

TRIPLE EDICION
MAS PAGINAS - MAS COLOR

CORSA

RALLY



Escribe
RECALDE

Las revistas de Mauro

N° 1100 del 4 al 11 de agosto de 1987 - Argentina: \$4,20 - Uruguay: NS 210 - Paraguay: Gs. 1.350

CORSA *Sprint* CON TODA LA ACTUALIDAD

RALLY *Guia* PROGRAMA COMPLETO

Cuando
CORVEN corre...
 ...Usted **GANA**

PORQUE EN CARRERA SE PONE A
 PRUEBA LA CALIDAD CORVEN...
 LA MISMA QUE UD. Y SU AUTO,
 USAN TODOS LOS DIAS.



AMORTIGUADORES

Corven

Fábrica: PUEYREDON 735. Venado Tuerto Tel. 0462-22736/23531

Héctor Angelini

CRISOSTOMO ALVAREZ 1005
 TE: 218717
 TUCUMAN

Vicente Calderone y Cía

RUTA 8 Y MITRE
 TE: (0462) 23219 - 21446
 VENADO TUERTO

José M. Angelini

25 DE MAYO 683
 TE: 28424
 RESISTENCIA

Distribuidora Sur

MORENO 4736
 TE: 023-722528
 MAR DEL PLATA

Casa Gallo

PEDERNERA 76
 TE: (0586) 22567
 RIO CUARTO

Pereda Repuestos

AV. LURO 983
 TE: (0954) 25030
 SANTA ROSA (LA PAMPA)

Buenos Aires

JUAN B. JUSTO 3165
 TE: 855 - 6385

Ushuaia

MAIPU 1081
 TE: (0964) 92230 - 92793

Rosario

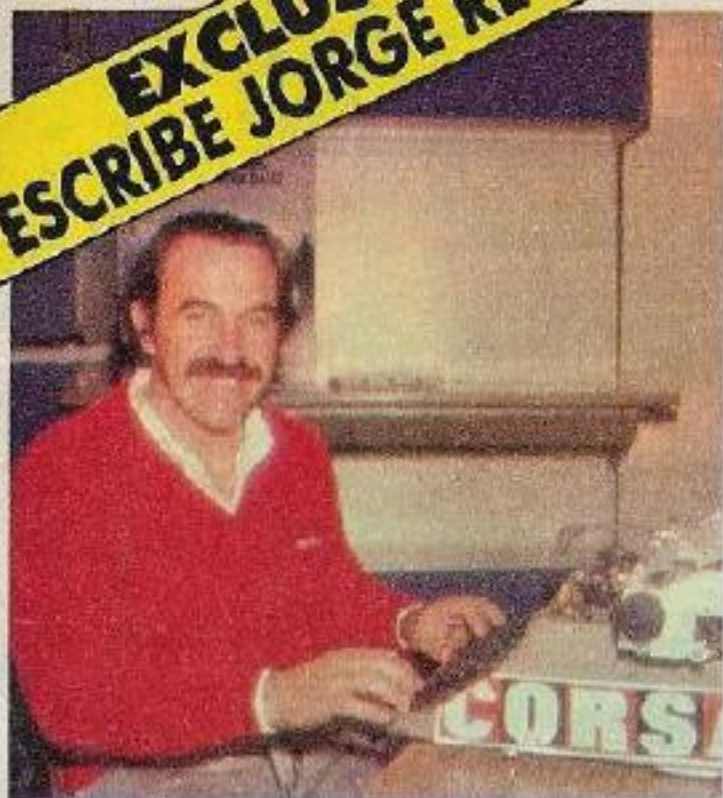
9 DE JULIO 2673
 TE: 217935

**EXCLUSIVO
ESCRIBE JORGE RECALDE**

desde el habitáculo

A HORAS DE LA LARGADA, IMPRESIONES Y DESEOS...

"QUIERO GANAR"



Finalmente estamos a punto de largar. Finalizó ya el entrenamiento sobre la ruta de la carrera, el cual realizamos con mi navegante Jorge "Bicho" Del Buono, y nos encontramos listos para iniciar esta nuestra cuarta participación del año en el Campeonato Mundial y la segunda de nuestra carrera como integrantes del equipo oficial Lancia Martini.

El equipo da muestras de funcionar perfectamente, y a varios de quienes trabajaron con nosotros durante la recorrida de ruta previa ya los conocía, salvo un mecánico motorista. Todos ellos son sumamente profesionales en lo suyo, tales como "Micky" Biasion y Tiziano Siviero en sus funciones de piloto y navegante. Con "Bicho" hacemos lo mismo que ellos y así nos acostumbramos a su forma de preparar una carrera.

En cuanto al manejo del Lancia Delta HF 4WD, la experiencia en el Olympus fue totalmente diferente. El auto que usé en Estados Unidos era difícil de manejar, con una tendencia sobrevirante muy marcada. En cambio, el muleto, luego de las pruebas técnicas, quedó puesto a punto como a mí me gusta, neutro, si bien en la montaña, dada la distribución de peso, tiene alguna leve tendencia sobrevirante. El auto que usaré en la carrera tendrá similares características.

Entre otras características determinadas, está elegida la distribución de la potencia, la cual difícilmente variará, puesto que, de hacerlo, habría que cambiar nuevamente la puesta a punto de la suspensión trasera.

La preparación del equipo para este rally fue similar a la que efectúan para los otros en que yo he participado y visto sus entrenamientos. Sin embargo, noté que nuestros rivales no han traído autos "muletos" para el trabajo previo, aunque no por eso habrá que tener menos cuidado. El rally tiene cuatro etapas, y en ellas todos pondremos lo mejor.

Yo trataré de hacer las cosas como siempre, lo mejor que pueda, y mis pretensiones son las mismas: ganar, ya que para eso corro.

En la recorrida de ruta no tuvimos problemas y todo funcionó a la perfección, pero no tenemos más que una idea vaga de los registros que haremos en la carrera debido a que los caminos estaban abiertos al tránsito normal y por eso no podíamos llevar los autos más cerca del límite: sin embargo, los entrenamientos me han servido para conocer mejor al Lancia, y si bien no estoy tan acostumbrado a él como Micky Biasion, creo que lo podré manejar bastante bien, aunque para saberlo



con certeza habrá que esperar a que termine la carrera...

En cuanto a quienes estarán al costado de la ruta durante la competencia, deben saber que, en buena medida, de ellos depende el rally. Por lo tanto se deberán extremar los cuidados para que no ocurra ningún accidente que involucre al público.

Por último, me interesa reconocer el esfuerzo de mis patrocinantes, quienes me han permitido intervenir en pruebas del Campeonato Mundial, y en especial el de la Secretaría de Turismo de mi provincia y el de "Viva Córdoba".

Antes de largar estaré ocupado con los últimos detalles de la hoja de ruta en Córdoba; luego viajaré a Buenos Aires para asistir a una conferencia de prensa, iremos con Del Buono a la verificación técnica y administrativa, y finalmente largaremos la carrera. Este año me tocó el N° 5 porque tengo prioridad B de la FISA. ¡Ojalá que cuando termine el rally consiga la prioridad A!

Arriba: Jorge Recalde en nuestra Redacción, en una pose ya habitual para nosotros... ante una máquina de escribir (Foto Paganetti). Foto mayor: Durante los entrenamientos para el rally argentino, sobre su muleto recorriendo al atardecer el camino que lo es más familiar: la trepada de Mina Clavero a Giulio Cesare (Foto Carlos Campos).

Marlboro

LCA

7° Rally Marlboro Argentina '87 - Córdoba

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



Emilio Lamarca 1273 (c.p. 1407). CAP. TEL 67-0024
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

CASA ZAGAGLIA S.A.

***** BUTACAS *****

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



TODOS RECLINABLES
COLORES A ELECCION

***** J.B. JUSTO 3350 - CAP. *****
• F.D. OLIVEIRA 4683 (1678) CASEROS TEL.: 654-5408

RACING PARTS

- Rasores para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Boladores a Rodillo. CHEVY y DODGE ISKY.
- Varillas levanta válvulas ISKY.
- Pistones para válvulas Titarlo hierro y Dural ISKY.
- Tecómetro JONES con agua testigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de brasa CARRILLO.
- Cajas de velocidades de brasa, HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
☆☆ TEL 701-7948 ☆☆

BUZOS ANTIFLAMA

VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO, NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS, PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TURFCA. TAMBIEN CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS, COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO
Distribuidor en MAR DEL PLATA
"FIRST COMPETICION"
Av. Colon 5002. Tel: 725027
REMITAMOS AL INTERIOR.
BRANDSEN 1123.
TEL. 744-2583
Frente a Estación SAN FERNANDO (1648).

PINTURA DE ALTA TEMPERATURA PARA ESCAPES Y PISTONES



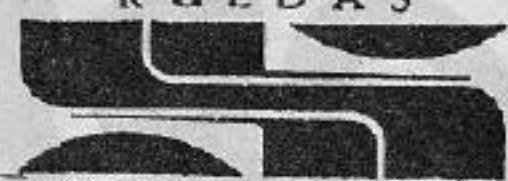
Acassuso 1393-1525. OLIVOS. 795-9864
791-4121 (Alt. Av. Maipú 3200) (1636) BsAs

F.A.D.E.S. BUTACAS

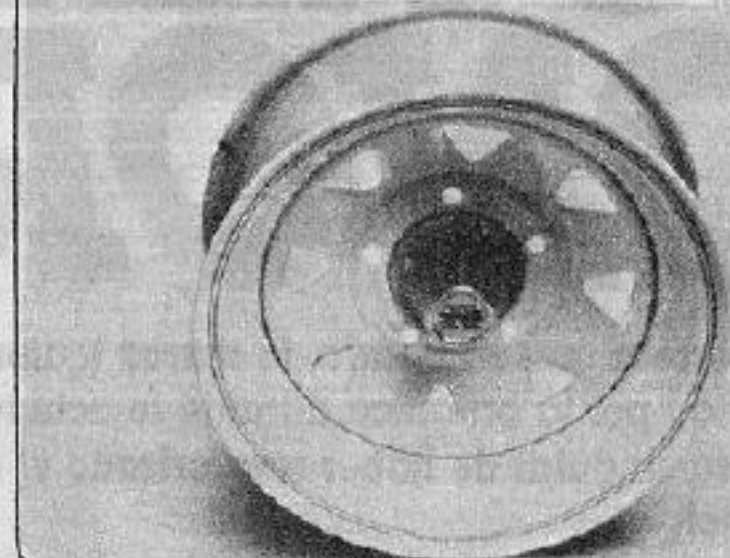
CINTURONES ARNES
TC - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1813. esq. H. Irigoyen.
FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS



SPINA HNOS.



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

LLANTAS DE COMPETICION

T.C. 2000
F2 Limitado-Nacional
F. Renault Argentina
F2 Codasur y Entecor
F5
Turismo clase 2, 3 y 4
SPORT PROTOTIPO
También llantas de aleación italiana para automóviles nacionales e importados. • ENVIOS AL INTERIOR



• AMPLIA GARANTIA • REPARACIONES • FABRICA; ADMINISTRACION Y VENTAS
DORREGO 58 Tel: 854-7062

AUTOMODELISMO DEPORTIVO



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

SCALETRIC • MABUCHI
• SEBRING • LEONE

VENIAS POR MAYOR UNICAMENTE
MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.

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

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

KITS ECONOVAN



VERSION: FURGON - RURAL EJECUTIVA
AMBULANCIA
Construida en una sola pieza monocabasco (P.R.F.V.)

WORLD CAR
Av. Mitre 1130 (1602)
Florida - Tel. 760-6995
Ruta 8 esq. Cuba
San Martín - 769-3651

TRANSFORMAMOS SU UNIDAD

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

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



MUÑOZ 2376 (C.P. 1663). SAN MIGUEL
TEL: 664-0619
JUAN B. JUSTO 3374. TEL: 58-9479. CAP.

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

★ ASIENTOS Y AGUJAS ★ CONEXIONES, etc.
★ SURTIDORES ★ VENTAS POR MAYOR

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G. • LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.
Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2186

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

Envios al Interior
MELO 4130. FLORIDA. (cp. 1602). TEL: 760-1173

LOS LEGITIMOS ESCAPES ESPECIALES

UNICOS FABRICANTES



PARA TODAS LAS LINEAS DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS
COLOCACION Y VENTA: Av. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel. 772-2347 • 771-3354

28
AÑOS DE EXPERIENCIA
RESPALDAN
NUESTROS PRODUCTOS
ENVIOS AL INTERIOR

M.B. Producciones S.R.L. y Avda. Corrientes 3732 y B (1199) CAPITAL - Tel: 86-7134

¿PUEDE GANAR RECALDE?

La presencia de Jorge Recalde en el VII Rally de Argentina, con un auto del equipo oficial Lancia y todas las posibilidades para el conocimiento de la máquina merced a las intensas pruebas realizadas días atrás, han alimentado las expectativas acerca de la posibilidad de triunfo del piloto argentino.

A esto se le suman las buenas actuaciones de Recalde en las pruebas del torneo mundial en que participo, especialmente este año, la enorme experiencia del cordobés en rally y el conocimiento del terreno sobre el que se correrá la competencia.

Por esto, consultamos a varias personas ligadas desde hace mucho tiempo al automovilismo deportivo, y con experiencia en distintas actividades dentro del mismo, sobre la base de tres preguntas:

- 1- ¿Puede ganar Recalde el Rally de Argentina?
- 2- ¿Por qué?
- 3- ¿Quién podría vencer?

Estas fueron las respuestas de todos los consultados.



Rafael Sierra

Ingeniero Rafael Sierra (Director del Rally de Argentina)

- 1- Si, si el equipo no da ordenes contrarias.
- 2- Recalde tiene un buen auto y capacidad para triunfar.
- 3- Recalde, Biasion, el equipo Mazda, y habrá que tenerlo en cuenta a Eriksson, aunque no creo que le pueda ganar a los doble tracción, y menos en este terreno.

Guillermo Maldonado (Múltiple Campeón de la actual Fórmula Tres Sudamericana)

- 1- Si puede ganar.
- 2- Tiene todas las condiciones en este momento como para hacerlo, está en igualdad con cualquier piloto del mundo y tiene un auto excelente. Además se ven acrecentadas sus posibilidades por el conocimiento de terreno.
- 3- Es mi deseo que gane Recalde.

Jorge del Buono (Navegante de Jorge Recalde)

- 1- Intimamente, tengo unas ganas locas de ganar, pero habrá que ver las directivas del equipo.
- 2- Porque pueden decir que hasta un determinado prime la competencia es libre y el que gana hasta allí es el ganador del rally, o puede suceder lo de Montecarlo, que elijan un Especial y el que triunfo ahí se lleve la carrera; pero eso se puede hacer si estamos solos en la punta; hay que tener cuidado con Mazda.
- 3- Para mí, es uno-dos de Lancia.

Oswaldo "Cocho" López (Bicampeón del Club Argentino de Pilotos)

- 1- Pienso que si, sin ninguna duda.
- 2- Tiene experiencia, auto, equipo y fundamentalmente conoce el camino mejor que nadie.
- 3- El compañero de equipo, Biasion.

Juan Manuel Fangio (cinco veces Campeón del Mundo de Fórmula Uno)

- 1- Si, como no... Le tengo mucha confianza no desde ahora sino desde siempre. Recuerden que lo hicimos correr con Mercedes en otros rallies y que fue segundo en Bandama.
- 2- Esta bien montado sobre un buen coche, y sobre todo es especializado en este tipo de carreras y conoce muy bien el terreno.
- 3- Siempre son cuatro o cinco los candidatos serios para ganar esta clase de competencias: se necesita preparación y buen equipo, buen servicio y excelente auto. El Lancia es candidato para ganarlo.

Roberto José Mouras (Tricampeón de Turismo Carretera)

- 1- Si, siempre y cuando le den un buen auto y las directivas del equipo se lo permitan.
- 2- Porque en rally es el mejor especialista argentino y demostró su valía internacional con las actuaciones que ha tenido este año, con mayor continuidad que en temporadas anteriores; además, conoce muy bien la zona.
- 3- Biasion, el otro integrante del team Lancia.

Oscar Alfredo Gálvez (Quintuple Campeón de Turismo Carretera)

- 1- Si, por supuesto que puede ganar.
- 2- Es un gran piloto, y lo

puede comprobar desde la época en que corrió en el equipo Ford de Turismo Carretera; además, tiene una buena trayectoria internacional y conoce muy bien los caminos.

- 3- Biasion.

Oscar Marcolongo (Ex director deportivo del equipo Fiat en Argentina, contacto de Abarth en el país).

- 1- Si, yo digo que va a ganar.
- 2- Porque no hay ninguna orden de equipo.
- 3- En el caso de que Recalde tenga algún problema, Biasion.

Rubén Luis Di Palma

- 1- Si, lo gana Recalde.
- 2- Conoce muy bien los caminos y, aunque los rivales también los habrán recorrido, tiene la experiencia y el auto como para ganar.
- 3- En primer término Recalde, y en segundo su compañero de equipo.

Ingvar Carlsson (Piloto del equipo oficial Mazda)

- 1- Si, puede ganar Recalde.
- 2- El team Lancia es muy bueno, tiene mucha experiencia, y Recalde demostro ser un gran piloto.
- 3- Si no hay problemas, Mazda; y si no, Lancia.



Juan Manuel Fangio

Massimo Biasion (Piloto del equipo oficial Lancia)

- 1- Pero... todos los pilotos pueden ganar el Rally.
- 2- Recalde conoce muy bien el recorrido, dispone de una máquina muy competitiva y es uno de los principales favoritos.
- 3- Pienso que nosotros, los de Lancia, junto a Mazda y Volkswagen somos los candidatos.

Gabriel Raies (Campeón Argentino de Rally Clase Tres)

- 1- Claro que puede.
- 2- Primero, porque está al mismo nivel que ellos, y segundo porque cuenta con el mismo elemento.
- 3- Sin ordenes de equipo, gana Recalde.

LA ESTRATEGIA DE LANCIA PARA ARGENTINA

Uno de los interrogantes de mayor interés en la vigilia del Rally de Argentina, es saber cómo manejará Lancia sus fuerzas, y concretamente la afición local se pregunta si Jorge Recalde tendrá la posibilidad concreta de acceder al triunfo si las cosas funcionan como se espera para la casa italiana.

Por ello era importante consultar al "número uno" de la escuadra, Cesare Fiorio, en su base de operaciones en Corso Marche 38 de Turín. Si bien Fiorio no estará personalmente en la carrera de nuestro país, es sabido que él es el único que define la estrategia del team en lo deportivo. He aquí lo conversado con Fiorio.

—¿Cómo han hallado el comportamiento del auto luego de los tests realizados por Recalde en Carlos Paz?

—El coche va bien y no ofrece particulares problemas. Argentina es una carrera 'clásica' para nosotros, tiene un trazado bastante similar a Portugal y a ciertas zonas del Acropolis, razón por la cual no hemos encontrado mayores inconvenientes. Simplemente hemos realizado elecciones técnicas de puesta a punto, y nada más.

—¿Cuál será vuestra estrategia para la carrera? ¿Asegurar matemáticamente el título de marcas o intentar la victoria absoluta?

—En primera instancia nuestro objetivo es traer el título a Italia luego de la carrera. Con respecto a la victoria, eso no será prioritario y dependerá de lo que ocurra en los primeros tramos. Allí se verá cuán fuerte es la competencia, y seguramente eso nos permitirá definir una estrategia para el resto de la carrera.

—A nivel de pilotos, ¿cómo se manejará la situación entre vuestros volantes?

—Como siempre hemos hecho, habrá carta libre al inicio para que cada uno de ellos trabaje en el ritmo que considere más adecuado. Luego se verá cuál es la situación en la competencia, y en función de ello se decidirá lo más conveniente a los intereses de la escuadra.

—En caso de estar Recalde adelante y no existiendo riesgos para la victoria de la marca, ¿tendrá el argentino la posibilidad de triunfar o será prioritaria la posición de Biasion en el Campeonato de Pilotos?

—Como lo dije antes y como lo hemos hecho en otras carreras este año (Montecarlo, Olympus, etc.), al principio habrá libertad e igualdad de atención para ambos pilotos, y luego se decidirá, repito, en función de la situación en la clasificación, congelar posiciones. Si es Recalde quien está al frente, no tendremos problemas en que sea él quien gane.

Hasta aquí lo que nos decía Fiorio; pero a

nuestro entender es interesante hacer un par de acotaciones al respecto. En primer lugar, es claro que todo lo que se puede conjeturar con respecto a la definición de la carrera, dependerá fundamentalmente, no de Lancia, sino de Mazda. Aunque esto pueda parecer una contradicción, no lo es. Si la escuadra de Achim Wambold plasma en resultados la anunciada evolución del 323 FWD con sus nuevos órganos de transmisión, y pone en jaque la actual hegemonía de Lancia, no hay dudas de que la situación dentro del equipo italiano será muy diferente a la que se presentará en caso de una cómoda supremacía. Habiendo posibilidad de lucha, los dos pilotos de Lancia tendrán todos los medios como para intentar la victoria. En el caso de que por una causa u otra la carrera se convierta en un paseo de los coches peninsulares, allí la cosa puede ser diferente. Por lo que hemos podido ver este año, la estrategia de lucha libre entre los pilotos ha estado siempre enmarcada por la caballerosidad de pactos previos que se han respetado aun cuando los resultados pudieran no satisfacer enteramente a la escuadra. El ejemplo más reciente lo hemos visto en EE.UU., cuando el perjudicado fue Biasion y la victoria a mitad de carrera quedó en manos del resistido Kanakunen. En este caso se da la particularidad de que no será un piloto estable quien deberá vérselas con el italiano; por otra parte, éste es el único confirmado en el equipo para el próximo año... De todos modos, nada indica que de movida pueda haber un trato diferencial; por el contrario. Claro que queda la duda de cómo se desarrollen las cosas y si no juega el sentimiento nacionalista en algún momento, puesto que a nadie en el "staff" de Lancia le disgustaría que el título de pilotos fuese a parar a manos de un italiano, conformando un doblete 'todo tricolor' en un momento bastante polémico en lo deportivo dentro del Grupo Fiat, precisamente a causa de cuestiones nacionalistas.

En este aspecto la posición de Biasion en la tabla es expectante. Con un triunfo en Argentina pasaría a la punta del Campeonato, si bien luego, por contrario le queda solo San Remo contra dos o tres carreras de sus compañeros de equipo, ¿quien puede negarle la posibilidad de defender sus aspiraciones con alguna prueba extra, máxime teniendo en cuenta su falta de suerte este año, cuando se le escaparon victorias casi seguras como las de Acropolis y Olympus? Por todo esto, para Recalde la cosa no será fácil; no sólo necesitará hacer una carrera de ataque permanente, sino que además dependerá del planteo que pueda darse en la competencia.

Francisco Mayorga (Bicampeón de Turismo Nacional)

- 1- Si, claro que puede ganar.
- 2- Porque es un piloto excelente y tiene un auto excelente.
- 3- Cualquiera de todos los que largan puede ganar...

Ernesto Soto (Bicampeón Argentino de Rally Clase Tres)

- 1- Si.

- 2- Porque conductivamente está en un mejor nivel que Biasion.
- 3- Recalde, o Biasion por las órdenes del equipo.

Juan María Traverso (Bicampeón Argentino de T.C. y Campeón '86 de T.C. 2000)

- 1- Si.
- 2- Tiene un muy buen auto, conoce muy bien el camino.
- 3- Biasion.



Oscar Alfredo Gálvez

Vaya a lo seguro

En el Automóvil Club Argentino usted asegura lo principal: Su tranquilidad.

Tener la seguridad de estar bien protegido por una póliza adecuada es estar bien asegurado.

Es poder estar tranquilo.

Por eso, si usted es socio del
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
tiene la ventaja de poder contar con su
mejor amigo en seguros.

PUBLICIDAD ACA

* SEGURO DE AUTOMOTORES

Cobertura parcial o total con o sin franquicia.

Responsabilidad Civil SIN LIMITE de capital. Pago inmediato de siniestros por daños parciales.

Préstamo de un automóvil que le facilitamos (sin cargo) por 3 a 7 días, por daños propios o robo total cubierto por el seguro.

ESPECIALES CONDICIONES DE FINANCIACION OTORGADAS POR EL ACA

***Contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro.**

* SEGURO DE VIDA COLECTIVO

Para asociadas y sus cónyuges.

Sin examen médico. Muerte natural. Doble indemnización por muerte en accidente. Beneficio por incapacidad total y permanente.

Indemnizaciones por pérdidas anatómicas y/o funcionales causadas por accidentes.

* SEGURO DE EMBARCACIONES DE PLACER

Robo o Hurto total y parcial, incendio y daños en navegación.

Robo o incendio en guardería. Daños en tránsito terrestre sobre trailer (incluido éste). Huelga-Vandalismo. Responsabilidad Civil.



* SEGURO DE INCENDIO

Para viviendas particulares (continente y contenido).

Daños materiales causados por fuego, rayo o explosión, humo, huracán, vendaval, ciclón o tornado, terremoto o temblor, granizo, o por cualquier medio empleado para combatir el siniestro. Responsabilidad Civil a cosas de terceros.

