocho primeras vueltas. Luego Rendina se alejó, pero al final Ciccía terminó muy cerca del ganador. **Clasificación**, 14 vueltas: 1° Víctor Rendina (Chevrolet/Libertad) 13m16s79/100 a 86,090 km/hora; 2° Natalio Ciccía (Chevrolet/S.A. de Padua) 13m17s19; 3° Guillermo Rico (Dodge/Avellaneda) 13m42s68; 4° Hugo Peña (Falcon/Avellaneda); 5° Alfredo Ursik

(Chevrolet/Ciudadela), y 6° Alberto García (Torino/Buenos Aires). **Campeonato**: Ciccía, 291 puntos; Puerta-Rendina, 220; Wagner, 124; Tornatore, 100; Fernández, 83; Rico, 71; Nota, 65, y Peón, 60 puntos.

Clase "B"

Acá fueron 10 los autos y en única serie se impuso Peón. En la final también prevaleció Peón, seguido desde el principio por Valente, Scatizza (que abandonó en la segunda pasada) y Stranges. El ganador aguantó bien los intentos de Valente por desplazarlo, consiguiendo su segundo triunfo en las seis carreras que lleva disputadas en la "B". **Clasificación**, 1° Roberto Peón (Chevrolet/J.C. Paz) 12m28s44/100 a 89,190 km/hora; 2° Miguel Valente (Falcon/San Miguel), 12m30s17; 3° Bruno Stranges (Chevrolet/J.C. Paz) 12m32s15; 4° Rubén Margaride (Dodge/Castelar); 5° Juan Masquere (Chevrolet/San Miguel) y 6° Guido Di Nella (Dodge, Lomas del Mirador). **Campeonato**: Stranges, 287 puntos; Scatizza, 196; Margaride, 146; Masquere, 117; Peón, 99; Biondo, 94; Amato, 85, y Di Nella, 79 puntos.

Clase "C"

Fue la más poblada con 22 autos, Orlando y Dándolo ganaron las series, registrándose el vuelco de Ciutat en la primera. En la final, Orlando puntuó seguido por Fariás hasta que éste se despistó faltando dos vueltas. Segundo fue Alonso y tercero muy meritorio Pazos que había largado muy atrás. **Clasificación**, 14 vueltas: 1° Carlos Orlando (Falcon/Rodríguez) 12m45s16/100 a 89,230 kms/hora; 2° Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 12m47s40; 3° Eduardo Pazos (Falcon/San Fernando) 13m00s56; 4° Osvaldo Ingino (Chevrolet/J.C. Paz); 5° Carlos Abraham (Falcon/Pilar), y 6° Roberto Soriano (Falcon/Tigre) **Campeonato**: Orlando y Fariás, 214 puntos; Pazos, 166; Alonso, 165; Rosales 107; Abraham, 106; Fernández, 88, y Dándolo, 63 puntos.

Clase "D"

Elio Martínez ganó la única serie de la que participaron 9 máquinas. La final fue ganada de punta a punta por Martínez mientras que De Almeida, parando y volviendo a salir a pista perdía la posibilidad



Gutiérrez, A. Pazos, Rendina, Ciccía y grupo de colaboradores

de seguir puntuando en el campeonato. **Clasificación**: 1° Elio Martínez (Chevrolet/I. Casanova) 12m36s39/100 a 90,610 km/hora; 2° Carlos Pietranera (Chevrolet/Itzaingó) 12m45s52; 3° Antonio Biló (Chevrolet/Lobos) 13m09s03; 4° Daniel La Fémina (Chevrolet/G. Catán); 5° Domingo Da Venda (Chevrolet/Monte Grande), y 6° José Molina (Falcon/Merlo) **Campeonato**: Martínez, 234 puntos; Almeida, 234; Da Venda, 169; González, 139; Pietranera, 120; Molina, 108; Gianni, 102.

(Informe y foto de José Benigno Granada)

Rally de Allen

HERNANDEZ, BRAVO Y JOSELO GOMEZ

Centenario, Neuquén - Con la fiscalización de la Federación Regional N° 11 y la organización del Allen Auto Moto Club se disputó por la zona de bardas del Alto Valle del Rio Negro la segunda edición del Rally Ciudad de Allen, tercera fecha del campeonato zonal de la especialidad.

En la general el triunfo correspondió al binomio Hernández - Haberkon, quienes demostraron el porqué de sus buenas actuaciones en el torneo nacional, ahora valiéndose de un Renault 18. En la clase intermedia, el halago fue nuevamente para Bravo-Rosso (ganadores también de la fecha anterior) con el Regatta 100, en tanto que en la clase I tuvo en Joselo Gómez-Heckmann a el reiterado ganador con un Fiat 128 de 1100 cm³.

Esta fue la clasificación final general:

1° H.O. Hernández-

Haberkon (3-Renault 18/Catriel, RN) 1h08m34s; 2° Bravo-Rosso (2-Fiat Regatta 100/Bariloche, RN) 1h12m22s; 3° Bruck-Surasi (3-Renault 18/Catriel, RN) 1h12m53s; 4° Debasa-Debasa (2-Renault 12/Catriel, RN) 1h16m02s; 5° Peral-Zubillaga (3-Peugeot 504/Catriel, RN) 1h16m10s; 6° Gandini-Torres (2-Renault 12/Allen, RN) 1h16m33s; 7° Lamperti-Lisi (3-Renault 18/Allen, RN) 1h17m10s; 8° Dellavalentina-D'Elia (2-



Carlos Bravo, el barilocheño que volvió a triunfar en el rally del valle con su Fiat Regatta 100S.

Renault 12/Cinco Saltos, RN) 1h17m22s; 9° González-Yacopini (2-Fiat 128/Cipolletti, RN) 1h17m47s; 10° Gómez-Heckmann (1-Fiat 128/G. Roca, RN) 1h19m18s; 11° "Tey"-Valenti (2-Renault 12/XX) 1h19m27s; 12° Cardin-Lorenz (1-Fiat 128/G. Roca) 1h20m07s; 13° Garrido-Garrido (1-Fiat 147/Zapala, N) 1h21m22s; 14° Silenzi-Filsinger (1-Fiat 128/Allen, RN) 1h21m27s; 15° Bellocq-Fernández (1-Fiat 128/Luis Bellrán, RN) 1h22m36s; 16° Barroero-Demich (1-Fiat 147/XX); 17° Lambrecht-Fasanella (1-Fiat 147/G. Roca); 18° Casanova-Gómez (1-Fiat 128/G. Roca); 19° Gordi-Pérez (1-Fiat 128/XX); 20° Sosa-Soto (1-Fiat 128/XX); 21° Nieto-Chavez (1-Fiat 128/XX); 22° Rodríguez-Colligo (1-Fiat 128/XX); 23° Canale-Alessi (1-Fiat 128/XX), y 24° Diez-Giugni (3-Peugeot 504/XX).

(Informe de Adrián Enghelmayer)

Promocional 850 en Olavarria

VAZQUEZ, DE PUNTA A PUNTA

Olavarria, BA - El campeón Fausto Vázquez se adjudicó la 7ª carrera del calendario oficial de Promocional 850 del Centro de la Provincia de Buenos Aires, disputada el 7 de setiembre en el circuito de La Bota, del Autódromo Dante y Torcuato Emiliozzi de esta ciudad de Olavarria.

Una cantidad de público estimada en 3.000 personas presenció el programa, iniciado con las pruebas de clasificación. Ahí el más veloz fue Luis Odriozola, con un Fiat de Olavarria.

Odriozola mismo y luego Fausto Vázquez, ganaron sus respectivas series, a 12 vueltas sobre el trazado de 1.400 metros con piso de asfalto. En la final, Vázquez pico en punta y se mantuvo primero hasta que el banderazo decretó el triunfo. Muy aplaudido fue también el segundo lugar de Mateo Amanzi, ya que este piloto con un Renault preparado por Emilio Parisi, escató desde el sexto puesto, terminando a apenas 38/100 de Fausto Vázquez, superando a su coequiper "Michelin".

El campeón Fausto Vázquez logró triunfar limpiamente en La Bota (Foto Massón).



Clasificación final; 28 vueltas: 1° Fausto Vázquez (Fiat/Olavarria) 24m04s99/100 a 97,661 km/hora; 2° Mateo Amanzi (Renault/Olavarria) 24m05s38; 3° "Michelin" (Renault/Chillar) 24m14s38; 4° Raúl Boucíguez (Fiat/Olavarria) 24m14s57; 5° Raúl Cobos (Fiat/Olavarria) 24m14s92; 6° Marcelo Jurio (Fiat/Olavarria) 24m19s10; 7° Luis Odriozola (Fiat/Olavarria) 24m20s10; 8° Carlos Tomasello (Fiat/Olavarria) 24m26s24; 9° José Biliboni (Fiat/Olavarria) 24m34s67; 10° "Santiago Ortega" (Fiat/Olavarria) 24m40s61; 11° Plácido Turrina (Fiat/Olavarria); 12° Anibal Danessa (Renault/Bolívar), y 13° Oscar Fernández (Fiat/Olavarria) todos con 28 vueltas.

Campeonato: Jurio, 97 puntos; Amanzi, 87,95; Tomasello, 77; Boucíguez, 76,50; Vázquez, 71,50; Odriozola, 68,20; "Michelin", 60,50; "Santiago Ortega", 39,40; Turrina, 28,10, y Quatrochío, 24,80.

(Informe de Ricardo Marquetti)

LIBERT, A LO CAMPEON

Paraná, ER - En la foto que acompaña a esta, vemos a la cupecita Fiat 800 Vignale -convertible y todo- con la que el campeón de la categoría TC 850, Mario Libert, triunfó recientemente en las carreras de Nogoyá y Paraná. Libert representa a su localidad, Libertador San Martín, en la provincia de Entre Ríos, ámbito en el que se desenvuelve esta especialidad (J.A.Z.)