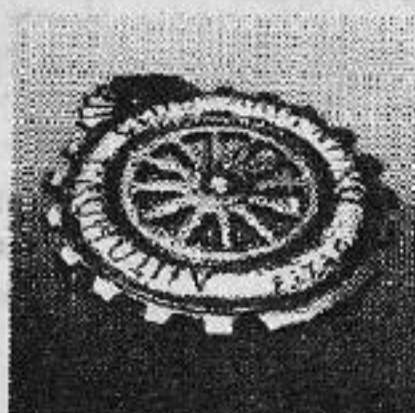
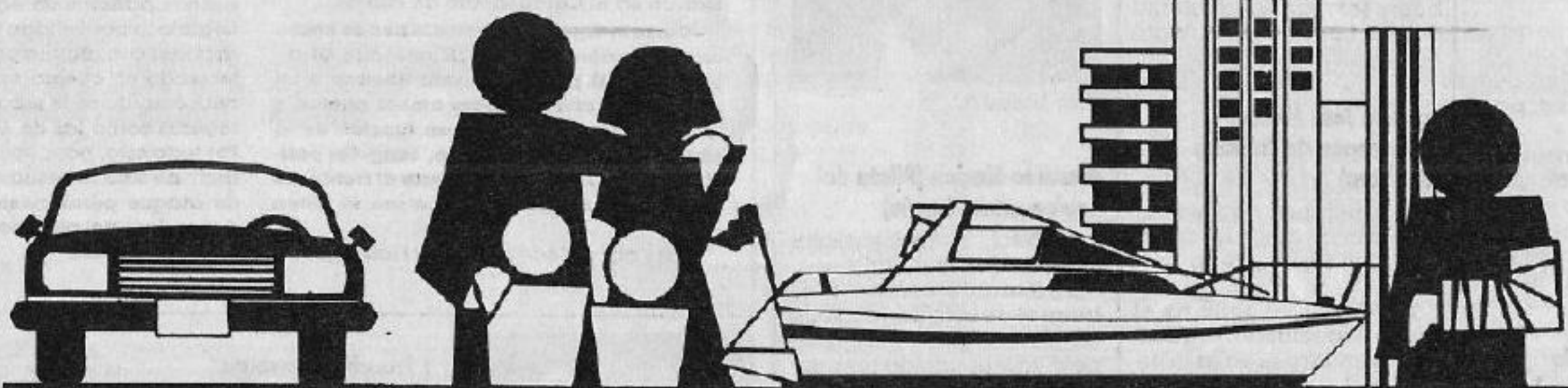
* SEGURO DE ACCIDENTES PERSONALES

Para asociados y familiares directos, mayores de 5 años y menores de 66 años.

Por muerte; invalidez permanente, total o parcial; incapacidad temporaria (renta diaria).

Asistencia médico-farmacéutica. Con alcance en todos los países del mundo, excepto aquellos donde no existan relaciones diplomáticas.

Asegure sus bienes y su tranquilidad: una póliza de seguro es la mejor manera de hacerlo.



ACA

Automóvil Club Argentino
En seguros, su mejor amigo.

SIN CUOTA DE INGRESO ASOCIESE AL ACA. TODA UNA INSTITUCION EN SERVICIOS.
Usted paga 3 cuotas adelantadas. Carne y Gastos Administrativos

CORSA

EDITORIAL



INSTITUCIONAL



Pocas son las tradiciones deportivas argentinas que tienen tanto arraigo popular como la que enmarca con su clima festivo las largas nocturnas desde la puerta del ACA en Libertador. Desde esa rampa de madera han largado rumbo a la aventura, nombres como los de los hermanos Galvez, Juan Manuel Fangio, Mendifeguy, Pairetti y tantos otros que marcaron con sus triunfos el firmamento de nuestro automovilismo. Si los Turismo de Carretera llenaron nuestros ojos durante tantos años y lograron aturdirnos en su primera acelerada por Libertador rumbo al Monumento de los Españoles, también las grandes marcas del mundo y otros nombres nos hicieron recordar que no todo era Ford y Chevrolet y que el mundo de los fierros existía más allá de Arrecifes, Pergamino o Laboulaye.

En el '57 los autos de serie llenaron la noche con sus faros y también con sus sonidos aunque estos no fueran los ronroneos sobrecojedores de las cupecitas. Y allí nació otra época, la de los Lancia, la de los BMW, la de las Mercedes, la del Porsche 911, la de los Giulia y las Giulietta... la de los nuevos nombres propios como Bordeu, Galluzzi, Canedo, Mayoraga, Caballén... y la de los nuevos nombres ajenos como Leo Cella, Facetti, Paul Frere, Böhringer, las suecas, Zorada.

En el '78, la última y tal vez más tecnicada de las épocas que fueron lestigos de esa tradición nocturna, dio comienzo con la partida de la Vuelta a Sudamérica.

Los caminos del subcontinente fueron así la iniciación de una larga y prestigiosa carrera que nos acerca al mundo y lleva a la Argentina al mirador de cientos de países, de millones de habitantes del mundo. El **Rally de Argentina** es una de las grandes carreras del mundo y heredera directa y por derecho propio de aquellas primeras carreras de TC.

El **Rally de Argentina** es una ocasión especial para nuestro automovilismo.

Tan especial que uno de los hijos dilectos del rally argentino—Jorge Recalde—estará en perfecta posición y derecho de ganar la carrera. De las circunstancias y de las decisiones de su equipo dependerá el resultado final.

Y como la Argentina tiene un rally espectacular y un piloto de primer nivel, también tiene un periodismo digno de ellos. CORSA tiene el honor de enrolarse entre quienes una vez al año seguimos paso a paso esta carrera. Por ello nos hemos puesto a tono con una edición súperespecial que marcará la largada de la carrera con todo el material que nuestros lectores necesitan para vivir el **Rally de Argentina** en sus más mínimos detalles.

El equipo periodístico que estará en la ruta estará integrado por cuatro fotógrafos y cuatro redactores que se movilizarán en tres unidades cedidas por **Renault Argentina** y **Autolatina**. Junto a ellos, un equipo de hombres avezados en la estadística y los números mantendrán al instante las planillas de cómputos para que la próxima semana, un nuevo y espectacular número de CORSA les brinde todo lo ocurrido en la carrera.

Asimismo, dos colaboradores nuestros intervendrán en la competencia: Carlos Neira como navegante del R-18 conducido por Jürgen Nathan y Juan Pablo Vignati acompañando a Julio Pardo sobre un Fiat Regatta 85.

Y como si todo esto que les he contado no fuese suficiente, **Jorge Recalde** firmará su columna personal con las impresiones después de la carrera.

CORSA se pone al nivel del cotecimiento internacional que Córdoba nos ofrece. Y también se pone a la altura de la tradición que significa esta carrera.

Jorge A. Augé Bacqué



Cuando el 7° **Rally de Argentina** se ponga en marcha desde la puerta misma de nuestra sede central habrá comenzado, una vez más, uno de los hechos deportivos más importantes con que cuenta nuestro país y el que mejor muestra ante el mundo nuestra realidad humana, nuestra cultura y nuestro espectacular patrimonio geográfico.

Esta prueba que el **Automóvil Club Argentino** organiza con gran esfuerzo y con el apoyo de empresas nacionales y privadas y con la colaboración del Gobierno y las fuerzas vivas de la Provincia de Córdoba, es el resultado de una experiencia de muchos años hecha a través de los Grandes Premios de Turismo y Turismo de Carretera.

Esas épicas carreras argentinas fueron las que formaron a la gente del ACA en la disciplina deportiva y que ahora se traduce—cual justa recompensa al trabajo—en una de las pruebas de carretera más importantes del mundo.

El ACA asume esta responsabilidad de organizar considerando a las carreras de automóviles como un medio idóneo para obtener un mayor conocimiento de la Argentina en el resto del mundo y por ende, apoyar el despegue de nuestro país proponiendo su difusión internacional.

Sabemos que durante un mes, las imágenes del **Rally de Argentina** y consecuentemente las de sus caminos, las de su gente y las de sus paisajes dan la vuelta al mundo sobre cientos de páginas de diarios y revistas, miles de segundos de televisión y radio y muchos metros de película cinematográfica.

Millones de habitantes de otras tierras leerán, verán y escucharán las informaciones, las imágenes y los sonidos que se emitan desde nuestra tierra.

Sabemos también que con esta prueba colaboramos decididamente al progreso técnico de la industria automotriz mundial y damos ocasión a que autos, pilotos y equipos argentinos se confronten con quienes vienen de otras tierras portando la excelencia automovilística.

El 7° **Rally de Argentina**, válido por el campeonato Mundial (marcas y pilotos), es finalmente crisol de nacionalidades. Junto a nosotros compartirán esta aventura los hermanos de Sudamérica y de Europa. Uruguayos, paraguayos, bolivianos, chilenos, venezolanos, italianos, alemanes, franceses y escandinavos viajarán por nuestros caminos y conocerán nuestras montañas descubriendo, ellos y su gente, el verdadero sentimiento argentino.

La República Argentina será por unos días el centro automovilístico del mundo.

El **Automóvil Club Argentino** se siente orgulloso de haber hecho todo lo necesario para que esto sea posible y de ser el anfitrión de tan importante encuentro deportivo.

Cesar Carman
Presidente

¡FALTAN HORAS!



LOS APRESTOS FINALES PARA LA GRAN PRUEBA,

RUMBO A L

Entérese de cómo trabajan los equipos extranjeros en las vísperas del rally. Conozca las impresiones de Traverso y sus expectativas. Vea cómo fue hasta ahora la campaña de Recalde a nivel mundial y palpite paso a paso el campeonato mundial '87, con el cálculo de posibilidades entre Lancia, Audi y Volkswagen, los tres postulantes al título. Además, sepa cuáles serán los principales medios audiovisuales -CORSA aparte- que cubrirán esta competencia.

Fotos: Pepe Tabachuk



1. El equipo Mazda trabajando sobre el llamante 323 FWD en el taller del importador de la marca en la Argentina, situado en Martínez.
2. El VW Golf GTI de Kenneth Eriksson y Peter Dickmann, en la concesionaria Rossi y Vilapreño, en la avenida Rolón de Boulogne.
3. En Córdoba y sobre el escenario del Rally, Erwin Weber y Matthias Feltz sobre un VW Gacel recorriendo la ruta.
4. Aquí los otros pilotos del team VW Motorsport de Rally, Kenneth Eriksson y Peter Dickmann, actuales campeones mundiales de Grupo A de Rally, y en situación similar a Weber mientras hacían la hoja de ruta.

Bastante intensa fue la actividad durante la semana previa en lo que hace al alistamiento de las máquinas, previamente a su ingreso a la verificación técnica y administrativa, mientras los pilotos se encontraban en Córdoba completando el requisito de la recorrida de ruta.

MAZDA RALLY TEAM EUROPE

La base de este equipo, que concurre con un solo auto (Mazda 323 FWD) cuya tripulación está integrada por Carlsson-Carlsson, se centró en la concesionaria Mazda Cirlatin, y el doctor Sasson I. Attie, presidente de la misma, explicó algunos detalles: "El auto de competición está aquí porque nosotros somos importadores y distribuidores exclusivos de la marca en la Argentina y hace tres años que ges-

tionamos que el equipo viniera a correr el Rally de Argentina. Esto es importante para el futuro, ya que de acuerdo con los resultados en ediciones posteriores vendrán más autos. Como dato al margen, se puede acotar que Mazda está participando con singular suceso en el campeonato de la IMSA, en los Estados Unidos, donde lleva ganados seis títulos en GTO. En relación con este rally, la escuadra cuenta con una dotación de 35 personas, siete kombis, dos camiones y una gran cantidad de cajones con repuestos. El 'team manager', y a la vez propietario del equipo, es Achim Warbold, mientras que Stefan Fober es jefe técnico y Cais Sekida, ingeniero de motores".

El auto estaba en un costado del ta-

ller de la concesionaria, apoyado sobre caballetes, y un grupo de mecánicos trabajaba sobre él, especialmente en el sistema de frenos, que -aparentemente- tenía un problema. En forma cortés, pero tajante, los responsables del equipo se negaron a que tomáramos fotos, una medida ridícula aunque la habilidad de nuestro fotógrafo logró "lirar" algún lamparazo para que los lectores de CORSA pudieran, aunque más no sea, ver el Mazda mucho antes de largar.

VOLKSWAGEN MOTORSPORT

Muy distinta fue la actitud en la concesionaria Rossi y Vilapreño, y al respecto Ricardo Rossi, presidente de la empresa, comentó que el equipo ya estuvo allí el año pasado, en virtud de que esa agencia VW fue la que mejores

ventas realizó en el país. Para esta ocasión fue el propio equipo el que solicitó establecer su campo de operaciones previo a la carrera, en el mismo lugar.

Los autos estaban listos y esperando el momento de la verificación, y algunos de los mecánicos ensayaban un "picado" de fútbol en las amplias instalaciones. En cuanto al despliegue de la escudería, Ronnie Frost, de Relaciones Públicas de Volkswagen Argentina, explicó que "el director general es Klaus Peter Rosorius, quien estará presente en la carrera, y los directores técnicos son Andreas Hansch y Jurgen Berl. El equipo cuenta con doce mecánicos y veinte personas más, y tienen destinadas a esta carrera 250 cubiertas y ocho toneladas de repuestos. La dotación de auxilios está compuesta por dos camiones, dos

REFLEJADOS EN VELOZ RECORRIDA POR TALLERES Y EQUIPOS

A LARGADA



TRAVERSO Y SOTO EN LA RUTA



El equipo Renault de nuestro país también realizó diversos ensayos sobre la ruta de la carrera, con algunos inconvenientes en el auto muleto de Ernesto Soto, quien quemó la junta de tapa de cilindros en dos oportunidades, con las consiguientes pérdidas de tiempo para reparar los "fierros" y seguir con el plan trazado. Más allá de eso, Soto comentó: "Está todo en orden, no hubo mayores inconvenientes y las cosas están saliendo bien hasta ahora".

Su compañero de equipo, Juan María Traverso, estuvo junto a él durante toda la semana pasada. Recorrió la ruta completa una vez, con Fernando Stella en la butaca derecha del R.18, y algunos tramos complicados los hizo en dos oportunidades. Al respecto, Stella comentó: "El trabajo más importante que hicimos entre los dos fue adaptarnos a andar juntos y a la interpretación de la hoja de ruta por parte de Juan María. Hasta el momento, todo está bien".

Traverso, por su parte, habló sobre diversos aspectos del Rally de Argentina: "La hoja de ruta es muy ajustada: te da las referencias de cómo entrar a la curva, cómo salir y dónde acelerar. Está hecha muy finita, y si se la interpreta bien, se puede andar muy bien aun sin conocer mucho el camino. Los cordobeses esto sí que lo conocen de memoria; yo ni siquiera intenté acordarme de las curvas porque eso es imposible y necesitaría seis meses andando acá adentro, por esto lo que más me preocupaba era interpretar a Fernando. La hoja que usaremos es la de Soto y es realmente muy rápida. Hay que saber transmitir al auto lo que ella dice...".

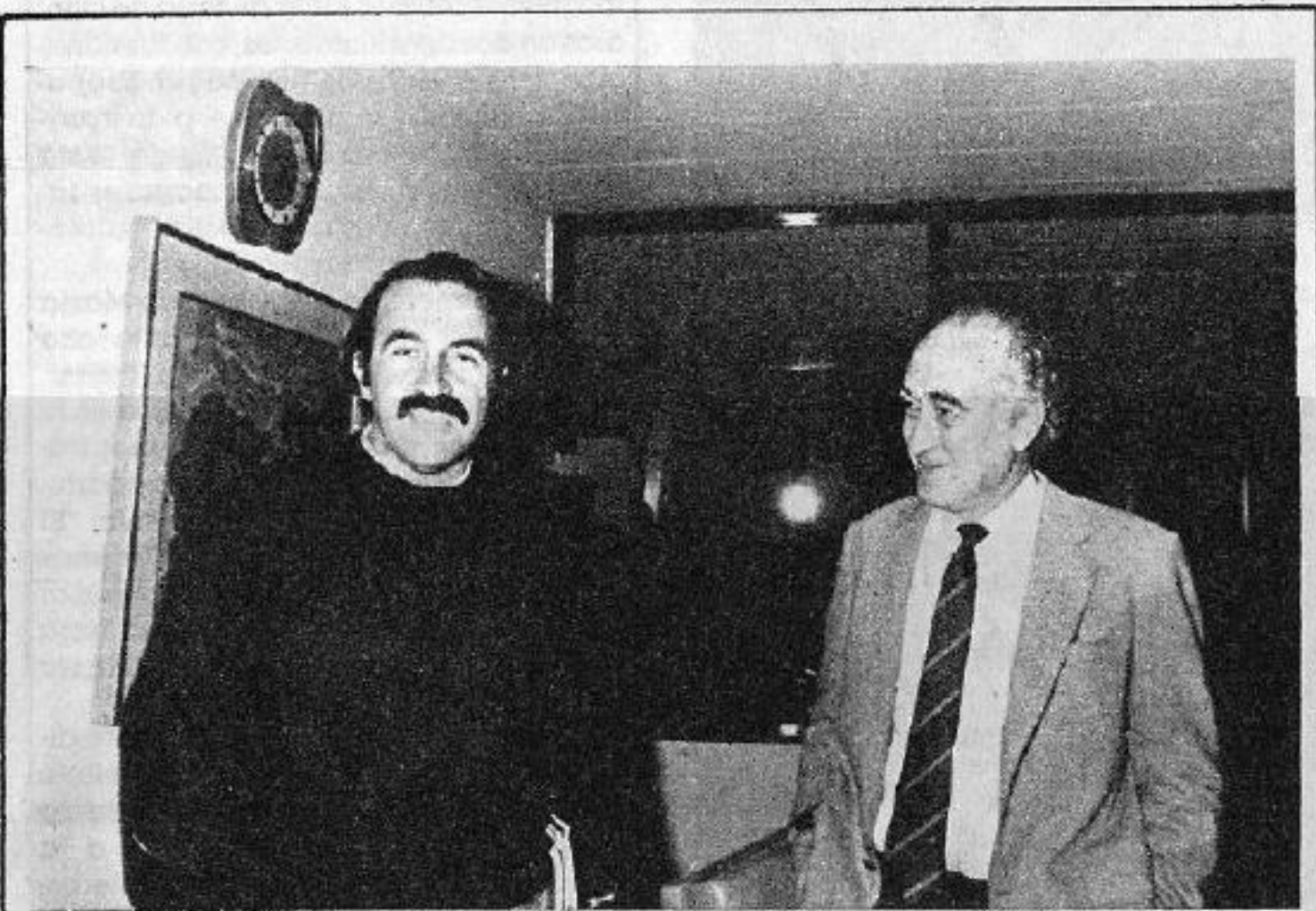
Refiriéndose a su adaptación a ese trabajo, y a las expectativas que tiene para esta participación suya en el Rally de Argentina, el "Flaco" dijo: "Te diría que logre adaptarme en un ochenta por ciento y eso para mí es un muy buen índice... Las expectativas que tengo... bueno, pienso que voy a andar muy bien. Claro que varios van a ganarme porque están en esto, y no hablé sólo de los importados sino también de varios pilotos de nuestro país que andan muy rápido, como en el caso de Ernesto o de Gabriel (Raies); pero creo que voy a andar bien".

Con esas palabras, Traverso cerraba una semana de pleno trabajo previo al Rally, para cambiar de ambiente... pues a las pocas horas de haber dialogado con nosotros, él ya estaría en Rafaela para cumplir sus compromisos de TC 2000.

furgones, cuatro pick-ups, dos Carat, dos Gacel y una kombi".

LANCIA MARTINI

La recorrida de ruta finalizó sin mayores novedades. El pasado jueves el auto de Jorge Recalde impactó levemente contra una camioneta que viajaba en sentido contrario, mientras se cumplía el reconocimiento del prime entre Chamico y Ambul. No hubo ningún tipo de consecuencias, salvo un abollón en una de las puertas del auto conducido por el minaclaverense. En cuanto a Massimo Biasion, comentó que había notado unos pequeños problemas de amortiguación y en los neumáticos, esto último a consecuencia de las piedras filosas por los caminos lavados. En cuanto a la amortiguación, el italiano acotó que ante el problema



LA CAMPAÑA MUNDIAL DE JORGE RECALDE

RALLY	AUTO	NAV.	POS.
1980 Portugal	Ford Escort RS	H.M.	8º
1980 Acropolis	Ford Escort RS	E.T.	12º
1980 Argentina	M.Benz 450 SLC	N.S.	Ab.
1980 Costa de Marfil	M.Benz 500 SLC	N.S.	2º
1981 Argentina Brasil	Datsun 160 J	J.D.B.	3º
1983 Argentina	Datsun 160 J	J.D.B.	4º
1983 Argentina	Renault 18 GTX	J.D.B.	8º
1984 Argentina	Audi Quattro A2	J.D.B.	3º
1985 Argentina	Renault 18 GTX E.L.	J.D.B.	Ab.
1986 Argentina	Lancia Delta S4	J.D.B.	4º
1986 San Remo	Audi 90 Quattro	J.D.B.	Ab.
1987 Portugal	Fiat Uno Turbo	J.D.B.	10º
1987 Acropolis	Audi 90 Quattro	J.D.B.	4º
1987 Olympus	Lancia Delta HF 4WD	J.D.B.	7º

Referencias: H.M.: Horacio Moyano; E.T.: Enrique Teitanti; N.S.: Néstor Straimel; J.D.B.: Jorge Del Buono.

Es bien sabido que Jorge Raúl Recalde tiene muchos amigos. Para comprobarlo, basta compartir algunos momentos con él. Entre esos amigos se encuentra Ricardo Manzú, quien no solo es uno de sus patrocinantes sino que también ha viajado al Rally de Acropolis para ver al "Caballo de Lona" en acción. Por lo demás, cuando los pedidos de autos que le hacemos le dejan un tiempo libre, don Ricardo se ocupa de regentear la concesionaria Volkswagen que posee en la ciudad de Córdoba.

que acusaron los "mulettos", existía la posibilidad de hacer algún cambio en lo previsto en materia de suspensiones. Los dos Lancia estaban en los talleres de la concesionaria Valmyr en Palermo, en los que Nini Russo, encargado de logística, estuvo permanentemente.

Christie y Juan M. Traverso-Fernando Stella, contará con una dotación de entre veinte y veinticinco personas, las que se movilizarán en seis vehículos de auxilio, que serán Traffic, Renault 18 y Renault 18 Break.

Este fue un breve pantallazo de la actividad previa inmediata. Pero como los autos prácticamente ya están en la rampa de largada, frente al Automóvil Club Argentino, nos vamos a la carrera, de la que la semana que viene le contaremos hasta el menor de los detalles.

6. Uno de los mecánicos de Volkswagen preparando la dotación de repuestos sobre un camión del team. 7. Descarga de neumáticos en Traslalerra para equipar a un Lancia. 8. En el taller de Sigfrido Schroeder se preparan varios autos para la prueba, entre ellos el de Gabriel Raies. 9. El equipo Volkswagen trajo a nuestro país doscientos cincuenta neumáticos para equipar a sus dos autos a lo largo de la carrera.

EQUIPO DE COMPETICION RENAULT ARGENTINA

Esta escuadra nacional, cuyas tripulaciones son Ernesto Soto-Martín

Revista CORSA N° 1100. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1987 por Editorial Abril S.A., Suipacha 664, 5º Piso, Capital Federal. Tel. 331-0112/0253. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ele, Ica Press, Noticias Argentinas,

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

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

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1008
	Concesión N° 7.970



ESCUCHE, VEA... Y LEA

La realización del Séptimo Rally de Argentina con puntaje para el Campeonato Mundial (Marcas y Pilotos) y la participación de Jorge Raúl Recalde con un auto oficial Lancia han decidido a diversos equipos periodísticos de nuestro medio, a realizar coberturas especiales de la prueba. De ellas, éstas son las principales.

"Campeones" efectuará una completa cobertura, transmitiendo por radio la largada, entre las 20 hs. y 23 hs. del martes 4 de agosto, operativo al que estarán afectados cuatro móviles en la ruta de salida de Bs.As. y el puesto central en la rampa de largada (por otra parte, televisada en directo por ATC). Habrá tres periodistas en Córdoba, que harán flashes permanentes a lo largo de toda la programación de LR1 Radio El Mundo entre el miércoles 5 y el sábado 8. Por Canal 2 de La Plata habrá emisiones de una hora diaria con imágenes de lo ocurrido en la etapa correspondiente. Las mismas serán el miércoles de 22 a 23,

jueves de 23 a 24, viernes de 22 a 23, sábado de 20 a 21 y el domingo habrá dos horas, entre las 21 y 23. Para el operativo televisivo contarán con cuatro cámaras propias, tres móviles y dos periodistas, y la colaboración de Miguel Ángel Motta y las cámaras de Canal 10 de Córdoba.

En el lugar mismo de los hechos habrá dos coberturas radiales muy importantes: LV3 Radio Córdoba, por intermedio del equipo "Autodinámica" conducido por Sprinter, realizará 40 horas de transmisión de las distintas etapas y primes entre los días 4 y 8 de agosto.

Por su parte, los integrantes del equipo "A Fondo" (Radio General Paz, Córdoba), conducidos por Jorge Ocampo, estarán 50 horas en el aire durante todo el desarrollo de la prueba. Además, contarán con un avión transmisor que seguirá a los protagonistas en los distintos primes, relatando todas las acciones.