Más vale tarde que nunca

BERRAL CAMPEON... DE 1985

San Miguel de Tucumán - Al finalizar agosto, la Federación del Deporte Motor N° 9 comunicó oficialmente al joven piloto tucumano Mario Daniel Berral, conductor de la máquina VW 1500, N° 35, su clasificación al firme como campeón 1985, de esta novel categoría de los monomarca del NOA, ya sin ninguna duda. Se tuvo en cuenta para ello, que concluyeron las actuaciones substanciadas oportunamente en expedientes de apelación a

dicho campeonato y que ahora quedó totalmente clarificado a favor del corredor deportista. En gentil entrevista, el campeón dijo a los periodistas que "las medidas tomadas con algunos pilotos desclasificados, indudablemente le harán bien a la categoría, toda vez que servirá para que todos los pilotos y sus mecánicos se ajusten a las reglamentaciones, entendiendo que lo ocurrido fue, fundamentalmente, por desconocimiento o mala interpretación de reglamentos, lo que ahora se tendrá más en cuenta y evitará situaciones equívocas". Nos parece que estas atinadas apreciaciones deben ser tenidas muy en cuenta por los "tuercas" de todo el país.



Berral, confirmado campeón.

(Informe de Harry W. Gray)

Motociclismo Bonaerense en Tandil

LACUNZA CASI SE LLEVA TODO

Luján, BA - Destacada actuación cumplió el saladillense Jorge Lacunza en la 9ª fecha del campeonato Bonaerense de Motociclismo, disputada el 7 de setiembre en la ciudad de Tandil. Lacunza ganó las tres series y la clasificación por suma de puntos, de la categoría 155 cc y su serie y la final de la de 205 cc; en la restante prueba, para motos con motores de hasta 55 cc el triunfo correspondió al joven pergaminense Gustavo Darder.

Estos fueron los resultados de cada clase:

55 cc: final, 12 vueltas: 1° Gustavo Darder (Pergamino); 2° Francisco "Paco" Darder (Pergamino); 3° Héctor Serqueiro (Mercedes) y 4° Daniel Basualdo (Mercedes). **Campeonato:** F. Darder, 58; G. Darder, 38; W. Méndez, 28.

205 cc, final 20 vueltas: 1° Jorge Lacunza (Saladillo); 2° Carlos Arrausi (Luján); 3° Rubi Arrausi (Luján); 4° Miguel Montero (Tandil); 5° Daniel Polonio (Tandil); 6° Marcelo Barresi (Necochea); 7° Enrique Courtade (Mercedes). **Campeonato:** N. Amoroso, 60 Puntos; Lacunza, 54; R. Arrausi y C. Arrausi, 24; Bazán, 9; Ghinassi, 8 puntos.

155 cc, final, por suma de puntos: 1° Jorge Lacunza (Saladillo); 2° Enrique Courtade (Mercedes); 3° Gustavo Darder (Pergamino); 4° Carlos Arrausi (Luján); 5° Francisco Darder (Pergamino); 6° Alejandro Fernández (Tandil); 7° Marcelo Barresi (Necochea). **Campeonato:** Lacunza, 56; Amoroso, 48; Courtade, 20; Pérez, 16; Lizarraga, 15; C. Arrausi y Bustamante, 12; Sandoval, 8, y J. Sosa, 6 puntos.

Sport Prototipo en Bahía Blanca

GAÑO DI MEGLIO Y PUNTEA ANFOSSI

Bahía Blanca - En el autódromo de Bahía Blanca, ante regular cantidad de público, se disputó la cuarta fecha del campeonato 1986 de la nueva categoría Sport Prototipo, con la organización del B.B. Automóvil Club y la fiscalización de la Federación Regional N° 3, del Sud Oeste.

Esta categoría -íntimamente ligada a la FRASO, es decir la Fórmula Renault Argentina del Sud-Oeste- es en sus lineamientos generales muy similar reglamentariamente a la porteña Sport Prototipos, que hasta 1985 fuera Sport 1050. Como ésta, la bahiense utiliza motores de Renault 1020, aunque deben usar múltiple "corto", carburador de 32 mm y caja standard de Renault Gordini. La SP bahiense reemplaza a la ex Fórmula Blanca (una de las pioneras en ese tipo de monoplazas, que contaba con motores de 850) y complementa a la FRASO, con la que comparte la asociación de pilotos.

Con un parque de 20 unidades -se espera que se incremente- tiene en la paridad a su fundamental pilar. En pruebas de clasificación en la oportunidad que comentamos en Aldea Romana, cinco autos quedaron englobados en 6 décimas de segundo: Di Meglio (50s36/100 a 144,413 km/hora), Reale, Anfossi, Hernán Martínez y Brayda.

En una serie previa, venció Di Meglio seguido por Anfossi, Halbert y Reale. La final, a 12 vueltas, tuvo nuevamente a Di Meglio como dominador; al principio lo acosó Anfossi (puntero del torneo), pero un trompo de éste liberó a aquél de la presión, que recién se insinuó nuevamente al fin cuando Reale intentó infructuosamente desplazar al vanguardista.

Clasificación final, 12 vueltas: 1° Rodolfo Di Meglio (Crespi/Punta Alta) 10m16s54/100 a 141,551 km/hora; 2° Guillermo Reale (Leonetti/Bahía Blanca) 10m18s25; 3° Omar Halbert (Medina/Cnel Dorrego) 10m25s48; 4° Raúl Brayda (Crespi/Bahía Blanca) 10m28s40; 5° Hernán Martínez (Crespi/Punta Alta) 10m29s28; 6° Juan Carlos Anfossi (Crespi/Bahía Blanca) 10m37s63; 7° Jorge Pedrerol (Pedrerol/Bahía Blanca); 8° Carlos de la Iglesia (Crespi/Cnel. Dorrego); 9° Héctor Provenzano (Crespi/Monte Hermoso) y 10° Guillermo Ristoff (Crespi/Bahía Blanca).

Campeonato: Anfossi, 54 puntos; Brayda, 43; Martínez, 40; Pedrerol, 37; Di Meglio, 36; Reale, 35; De la Iglesia, 22; Calvo, 20; Halbert, 12; Pacios, 7; Ristoff, 5; Lanzavecchia, 4, y Provenzano, 2 puntos.

La próxima fecha será el 19 de octubre en Olavarría (La Bota).



Rodolfo Di Meglio lidera un pelotón (Foto Rubén Pérez Gramajo).



Reale (54) y Halbert peleando una posición (R.P.G.).

EL DOMINGO, EN BANCALARI, HAY MOTOCROSS

Este domingo, a partir de las 14.30 horas, se disputará una nueva fecha del Campeonato Bonaerense de Motocross -categoría 125 cm³- con la participación de los mejores especialistas, entre ellos Hernán Baña José Montaña, el entrerriano Gustavo Gambaro y el venadense César Abadía.

La cosa es en la pista del Parque Bancalari (Panamericana y Camino del Buey Ayre, enfrente de Carrefour).

Se harán tres mangas de 20 minutos, más 2 vueltas y también habrá una exhibición de minicross, con la participación de los cultores más precoces de esta interesante disciplina.

Seis Categorías en Buenos Aires

UNA JORNADA COMPLETA

El Mataderos Automóvil Club, en notable esfuerzo, organizó el domingo 7 de septiembre un festival de automovilismo zonal, utilizando los circuitos 7 (2.640,85 m) y 5 (2.126,31 m) del Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, donde participaron seis categorías: Stock Car Argentino, Sport APAS, Limitada 31, Fórmula Cinco, Fiat 600 Standard Mejorado y Fórmula Uno Mecánica Nacional, rindiendo el esfuerzo sus frutos, ya que se calculó en más de tres mil los espectadores presentes, favorecido todo ello por un magnífico día de sol.

La atracción mayor de la tarde fue sin duda la presentación de Stock Car, categoría que comienza a mostrar su verdadero potencial (22 inscriptos), demostrando el atractivo que para el público poseen estos autos de las marcas tradicionales en el automovilismo argentino. En esta oportunidad el triunfo lo obtuvo Orlando González con Ford Falcon, tras dura lucha con el Chevy de Roberto Nowak.

La categoría que brindó el espectáculo más emolivo en pista, mostrando tres punteros diferentes y lucha sin cuartel en los restantes puestos puntuables, fue Standard Mejorado llegando incluso en algunos pasajes, a circular en línea de tres haciendo las delicias de los presentes en el sector de la horquilla, imponiéndose al final Carlos Boni, con solamente 19/100 de luz sobre Guillermo Nadin.

En Limitada 31, nuevamente Horacio Lloveras llevo al triunfo a su imbatible Chevrolet 4, aunque en esta oportunidad favorecido en parte por el "pastoreo" de Alfredo Nuñez, que circulaba en punta cuando alguien le "achicó" la pista en la horquilla, comenzando a remar desde atrás hasta lograr un merecido segundo puesto.

German Martínez logró su segundo triunfo consecutivo en Fórmula Cinco, mientras que a sus espaldas Julio Basconcelo y Norberto Pérez se enfrascaban en dura lucha por el segundo puesto, duelo que sobre el final definió a su favor Basconcelo.

Armando Junqueras, con el Lotus atendido por Beto Pourciel, logró su primer triunfo en la categoría Sport APAS, en una competencia cumplida en honor al constructor y piloto Juan "Pichón" Rocha, fallecido el día sábado por una afección cardíaca.

En Fórmula Uno Mecánica Nacional, nuevamente Rolando Sotro demostró ser el hombre a batir en los monoplazas mayores, imponiéndose en las dos series a nombres como Ternengo, Sala y Caviglia entre otros famosos y algunos "desconocidos" que poco a poco se van agregando al parque, como José Talamona o Rubén Cáceres, este último con una máquina totalmente nueva y con el honor de ser el primer representante de Bariloche en la categoría.