Miguel Ángel Motta dirigirá en Canal 10 de Córdoba, su programa "Motores en Marcha", realizando siete flashes dentro de la programación de la emisora, uno por hora, en cada una de las etapas. Diariamente a las 23 se hará un

programa de una hora de duración, y posiblemente transmita la llegada entre las 14 y 16.30 hs. Luego de finalizado el Rally, el domingo hará un resumen entre las 23 y las 24. Este equipo trabajará en combinación con Campeones, tendrá seis cámaras en la ruta y grabará también para los canales 7 de Santiago del Estero, 8 de Tucumán, 9 de La Rioja, 10 de Gral. Roca, y para un canal de La Paz (Bolivia) y el equipo Telesport de Barcelona (España).

Por su parte, el equipo "Carburando" realizará flashes informativos el día de la largada desde la rampa de iniciación del Rally de Argentina, y durante el desarrollo de la competencia hará 20 flashes diarios dentro de la programación habitual de LSS Radio Rivadavia. Además, habrá micros especiales durante el programa diario propio.

El Canal 12 de Córdoba también estará presente con programación especial dedicada al Rally y con cámaras en la ruta del mismo, brindando otro de los servicios para los entusiastas en la provincia de Córdoba.

...Y para "leer" todo el Rally ¡CORSA!

NOVEDADES DE ULTIMO MOMENTO

ETAPA 4 PAG. 27

CH38 BIFURC. A YACANTO DECALAMUCHITA CH39 POTRERO DE GARAY DISTANCIA: 61,20 KM
 ATRASO MAXIMO: 0H - 30' VEL. PROM.: 52,95 KM/H TIEMPO OTORG: 1H 10'

DISTANCIAS		DIRECCION	INFORMACIONES	DIST. TOTAL REGRESIVA
TOTAL	PARCIAL			
0,00	0,00	↑	LARGADA P.C.EC.25 AL LADO POSTE ALAMBRADO CON SEÑAL ALCA. Y Nº 25 BIFURC. A YACANTO DE CALAMUCHITA - SANTA MONICA 20,63 KM SE MODIFICÓ RECORRIDO	61,20
5,28	5,28	↑		55,92
10,89	5,61	↑	CAMINO HABILITADO A SANTA ROSA	50,31

La referencia N° 3 de la hoja 27 del libro de ruta correspondiente a la cuarta etapa, muestra la bifurcación.

El prime N° 25 debió haber tomado el camino hacia la izquierda. En cambio, la ruta elegida fue hacia la derecha, tomando el tramo más veloz.

ANULACION DE PC25

Tal como lo adelantara CORSA la semana pasada fue suspendida la Prueba de Clasificación N° 25, que debía unir la bifurcación a Yacanto de Calamuchita con Santa Mónica.

Las razones de ello fueron explicadas así por una autoridad de la prueba: "Las mejoras realizadas sobre el camino causaron que el promedio estimado de ese tramo supere ampliamente los 110 km/h recomendados como máximo por la FISA; por lo tanto, se decidió anular ese prime". El que sin embargo, será recorrido como enlace.

CONTROLES. Luego de la partida en Buenos Aires, a las 22 horas del martes 4, los autos tendrán dos controles de paso: el primero en Arrecifes (donde podrán arribar a partir de las 23.30 hs.) y el de Villa María (que abrirá a las 3.00 hs. del miércoles). Posteriormente, el Control Horario 2 (entrada al estadio Chateau Carreras) abrirá a las 4.30 hs. del miércoles.

FICHA POR FAX. La ficha de homologación del Mazda 323 FWD incluyendo los agregados relativos a la nueva transmisión estaba siendo enviada por teletax al Automóvil Club Argentino, desde París, el sábado pasado.

ENTREGA DE PREMIOS. El sábado 8 de agosto se realizará la entrega de premios final del Rally en las instalaciones del Jockey Club de la ciudad de Córdoba, en vez de usar el hotel Dr. César Carman como anteriormente.

COMISARIO. El uruguayo Roberto Gardiol será el tercer Comisario Deportivo extranjero, mientras que los argentinos René Ferrero y Tomás Albo serán los CD nacionales.

EL CAMPEONATO PUEDE DEFINIRSE EN ARGENTINA

Para finalizar el torneo Mundial de Rally (Marcas), además de la competencia de Argentina faltan los "Mil Lagos" en Finlandia, del 26 al 30 de agosto, San Remo, en Italia, del 11 al 17 de octubre, y el RAC entre el 22 y 26 de noviembre.

En el caso de Audi, le quedan esas tres competencias para sumar, y en el caso de ganar las mismas totalizaría 122 puntos (62 que ya tiene y los hipotéticos 60 que sumaría). Como se toman ocho competencias válidas, de las cuales una de ellas debe haber sido corrida fuera del territorio europeo, los alemanes descartarían Corcega, Olympus y Argentina, donde no obtuvieron puntos por distintas razones. En el caso de VW, ganando las que quedan y sumando los 80 puntos en juego, pues corren en la Argentina, llegaría a un total de 127 unidades (47 + 80). De este total, habrá que descartar Olympus (sin puntos), Corcega (1 punto) y Suecia (4 unidades), con lo que sólo serían válidos 122 puntos.

De todo esto, sacamos como conclusión que a Lancia sólo le faltan sumar 8 unidades para volver a ser Campeón del Mundo en rally, pues ya tiene en su haber 114 "porotos"; es decir que con un quinto puesto estarían "hechos", pues si bien empatarían en puntaje, ganarían por los segundos puestos conseguidos en Suecia y Corcega.

¡NO PIERDA!

Si tiene problemas de sellado en equipos hidráulicos y neumáticos

CONSULTENOS:
SOMOS LIDERES

UNICAMENTE CALIDAD ORIGINAL
ASESORAMIENTO TECNICO

Parker

O-Ring - Polypak
Wiper - U-Packing

LOCTITE

Trabes y Adhesivos Anaeróbicos

Conexiones de Bronce
Cebos de Cobre
Cebos de Poliamida

WOL

Retenes con Garantía Original

SPS garantía

Anillos y Espinas Elásticas

Guarniciones y Empaquetaduras para Equipos Viales y Agrícolas, Bombas Hidráulicas, Autoelevadores, Prensas, Tractores

REYDI

CATAMARCA 1468.98 TEL. 43820
ROSARIO
J.L. DE CABRERA 982 TEL. 73-3135
CORDOBA



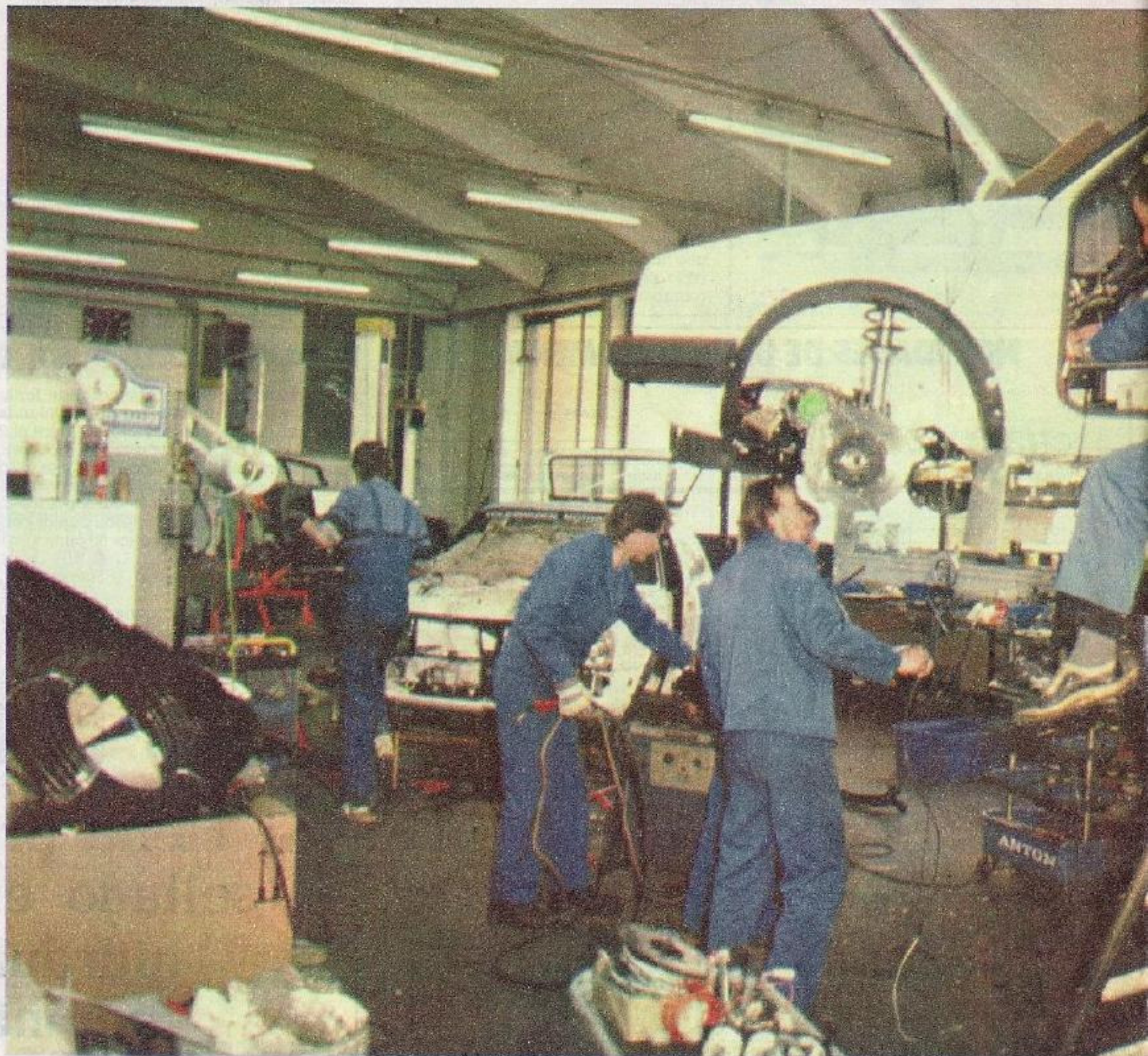
la técnica

LOS AUTOS DEL

El Grupo A, reglamento técnico utilizado en el campeonato mundial de rally, ha dado lugar a interesantes soluciones, aplicadas no sólo sobre los autos protagonistas del torneo, sino también en los coches de producción nacional. Hagamos un repaso de sus características técnicas y miremos sus intimidades.

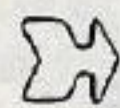
Vista general del taller del equipo Volkswagen Motorsport en Hannover, Alemania. En primer plano un Golf GTI 16 válvulas en pleno proceso de armado.

Suspensión y frenos traseros del Lancia Delta HF 4WD. Notar los dos calipers sobre los discos ventilados.

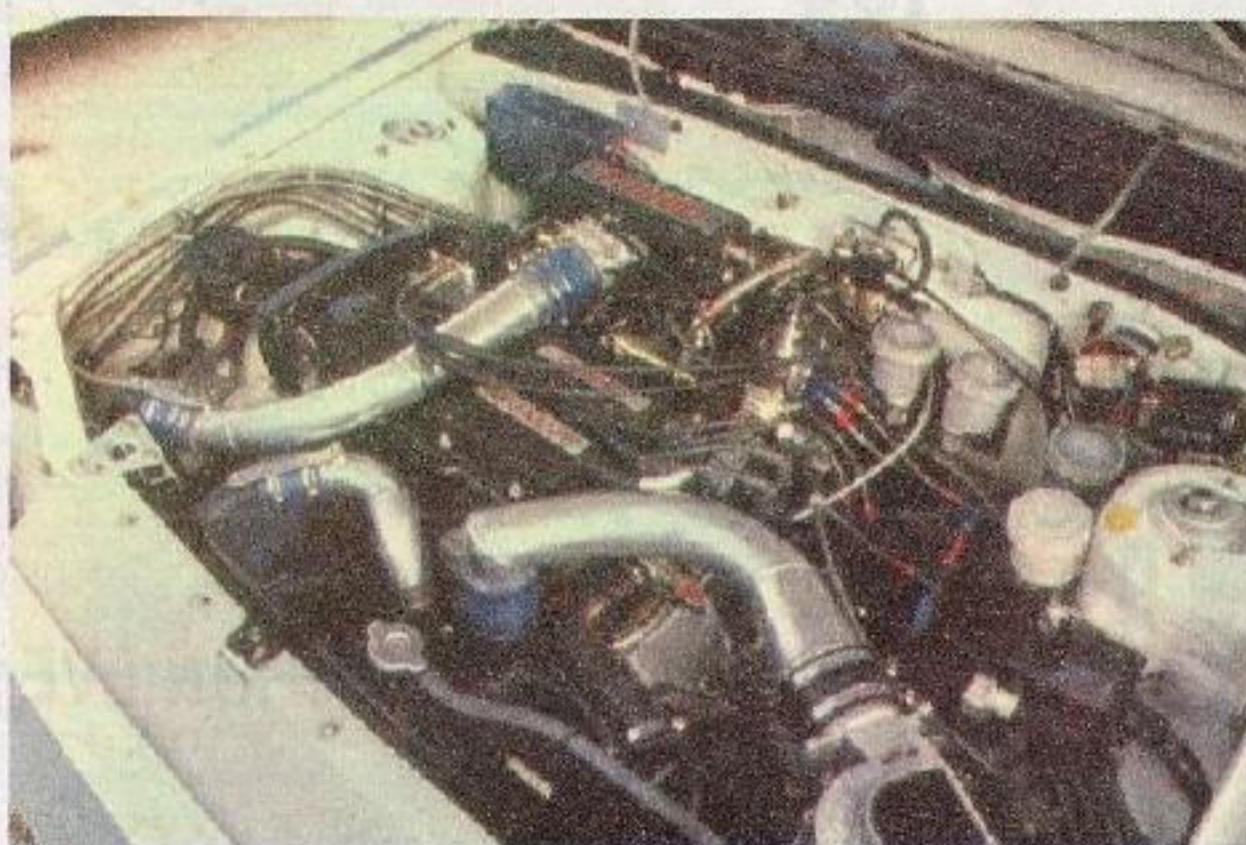


Luego de atronar los caminos durante varios años, los "superautos" del Grupo B han desaparecido de la escena, siendo reemplazados en el tope del campeonato mundial por los autos "normales" del Grupo A, en los cuales las novedades tecnológicas se encuentran en grado menor, debido a que cada modificación importante debe ser homologada, lo que implica que se deben fabricar, por lo menos, 5.000 unidades de cada nueva pieza. Esto ha complicado notoriamente el panorama técnico a principios de la temporada '87, y provocó inconvenientes a equipos tales como Lancia, Mazda y Ford, entre otros.

MUNDIAL



Habitáculo e instrumental del Lancia Delta HF 4WD. Pese a estar muy modificado respecto a la versión standard, la prolijidad es un punto clave.



Marlboro

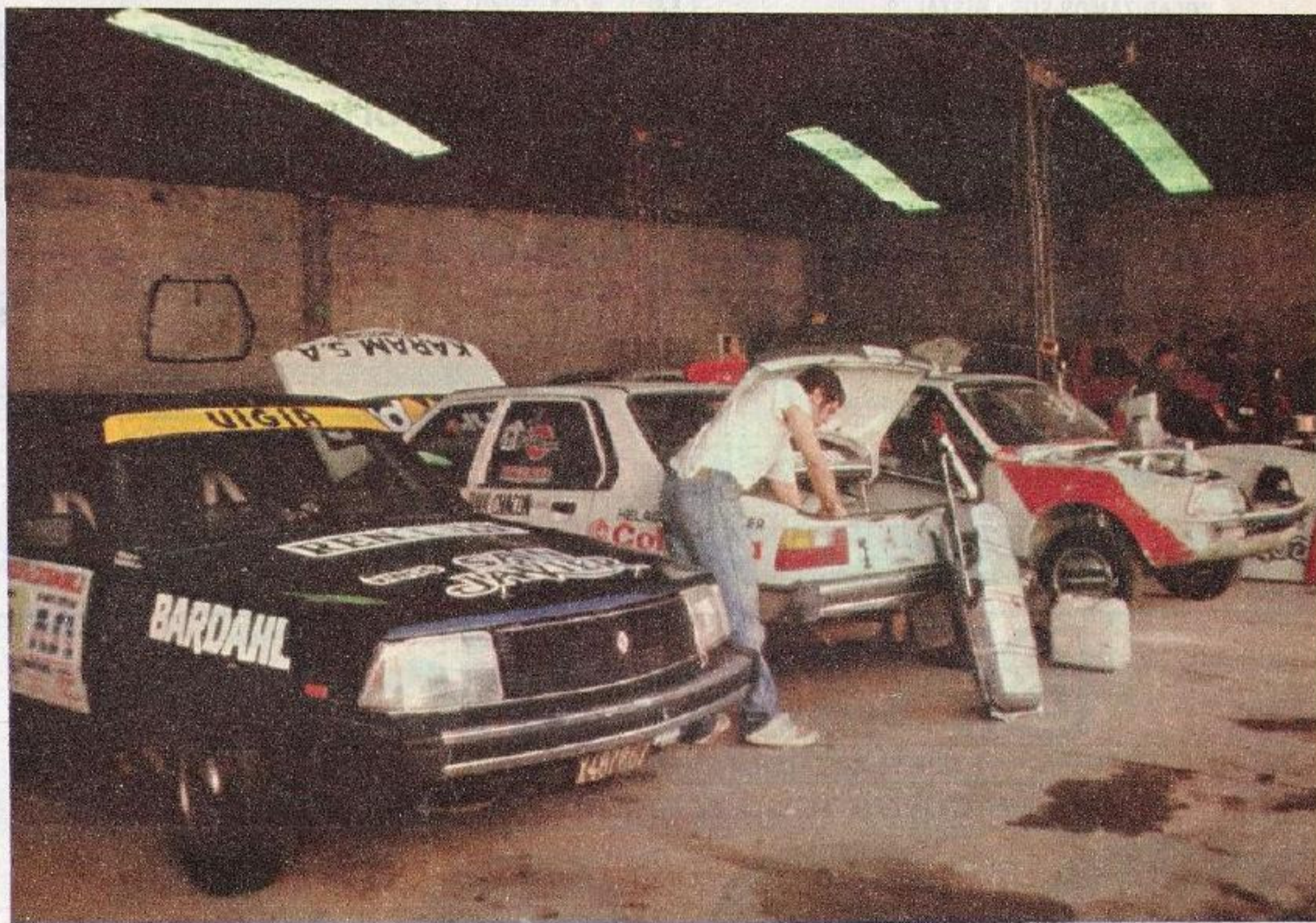


ACA

7° Rally Marlboro Argentina '87 - Córdoba

El motor del Mazda 323 FWD en su ubicación. Sufrío un problema de homologación del turbocompresor a principio de año.

Varios Renault 18 GTX Edición Limitada en preparación en el taller de los hermanos Batelli. En primer plano un muletta, el auto de Carlos Menem (mientras se le adecua un nuevo tanque de combustible) y el auto que conducirá Juan María Traverso.



En el aceite,
en la nafta,
en el gasoil y
en el radiador...

BARDAHL

...y no hay
más que agregar!

SU AUTO LO NECESITA, COMO UD. NECESITA SU AUTO.

**TOYOTA
WORLD**

**SERVICE
ESPECIALIZADO**

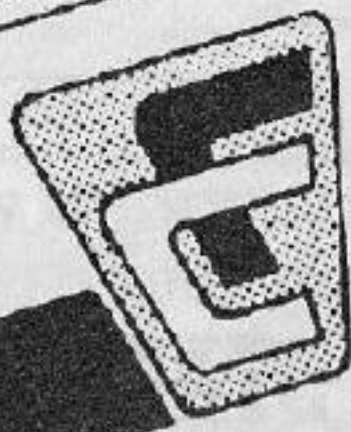
POTENCIACION

NACIONALES E IMPORTADOS

QUESADA 4853 CAP.
TELEFONO 543-2658

Adquiéralo en las
mejores casas del ramo

En Cables
para bujías... ¡Los Mejores!
LIDER EN COMPETENCIAS

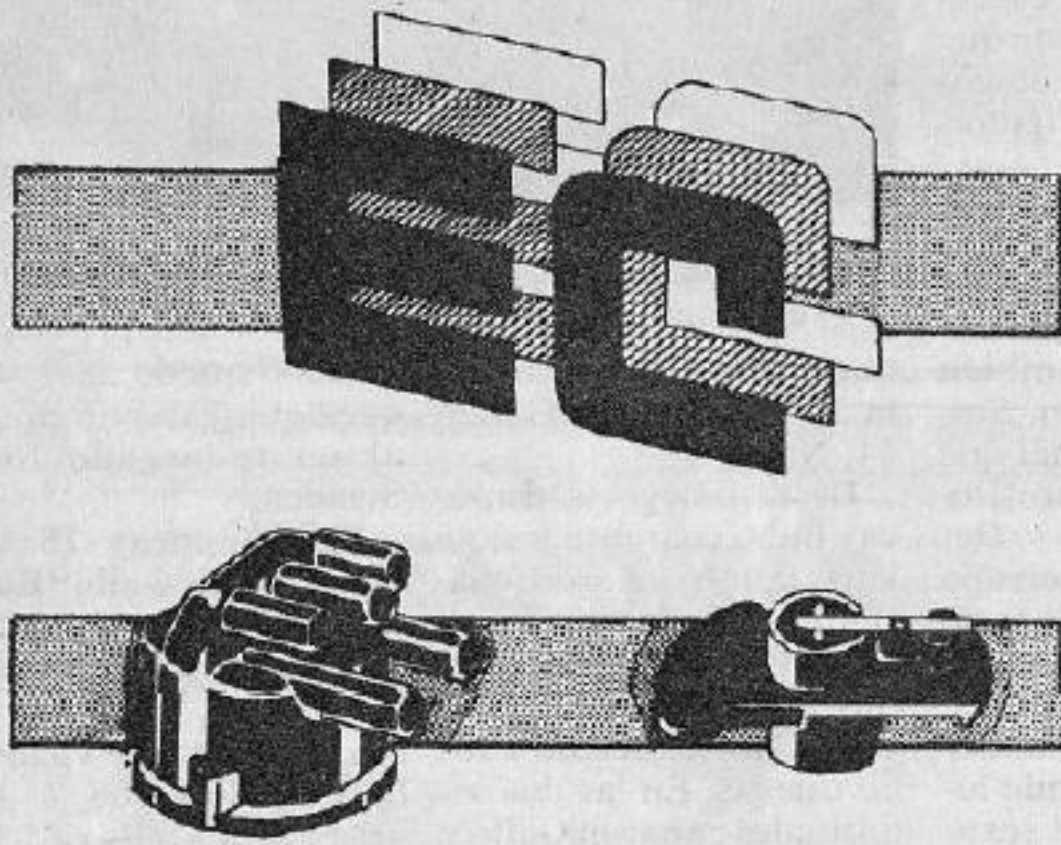


FLEXI-CAMP

Team Competición

PÍDALOS CON
EL NUEVO
CAPUCHON
REFRIGERADO

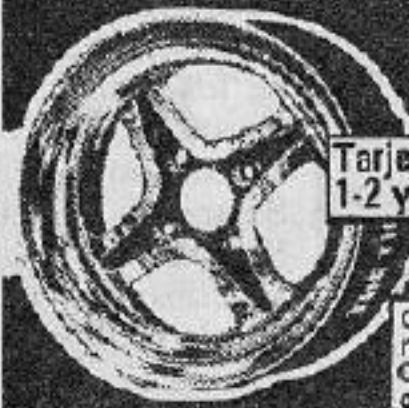
**TAPAS
Y ROTORES**



Envíos a todo el país.

FABRICA Y
GARANTIZA **RT**
SOCIEDAD ANONIMA

Andalgalá 1481 - 1440 - Capital T.E.: 687-9888



**FABRICA DE RUEDAS
THE TIGERS**

Tarjetas:
1-2 y 3 pagos **AV. JUAN B. JUSTO 6031 Cap.**
y MENOR TEL. 611-0371 (1416)

Ventas por MAYOR y MENOR **ENVIOS AL INTERIOR**

GRAN OFERTA mod. FORMULA Contado efect. con cheque ó giro **25** Fabricamos p/ autos Nac. e Import. de Comp. y Esp.

MOTOS

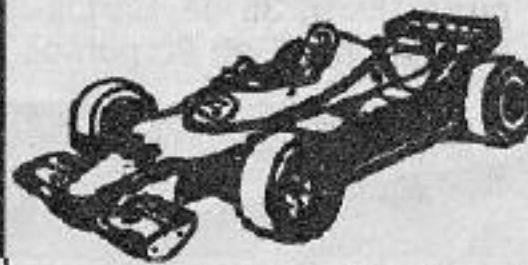
RECTIFICACION

Motos Japonesas
1 a 6 cilindros
Trabajos Especiales

Mecánica
Garantía

Teodoro García 2993
551-4267

Escapes
VERTIGO



Equipos
Especiales

Garantía 12 meses

Atención a Talleristas
Colocación en el acto

Av. de los Constituyentes 3614 Capital Tel. 571-6499
Av. Nazca 3524 Capital Tel. 50-0380
Olaya 1044 - Capital

BF Goodrich

LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS

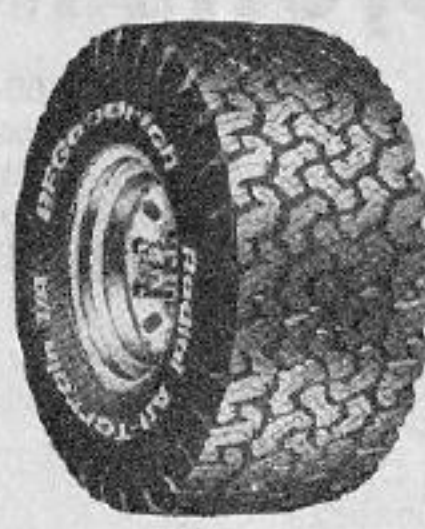
PARA VEHICULOS TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD



RADIAL
COMP T/A



RADIAL
SPORT TRUCK T/A



RADIAL
ALL-TERRAIN T/A



RADIAL
MUD-TERRAIN T/A

PICK-UPS NACIONALES

VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS

AMERICANOS Y JAPONESES

AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES

MONZA SUR

H. Yrigoyen 9336
L. de Zamora

NEUMASUR

Australia 1160
Teléfono:
28-1017/0556/0993
Capital

NEUMAWARNES

Warnes 899
Capital



neogas

**LA LINEA DE
MANTENIMIENTO
Y BELLEZA
MAS COMPLETA**



SILICONA
Revividor de Vinílicos,
ornas etc.



**LIMPIA
TAPIZADOS**
de pana, cueros, etc.



**LUSTRA
AUTOS**
Para la carrocería



**ACEITE
DESOXIDANTE**
Lubricante y Desplazante
de Humedad



**ARRANCA
MOTORES**
Diesel y Nafteros



**GRASA
DE LITIO**
Cadenas, rodamientos etc.

Adquiéralo en su Estación de
Servicio

Fabrica y Garantiza

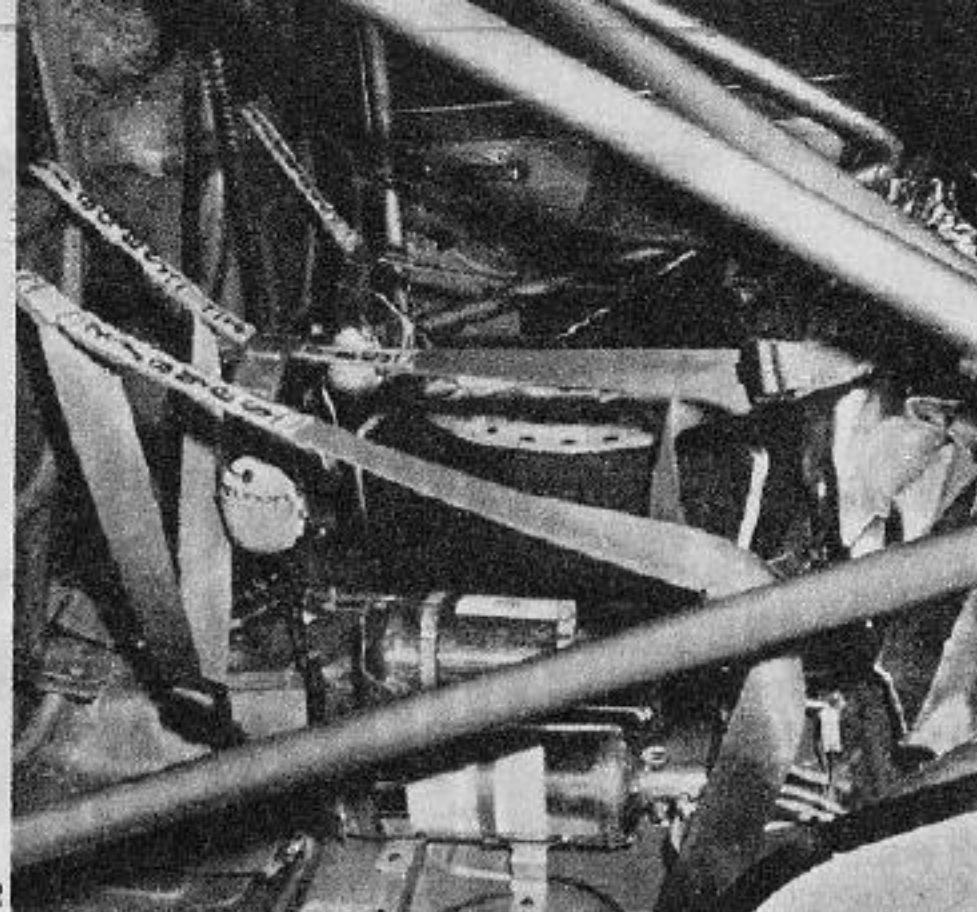
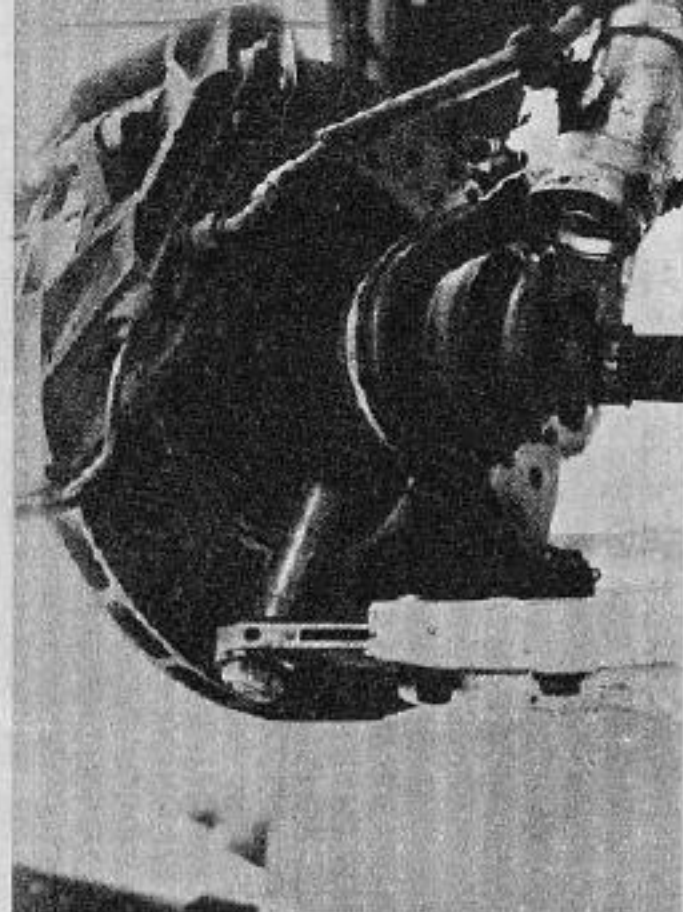
AUTOCOLOR S.A.
Informes al 628-3663

Blasco y Asociados tel: 761-1569

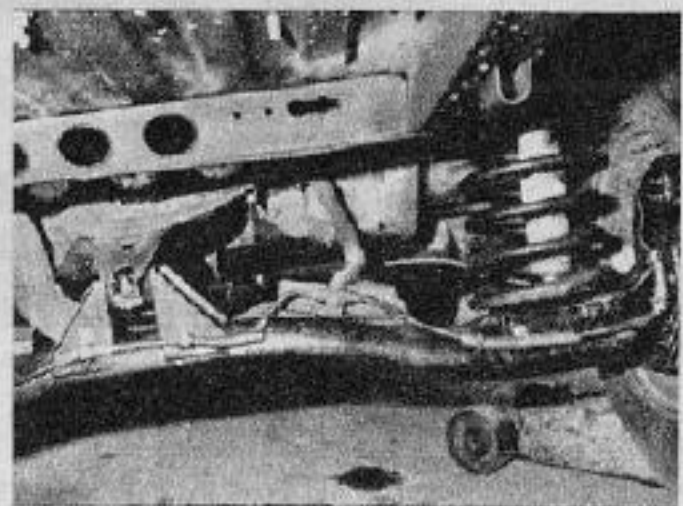
En efecto, la necesidad de mejorar la performance de autos nacidos con la idea sencilla de transportar personas, llevó a los equipos oficiales a homologar nuevos elementos. Así, en **Abarth**, taller encargado de la preparación de los **Lancia Delta HF 4 WD**, se descubrió que los automóviles funcionaban mejor con los turbocompresores KKK alemanes que con los Garret norteamericanos que traía el auto de fábrica. Trataron de utilizarlos, pero les fue imposible, dado que los fabricantes de los turbos germanos no podían cumplir con el mínimo de producción requerido, esto es 5.000 unidades, por lo que debió resignarse su utilización, que según personal de Lancia producía 25 HP más que el Garret, así como una mejor curva de torque a la misma cantidad de rpm de motor.

Posteriormente, el auto siguió mostrándose como el más exitoso de la temporada. Pese a estar alejado del límite impuesto por la FISA, de 300 HP para autos del Grupo A, el Delta HF 4WD tiene una potencia que declararon el año pasado: "suficiente".

Sin embargo, no estuvo exento de problemas. En Portugal, definitivamente el team no dio en la tecla y sus autos debieron cambiar amortiguadores en forma tal que acabaron con la existen-



1. Suspensión delantera del VW Golf GTI homologada a partir de la Vuelta de Córcega. Esta parte del auto alemán es una de las más estudiadas. 2. Parte trasera del cockpit del Lancia Delta. Notar la jaula antivuelco y el sistema automático antincendio con dos extinguidores. 3. Suspensión trasera del Renault 18 GTX. Notar la parrilla central y los refuerzos inferiores.



3

LANCIA DELTA HF 4 WD

SU ACTUACION MUNDIAL

RALLY	POS PILOTO-NAVEGANTE	MATRICULA
Montecarlo	1° Massimo Biasion-Tiziano Siviero	TO 66488F
	2° Juha Kankkunen-Juha Piironen	TO 66483F
Suecia	AB Bruno Saby-Jean F. Fauchille	TO 66487F (Transmisión)
	2° Mikael Ericsson-Claes Billstam	TO 66488F
Portugal	3° Juha Kankkunen-Juha Piironen	TO 66485F
	5° Markku Alen-Iikka Kivimaki	TO
Safari Córcega	1° Markku Alen-Iikka Kivimaki	TO 60994
	4° Juha Kankkunen-Juha Piironen	TO 82979
Acropolis	AB Vic Preston Jr.-John Lyall	TO
	2° Yves Loubet-Vieu	TO 01771F
Olympus	3° Massimo Biasion-Tiziano Siviero	TO 64769 F
	AB Bruno Saby-Jean F. Fauchille	TO (Diferencial)
Nueva Zelanda	1° Markku Alen-Iikka Kivimaki	TO 88191F
	2° Juha Kankkunen-Juha Piironen	TO 88188F
Nueva Zelanda	7° Massimo Biasion-Tiziano Siviero	TO 82979F
	AB Mikael Ericsson-Claes Billstam	TO 66486F (Suspens. Delan.)
Nueva Zelanda	1° Juha Kankkunen-Juha Piironen	TO 01768F
	2° Massimo Biasion-Tiziano Siviero	TO 88190F
Nueva Zelanda	3° Markku Alen-Iikka Kivimaki	TO 01766F
	5° Alessandrini-Alessandrini	TO 60997F
Nueva Zelanda	7° Jorge Recalde-Jorge Del Buono	TO 66485F
	1° Franz Wittman-Jorg Pattermann	TO 60996F

MAZDA 323 FWD

SU CAMPAÑA MUNDIAL

RALLY	POS. PILOTO-NAVEGANTE	MATRICULA
Montecarlo	5° Ingvar Carlsson-Per Carlsson	GJJ-021
	AB Timo Salonen-Seppo Harjanne	GJJ-044 Turbocompresor
Suecia	1° Timo Salonen-Seppo Harjanne	GJJ-044
	4° Ingvar Carlsson-Per Carlsson	GJJ-021
Portugal	AB Mikael Sundström-Voitto Silander	Vuelco
	AB Timo Salonen-Seppo Harjanne	GJJ-044 Diferencial
Olympus	AB Ingvar Carlsson-Per Carlsson	GJJ-021 Diferencial cen.
	4° Rod Millen-John Bellefleur	NF905
Nueva Zelanda	4° Tony Teesdale - Greg Horne	NJ 323

MAZDA 323 4 WD

LANCIA DELTA HF 4WD

FIAT 128 SE 1500

SUBARU RX TURBO

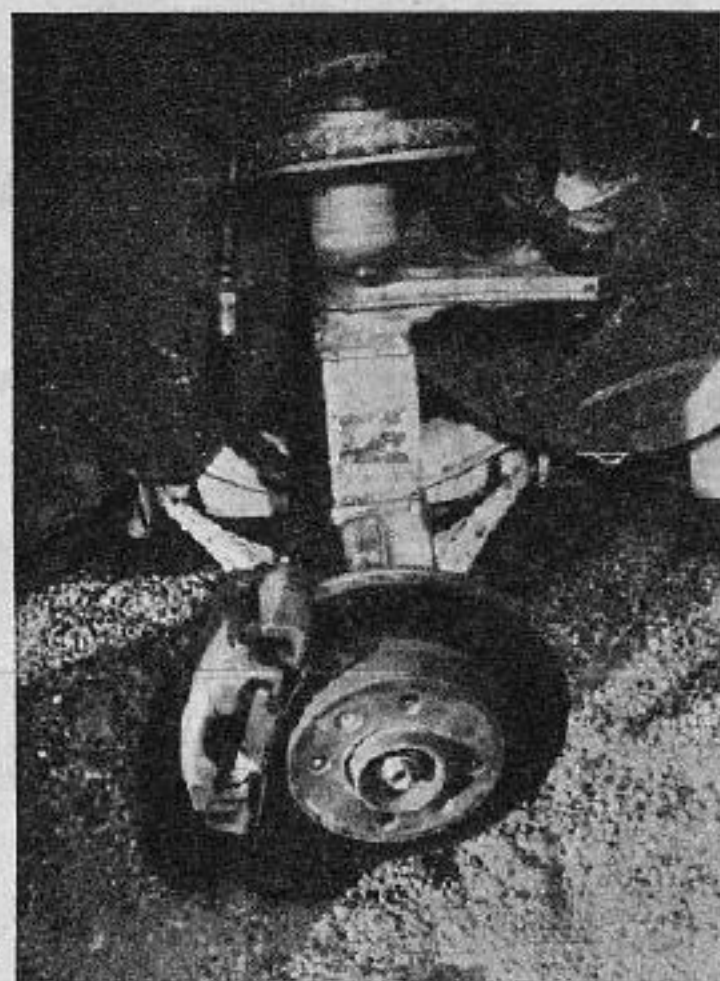
Grupo	A	A	B	A
N° de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 horizontales opuestos
Cilindrada	1597/2235 cm ³	1995/2793 cm ³	1498,4 cm ³	1782/2495 cm ³
Potencia y régimen	240 HP a 6500 rpm	250 HP a 6500 rpm	138 HP a 7600 rpm	190 HP a 6700 rpm
Torque y régimen	33 mkg a 5600 rpm	35 mkg a 4000 rpm	20,5 mkg a 5500 rpm	25 mkg a 4000 rpm
Diámetro y carrera	78,6 mm x 83,6 mm	84 mm x 90 mm	86,4 mm x 63,9 mm	92 mm x 67 mm
N° de válvulas	4 por cilindros	4 por cilindros	2 por cilindro	2 por cilindro
Posición árbol de levas	2 a la cabeza	2 a la cabeza	1 a la cabeza	1 a la cabeza
Lubricación	Húmeda	Húmeda	Carter húmedo	Carter húmedo
Ubicación del motor	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal 20° desplazado hacia adelante	Delantero con cilindros opuestos
Tracción	En las cuatro ruedas	En las cuatro ruedas	Delantera	En las cuatro ruedas o delanteras
Discos de embrague	Uno	Uno	Uno	Uno
N° de velocidades	5/6 + M.A.	5 + M.A.	5 + M.A.	5 + M.A.
Frenos delanteros	A discos ventilados Ø 260 mm	A discos ventilados Ø 280 mm	A disco Ø 227 mm	A disco ventilados Ø 242 mm
Frenos traseros	A disco ventilados Ø 247 mm	A disco ventilados Ø 280 mm	A tambor 185 mm	A disco Ø 226 mm
Suspensión delantera	Mc Pherson	Mc Pherson	Mc Pherson	Mc Pherson
Suspensión trasera	Mc Pherson	Mc Pherson	Independiente	Independiente con brazos semicarrastrados
Alimentación	Inyección Nippondenso + Turbo	Inyección Weber-Magnetti Marelli IAW + turbo Garrett	1 carburador Weber invertido	Inyección JI Desyakiki E.G.I. eléctrica + Turbo Fuji
Sistema de dirección	A cremallera	Asistida a cremallera	A cremallera	A cremallera
Longitud	3990 mm	3895 mm	3928 mm	4370 mm
Ancho	1645 mm	1620 mm	1590 mm	1660 mm
Distancia entre ejes	2400 mm	2475 mm	2448 mm	2465 mm
Fecha homologación	1-1-86	1-1-87	1-7-86	1-5-85
Primera carrera	Montecarlo '86	Montecarlo '87	Argentina '84	Safari '85

cia de los aptos para el terreno lusitano. Sólo la enorme cantidad de recursos de los italianos—quienes enviaron un jet a Portugal con amortiguadores recién fabricados— salvó los papeles.

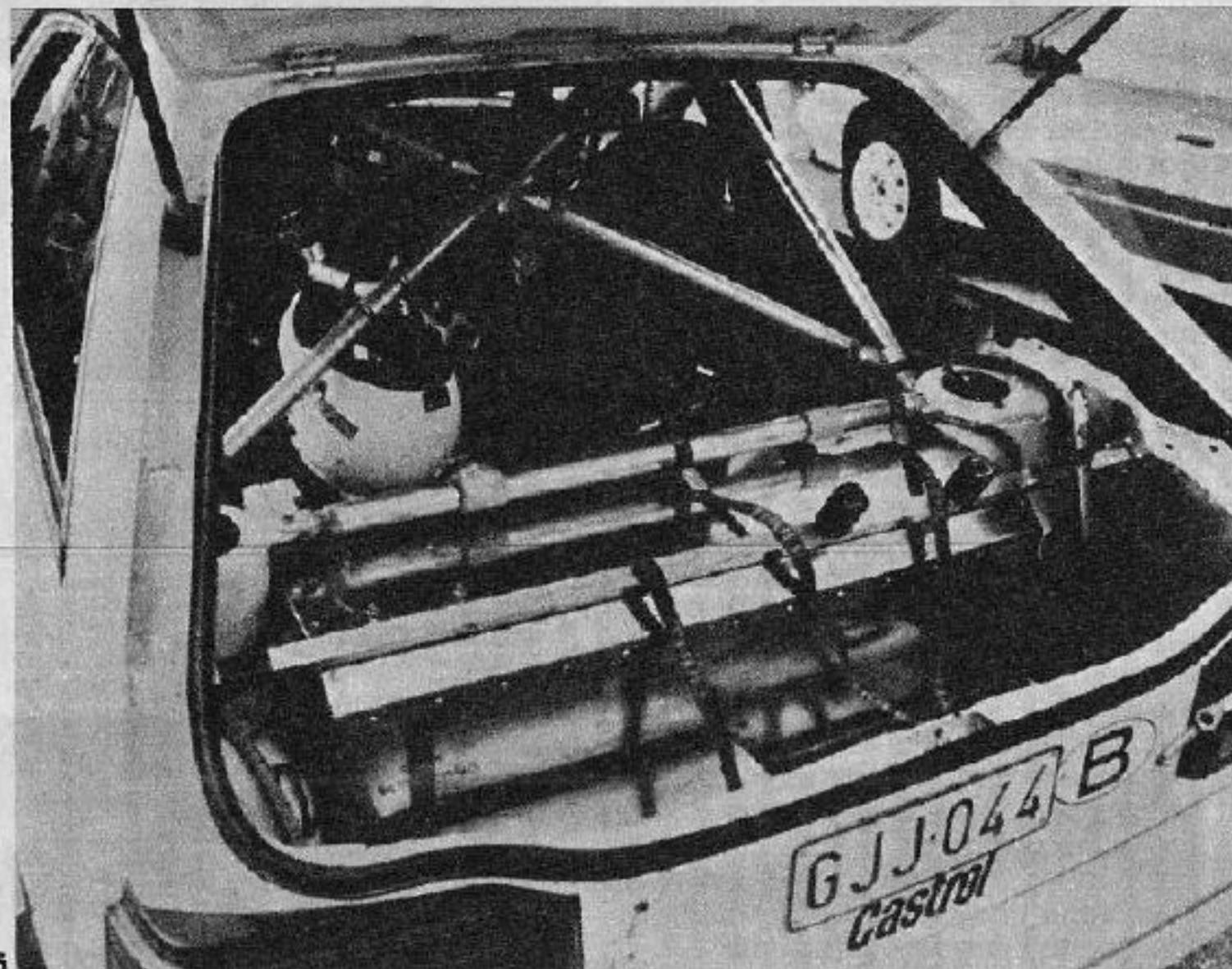
MAZDA, LA INCOGNITA

Su debut se realizó en el Rally de Montecarlo de 1986, conducido por Ingvar Carlsson y Achim Warmbold. A lo largo del año pasado sus intervenciones no fueron afortunadas, obteniendo la mejor el neocelandés Rod Millen, quien finalizó 7° en el Olympus Rally. Con la experimentación de un año sobre el Familiar (exactamente igual que el 323 actual), el equipo poseía suficientes elementos como para aspirar a buenos resultados en 1987. Sumaron a su activo al finlandés ex Campeón del Mundo Timo Salonen y ganaron en su segunda presentación anual, en Suecia.

Allí, sin embargo, fueron cuestionados por el tamaño del turbocompresor utilizado, debido a que en la foto del mismo no figuraba en la ficha de homologación del modelo. Error de la FI-



4. Suspensión delantera del Volkswagen Gacel GL. Se ven los flexibles de hierro protegidos y las soldaduras de refuerzo. 5. Parte trasera del Mazda 323 FWD. En primer plano el tanque de combustible.



5

RENAULT 18 GTX E.L. SU CAMPAÑA EN EL RALLY DE ARGENTINA

1983	7°	Ernesto Soto-Daniel Stillo	X 481778
	8°	Jorge Recalde-Jorge Del Buono	X 466558
AB		Alejandro Moroni-Raúl Campaña	X 418444 Rueda DD
1984	AB	Alejandro Moroni-Raúl Campaña	X 487952 Motor
AB		Ernesto Soto-Martin Christie	X 487953 Caja
AB		Eduardo Chicvaralle-Juan Lopez Piccioni	X 481238 Caja
AB		Carlos Veronesi-Carlos Silva	X 455047 Accidente
1985	5°	Ernesto Soto-Martin Christie	X 502961
AB		Jorge Recalde-Jorge Del Buono	X 503274 Vuelco junta de tapa
AB		Gabriel Raies-Raúl Campaña	X 503273 Transmisión
1986	9°	Ernesto Soto-Martin Christie	X 503274
AB		Mario Stillo-Fernando Stella	X 502961 caja
AB		Gabriel Raies-Raúl Campaña	KQY972 autoblocante

VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V SU CAMPAÑA MUNDIAL

RALLY	POS PILOTO-NAVEGANTE	MATRICULA
Montecarlo	6° Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	WOB-DW89
	8° Erwin Weber-Matthias Feltz	WOB-DX7
Suecia	8° Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	WOB-DW89
	3° Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	WOB-DW89
Portugal	AB Erwin Weber-Matthias Feltz	WOB-DX7 Accidente
	4° Erwin Weber-Matthias Feltz	WOB-AH 855
Safari	AB Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	WOB-AH 861
	10° Poggi-Chiaroni	
Córcega	AB Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	WOB-DW89 Motor
	6° Erwin Weber-Matthias Feltz	WOB-DX7
Acropolis	AB Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	WOB-DW89 Sernieje
	2° Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	NF 9065

	VOLKSWAGEN GOLF GTI 16 V	VOLKSWAGEN GOL 1,6	RENAULT 18 GTX	FIAT 147 SORPASSO
Grupo	A	A	A	B
N° de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1804 cm ³	1590 cm ³	1995 cm ³	1301,6 cm ³
Potencia y régimen	195 HP a 7100 rpm	147 HP a 7200 rpm	175 HP a 7200 rpm	116 HP a 8000 rpm
Torque y régimen	22 mkg a 6000 rpm	15,50 mkg a 6200 rpm	18,3 mkg a 6700 rpm	15,6 mkg a 5500 rpm
Diámetro y carrera	81,5 mm x 86,4 mm	79,5 mm x 80,1 mm	88 mm x 82 mm	86,4 mm x 55,5 mm
N° de válvulas	4 por cilindro	2 por cilindro	2 por cilindro	2 por cilindro
Posición árbol de levas	Dos a la cabeza	Uno a la cabeza	1 a la cabeza	1 a la cabeza
Lubricación	Húmeda	Cárter húmedo	Cárter húmedo	Cárter húmedo
Ubicación del motor	Delantero longitudinal	Frontal, 20° desplazado hacia la derecha	Longitudinal, delantero, vertical	Delantero, transversal, 21°30' inclinado hacia adelante
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Discos de embrague	Uno	Uno	Uno	Uno
N° de velocidades	5 + M.A.	5 + M.A.	5 + M.A.	4 + M.A.
Frenos delanteros	A discos ventilados Ø 280 mm	A disco Ø 239 mm	A disco Ø 238 mm	A disco Ø 227 mm
Frenos Traseros	A disco ventilados Ø 240 mm	A tambor Ø 180 mm	A tambor Ø 228 mm	A tambor Ø 185 mm
Suspensión delantera	Mc Pherson	Mc Pherson	Independiente, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos, telescópicos.	Independiente McPherson, resortes helicoidales.
Suspensión trasera	Brazos arrastrados	Barra de torsión	Eje rígido. Resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos, telescópicos.	Independiente.
Alimentación	Inyección Bosch K-Jetronic	Dos carburadores Solex Brosol descendentes.	1 carburador vertical doble cuerpo Weber	1 carburador Solex invertido
Sistema de dirección	A cremallera	A cremallera	A cremallera	A cremallera
Longitud'	3987 mm	3790 mm	4468 mm	3720 mm
Ancho	1680 mm	1601 mm	1682 mm	1538 mm
Distancia entre ejes	2745 mm	2358 mm	2441 mm	2225 mm
Fecha homologación	1-3-86	1-4-84	1-8-83	1-8-83
Primera carrera	Hinterland '86	Argentina '86	Argentina '83	Argentina '83

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES

TANDILBER

INDUSTAP

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

PATA SANCHEZ

Departamento de Competición

UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS
FIAT 147 y CLASE 2

JOAQUIN V. GONZALEZ 1634. CAP. FED. (1407). TEL. 568-5780

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

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

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

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION



TAPAS DE CILINDRO
Pulido y mecanizado
para TC - TN y standard
B. de Monteagudo 1776
MARTIN CORONADO

JERARQUICE SU 505

DEFLECTOR LINEA INJECTION

(Para cualquier modelo de 505)

EXCELENTE CALIDAD!!