Clasificaciones

Sport APAS final 10 vueltas, circuito 5-1° Armando Junqueras (Lotus-Fiat) 11m40s19/100 a 109,32 km/hora; 2° Roberto Albamonte (Lotus-VW 1800) 11m44s42; 3° Daniel Kriz (Lotus-Fiat) 11m45s34; 4° Hugo Conci (Lotus-VW 1800) 11m46s24; 5° Carlos Voragini (Lotus-VW 1800) 12m53s44; 6° Miguel Otamendi (Lotus-Fiat); 7° Carlos Colombo (Lotus-VW 1800) **Campeonato:** Antonino 55 puntos; Albamonte 36; Dellepiane 30; Junqueras 28; Gaggino 27.

Fiat 600 Standard Mejorado, final 15 vueltas circuito 7: 1° Carlos Boni 18m35s98/100 a 109,32 km/hora; 2° Guillermo Nadin, 18m36s17; 3° Néstor Clusa, 18m49s97; 4° Osvaldo Testai, 18m50s28; 5° Juan Luis, 18m51s15; 6° Javier Bussolo, 19m0s55; 7° Juan Coello, 19m0s78; 8° Mario Fulgari, 19m12s72; 9° Rubén Vázquez, 19m13s; 10° José Sevilla, 19m13s65. **Campeonato:** Luis 138 puntos; Boni 123; Nadin 86; Testai 74; Pérez 73.

Limitada 31, final 12 vueltas: 1° Horacio Lloveras (Chevrolet 4-Ranelagh) 13m00s17/100 a 117,73 km/h; 2° Alfredo Nuñez (Jeep-Sarandi) 13m18s28; 3° Oscar Moreira (Jeep-Sarandi) 13m29s12; 4° Norberto Spinella (Jeep-Sarandi) 13m29s57; 5° Ricardo Pérez (Jeep-Ezpeleta) 13m30s87; 6° Juan Smarita (Jeep-San Francisco Solano) 13m42s88; 7° Pedro Llaser (Jeep-Sarandi); 8° Miguel Pascual (Jeep-Sarandi) **Campeonato:** Lloveras 72 puntos; Spinella 39; Nuñez 36; Dolcini 19; Pérez 17.

Fórmula Cinco, final, 10 vueltas circuito 5: 1° Germán Martínez (Perri-Gilera)

12m9s1/100 a 104,98 km/hora; 2° Julio Basconcelo (Basco Zanella) 12m15s85; 3° Roberto D'Olivera Lima (Scalesse-Zanella) 12m45s58; 4° Jorge Álvarez Morales (Perri-Car-Zanella) 12m48m15; 5° Jorge Ruscaleda (Chiqui-Zanella) 12m55s5; 6° Ricardo Carricabarrí (Perri-Gilera); 7° Horacio Regolla (Regolla-Ducatti); 8° Oscar Sambiasse (OMAS-Zanella). **Campeonato:** Konowalik 155 puntos; Martínez 89; Allfraco 79; Pérez 59; Gómez 58.

Fórmula Uno Mecánica Nacional, final por suma de tiempos, 17 vueltas circuito 5: 1° Rolando Sotro (Sotro-Ford-Banfield) 16m12s7/100 a 133,869 km/h; 2° Jorge Ternengo (Berta-Torino-Rafaela) 16m34s42; 3° Enzo Sala (Sala-Chevrolet-Las Rosas) 16m38s70; 4° José Talamona (Grisani-Ford-Barracas) 16m50s3; 5° Norberto Pauloni (Pauloni-Chevrolet-Guilmes) 16m52s92; 6° Hugo Caviglia (Paracas-Ford-Banfield) 17m1s45.

Stock Car Argentino, final 15 vueltas circuito 7: 1° Orlando González (Ford-Villa Tesel) 17m24s35/100 a 136,54 km/h; 2° Roberto Nowak (Chevy-Hurlingham) 17m25s27; 3° Carlos Serein (Dodge-San Justo) 17m43s97; 4° Héctor Martín (Torino-Hurlingham) 18m0s82; 5° Roberto Argento (Chevy-Moron) 18m3s3; 6° José Dimato (Chevrolet 400-Rafael Castillo) 18m9s33; 7° César Rivara (Ford-Villa Tesel); 8° Hugo Arroyo (Dodge); 9° Sergio Cuchetti (Chevrolet 400-Villa Tesel); 10° Carlos Erill (Ford-V Devoto) **Campeonato:** Nowak 34 puntos; Martín 27; González 20; Argento 19; Álvarez 15.

(Informe y fotos Carlos Ramón Varela)



Rolando Sotro, el patron de la F-1 MV.



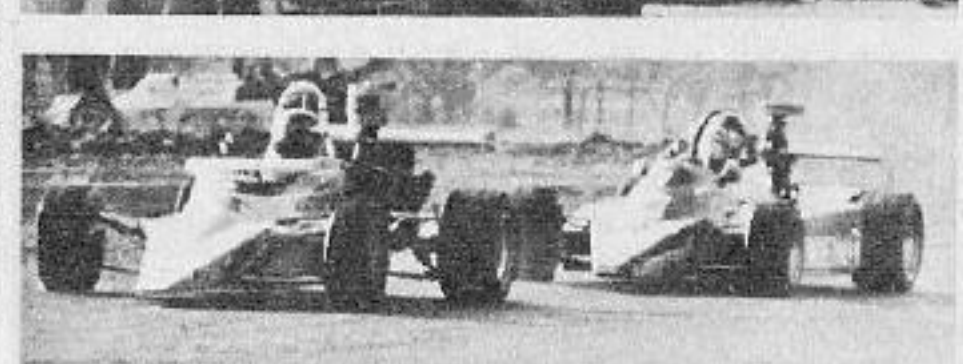
Boni, Nadin, Ramozida y Testai. Así se viaja en la de los Fialines.



Armando Junqueras rumbo a su primer triunfo.

Fórmula VI Entrerriana en Villaguay

BEBER: UN PASO ADELANTE HACIA EL CAMPEONATO



Arriba: integrantes de la Peña 27, de Villaguay con su piloto Antonio Antivero. Generaron la licitación para el Coronación, que se hará en esa ciudad el 12 de octubre próximo. Abajo: Edgardo Diorio y Jorge Enrique peleando por el segundo puesto en Villaguay.

Paraná, ER - El 14 de setiembre el circuito Bernardo Molero, de la ciudad de Villaguay fue escenario del noveno (y antepenúltimo) encuentro puntuable por el campeonato 1986 de la Fórmula VI Entrerriana. Esta fecha fue diferida por razones climáticas una semana antes.

Fueron 17 las máquinas presentes y en la clasificación realizada el mismo domingo por la mañana, Gerardo Beber fue el más rápido para recorrer una vuelta al circuito de 1.890 metros de perímetro. Marco 55s89/100 a 121,739 Km por hora, lo que constituye un nuevo récord. Atrás suyo se encolonnaron Ricardo Ballari (a sólo 4 centésimas), Jorge Misawak, Jorge Enrique y Edgardo Diorio.

Las dos series clasificatorias tuvieron un interesante desarrollo. En la primera, Beber superó a Diorio, el único que le entablo lucha. En la segunda, Ricardo Ballari no tuvo respiro para ganarle a Jorge Enrique.

La total concentración y la respuesta impecable de su medio mecánico le permitieron a Gerardo Beber una largada excelente en la final, que lideró en todo su transcurso. Ballari, Enrique y Diorio fueron los que mantuvieron contacto con el líder al principio, pero luego Ballari se llevó por delante una cubierta de protección y dañó su trompa y fue retrasándose. La lucha por el segundo lugar se circunscribe entonces a Enrique y Diorio; este último, faltando cuatro vueltas, en gran maniobra supera al de Ramírez y le arrebató la posición de escolta.

Ahora faltan sólo dos fechas. Y una de ellas, el Coronación a disputarse en Villaguay también, el 11 y 12 de octubre, otorga puntaje doble. Por lo tanto, matemáticamente hay cuatro candidatos al título: Beber, Ballari, Diorio y Enrique. Debe destacarse que la Peña 27, que auspicia a Antonio Antivero, ganó la licita-

ción abierta para adjudicar el Premio Coronación. Su oferta de \$ 6.750 fue superior a las de las peñas de Viale, Nogoyá y Rosario Tala, por lo que se aseguró dicho privilegio.

Clasificación final, 18 vueltas: 1° Gerardo Beber (Bravi-Peugeot/Paraná) 16m44s00/100 a 119,474 Km por hora; 2° Edgardo Diorio (Crespi-Peugeot/Lucas González) 16m45s64; 3° Jorge Enrique (Crespi-Peugeot/Ramírez) 16m46s12; 4° Ricardo Ballari (Crespi-Peugeot/Salto Grande) 16m53s35; 5° Jorge Brutti (Crespi-Peugeot/Nogoyá) 17m30s78; 6° Ernesto Roitberg (Bravi-Peugeot/Paraná) 17m31s04; 7° Sergio Hoet (Bravi-Peugeot/Villaguay) 17m36s80; 8° Gustavo Grinovero (Grinovero-Peugeot/Viale) 17 vueltas; 9° Rubén Montecchiarini (XX-XX/XX), 16 vueltas y 10° Antonio Antivero (Bravi-Peugeot/Villaguay) 15 vueltas.

Campeonato (9 fechas): Beber, 73 puntos; Ballari, 60; Diorio, 56; Enrique, 47; Roitberg, 21; F. Pérez, 16; Schimpl, 11; Brutti y Cruz, 8; Grinovero y Misawak, 7; Antivero y Pietrobboni, 6; Rey, Riva y Martínez, 2 puntos; Hoet y Montecchiarini, 1 punto.

(Informe y fotos de José Alberto Zapata)

«Yo Perdí 12 Kilos en 15 Días»

En el último año miles de ex gordos confirmaron su éxito total

Haga ya una prueba libre totalmente garantizada con las Cápsulas Adelgazantes y dígame adiós a la obesidad.

Puerto Madryn, 27-2-86
Sres. NOVELTI
De mi mayor consideración:
Como Ustedes lo piden, les hago conocer los resultados obtenidos con las **Cápsulas Adelgazantes**. Les diré que estoy contentísimo: **perdí 12 kilos en 15 días**, por eso solicito me envíen el tratamiento para 15 días más.
De más está decirles que comenté con otras personas interesadas el maravilloso resultado logrado con sus productos, quedando las mismas en hacer su pedido. A la espera de mi nuevo tratamiento les quedo muy agradecido. Cordialmente,
Alberto A.

A un año de su lanzamiento en la Argentina, personas que probaron las **Cápsulas Adelgazantes** por simple curiosidad escriben sus testimonios. Hoy, después de perder todos los kilos de más en forma totalmente natural, se sienten felices, sin nerviosismos y sin ansiedad. No sólo han eliminado su exceso de peso sino que han recuperado su energía vital. ¿Usted todavía no pensó en hacerlo?

"Es mi deseo poner en su conocimiento el resultado exitoso del tratamiento que realicé, gracias a sus productos de extraordinaria calidad. En el término de 30 días pude rebajar 15 kilos. Gracias a este tratamiento recuperé el estado físico, ya que anteriormente mi peso era de 112 kilos y quedé en este momento con 97 kilos. Saludo a Uds. muy atentamente, reconociendo la calidad de sus productos."
Sr. S.R.W., San Miguel de Tucumán

"Realmente estoy muy contento con los resultados de las **Cápsulas Adelgazantes**. Antes mis amigos me cargaban por mi gordura. Yo probé con muchas dietas, pero lo que me dio el mejor resultado, y sin esfuerzo, fueron las **Cápsulas Adelgazantes**. Así les digo a otras personas que las prueben, y quedarán sorprendidos con los resultados."
Sr. A.F.C., El Bolsón, Río Negro

"Tengo el agrado de dirigirme a Uds. con el fin de comunicarles que las **Cápsulas Adelgazantes** me han dado un óptimo resultado. He quedado muy satisfecho, y les he comunicado a mis amigos y familiares los beneficios de este nuevo sistema de adelgazar sin sufrir."
Sr. J.J.C., Junín, Buenos Aires

"Al tomar estas cápsulas, que podríamos llamar **MAGICAS**, sin sufrir, hemos obtenido resultados óptimos. Estas **Cápsulas Adelgazantes** son completas. Notamos una gran disminución de grasa, y no quitar las energías que cualquier persona necesita para subsistir. Desde ya quedamos agradecidos."
Sr. P.A., G.A., H.A. y C.A., Villa Dominico, Buenos Aires

"Adelgacé 8 kilos en 15 días."
Sr. N.C., Quilmes, Buenos Aires

"...El resultado ha sido positivo ya que en el lapso de 15 días redujo mi peso en 7 kilos: cuando comencé el tratamiento pesaba 94 kilos y ahora 87. Quisiera que me envíen **Cápsulas Adelgazantes** para el tratamiento de 30 días, ya que quisiera rebajar unos kilos más."
Sr. A.J.Q., Lavalle, Pcia. de Mendoza

"He llegado a bajar 10 kilos. Pesaba 119 kilos y estoy en los 109. Mándeme otra caja de las **Cápsulas Adelgazantes**."
Sr. A.M., Villa Mercedes, San Luis

"Tomando las **Cápsulas Adelgazantes** bajé 8 kilos sin sacrificio alguno. Continúo con el tratamiento porque estoy totalmente conforme: antes de comenzar con ellas había seguido otros tratamientos sin ningún resultado."
E.L.O., Luis Guillón, Buenos Aires, DNI 10.150.800

Como estas personas, ahora Usted también



puede transformar su cuerpo y terminar con los rollitos y los kilos de más para siempre, gracias al nuevo programa natural para eliminar grasas con las científicamente probadas **Cápsulas Adelgazantes**.

EMPIECE A PERDER PESO DESDE EL PRIMER DIA

Nuestra propuesta es concreta. No le hará perder tiempo inútilmente. Recientes investigaciones han revelado que las algas pertenecientes al género **Fucus** estimulan los regímenes de bajas calorías en forma natural. Con estas **Cápsulas Adelgazantes** Usted perderá peso desde el primer día. Usted perderá 5, 8 kilos o más y comprobará qué fácil es reducir los rollitos y el antiestético e incómodo "salvavidas".

Si Usted sigue este programa natural tendrá resultados inesperados:

- Eliminará el exceso de grasas y recuperará energías
- Verá cómo mejora notablemente todo su cuerpo
- Su cintura se reducirá de 5 a 12 centímetros.
- Tendrá más agilidad y más vigor.
- ¡Podrá volver a practicar el deporte que prefiere!

Este programa natural le hará perder todos los kilos y los centímetros de más que hoy deforman su cuerpo **SIN** una duradera e inhumana dieta, **SIN** ingerir elementos químicos y **SIN** aburrir-

miento ni esforzados ejercicios. En muy poco tiempo disfrutará de un nuevo cuerpo libre del flagelo de la obesidad.

APROVECHE YA MISMO ESTA SENSACIONAL PRUEBA LIBRE

Creemos que esta oferta que le hacemos es por demás justa. Usted seguirá el programa natural tomando las **Cápsulas Adelgazantes** de acuerdo a sus precisas instrucciones y deberá obtener estos resultados:

- 1) Poder por lo menos 5 kilos la primera semana.
- 2) Perder 3 kilos más la segunda semana para completar 8 kilos.
- 3) Eliminar todos los kilos y los centímetros de más hasta llegar a su peso ideal.

Uno de los grandes beneficios de este programa natural es la forma en que sus grasas son quemadas. Las **Cápsulas Adelgazantes** están elaboradas en base a algas especialmente seleccionadas. El tratamiento que Usted realiza ha sido desarrollado para que adelgace rápidamente sin ningún tipo de trastornos. No sufrirá de insomnio, ansiedad, ni nerviosismo. Las **Cápsulas Adelgazantes** son absolutamente naturales, han sido probadas por científicos y han sido encontradas absolutamente efectivas y seguras. Por eso su venta es libre y no tienen ningún tipo de contraindicación.

VEA COMO SU VIDA CAMBIA MIENTRAS PIERDE PESO NATURALMENTE

El programa que Usted recibe ha probado ser rápido y eficaz. Ha sido preparado para cerrar-

GARANTIA CERTIFICADA

De acuerdo con esta prueba sin riesgos, si no está conforme con las **Cápsulas Adelgazantes** y su programa natural, puede devolver su envase dentro de los 15 días y nosotros, sin preguntas ni condiciones, le reintegraremos su valor con un cheque enviado dentro de los 7 días de recibida su devolución. Este es un compromiso escrito y absolutamente formal de NOVELTI División Vida Natural.



Compré a una empresa que me da seguridad y responsabilidad en toda su correspondencia.

todos los kilos que hoy tenga de más en su cuerpo.

Las personas que lo han probado han quedado totalmente satisfechas, como puede comprobar leyendo sus testimonios en esta misma página. Ellos tomaron la decisión que usted debe tomar ya mismo, recortando y enviando el cupón de abajo.

Imagínese perdiendo tanto peso y tan rápidamente que sus amigos no lo reconozcan. Que deje para siempre de ser "el gordo" para los demás, y que lo vuelvan a llamar por su verdadero nombre. Que su familia lo admire por haberse decidido a volver a su peso normal.

Si Usted ya está dispuesto a liberarse para siempre de la obesidad, no deje pasar ni un día más.

No interesa cuántos años haya estado excedido de peso, no importa que haya probado otros sistemas que no le dieron ningún resultado. Este programa no solamente puede... sencillamente debe terminar con todos sus kilos de más, de lo contrario esta sorprendente prueba no le habrá costado ni un solo centavo.

Debido a la naturaleza de esta prueba especial, sólo podemos ofrecerle esta propuesta por tiempo limitado. Por eso, no espere más. Ya mismo recorte y envíe el cupón o haga su pedido telefónicamente. No cometa el error de dejar pasar a su lado la oportunidad de recuperar su cuerpo de antes.

Asómbrese con los maravillosos beneficios de las Cápsulas Adelgazantes

La combinación del programa natural y las **Cápsulas Adelgazantes** ha hecho milagros para muchos hombres, y puede hacerlo también por usted. Por eso, no se extrañe si en muy poco tiempo nota que su ropa actual le queda grande!

- Recuerde que Usted:
- Perderá peso naturalmente desde el primer día.
 - Eliminará la "pancita" y los rollitos, aun los más rebeldes.
 - Se sentirá con más energías a medida que baja de peso.
 - Recuperará toda su agilidad y vigor.
 - Mejorará notablemente su vida social y sexual al sentirse con total confianza en sí mismo y revalorizado por los demás.

Haga su pedido telefónicamente las 24 hs. del día llamando a los

41-8058, 42-2993 ó 611-3990

O adquiéralas en NOVELTI, Córdoba 1768, Capital Federal, de lunes a viernes de 9 a 20 hs. y los sábados de 9 a 13 hs.

Sucursal Flores: Av. Rivadavia 7055, Galería Dufau, local 16.

CUPON PARA UNA PRUEBA LIBRE

Para ser enviado sin ningún tipo de compromiso a NOVELTI (División Vida Natural), Av. Córdoba 1768, (1055) Cap.Fed. SI. Su oferta para una prueba gratuita del Programa Natural y las **Cápsulas Adelgazantes** me interesa. Queda claramente entendido que:

- 1) Debo perder por lo menos 5 kilos la primera semana.
 - 2) Debo perder 3 kilos más la segunda semana.
 - 3) Eliminaré todos los kilos de más hasta llegar a mi peso ideal.
- En caso de no quedar conforme en un 100% puedo devolver el envase de las cápsulas totalmente vacío dentro de los 15 días y me será devuelto su valor con un cheque a los 7 días de recibida mi devolución.