Tambien para REGATTA

Diseño Exclusivo



Envios al interior

Monduras 4154. CAP.

TEL. 86-9102/9282; 89-5629/7767

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:

541-2694

70-6387



Inyección para Motor Dodge GTX V8
Completa, Bielas Camillo, Cajas Hawland-
MK3, 0 Km.

Juego completo Camisa - Pistones - Pernos
y Aros Alfa Romeo. Parrilla Faroles
completos y Tapa de rueda para Mercedes
Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

- CASCOS
- BUZOS
- BUTACAS
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BOTAS
- VISORES
- TRATAMIENTO ANTIFLAMA
- BOBINAS POTENCIADAS
- MALLORY
- C/CONRIENTE
- CONDENSADOR
- CABLES
- CINTURONES
- INTERCOMUNICADORES
- CASTROL RACING

Juan B. Justo 4300 - Tel.: 543-5201

BUTACAS VEIGA

- JEEP • TORINO ZX • PORSCHE
- KONDI • FIAT • FIAT
- R. FUEGO Y MUCHAS MAS

Fábrica: GAONA 4058 (1702).
CIUDADELA. TEL. 057-9536

Nombre y apellido.....
Domicilio.....
Ciudad.....Prov.....
Curso.....

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION

3 MOTORES

4 MOTOS

5 MOTORES de CARRERA

Titulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:

IMA - C.C. 40

(1678) - CASEROS - BS. AS.



REPUESTOS

- Cajas Diferenciales
- Moturas COMPETICION
- RECAMBIOS EN EL ACTO
- Cajas Direccion
- Cigüeñales • Ejes
- Punta de ejes
- Tapas de cilindros
- Tapas comando
- Caja velocidades
- Partes de carroceria

VENTA DE REPUESTOS
NUEVOS Y USADOS

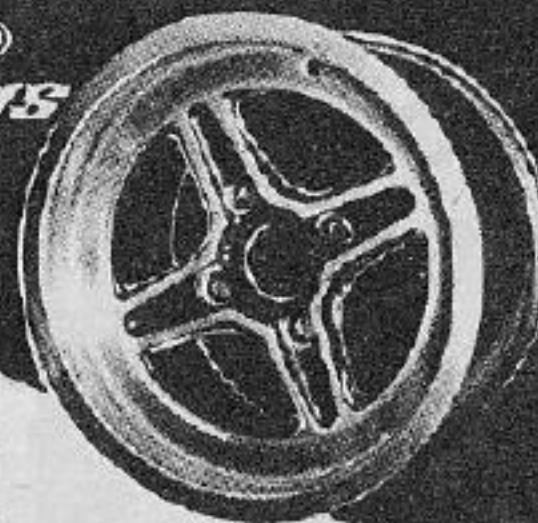
COMPRA AUTOS PARA DESARME

ALMAFUERTE 4352

(At. Av. Mitre 2800).

MUNDO. TEL.: 762-1858

ruedas argentinas



COMPETICION

TC.2000 • F.2 CODASUR • FRA • TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA • F.2 NACIONAL • CAP Y CAT. ZONALES

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

FABRICA Y VENTA:

JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE
INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO

M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



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

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CANONERAS

• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA
Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

LEVAS BOSCH

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

* ASISTENCIA TECNICA
PARA VEHICULOS
DE TRACCION
EN LAS 4 RUEDAS.

* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



HIPOLITO YRIGOYEN 4079/81. TEL. 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

MELO 4130. FLORIDA. (cp. 1602). TEL.: 760-1173

ALBERTO J. DAPORTA

* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- PARA AUTOMOVILES STANDART Y DE COMPETICION

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally

* TC Bonariense * Stock Car

* NACIONALES e IMPORTADOS *

Avda. Libertador 2184/86 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939

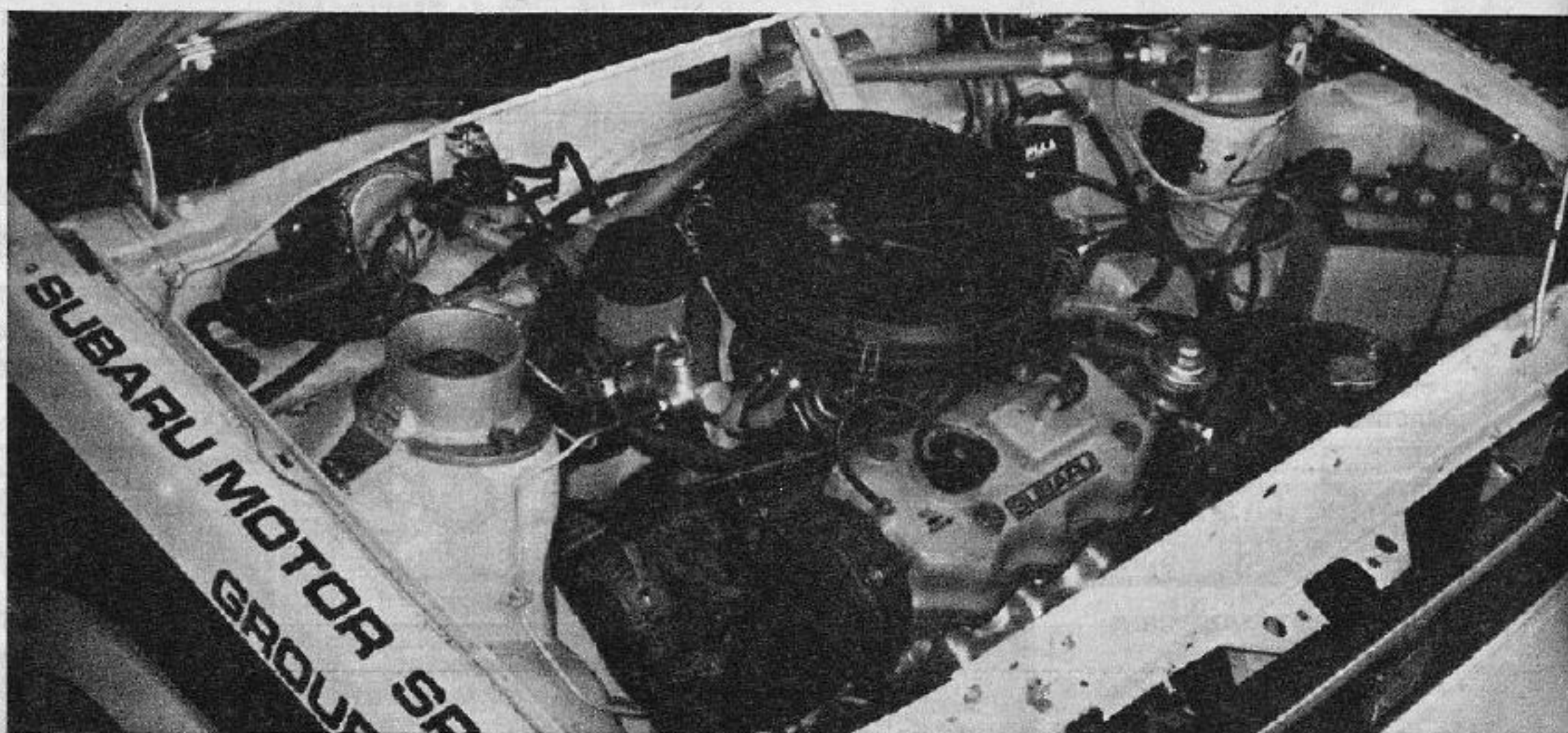
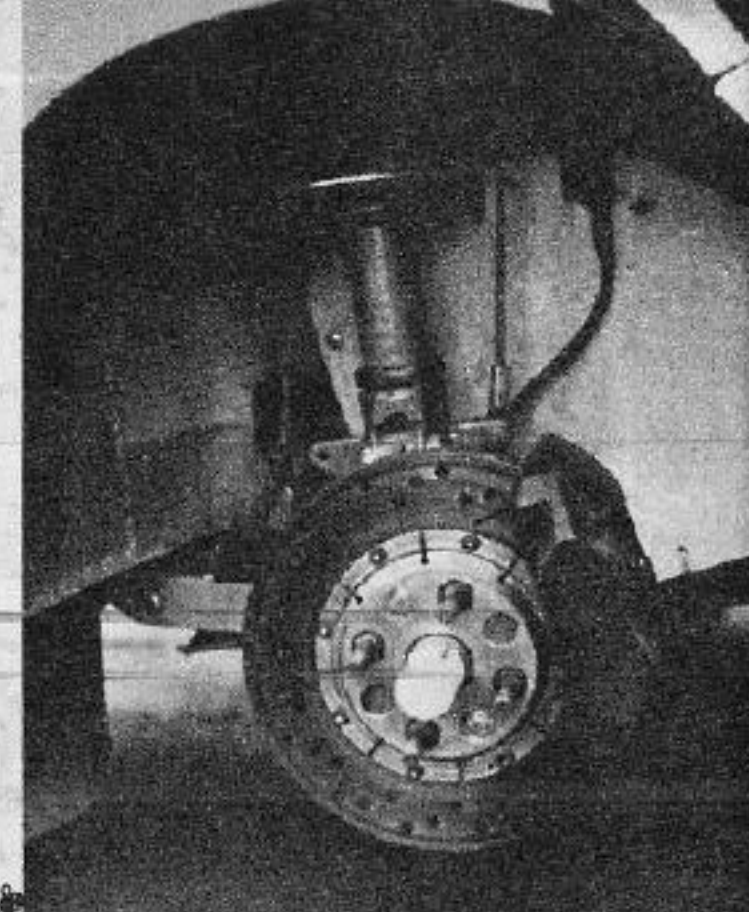
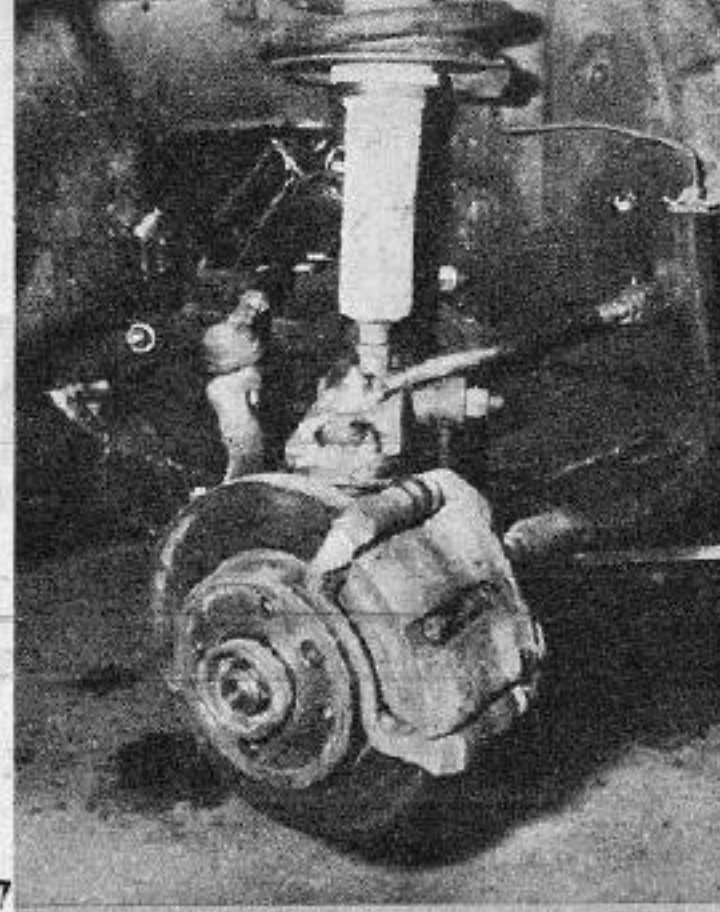
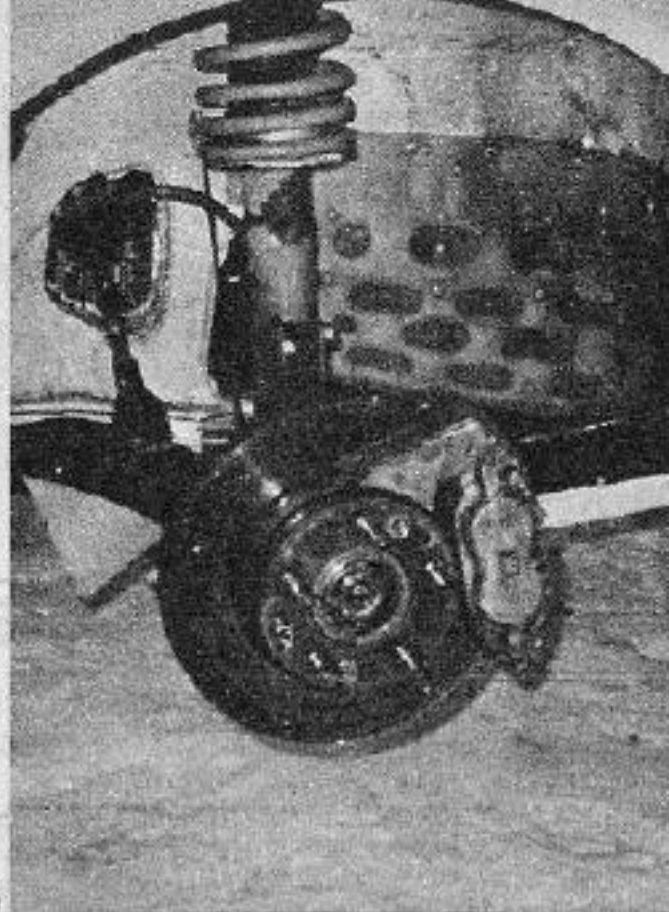


GAS

SA, que mantuvo por unos días la clasificación en suspenso. Posteriormente, en Portugal, problemas de transmisión dejaron fuera de carrera a los dos autos de la marca presentes. Por ello, la escudería realizó una "impasse" de cinco carreras y no concurre al Safari, Córcega, Acrópolis, Olympus y Nueva Zelanda. En Grecia, luego de la competencia, realizó algunas pruebas tomando como base los tiempos realizados en las primeras de ese rally por sus competidores. En las competencias de Norteamérica y Nueva Zelanda, la representación de la marca fue asumida por particulares. Para la Argentina producirá su regreso al torneo, pese a concurrir con un solo auto —que será conducido por los suecos Ingvar y Per Carlsson— que el equipo apoyará con una infraestructura respetable. El caso es que se probará en nuestro país la nueva transmisión, que incluye una caja de velocidades de seis marchas, algo insólito para un auto de producción normal. Hasta ahora el único coche que la incluye como equipo standard es el monstruoso Porsche 959.

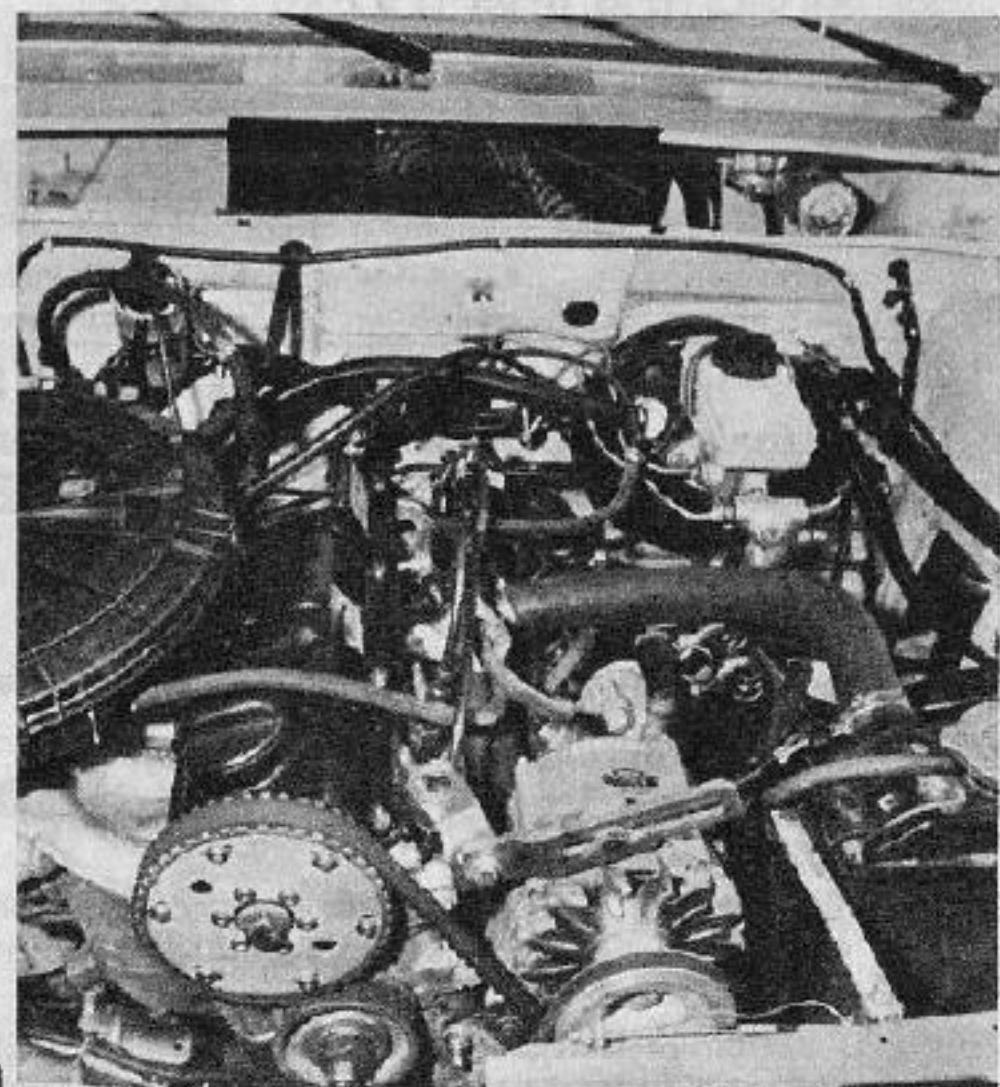
VOLKSWAGEN, LO TRADICIONAL

La receta de los autos alemanes que conducirán Kenneth Eriksson y Erwin Weber en nuestro país es bastante sencilla: ni turbo ni doble tracción. Solucionados los problemas de transmisión de potencia provocados por el aumento de caballos en el actual motor de cuatro válvulas por cilindro, el Golf GTI 16v, posee una notable rigidez, así como un peso lo suficientemente escaso como para ser de temer en los sinuosos en trepada que abundan en Córdoba. De esta manera, con los valores publicitados por el equipo (194 HP y 880 kg), la relación peso/potencia es bastante in-



SUSPENSIONES DELANTERAS. 6. Mazda 323 FWD, modificada desde el Rally de Suecia, única carrera que ganó. La simpleza de su diseño es notable. 7. Renault 18 GTX. Sus frenos no son ventilados y posee calipers algo más chicos. 8. Lancia Delta HF 4WD. Los discos son agujereados y ventilados. 9. Vano motor del Subaru RX Turbo. El auto del chileno Celsi desarrollará cerca de 190 HP y será para tener muy en cuenta. 10. Motor de Volkswagen Gol 1.6. Es muy similar en prestaciones al del Gacel GS argentino. Los preparados en Brasil son algo más potentes que los uruguayos.

	VOLKSWAGEN GACEL GL	FIAT REGATTA 85
Grupo	A	A
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1590 cm ³	1498,6 cm ³
Potencia y régimen	134 HP a 6500 rpm	138 HP a 7600 rpm
Torque y régimen	18,81 mkg a 5800 rpm	20,5 mkg a 6200 rpm
Diámetro y carrera	79,5 mm x 80,1 mm	86,4 mm x 63,9 mm
Nº de válvulas	2 por cilindro	2 por cilindro
Posición árbol de levas	1 a la cabeza	1 a la cabeza
Lubricación	Carter húmedo	Carter húmedo
Ubicación del motor	Longitudinal delantero, 20° desplazado hacia derecha	Delantero transversal 20° hacia adelante
Tracción	Delantera	Delantera
Discos de embrague	Uno	Uno
Nº de velocidades	4 + M.A.	5 + M.A.
Frenos delanteros	A disco Ø 239 mm	A disco Ø 227 mm
Frenos traseros	A tambor Ø 180 mm	A tambor Ø 185 mm
Suspensión delantera	Independiente, resortes helicoidales	Mc Pherson
Suspensión trasera	Independiente, con brazos arrastrados y resortes helicoidales	Independiente
Alimentación	1 Carburador vertical Wercabras	Un carburador vertical
Sistema de dirección	A cremallera	A cremallera
Longitud	4134 mm	4262 mm
Ancho	1601 mm	1650 mm
Distancia entre ejes	2358 mm	2450 mm
Fecha homologación	1-7-84	1-7-87
Primera carrera	Argentina '84	Argentina '87



LIDER
EN CALIDAD
Y EN
VENTAS

DESTORNILLADORES

Celestal desafían... y ganan

a la marca europea
más acreditada en plaza

Por esta conjunción de ventajas:

- Calidad similar Menor precio
- Stock permanente

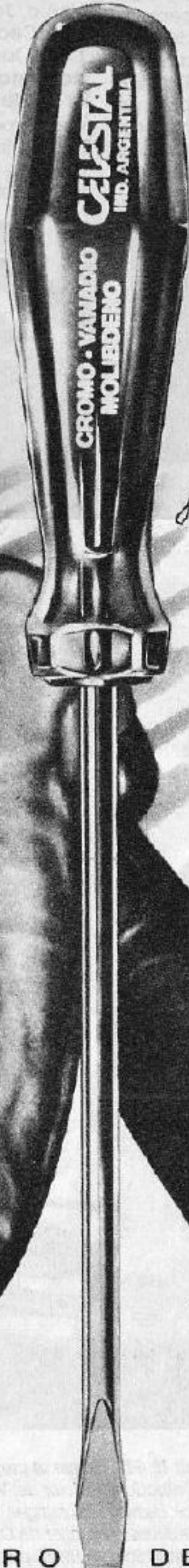
y **GARANTIA PIEZA POR PIEZA**

COMPARE LOS VALORES DE ESTE CUADRO
Y COMPRUEBELOS EN
NUESTRA PLANTA FABRIL; LO INVITAMOS.
UD. TAMBIEN SALDRA GANANDO...!

160 Modelos en 7 Series:

- Standard
- Especial
- De Fuerza
- Para tornillos Torx
- Electricista
- Electrónica
- Afilable

EJEMPLO	CELESTAL	IMPORTADO EUROPEO
MEDIDA	(1036) 6 x 125	6,5 x 125
DUREZA (Medida en RC)	48 - 51	51
RESISTENCIA A LA TORSION (Sin deformación remanente)	0,80 kgm.	0,80 kgm.
ACERO	Aleación: CROMO-VANADIO- MOLIBDENO	Aleación: CROMO- VANADIO
RECUBRIMIENTO GALVANOPLASTICO	NIQUEL 6 micrones Flash de COBRE	NIQUEL 6 micrones NO TIENE
PRECIO PUBLICO	₳ 3,52 c/u.	₳ 6,60 c/u.



Fabricados por

CELESTAL® S.A.I.C.

Sivori 5185 - (1605) MUNRO
Prov. de BUENOS AIRES - Tel. 760.014/15/16

CONSULTE A NUESTRO DEPARTAMENTO TECNICO

interesante: 4,4 kg/HP para el Lancia y 5,43 kg/HP para el R.18 más liviano, suponiendo en este caso una potencia de 173 HP y un peso mínimo de 940 kg.