Bajo estas condiciones solicito se me envíe lo siguiente:

MARQUE CON UNA CRUZ	Enviando Cheque o giro	Abonándole al Cartero (contra reembolso)
TRATAMIENTO PARA 15 DIAS (30 CAPSULAS)	12,99	14,99
TRATAMIENTO PARA 30 DIAS (60 CAPSULAS)	22,99	24,99
TRATAMIENTO PARA 45 DIAS (90 CAPSULAS)	29,99	31,99
Gastos de envío	2,00	3,00

Nombre y Apellido
 Dirección
 Localidad C.P. Tel.
 Provincia Cer. 198287, Venta L.8re.

INDIANA JONES YA SE HABLA



A nadie le gusta perder. Mas aún: la regla general indica que cuando las condiciones para ganar no están dadas, las marcas, o los pilotos, se retiran a buscar otros horizontes. Ya sea por especulación tria o por cansancio. Pero ese no es el caso de Di Palma, Crocco y otra gente de VW, que a pesar de estar en una etapa negativa y tras haber recibido cachetazos importantes en la pista y fuera de ella, siguen en la brecha del T.C. 2000 con entusiasmo inusual, casi como cuando la marca era sinónimo de triunfo en la categoría.

"Seguimos para adelante porque antes de decidir qué hacer con una marca, un piloto tiene que evaluar las posibilidades reglamentarias que pueden surgir para ella. Nosotros pensamos que a las otras fábricas que corren en T.C. 2000 les debe interesar que Volkswagen ande bien, porque se benefician con una categoría pareja...". dice Rubén Luis Di Palma.

-Yo tuve oportunidad de verlos a ambos desarrollando sus ocupaciones comerciales: a vos, Luis, con los aviones ultralivianos, y a Carlos con la agencia de autos, y vi cómo "fabrican" tiempo y dinero donde no lo hay, para dedicarles a los autos de carrera, con un entusiasmo que no condice con la inferioridad en que se encuentra el VW. ¿O ustedes no aceptan que están en inferioridad de condiciones?

-Estamos totalmente en inferioridad, sin ninguna duda. (D.P.)

-Si, estamos en desventaja, pero hay más todavía. Aunque hoy nos volvieran a dejar correr con el reglamento de principios de año, con el que Luis ganó en Balcarce, igual estaríamos en inferioridad de condiciones. -afirma Carlos Crocco.

-¿Motivos...?

-Que no tuvimos oportunidad de desarrollar los autos con ese reglamento, mientras las otras marcas tuvieron un año de evolución. Por eso, aunque el año que viene se vuelva a aquel reglamento, ya va a ser viejo... (C.)

-¿Y que pidieran, entonces, para equipararse reglamentariamente?

-Creemos que con 900 kilos podemos estar más o menos a tiro, con respecto a incorporar alerón, hay una cerrada negativa, por el momento, a aceptarlo. Pero con los kilos podemos estar más cerca. No es lo ideal, pero... (C.)

-¿Y qué es lo ideal?

-Para no equivocarnos, volver a lo que tenía Luis en la primera carrera. (C.)

-Pero, ¿cómo...?, ¿no es que eso ya está superado?

-Claro, pero ocurre que no conocemos nada mejor que eso. (C.)

-Es que al cortarnos de raíz el desarrollo de ese auto, nos atrasamos un año. (D.P.)

-Por ejemplo, tomá la coupe Fuego de Traverso hoy, llevála a Balcarce y vas a ver cómo baja dos segundos y medio el tiempo de la carrera que ganó Luis a comienzos de temporada. (C.)

-A principios de año las Renault se quedaban sin gomas, ahora -a pesar de andar muchísimo más rápido- terminan las carreras con los neumáticos como para largar de nuevo. Eso es la evolución que nosotros no tuvimos. (D.P.)

-En el Chaco, por ejemplo, nosotros teníamos que haber estado más cerca, porque el circuito trabado, teóricamente, nos favorece; sin embargo no fue así, lo que indica que ellos mejoraron sustancialmente doblando, también. (C.)

-¿Ustedes creen que si se volviera al reglamento que les daba posibilidades, apareciera gente dispuesta a armar algún VW como los de ustedes?

-No, pero si se recuperarian autos que no están corriendo actualmente. (D.P.)

-Claro, porque con una inversión razonable, verían una lucecita de posibilidades; gente como Torriani, "Pucho" Sáenz, Figueroa y otros... (C.)

-Ahora no vemos ni la lucecita de freno de los Sierra y Renault... (D.P.)

-Tenemos dos satisfacciones actualmente, largar la carrera y, después, cuando nos cuentan cómo fue... (C.)

-Ustedes se lo toman a chiste, pero la gente se pregunta qué es lo que los hace seguir adelante.

-Es que los martes en la fábrica nos dan bien de comer... (D.P.)

-Seguis con la chacota, pero yo recuerdo haberte escuchado decir en rueda de amigos, que no te ibas de VW por cómo te trataba la gente de la marca.

-Es cierto, esta gente ha hecho mucho por mí y por mi hijo cuando empezó a correr -dice serio, pero rápidamente vuelve a la broma y agrega:

-Crocco se queda porque es un gil... (D.P.)

-Yo vine aquí traído por Luis cuando le compré el auto que era de él, en el '82. Y confieso abiertamente que nunca encontré gente que arrime elementos tan desinte-



Arriba, aparentemente tranquilos y aun desafiante, las imágenes de Luis Di Palma y Carlos Crocco grafican la actitud de un conjunto que no quiere bajar los brazos. Abajo, a la izquierda, el nuevo (¿o ya "viejo" conceptualmente?) VW 1500 de Crocco, sin las ventajas reglamentarias otorgadas para la marca a principios de año, eras que tan bien -aunque con un peso jamás constatará fehacientemente- aprovechara el de Di Palma en Balcarce, incluso pasándolo por fuera (derecha) a Traverso..

VOLKSWAGEN, Y UNA CONSIGNA: SEGUIR SIEMPRE ADELANTE, AUN EN UNA SITUACION EN LA CUAL...

Como el héroe de las películas de Spielberg, ellos también se erigen en "cazadores del arca perdida" y piensan en volver a ganar, pese a ser conscientes de que tienen la corriente (...o la evolución) en contra y es más poderosa que sus propios brazos. ¿Entonces?... Bueno, es por eso que nos sentamos con ellos para hacerles las preguntas que se hace la gente.



LA ENTREGADO



resadamente como ocurre aquí. Y eso te hace seguir adelante. (C.)

—Claro, pero llega un punto en el cual empieza a pesar el interés de ganar o andar bien. Concretamente, no se puede seguir perdiendo; ustedes no pueden seguir andando atrás por mantenerse fieles a un grupo de amigos...

—Claro, pero el asunto es así: nosotros tomamos un compromiso con esta marca porque antes de empezar este año había un reglamento que entendíamos que nos ponía en igualdad para pelear. Quedó demostrado en Balcarce, que se podía, pero nos cambiaron el reglamento de golpe y para todo el año. Bueno, igual seguimos por todo el año con Volkswagen. Ahora sí, para el año que viene vamos a ver qué es lo que hace el ACA con el reglamento; ellos dicen que pueden hacer algo, vamos a ver... (D.P.)

—¿Y si no cambia?
—Bueno, cada cual decidirá... (D.P.)

—Claro, vos pensá que Luis y yo arrancamos con autos cero kilómetro para el nuevo reglamento, y de golpe nos enteramos de que lo cambian. ¿Qué hacés? No es fácil... Yo todavía estoy levantando deudas de la construcción del auto. Cambiar de marca, empezar de nuevo, en esta condición, era impensable, amén de lo que hablabamos antes de la gente de acá. (C.)

—De acuerdo, pero hay una cuestión. Cuando un piloto pierde una vuelta, en general se pone a trabajar probando algo para la carrera que viene, dando por perdida la que se está corriendo. Ustedes "perdieron una vuelta" cuando les cambiaron el reglamento, pero siguen corriendo y trabajando como para ganar "esta", sin bajar los brazos...

—Nosotros trabajamos siempre para la carrera próxima. Se trabaja en levás, tapas... porque queremos andar bien, andar mejor. (C.)

—¿A pesar de saber que no vas a llegar a estar adelante?

—Yo diría: sabiendo que es difícil estar adelante. (D.P.)

—Nosotros somos conscientes de que no vamos a llegar al nivel de Renault hoy, con este reglamento, pero a los Sierra, creemos que con un poco de suerte les podemos pelear una carrera bajo ciertas condiciones. De Renault, por el momento, nos resta esperar que se paren. Porque ganarle es imposible. (C.)

—A algunos Sierra los peleamos un ratito; a los del "Polaco", si andan bien, no, y a los Renault tampoco. Son cuatro o cinco autos a los que no les podemos pelear; al resto, más o menos, sí. (D.P.)

—¿Ustedes mantienen la esperanza de ganar, en condiciones favorables, con el actual reglamento?

—Y... la esperanza no se pierde; lo que pasa es que lo que antes nos beneficiaba un poco para emparejar, como los circuitos trabados, ahora no lo hace más; porque las otras marcas evolucionaron una barbaridad. (C.)

—En todo caso, lo que puede pasar es que estemos menos lejos... (D.P.)

—Técnicamente hablando, ¿dónde están en ventaja y dónde en desventaja con respecto a Ford y Renault?

—En los dos casos nos superan en potencia de los motores. (C.)

—Renault tiene la contra de la tracción delantera, pero que por lo visto últimamente ha dejado de ser problema. También en velocidad final nos superan, ayudados por las formas de los autos, más modernas y aerodinámicas. Nosotros, con el alerón, por ejemplo, teníamos un poquito más de velocidad. (D.P.)

Sin duda en San Justo se reunió un grupo de gente muy especial. Una Comisión de Carreras y pilotos que van para adelante casi en cualquier condición. Me hacen recordar a Indiana Jones, aquel héroe de las películas de Steven Spielberg, que peleaba contra una carrada de beduinos, sonriendo con esos dientes tan blancos, y que sin perder el buen humor a pesar de tenerlo todo en contra, todavía los cargaba...

Y si debo ser más explícito porque alguno de ustedes, amigos lectores, no haya visto "Indiana Jones y el templo de la perdición", vale la frase de Di Palma para cerrar este diálogo:

"Después que les gane en Figüé, seguimos con la nota; ahora me tengo que ir a entregar un avión..."

Claro que hasta Indiana Jones toma decisiones drásticas cuando se las ve fuleras en serio. Como cuando es enfrentado por un gigantesco karateca más fiero que seis suegras juntas, y —poniendo cara de "acá, si me hago el héroe, no la cuento"— saca el revólver y lo mata de un tiro. Moraleja, mientras sopla el humo del caño del Magnum 44. Valiente sí, pero no como vidrio.

LOS REGLAMENTOS EN F1

Se asegura que Ballesta ya tiene definida la propuesta reglamentaria para la F-1, que deberá ser aprobada en el conclave parisino el 3 de octubre.

Es un hecho que los turbo podrán competir hasta el '88 con una válvula limitadora de la sobrealimentación, similar a la utilizada en Indy Cars. Tanto es así que el ingeniero Gabriele Gardinier ha viajado en la semana pasada a los Estados Unidos para definir la válvula y la instrumentación a emplear.

Con respecto a los aspirados, se dice que tendrán una cilindrada tope de 3,5 litros, no habrá límite de consumo, y el peso de los vehículos será de 500 kilogramos. Los puntos polémicos aun no resueltos son: la entrada en vigencia de esos aspirados (temporada '87 u '88) y la cantidad máxima de cilindros. En este punto la FISA pretende ocho mientras que el grupo encabezado por Ferrari habla de doce.

Se afirma que el reglamento tendrá una vigencia de 4 años y que cualquier modificación se deberá comunicar con 2 años de antelación. Los especialistas en motores aspirados aseguran que con la tecnología actual, habrá que pensar en superar los 180 cv/litro, pudiéndose llegar seguramente a los 200 cv/litro, o sea casi 700 cv para un motor de 3,5 litros.

Con respecto a los neumáticos, habrá monopolio para el próximo año. Goodyear le ha pedido a la FISA una protección, obligando a que la empresa que desee entrar en la categoría deba comunicar oficialmente sus intenciones, con media temporada de antelación, a efectos de permitir el correspondiente desarrollo de compuestos.

Por su parte Goodyear desarrollaría un nuevo neumático duro, aunque esto mantendrá el cambio durante la carrera, elemento que los americanos consideran de atracción para la competencia y de innegables fines promocionales.

Goodyear trabajará en estrecha relación con los "top teams", mientras que los demás equipos deberán pagar y se asegura que muy bien el coche.

EL MERCADO DE PASES

McLaren: Al no poder concretarse el "matrimonio" con Renault, seguirán utilizando los motores TAG-Porsche. De todos modos, las tratativas con Renault sirvieron para hacer reducir las pretensiones económicas de los germanos, quienes han decidido subvencionar el desarrollo del propulsor. En materia de futuro, se asegura que Porsche tiene intenciones de construir un aspirado. También se confirmó que el motor de F-1 será utilizado como base para el propulsor del helicóptero que la TAG está construyendo con fines militares.

Por su parte Mansour Ojeh ha declarado que tiene intenciones de vender el paquete accionario de McLaren. El dueño casi absoluto de la escudería, manifestó que las satisfacciones que esperaba ya las obtuvo y que ahora le interesa más el futuro desarrollo en la TAG.

En materia de pilotos, se asegura que próximamente se oficializará la contratación de Johansson, quien tiene ya firmada una opción con Ron Dennis.

Con respecto a este, digamos que está a la búsqueda del reemplazo de Barnard, a quien estuvo a punto de querrelar judicialmente, pues parece que Barnard se habría ido de McLaren, con algo más que lo puesto. Sin embargo, "Marlboro" lo persuadió a Dennis de no llevar las cosas a mayores. Se supo que Dennis hizo contactos con Rory Byrne, el ingeniero de Benetton, pero no se conoce aun la respuesta.

Tyrrell: El único confirmado es Martin Brundle. Por el otro piloto hay tratativas con Dumitres, Capelli, Wallace y Sala. Con Streiff hay disconformidad y sólo una cuestión de "sponsors" permitiría la continuidad del gallo. Tyrrell ha solicitado a Renault seguir usando el V6 sin desarrollo. De las revisiones se ocupará la empresa "Mechacrome", que actualmente trabaja en este tema para Renault Sport.

Kon Tyrrell había hecho contactos con Brian Hart, pero la segura adopción de la válvula limitadora deja definitivamente poco competitivos a los 4 cilindros, y por lo tanto esta posibilidad fue desechada de ambas partes. En materia de sponsor, seguirá "Data general" y también "ELF" en caso de disponerse de los motores franceses. En este caso habrá presiones para colocar en la segunda butaca a Yannick Dalmas, campeón francés de F-3.

Williams: Todo confirmado con Piquet y Mansell, garantizándose irato igualarlo para ambos. En materia de sponsors hay conversaciones con el grupo italiano "Ferruzzi", con actividades en el sector alimentario que también está en tratativas con Lotus.

Brabham: Patece confirmado para el año próximo. Con respecto a la otra plaza, pese a que BMW hizo presión por Danner, Ecclestone pretende alguien de primer nivel. Por ello, le hizo una oferta a Lauda, quien está ligado a la empresa germana. El austriaco se reserva la respuesta hasta ver el proyecto del auto para la próxima temporada.

Lotus: El nuevo auto estará listo para diciembre. Luego de Australia comenzarán los ensayos sobre un chasis '86 modificada. La tarea la llevará a cabo el japonés Nakajima en el circuito de Suzuka. En materia de sponsors, "JPS" renovó el contrato. Esperan ahora la confirmación de "De Longhi", a quien se le solicitó 3 millones de dólares por el espacio, exactamente el triple de lo abonado este año. En caso de no seguir la empresa italiana, hay contactos con "Philips" y con el grupo italiano Ferruzzi, que no estará en condiciones de asumir el rol principal. En cuanto a ELF, pese al cambio de motor continuará presente en los autos negros.

Zakspeed: Tienen confirmada la continuidad del sponsor "West" y del holandés Rothengatter. Con Palmer el contrato termina a fin de año y se habla de Danner como reemplazante.

Force: Ecclestone realizó una renovación total en el equipo. Tambay está confirmado. En lugar de Jones se manejan los nombres de Cheever, Warwick y Sullivan, aunque el más

probable es Boutsen, quien traería consigo al patrocinante "Barclay", bastante disconforme con Arrows. Ford ha hecho contactos con Lauda para ofrecerse una plaza, pero no ha habido respuesta del austriaco. En tanto, Adrián Newey está trabajando sobre la nueva máquina para el '87, que será la única en disponer de los motores americanos, ya que ante el cambio reglamentario, Ford descartó la posibilidad de proveer a un segundo equipo.

Arrows: Es un equipo con muchas dudas. Al irse Boutsen se lleva al sponsor. BMW no seguirá proveyendo motores, y Gordon Coppuck deja el equipo a fin de año para ocuparse del proyecto March-Nissan de grupo C. Oliver estaría tentado a vender el equipo ante la oferta que recibió por parte de un "pool" de sponsors españoles -el principal es la petrolera estatal "Campsa"- para colocar a Pérez Sala y a otro piloto ibérico.

Benetton: Será el segundo equipo con motores BMW. Los alemanes bajaron sus pretensiones a la mitad -3 millones de dólares al año- y el acuerdo es inminente. Confirmado Teo Fabi para el '87. Vale aclarar que Fabi es un accionista importante de Benetton. Para la segunda plaza se habla de Boutsen, Warwick, Capelli, Corrado Fabi y Johansson en caso de que no lo confirme McLaren.

Osella: dos factores permitirán su continuidad en el '87. Por un lado la vitalidad que puede recobrar el V8 de Alfa Romeo con la válvula limitadora, y por otro, la posibilidad de que el nuevo sponsor suizo -"Landis and Gyr"- siga en el '87. Los pilotos dependerán del patrocinante.

Minardi: Seguro sigue Nannini. En tanto, De Cesaris se va. Hay contactos con Sala, Capelli y Ghinzani para la otra plaza, tema que seguramente se definirá por vía de sponsors. Ha confirmado "Simod" -fabricante de calzados- su continuidad como anunciante.

Ligier: Seguramente será Pironti el compañero de Arnoux para el '87. Luego del GP de México habrá otra sesión de pruebas para el ferrarista. Se confirmó que "Agip", tomará el lugar de ELF como sponsor, mientras que hay preocupación por el rendimiento del 4 cilindros con válvula limitadora.

Ferrari: Confirmados Alboreto y Berger, solo se espera la aparición del nuevo auto. Barnard está trabajando en Londres con los planos del nuevo motor a 90 grados, pero habrá ensayos comparativos con el actual motor a 120 grados para ver cuál va mejor con la nueva válvula. La galería de viento será operativa en noviembre, a tiempo para comenzar los ensayos del nuevo modelo. Barnard asistirá al principio a todas las competencias, tal como hacía en McLaren. Luego tomará su lugar en pista Harvey Postlethwaite.