Luego de Kenya, los autos utilizaron nuevos palieres, más robustos, para evitar los problemas demostrados en la carrera africana. Recordemos que es justamente Eriksson quien posee la mayor parte de los records en los diferentes primers del Rally de Argentina para autos del Grupo A.

RENAULT 18 GT, EL ABANDERADO

Será el auto nacional con mayor representación en esta competencia, y sobre el cual participarán los pilotos argentinos con mayores posibilidades —exceptuando a Recalde, por su—. En primera instancia, el team conformado por Ernesto Soto-Martín Christie y Juan María Traverso-Fernando Stella utilizará sendos R.18 GTX Edición Limitada del equipo de competición de Renault Argentina. Ambos estarán

impulsados por motores preparados por Oreste Berta, mientras que el armado se realizó en el taller de los hermanos Osvaldo y Adolfo Batelli en Córdoba. El utilizado por Soto es totalmente nuevo, mientras que el de Traverso ya fue usado. Para evitar problemas con los diferenciales autoblocantes, Batelli diseñó uno de notable robustez. También en ese mismo lugar se armó el auto de Miguel Torrás, quien así accede a su propio R.18, ya que ha utilizado en algunas pruebas del campeonato nacional un muletto de Soto. Por otra parte, cabe mencionar que otro auto con buenas posibilidades es el que conducirán Gabriel Raies y Raúl Campana. En efecto, el Campeón de Rally 1986 de la Clase 3 tratará de acercarse a sus rivales aplicando la receta del bajo peso, y para ello Sigfrido Schroeder armó un R.18 excepcionalmente liviano que si bien quizá no sea de los más resistentes, podrá —teóricamente— mejorar las performances anteriores del modelo.

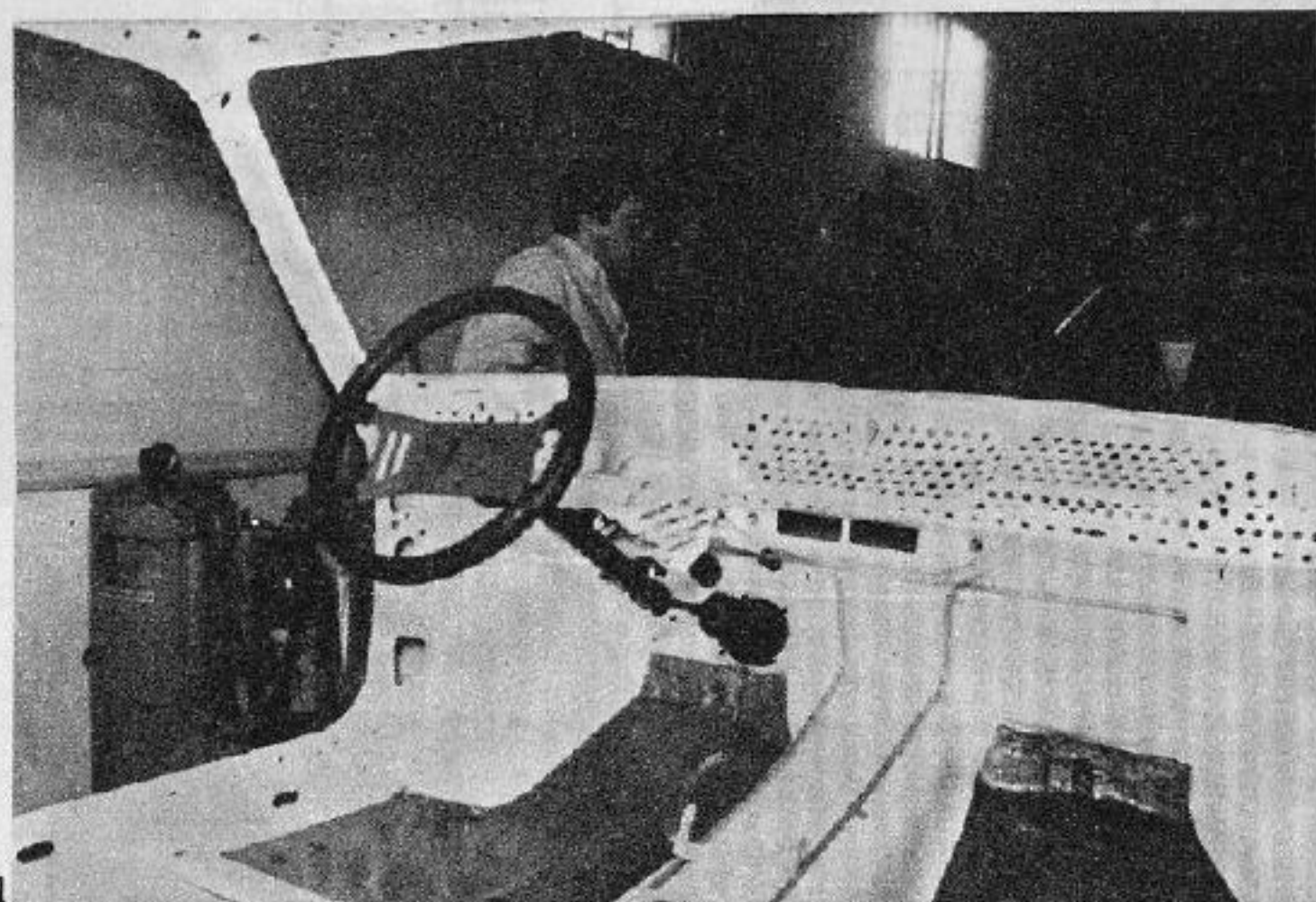
LOS DEMAS

Se destaca netamente el Subaru RX Turbo de los chilenos José Celsi y Elvio Olave. Este auto, que ya sorprendiera en 1986, poseerá una caja de velocidades más adecuada, así como un motor más potente. Tampoco habrá que olvidarse de los Fiat Regatta 85, que efectuarán su debut mundial. Ya el modelo demostró sus bondades en los rallies nacionales con Bravo y De Giovanni.

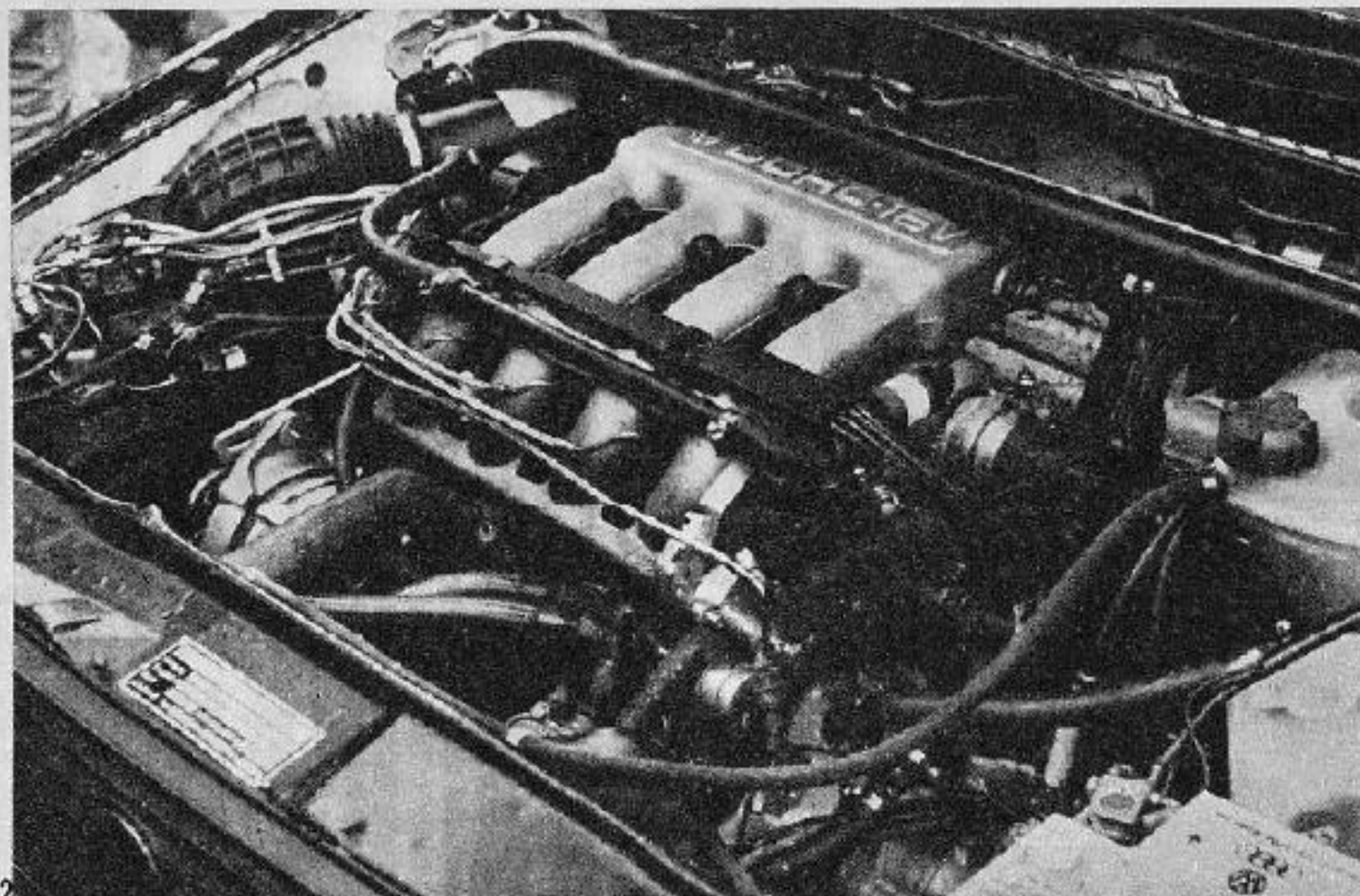
Sus principales defensores serán este último, Jorge Bescham, Julio Pardo y José Cecchetto. Los Volkswagen Golf 1.6 de los equipos VW de Brasil, Ricardo Costa y Federico West, también podrán decir lo suyo. Son automóviles bien experimentados, con mecánica similar a la del Gacel GS argentino, aunque más livianos. Sus pilotos serán Paulo Lemos, Silvio Fleck, Edio Fuchler

(brasileños), Luis Etchegoyhen, Daniel Luzardo (uruguayos), Enrique Oribe y J. Armesto (argentinos). Los Volkswagen Gacel GL locales no mostrarán posiblemente grandes aspiraciones, aunque no se debe descartar que tras los cinco días de carrera aparezca alguno en puestos superiores de la clasificación.

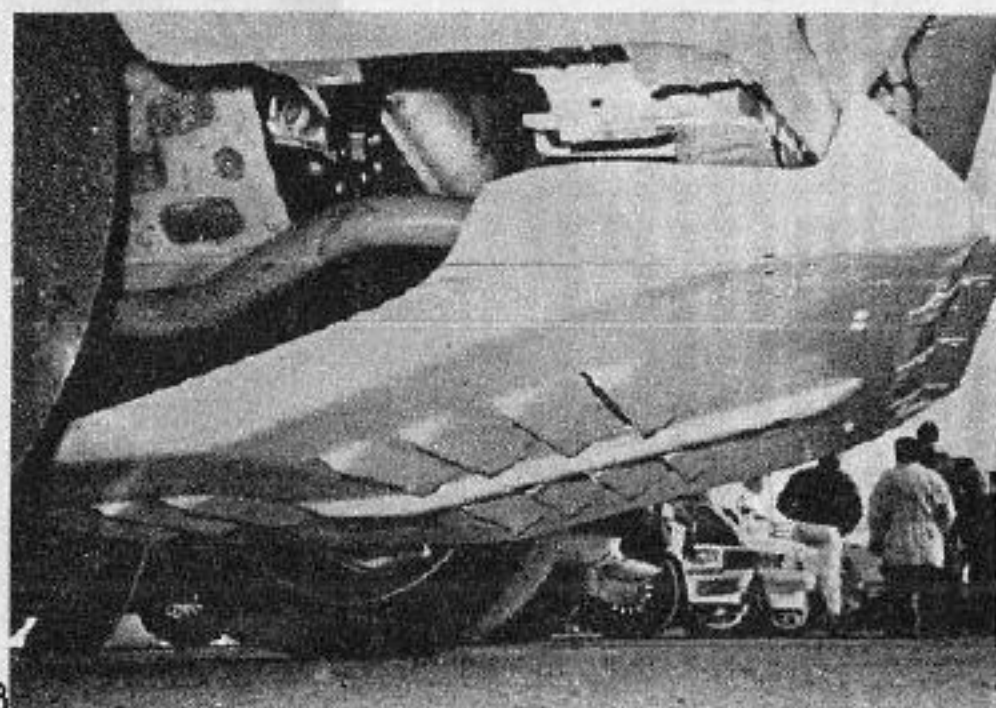
En Grupo B los inscriptos son fundamentalmente Fiat 147 Sorpasso y Fiat Súper Europa 1500. Alguno de ellos, seguramente, se intercalará en la clasificación. En esa misma división intervienen un Citroën Visa Mille Pistes, coche de 150 HP y tracción integral, que conducirá el francés G. Gachan. En cuanto a los autos no mencionados hasta el momento, habrá que ver lo que sucede con algunos Toyota Corolla de 16 válvulas manejados por pilotos latinoamericanos, así como lo que puedan producir los Daihatsu Charade de tres cilindros y los Subaru 1200/1300.



11



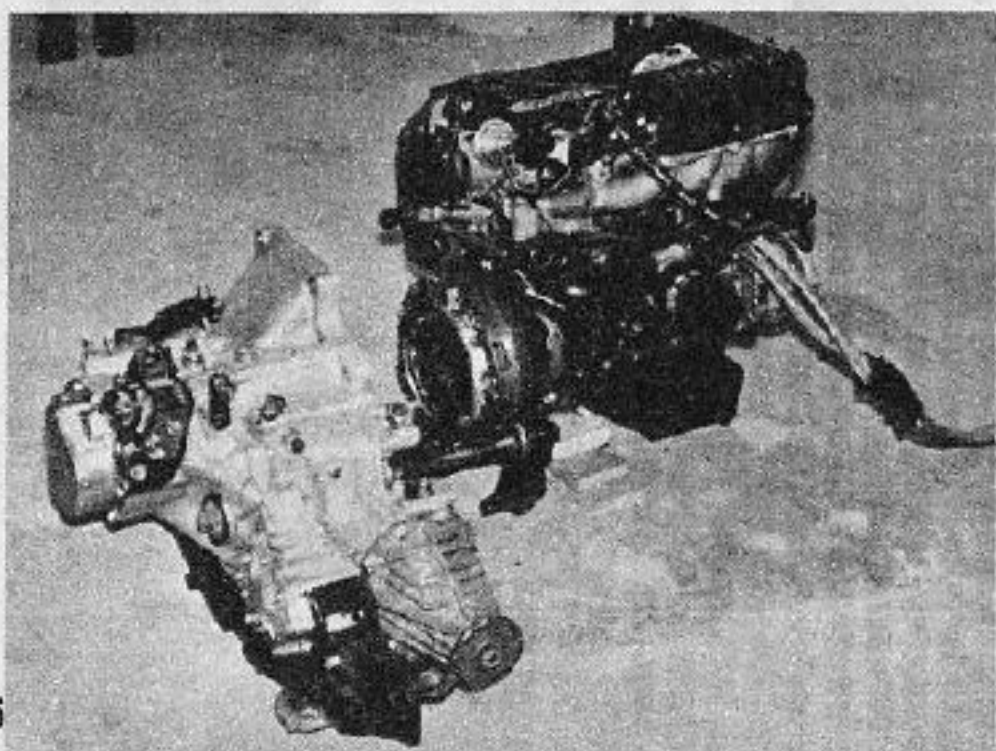
12



13



14



15

11. Casco del Renault 18 GTX EL que se preparó para Gabriel Raies en el taller de Sigfrido Schroeder en Córdoba. Notar el trabajo de alivianamiento realizado. 12. Motor del Volkswagen Golf GTI. Posee cuatro válvulas por cilindro y en su primera carrera logró el segundo puesto con Ludwig Damminger. 13. Protección interior del Mazda 323 FWD. Ver abajo a la izquierda un dispositivo aerodinámico. 14 Otra toma del taller de Osvaldo Batelli. En primer plano el mono casco del R-18 de Miguel Torrás, y más atrás, el auto que utilizará Ernesto Soto en pleno proceso de armado. La jaula antivuelco entre ambos corresponde a Torrás. 15. Grupo motor y transmisión del Mazda 323 FWD.



CENTRO RENAULT TRAFIC

¡¡ AHORA SI !!

TODO LO QUE USTED NECESITA
SABER SOBRE TRAFIC

AVELLANEDA 116 TE. (051) 27442 CORDOBA



LINEA COMPLETA DE NEUMATICOS

EL MEJOR SERVICIO Y EL MEJOR PRECIO

AHORA TAMBIEN

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE ACEITE



AVELLANEDA 118

TEL. 34465/27442

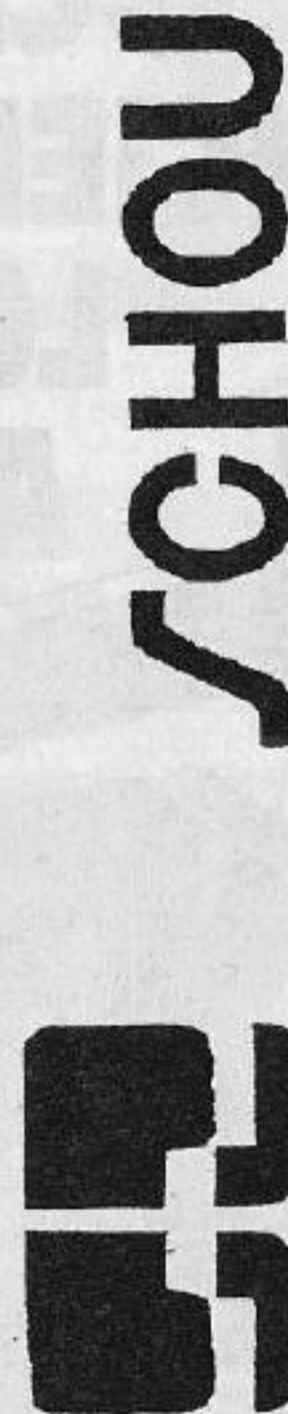
(5000) CORDOBA

servicio integral del escape
SilenKAR

de Victor Karqui (h)

Av. Castro Barros 1116

5000 Córdoba



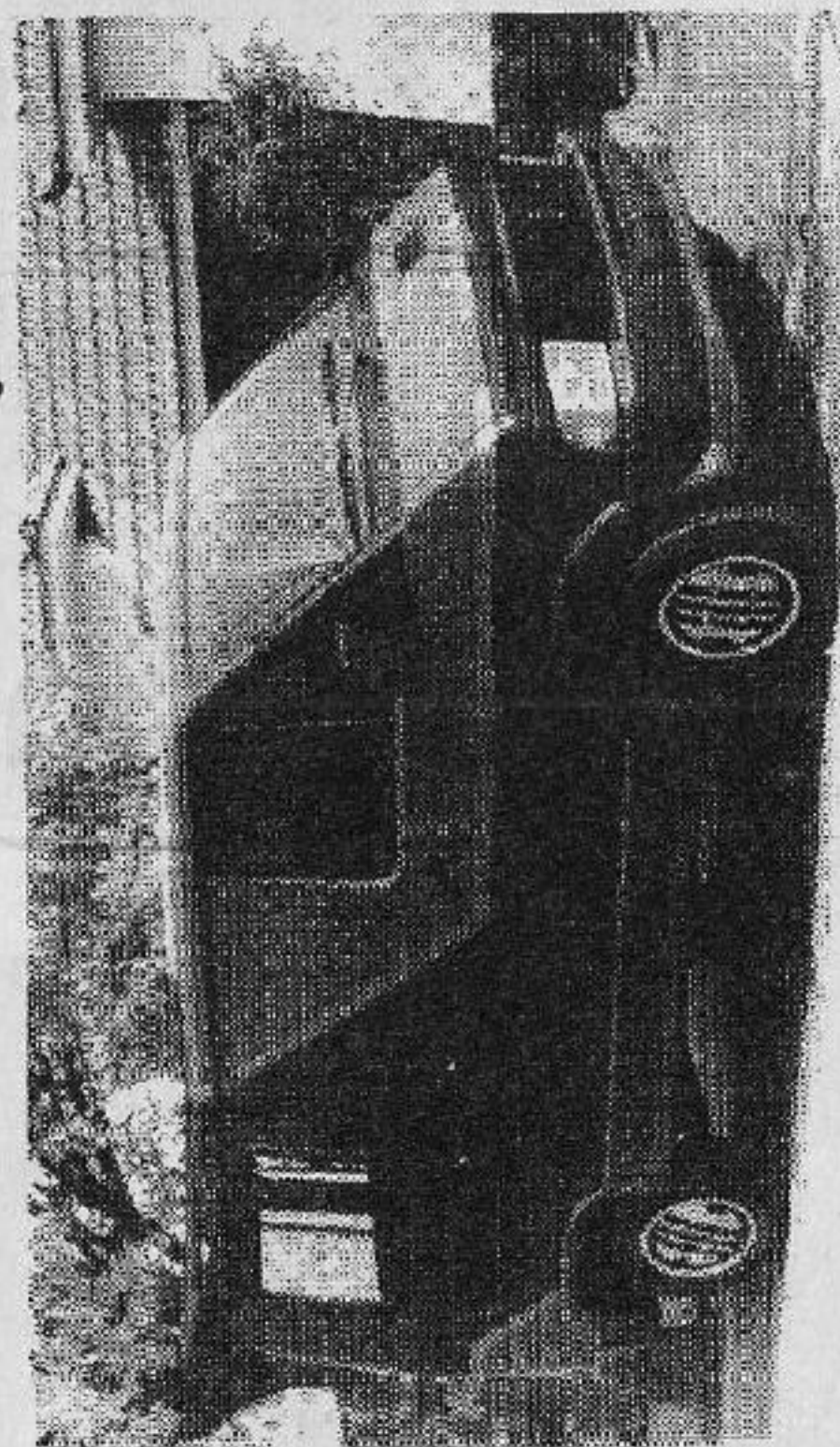
Tapizados

EQUIPAMIENTO y ACCESORIOS de VANS - FORD - TOYOTA



TRAFIC

Estados Unidos 3039 B°. San Vicente Córdoba - (051) 551616



carburando SE ENCIENDE EN TODO EL PAIS LOS DOMINGOS A LA MAÑANA



carburando

**BATE TODOS
LOS RECORDS
DE AUDIENCIA**

**CONDUCCION Y RELATOS:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL:
ISIDRO GONZALEZ LONGHI**

**CON EL MEJOR EQUIPO
DE PERIODISTAS
Y TECNICOS
ESPECIALIZADOS**

**CARBURANDO S.A.P.I.C.A.F.I.
Juan D. Perón 1515 8º Piso.
(1037) Bs. As. Tel. 45-1042/2708/5345**

**LUNES A SABADO 21,30 A 22HS
DOMINCO 8 A 14HS**

**carburando
ESTA CON UD. PORQUE UD.
ESTA CON CARBURANDO**



CORSA

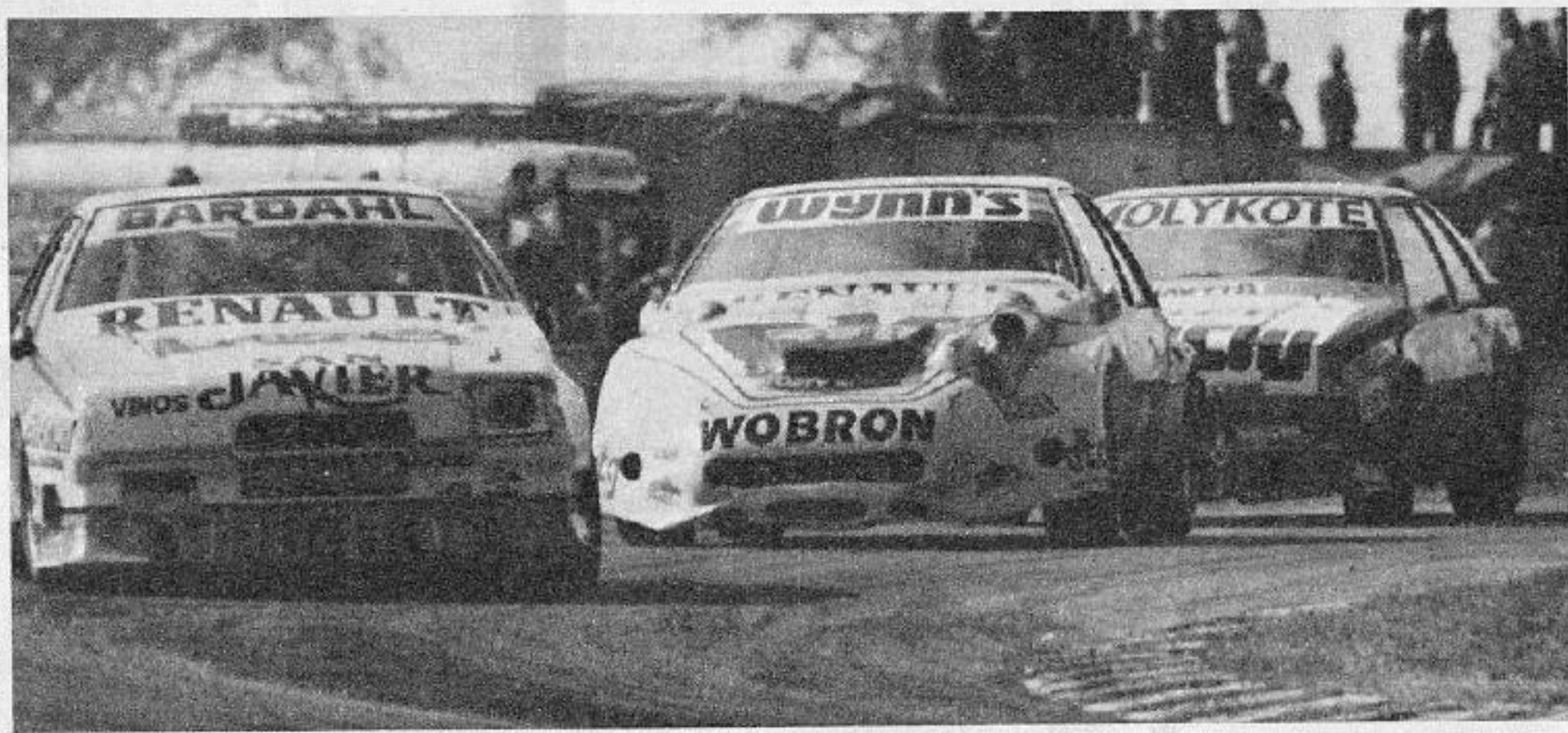
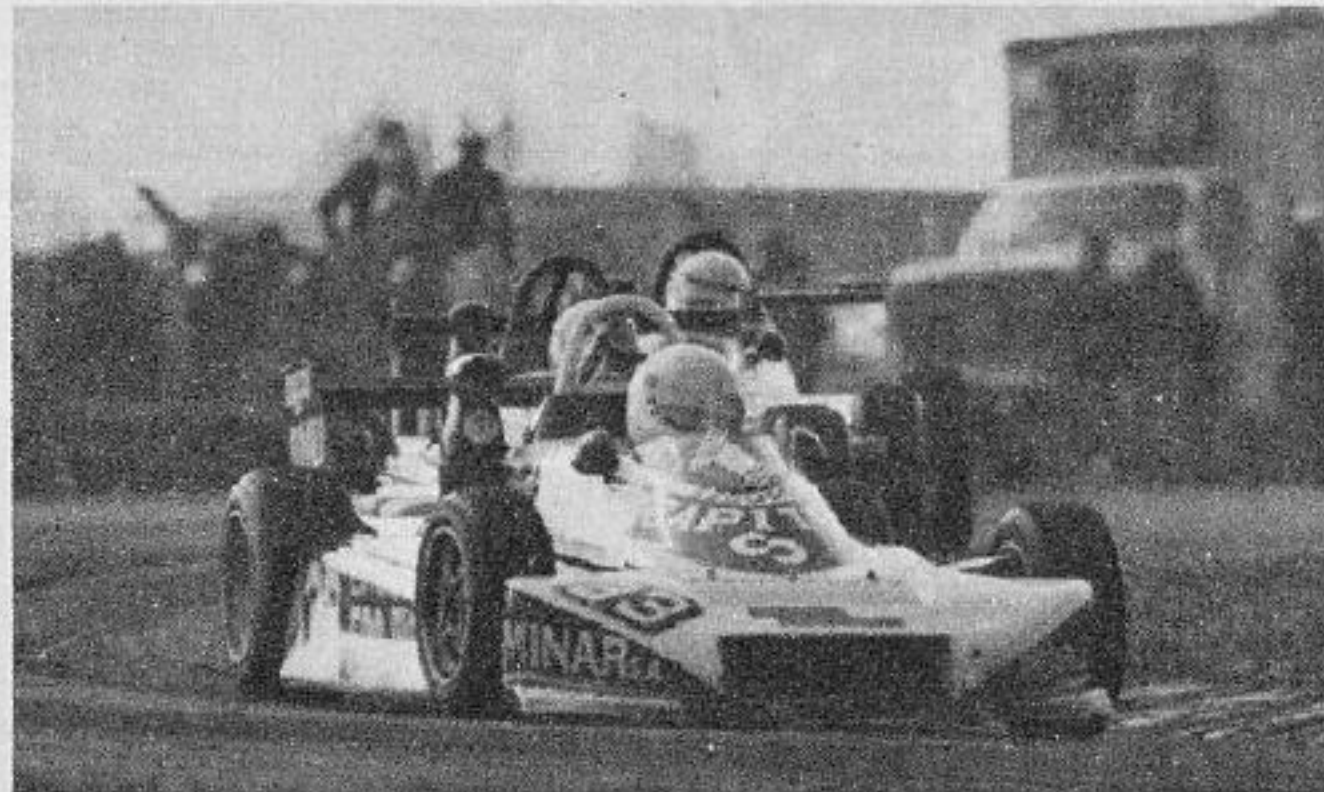
Sprint

Suplemento Especial de la revista CORSA N° 1100, del 4 al 11 de agosto de 1987

**I.M.S.A. GTO
CON FANGIO Jr.
EN LOS EE.UU.**



**T.C.2000, F.R.A. y F.2 N.
TODAS LAS EMOCIONES DE RAFAELA**



**Rally Mundial
ULTIMAS NOTICIAS**

**Fórmula Tres Europea
ROSSO, DOMINADOR EN SUECIA PERO...**

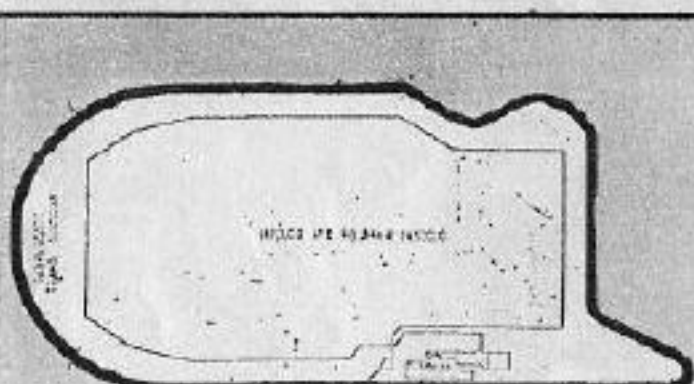
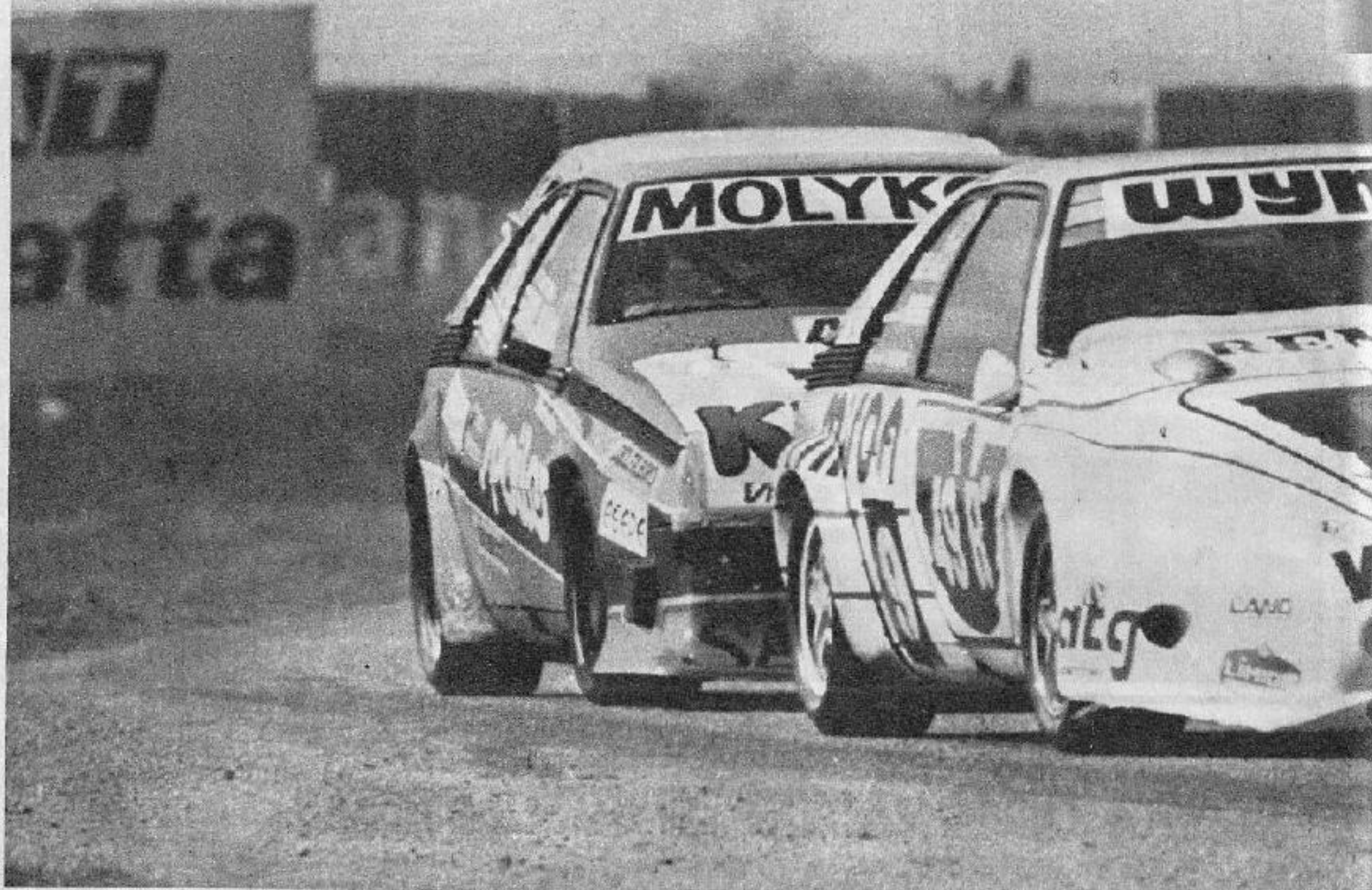


turismo competición 2000, fórmula dos y fórmula renault

EN RAFAELA, Gentili y Martín se rehabilitaron en los monostos; y cuando a Traverso

OLTRA SALVO LAS G

Porque... ¿qué habría pasado si llegaban ambos "enteros" al final para definir la carrera...? De todos modos, poco importa eso ya. La cuestión es que los problemas de rodado abundaron... como los Renault Fuego acaparando la punta (segundo resultó Der Ohanessian), apenas preocupados por el finalmente frustrado ataque del Ford Sierra de Fernandino. Pero hubo bastante más...



FICHA GENERAL

Fecha: 2 de agosto de 1987.
Denominación de la prueba: "Premio Lotería de Santa Fe", séptima competencia de los campeonatos argentinos de T.C. 2000 y F.R.A., y cuarta del torneo nacional de Fórmula Dos.
Lugar: Autódromo Ciudad de Rafaela, circuito n° 2 "Juan E. Báscolo".
Ubicación: 8 km al norte de Rafaela (Santa Fe).
Autoridades: Director de la Prueba: Ero Borgogno. Director Adjunto: Eduardo Miassi. Comisarios Deportivos: Raúl Marielli y Eduardo Scao (GDA); Elvio Rizzo (Federación 4). Comisarios Técnicos: Rubén Flores (T.C. 2000), Juan Carlos Mársico (F.R.A.) y Hugo Rosso (F-2).
Condiciones climáticas: Fresco y con una cerrada niebla por la mañana. Soleado en horas del mediodía.
Participantes: 25 en T.C. 2000; F.R.A. clasificaron 41 y estaban habilitados para largar 52; en F-2 nacional clasificaron 16 máquinas.
Público: Alrededor de doce mil personas.
Infraestructura del escenario: Muy buena.
Organización: Excelente.
Espectáculo: Muy bueno en T.C. 2000 y Fórmula Renault; bueno en Fórmula Dos.

El Club Atlético de Rafaela volvió a organizar una reunión de la Fórmula Dos, Fórmula Renault Argentina y T.C. 2000, con saldo inmejorable en lo que respecta a la organización general, y con espectáculos muy buenos en las tres especialidades. Por lo tanto los numerosos aficionados que se dieron cita en el Autódromo —aproximadamente doce mil— salieron muy conformes con lo visto más allá del fanatismo por alguna marca en particular.

EL APURO DE TRAVERSO

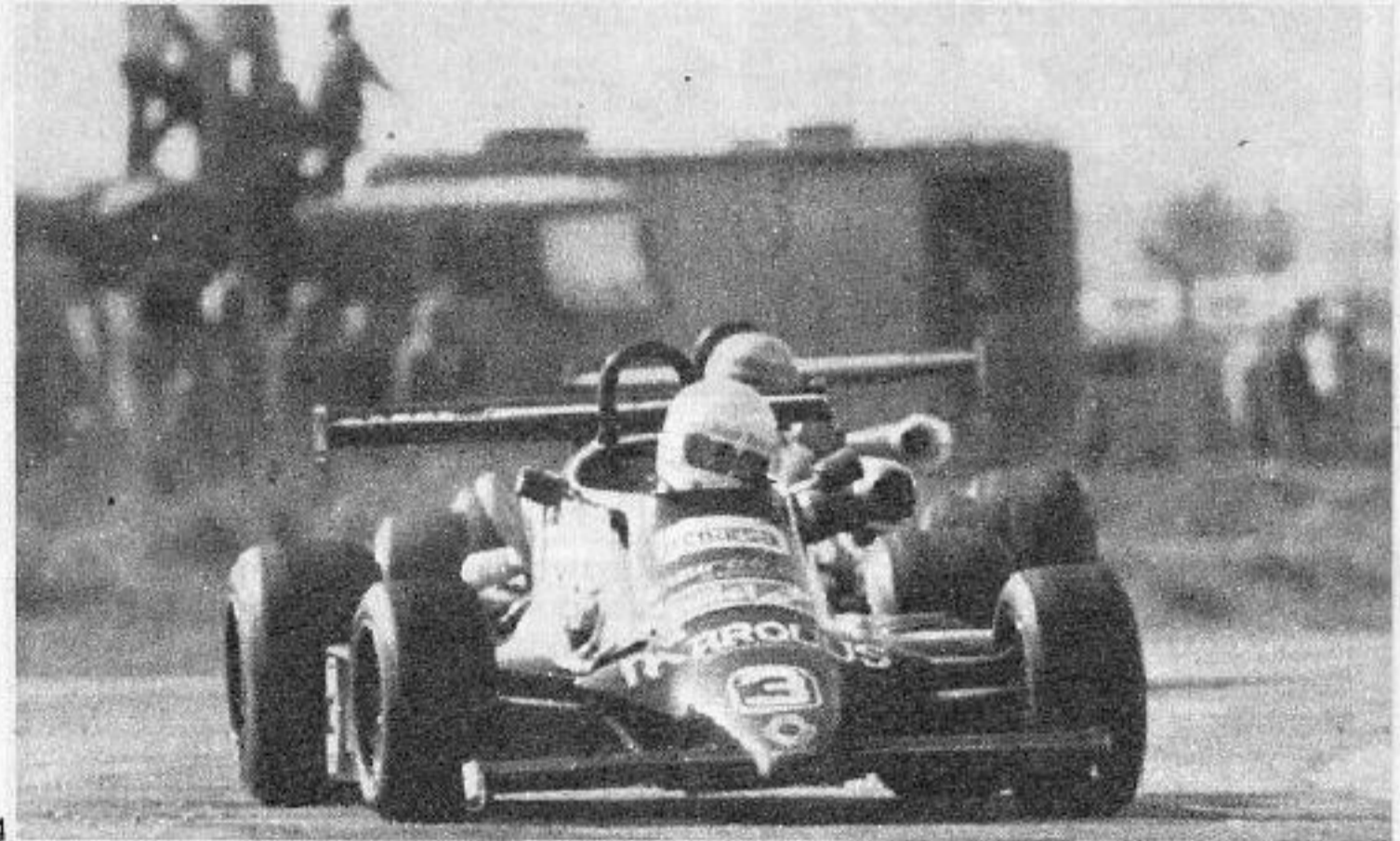
Los Renault del team oficial eran muy rápidos, pues en clasificación el Campeón tenía la pole position, y su compañero y maestro en rally estaba tercero. En el seno del equipo, existía el convencimiento general del acierto por haber probado con anterioridad en el veloz trazado rafaelino una nueva toma dinámica para los carburadores, poseedora de una cámara directa de entrada del flujo de aire hacia esos elemen-

tos, y que es muy importante en trazados donde la velocidad prevalece por sobre la parte trabada. Esto, que se prueba en pista, le dio buenos resultados al equipo, y solamente Silvio Oltra, Gustavo Der Ohanessian y Esteban Fernandino, con el mejor Ford, eran los que estaban en condiciones de inquietar a los blancos autos oficiales del rombo.

Planteadas muy bien la carrera, con Oltra y Der Ohanessian tirando juntos, y

lo "quemó" un neumático...

TOMAS DEL FUEGO



1) Silvio Oltra y Gustavo Der Ohanessian liderando el pelotón con Fernandino "atmillado" atrás, culminando este gran remontada. Era cuando Traverso —fuera de cuadro ya— aún lideraba con escasa luz. Después, una cubierta abatía al líder (3), dejándolo con mucho "veneno" contra el proveedor; mientras los dos primeros (2) festejaban en el podio. 4) Norberto Genilli acaba de superar a Leopoldo Cumini, coronando así una rápida escalada hacia la punta tras el retiro del cómodo puntero "de siempre", Gabriel Masseis. 5) Henry Marlin al tope del podio, flanqueado por Gustavo Mandrini, Mario Riva y señoritas.

Traverso haciendo el gasto de la competencia, Fernandino se tronzó en dura lucha primero con Etcheagaray y posteriormente con Soto. Este estado de cosas se mantuvo durante los dos primeros tercios, con alguna frenada exigida de Oltra, intentando superar a Traverso pero sin lograrlo. Era una especie de "calma chicha" que presagiaba el furioso final esperado por todos, aunque reducido a una sola de las marcas participantes.

El apuro de Traverso para escaparse, y la permanente presencia de Oltra, determinaron que el neumático delantero izquierdo no aguantara el esfuerzo y Traverso debió parar en boxes para cambiarlo rápidamente.

Desde ese momento, Silvio Oltra logró hacer las diferencias suficientes para ponerse al resguardo de un ataque final de Gustavo Der Ohanessian, y así llegó a la bandera a cuadros, en primer lugar, por segunda vez en la tem-

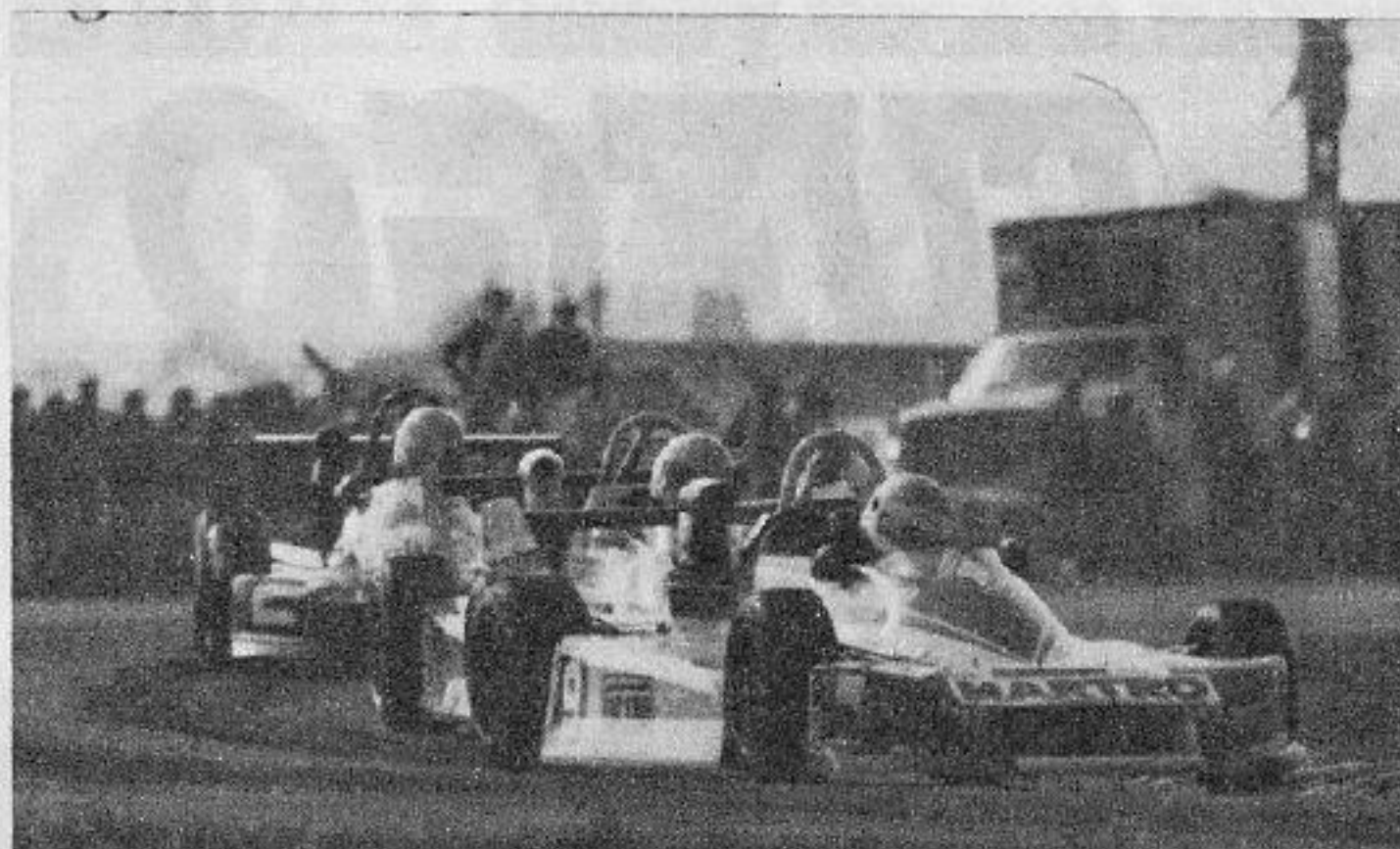
porada y en el T.C. 2000.

Atrás hubo varias cosas interesantes para analizar. Una de ellas fue la aparición de Guillermo Maldonado con el VW 1500 en un circuito que no es precisamente el ideal para ese auto. Presentado con nuevos rasgos diseñados por el ingeniero Edgardo Fernández, que entre otras cosas, rediseño parrillas de suspensión y modificó la estructura de la jaula antivuelco. El balance de Maldonado seguramente de-

be ser muy positivo, porque logró llegar hasta la posición de Ernesto Soto en la última vuelta, con la palanca de cambios cortada, con lo que se perdía algo de tiempo entre cambios. Seguramente en un circuito más trabado, el Volkswagen 1500 dará mucho que hablar en la categoría.

Por el lado de Ford, el panorama no era el mejor. Solo Fernandino estaba en condiciones para luchar por la vanguardia, o intentar hacerlo; y Di-

LAS CARRERAS EN SINTESIS



Pereyra adelante, Belloso muy cerca y Neviani expectante.

Fórmula Renault: Neviani fue el primero en pasar por la chicana, seguido por Riva, Mandrini, Martín, Belloso y Mazzini. Atrás se producía un desparramo en el que se quedaron Mancuso y Morgan, y donde otros se vieron perjudicados. En la tercera vuelta Mandrini era el puntero y Neviani estaba tercero detrás de Riva. Mandrini se mantuvo en punta, y Henry Martín se convirtió en su principal oponente a partir de la séptima vuelta. Atrás estaban Neviani, Riva, Pereyra, Belloso, Mazzini, Solmi, Bovono, Fabi, Basco, Bouvier, Torregiani, Alisi, Palmero y el resto. A partir de la vuelta diez se formaron pelotones bien diferenciados, en los que luchaban por la punta Mandrini, Martín, Riva y Neviani. Más atrás estaban Pereyra y Belloso y luego Mazzini y Basco. La diferencia entre el primero y el segundo se mantenía en las cuarenta centésimas, y a tres del final Martín logró superar a Mandrini, en tanto que Riva conseguía el segundo puesto sobre el final, mientras Neviani se retrasaba al sexto lugar.