AGS: Será este otro team con motores Renault sin desarrollo, al igual que Tyrrell. Aparentemente Roberto Angiolini tendrá dudas sobre proseguir manejando el equipo. En caso de que no continuase Henry Julien se ocuparía de este aspecto. Streiff sería candidato a una de las dos butacas del '87, merced al apoyo de ELF. El otro piloto dependerá del sponsor.

Coloni: Se ha confirmado plenamente el proyecto de F-1 que llevará adelante Enzo Coloni. Seguirá con dos autos en F-3 y dos en F-3000.

presentando recién en Monza el nuevo F-1, que será enteramente construido en Italia. Han contratado a un ingeniero no italiano que a fines de año comenzará a trabajar en el auto. El tema de sponsors sería resuelto vía la "Q8" (ex Gulf) y Marlboro Italia. Se piensa utilizar un motor Cosworth aspirado.

LA "EURO F-3" EN IMOLA YA SE PREPARA

Pese a que falta casi un mes para la disputa de la competencia de Imola que consagrará al Campeón Europeo de la F-3, son muchos los preparativos que se realizan a tal fin, y son las casas proveedoras de neumáticos las más activas, debido a que para esta competencia el caucho es libre. Ello obliga a realizar ensayos sobre compuestos blandos y a buscar la adecuación de los distintos chasis, que durante todo el año utilizan el neumático monolito autorizado por cada federación.

Evidentemente, el duelo será entre Michelin, Bridgestone y Avon, aunque también habrá algunos autos con Yokohama.

Pero los franceses, proveedores en los campeonatos italianos alemán, francés y suizo, intentarán mostrar su superioridad.

Por ello han elegido un selecto lote de media docena de pilotos a los cuales les brindarán asistencia especial en razón de ser los más representativos de los certámenes que abastecen los galos.

Del italiano han elegido a Nicola Larini, Marco Apicella y Ale Caffi. Los dos primeros son los pilotos del team de Enzo Coloni, quienes están luchando entre sí por el título, mientras que Caffi es el actual Campeón Europeo y último ganador en la categoría. Los tres utilizarán chasis Dallara con motor Alfa Romeo de Novamotor.

Los otros tres elegidos de Michelin serán Yannick Dalmas, Kris Nissen y Victor Rosso. El francés es el virtual campeón de su país y tripula un Martini-VW Spies del team Oreca. Nissen es el campeón del certamen alemán y utilizará el Rail-VW del equipo del Bertrand Schaffer. Rosso, por su parte, estará presente con el Dallara-Spies de Horst Schubel. Es muy posible que en los próximos días se realice una nueva sesión de tests en Imola para que estos pilotos prueben los compuestos a utilizar para la prueba del 26 de octubre. Nos comentaba Rosso, quien estuvo conversando con Pierre Blanchet en la base de Clermont Ferrand, que Michelin le aseguró la provisión de neumáticos para los tres días de actividad en Imola, es decir, ensayos del viernes, clasificación del sábado y carrera.

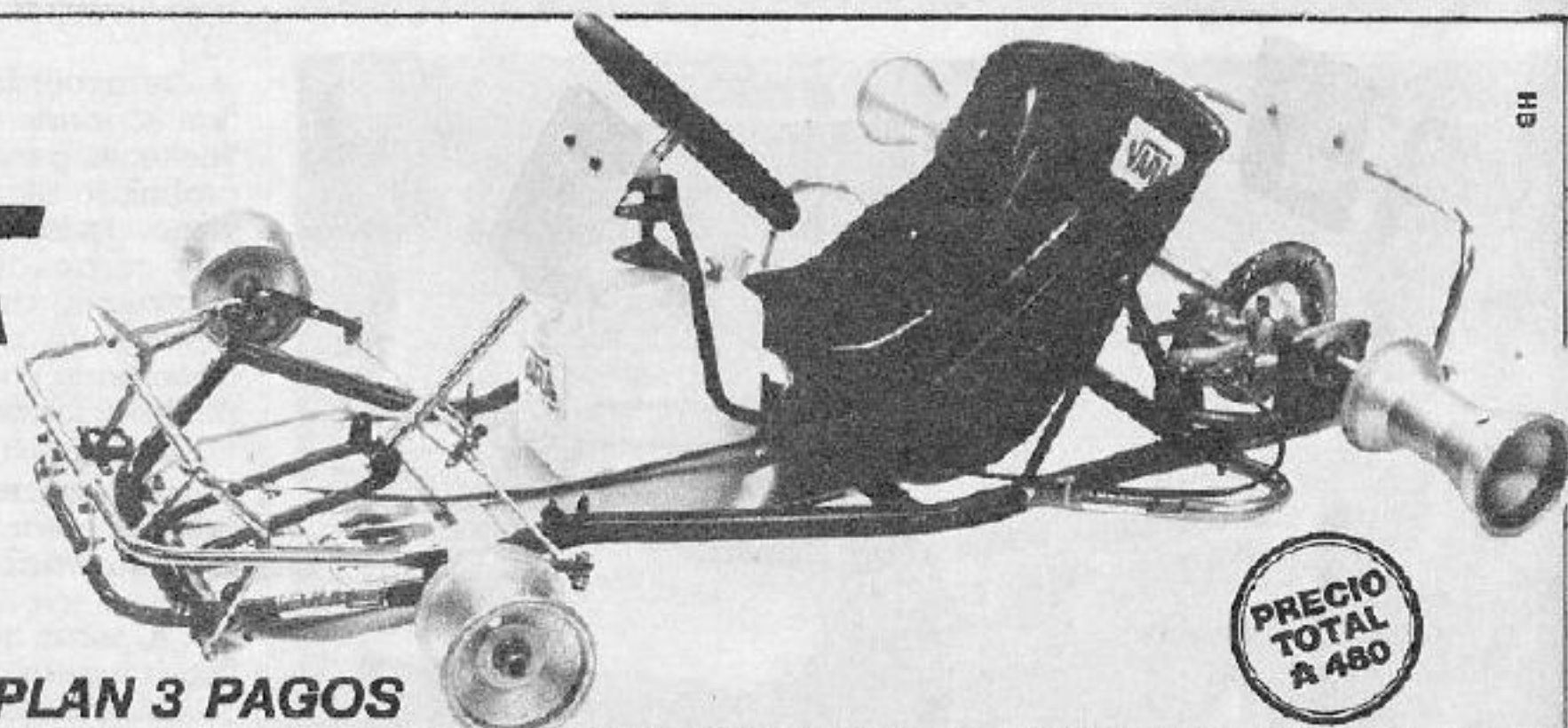
Con respecto a la competencia, se conocen los planes de Bridgestone, quien ha elegido a tres pilotos para brindarles atención preferencial. Se trata del alemán Bernd Schneider, el brasileño Maurizio Sandro Sala y el italiano Stefano Modena. El germano utilizará el Reynard con motor VW Spies, mientras que Sala competirá con el Rail del team Swallow, y Modena lo hará con el Reynard-Alfa Romeo que habitualmente utiliza en el certamen peninsular. En los tests realizados días pasados en Imola Schneider giró un segundo más rápido que los pilotos de Coloni presentes en el circuito, pero se asegura que aun Michelin no había previsto de los compuestos blandos.

PARA ESTAR SIEMPRE

EN PUNTA ... VARA

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

CONSULTE PLAN 3 PAGOS



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

DISTRIBUIDORES OFICIALES

- SANTA FE: Federación Regional N° 4 - Arenales 1306. TOTORAS. Te. 93221
- NEUQUEN: Flores y Estevez: Conquistadores del Desierto 120. Neuquén Tel. 25-878
- CHACO: Alejandro Giampietro: Av. 9 de Julio 1762. Resistencia. Tel. 20-312 ó 29-668

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

PRECIO TOTAL A 480

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

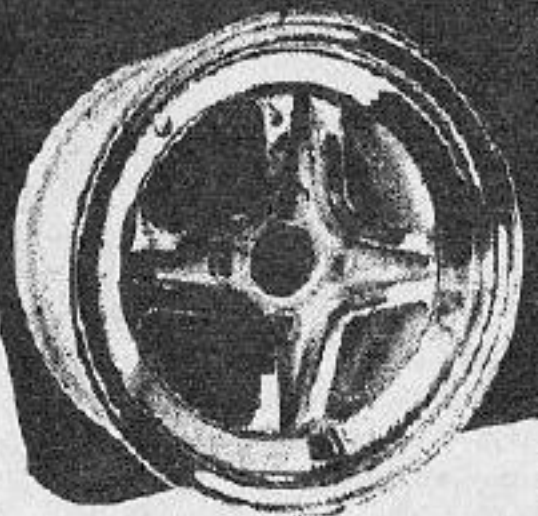
- ENVIOS AL INTERIOR
- VENTAS POR MAYOR Y MENOR
- ENTREGAS A DOMICILIO

TARJETAS DE CREDITO

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

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

LLANTAS DE COMPETICION AERA



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR ANPLIA GARANTIA REPARACIONES

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

FIAT 600 - 126 - 128 - 147 - 131 - 132

TECNICA B4

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH - ALFA ROMEO - PIRELLI)

- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bielas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escapes especiales
- Carter de aceite aluminio (5 litros)
- Platinos de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales OCOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables
- Bujías (Competición)
- Turbo compresores.

PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

OSVALDO MACEIRA

COMPETICION ITALIA 355

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

F.A.D.E.S

BUTACAS JAULAS DE SEGURIDAD

CINTURONES ARNES TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGUERO 1813, esq. N. Irigoyen, FLORIDA, (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

ARENERO



JAULA TUBULAR 8 2"

P/MECANICA GORDINI - R4 - R6 R12 - F 600 - DKW Y VW

797-9473

ZUFRIATEGUI 2999 650 BELTRAN FLORIDA

IMPORTADOS

* VISA * GS. * CX * MAZDA 323

R.20 - GALANT. ALFA * R5 *

REPARACION DE OPTICAS Y FAROLES TRASEROS • RECAMBIO TREN

DELANTERO • TRANSMISIONES

• SUSPENSION Envios al interior

TEL: 572-8404

CONCORDE S.R.L. (EF)

• TORNILLOS PARA METAL EN TODO TIPO DE CABEZA

• HIERRO Y BRONCE

• TORNILLOS TIPO PARKER ZINCADO Y NICUELADO

• TORNILLOS MILIMETRICOS • MEDIDAS ESPECIALES. • BULONES DE RUEDAS. • TUERCAS DEPORTIVAS Y ANTIRROBO

Pta. LAPLACE 3249/51 (1417) CAP. 567 8581 (Alt. A Jonte 3300 y Cuercal)

TALLERES AUSTRAL

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆



MERCEDES BENZ 1929

PRIMER SALON ARGENTINO DE AUTOMOVILES DE ESTILO TOTALMENTE TERMINADOS

\$ 4.500

MERCEDES BENZ • M.G. • BENTLEY • ALFA ROMEO y otros EQUIPADOS CON MECANICA NACIONAL

CARLOS VILLATE 3828

(cp. 1605) OLIVOS. TEL. 762-4654

Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault. Informe por carta: Rastreador Fournier 2622, Olivos (1636) Bs. As. ó personalmente en el Autódromo de Bs. As. Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

FERRAZZI COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

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

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

ANEXO J BUZOS • QUANTES • BOTAS • CAPUCHAS • ANTIFLAMA • CASCOS

JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

HOT ROD TODO PARA EL TUERCA

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

VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barra antivuelco

Tocho duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos

RUTA 8 N° 9774 (Alt. Km. 21.300). Tel. 760-0430. Loma Hermosa

TARJETAS DE CREDITO ENVIOS AL INTERIOR

EMMENA AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

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

EMILIO BATE HIJOS S.R.L.

GRAL. ROCA 3520 (1702), CIUDADELA, Bs. As. TEL. 653-1175/6647

PROVA CASCOS ESPECIALES PARA COMPETICION

MODELO ESPECIAL

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

AVANT MOTOS SERVICE REPUESTOS

AV. PUEYRREDON 981. TEL. 84-8947

SOMOS FABRICANTES

VERUI ESCAP

Autos SAN MARTIN 1974 (cp. 1624). LARIUS OESTE. TEL. 240-3264

JAULAS DEFENSAS

EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS KITS ARMADOS O SEMIARMADOS

GANADOR DEL 1er. PREMIO DE FIERROS CALIENTES DE LA EXPOSICION DE LARIUS

Doblimos caños a medida de todo escape. Por mayor y menor - consultenos -

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

EF

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

☆ ASIENTOS Y AGUJAS ☆ CONEXIONES, etc.

☆ SURTIDORES ☆ VENTAS POR MAYOR

DULBECCO

PEUGEOT 505-COUBE FUEGO A INYECCION

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

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

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

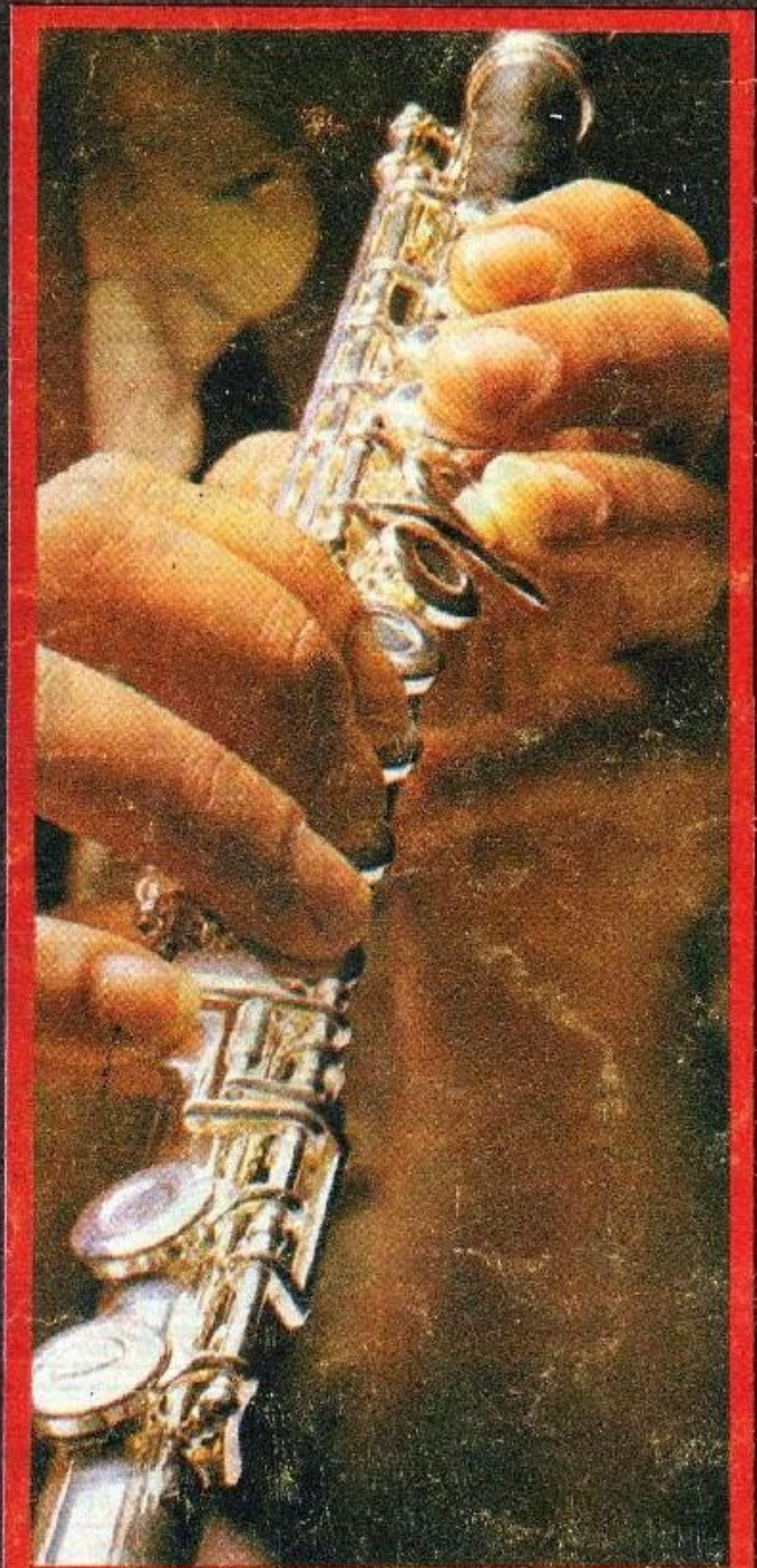
El Club de La Buena Música
le ofrece

MUSICA, MUSICA Y MAS MUSICA

Grandes ofertas en cassettes estereofónicos importados de EE.UU.

y grabados impecablemente en sistema Dolby

Elija los conjuntos de su preferencia
y recíbalos cómodamente en su hogar.



Conjunto A

Cassette 1: Música country. Temas de dúos favoritos. Lo mejor de la música tracional americana.

Cassette 2: Más música country - Volumen 2. Música para escuchar y para bailar.

Conjunto C

Cassette 1: Clásicos en música de discoteca: Quinta de Beethoven; Obertura de Guillermo Tell; Sexta de Tchaikovsky y muchos otros.

Cassette 2: Jazz en música de discoteca: Patrulla americana; Chattanooga Choo Choo; Collar de perlas y más swing...

Conjunto B

Cassette 1: Superman y otros hits. Incluye Tema de 2001; Tema de guerra de las Galaxias; Encuentros cercanos y otros.

Cassette 2: Música de la película Grease. El gran éxito de John Travolta en un inmejorable cassette para escuchar y bailar.

Conjunto D

Cassette 1: Discos de oro: Los temas que vendieron más de 1 millón de discos - Volumen 1.

Cassette 2: Discos de oro: Los temas que vendieron más de 1 millón de discos - Volumen 2.

(incluye portacassette para
2 cassettes sin cargo)

Envíe hoy mismo el
cupón a Casilla de
Correo 257 - Correo
Central (1000) -
Buenos Aires o
realice su pedido
telefónicamente al
42-9061 o adquiera
los cassettes
personalmente en
Rodríguez Peña 1051
1er. piso Capital
Federal.

Gastos de envío y contrareembolso:

Por 1 conjunto: ₳ 2,90

Por 2 conjuntos: ₳ 3,30

Por 3 o más conjuntos: ₳ 3,70

SUPER OFERTA

Conjunto de 2 cassettes
importados por sólo

₳ 7.90

Cada conjunto de 2 cassettes importados
se entrega en un práctico portacassettes.

Asóciase gratis al
Club de la Buena
Música
Al realizar esta
compra, usted se
asocia
automáticamente, sin
costo alguno, ni
compromisos futuros
de pago de cuotas, al
Club de la Buena
Música; lo cual le
permitirá recibir
ofertas especiales
para socios,
informaciones sobre
música y muchas
otras ventajas. Con
su pedido, recibirá el
carnet que lo
acredita como socio.

Sres. El Club de la Buena Música
Casilla de Correo 257 (1000) Correo
Central

SI

Envíame los conjuntos de cassettes importados
que detallo en este cupón, a la siguiente
dirección:

Nombre y apellido _____

Dirección _____

Ciudad _____ Prov. _____ Cód. postal _____ Tel. _____

Marque los conjuntos que desea recibir:

Conjunto A Conjunto B Conjunto C Conjunto D

Abonaré contrareembolso al recibir mi pedido,
la suma de ₳ _____ por _____ conjunto/s, más los gastos
de envío, según la tabla que figura en esta
página.

Si usted ya es socio del Club de la Buena Música,
anote aquí su número de socio: _____

y obtendrá, con su pedido, un regalo sorpresa.