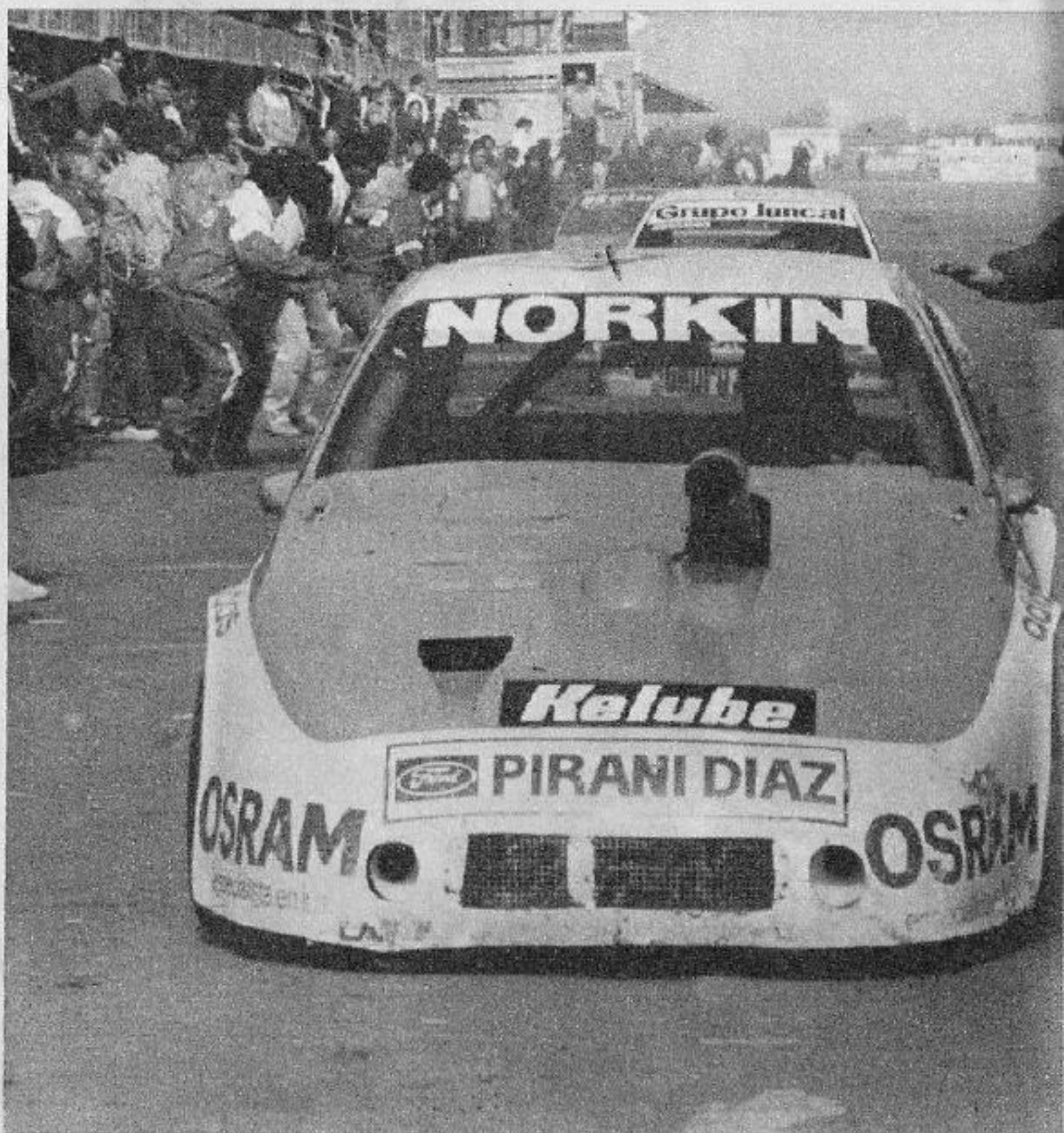
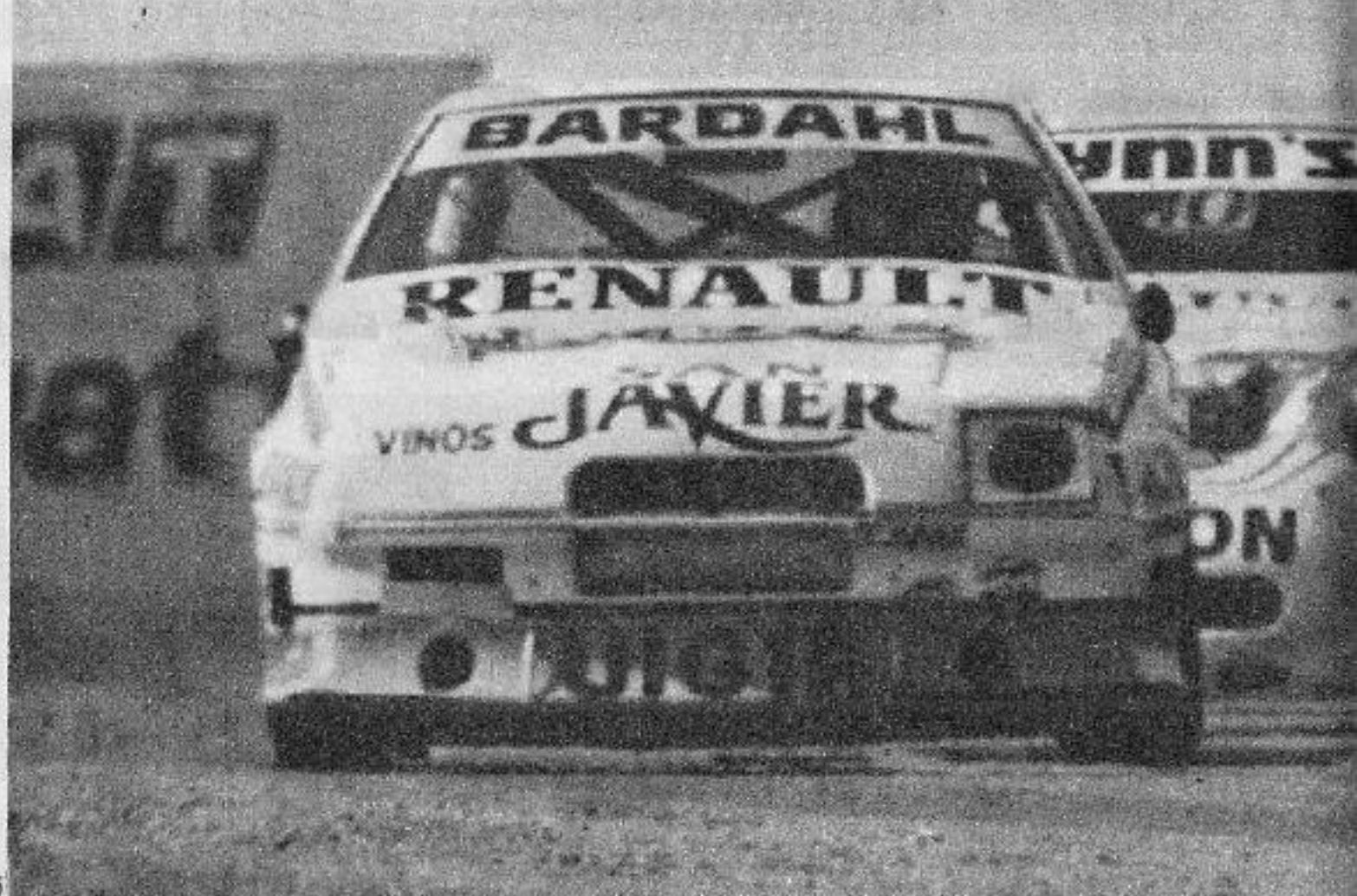
Fórmula Dos: Gabriel Massei se escapó en la punta, y cuando todo parecía que se iba a concretar un nuevo triunfo del marcosjuarense, se quedó en la novena ronda. Gentili se había retrasado en la largada y estaba en el cuarto puesto al principio, superó a Grinovero y luego se entabló la lucha por el segundo lugar con Cumini, que posteriormente al quedarse Massei, definiría el gana-

dor de la competencia. El debutante Mizawak estaba en cuarto lugar cuando debió abandonar, Norberto Caballero remontaba luego de una salida de pista y Saboretti hacia lo propio luego de quedar retrasado. En el giro 17, Gentili superó a Cumini, y atrás se mantenían Saboretti, Suriani, Patat, Caballero, Villa, mientras que Pietrobani se quedó sobre el final. Suriani se jugó a pasarlo a Saboretti, pero se tocaron y perdió el cuarto puesto.

T.C. 2000: Desde el primer instante, Traverso lideró escoltado por Ollra, Der Ohanessian, Fernandino, Etcheagaray, Soto, López, Di Palma, Gayraud, Bessone, Serafini, Zucini, Fortunato y Maldonado. En la tercera vuelta Etcheagaray pasó a Fernandino y Di Palma a López, y en la quinta se formó el pelotón de punta integrado por cuatro autos, y por cinco el segundo grupo. En la octava vuelta Soto superó a Fernandino y Gayraud pasó adelante de Di Palma y López. Sobre mitad de carrera se produjo el abandono de Etcheagaray, y también Gayraud desapareció de escena. La punta se había delineado con Traverso, Ollra, Der Ohanessian, Fernandino, y más atrás López y Di Palma. Soto se retrasaba poco a poco, siendo alcanzado por Maldonado. A cinco vueltas del final, una goma traiciona a Traverso y le abre el camino a Ollra; López rompió el motor y Maldonado se jugó en el final a pasarlo a Soto, sin conseguirlo y perdiendo la quinta posición.

obstante eso trabajó más que nunca para mejorar el producto.

Saldo positivo para el T.C. 2000, que indudablemente sigue siendo la categoría pistera que más figuras congrega en cada presentación. Las banderas amarillas flamearon en Rafaela, y las blancas y azules debieron ser prolijamente guardadas para otra oportunidad. En poco tiempo más y en un lugar muy cercano a este escenario continuará el campeonato El "Don Eduardo" de Las Farejas podría ser el lugar del desquite para Ford, cuyos representantes seguramente trabajarán lo suficiente como para estar en la punta.



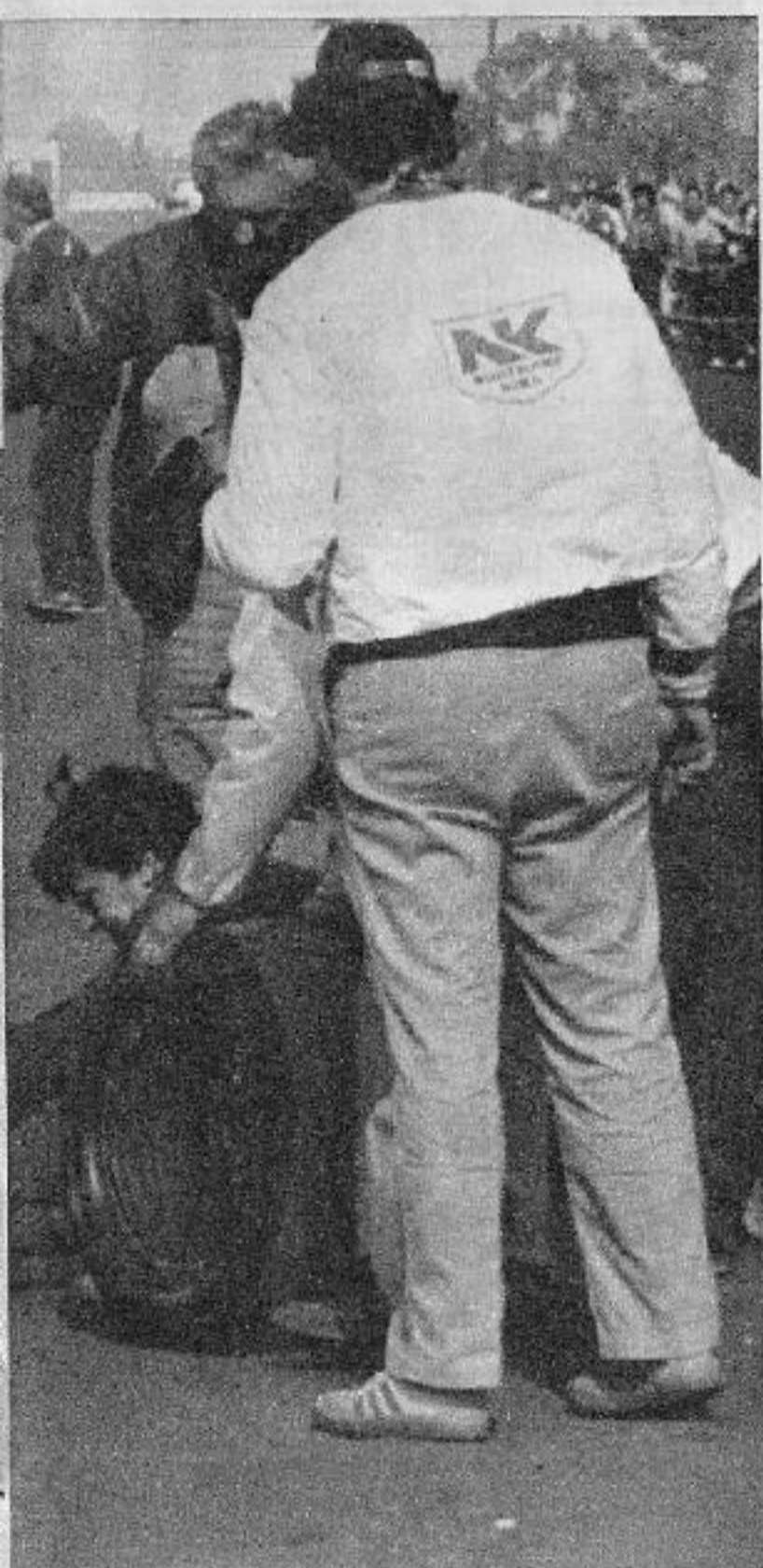
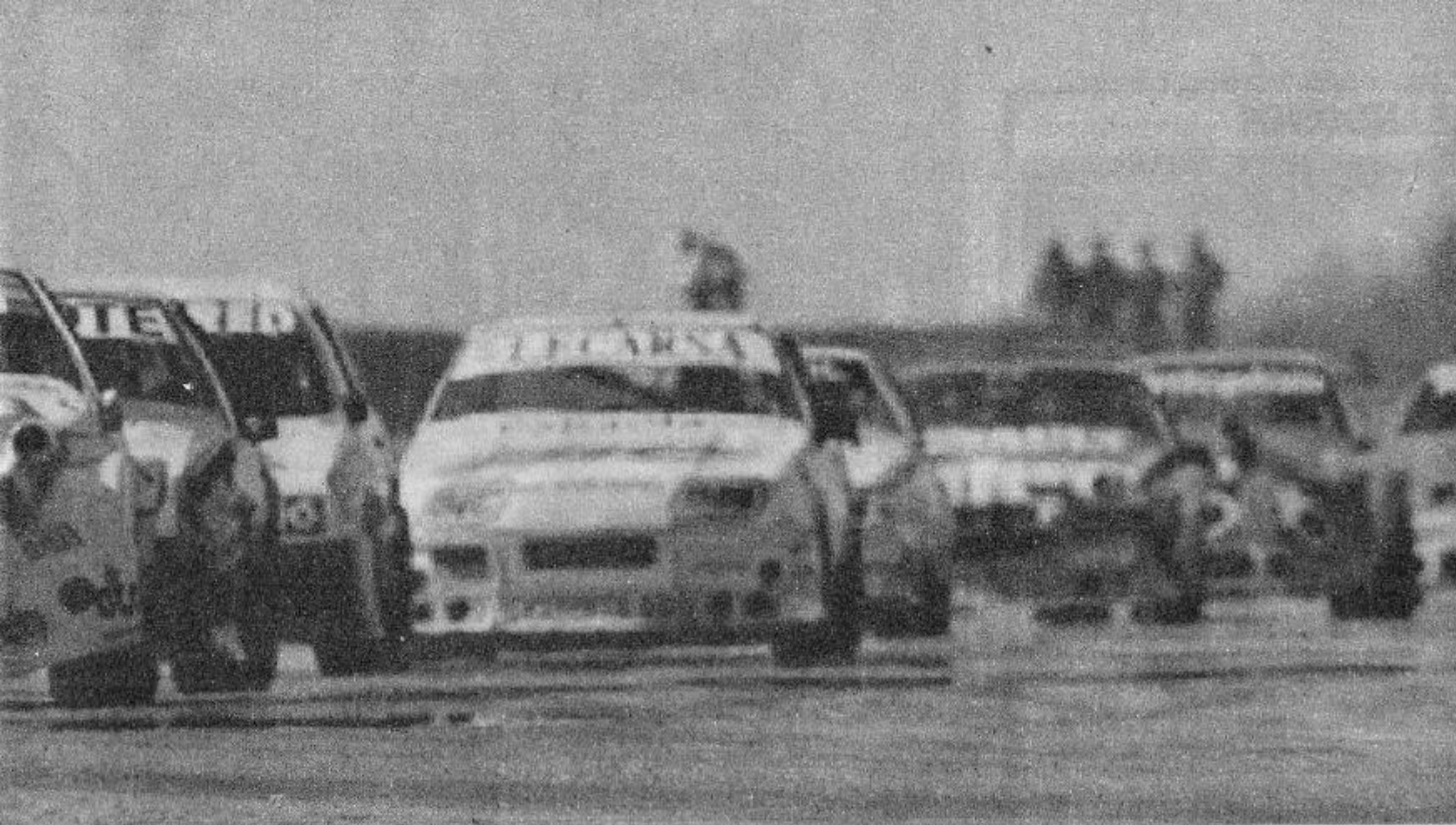
F.R.A.: ENCUENTRO DE UN SANJUANINO CON EL TRIUNFO

En realidad, este encuentro fue postergado en una oportunidad, pues Henry Rubén Martín se había convertido en el hombre de la polémica, luego de su desclasificación en Buenos Aires. Esta vez, el destino estuvo de su parte y obviamente él hizo lo necesario para ayudarlo. La apelación que le brindó la posibilidad de correr en Rafaela era una de las cartas que Henry Martín se jugó, decisión válida desde el punto de vista legal, aunque muy criticada en varios círculos allegados a la especialidad.

"Apelé porque quería correr en Ra-

faela" —dijo Henry Martín, conocedor de la buena potencia que entrega su motor y del terreno propicio para demostrar que era capaz de ganar sin tener nada raro en el auto. El que no arriesga no gana, y Martín salió muy bien parado de esta jugada, aunque ahora deberá esperar la decisión de la CDA del ACA y obedecer lo que ella dictamine.

Lo interesante de esta competencia fue la limpieza con la que se disputaron los puestos de vanguardia. Neviani y Riva debieron luchar en varios pasajes por la punta de la competencia, y a pesar de la rivalidad existente, esta vez no hubo maniobras antideportivas por ninguno de los dos lados. El casildense



6) Primera vuelta de T.C. 2000, y Traverso ya está adelante, seguido por Ollra, Der Ohanessian, Fernandino, Elchegaray y el resto. 7) Momento crucial para las aspiraciones de Mario Gayraud, aquí detenido en plena carrera para el recambio del neumático delantero izquierdo. Atrás, Bessone también para, ante la mirada de Akel, y más atrás el auto de Zampa. 8) Cyhanart dialogando con Maldonado. 9) Solo y Maldonado sobre el final: el momento de la definición en la lucha personal.



salió ganando en esta oportunidad, ratificando sus aspiraciones al campeonato y apropiándose de quince puntos de oro, Neviani, en cambio, a pesar de que pintaba muy bien al comienzo sólo consiguió un sexto puesto, algo lejano para sus aspiraciones. Mandrini discutió la punta en varios pasajes y sucumbió ante el poderoso Martín, Pereyra salió airoso de un fin de semana que pintaba muy mal. En las pruebas clasificatorias le tomaron mal el tiempo, hasta que luego de dialogar en la torre de control, lo dejaron oficialmente en el puesto once. El domingo por la mañana no pudo girar en tanques llenos y recién en carrera supo realmente dónde estaba parado. Ante la imposibili-

UNA TRISTE NOTICIA

Al cierre de la presente edición de CORSA, recibimos la ingrata noticia del fallecimiento de Humberto "Tito" Altamura, figura vastamente conocida dentro del ambiente automovilístico, ligada a la vez con la Comisión de Carreras Concesionarios Volkswagen. Ante ello, vayan las sinceras condolencias de todo el staff de CORSA.

CORSA

Año XXI N° 1100
Del 4 al 11 de agosto de 1987
Avda. Suipacha 664, 5° piso - (1008) Capital Federal
Teléx: 9229 ABRIL-AR
Tel. 331-0112/ 0253/ 0894/ 1164/ 1204/ 1353/ 1459/ 1627/ 1860/ 2114/ 8557/ 9280/ 9291/ 3807/ 3868/ 4149/ 4227/ 9367/ 2771/ 4402/ 5936/ 9609/ 9675/ 9890/ 9970/ 0193/ 1187/ 9:40

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fitipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich
(Diagramadores)

SECRETARIA
María Dalia Cedrés de Mango

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Golóvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelos,
Arsenio P. Chiappe

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

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carro, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.
Fotógrafos
Cristian Frölich, Guillermo Cantón

LABORATORIO
Jefe: Omar García
SERVICIOS EXTERIORES
Jefa: Mariú Olguin
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti



GERENTE GENERAL
Julio César Blanco
AREA EDITORIAL
Director Periodístico
Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte:
Carlos Muleiro
Directora de Coordinación:
Estela Herzberg
Jefe Promoción:
Héctor S. Eustas

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Danilo Philippotts
Promotoras: Laura Benvenuto, Hernes Bosso
Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio
Medias: Rubén Conzetti

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA
Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO
Maipú 712 - 8° piso "B" (C.P. 1006)
Capital Federal
Tel. 392-5176/0507/6449 - 393-3236

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

RETRASOS Y ABANDONOS



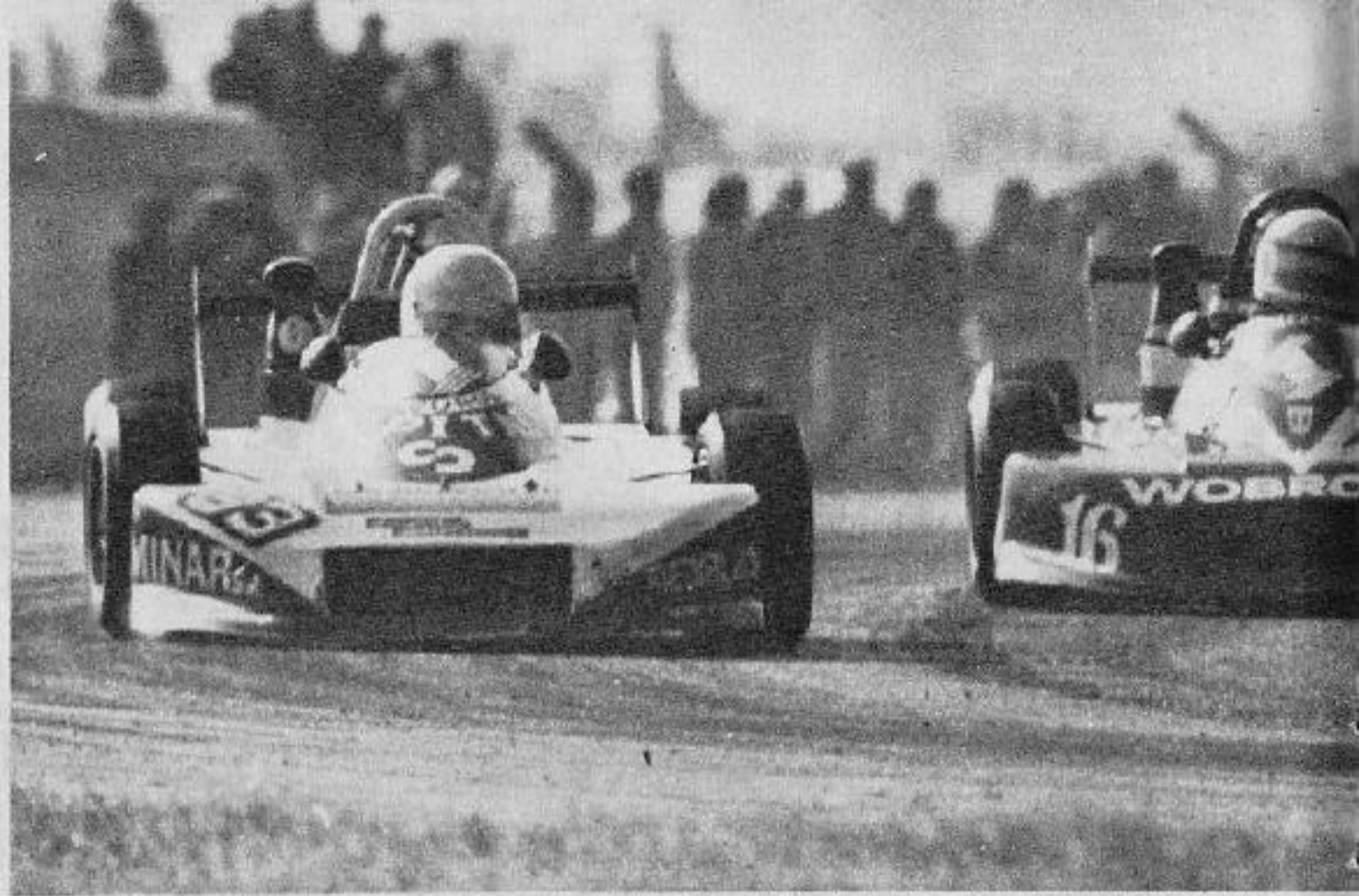
La vanguardia del Campeonato de T.C. 2000 en boxes y en plena carrera.

FORMULA DOS: Norberto Caballero: Fuera de pista. Ricardo Grinóvero: Incendio antes de la largada, luego se le salió el cable de la bobina y posteriormente pinchó una goma (ab). Osvaldo Massei: Caja (ab). Jorge Mizawak: Se rompió una manguera de aceite (ab). Gabriel Massei: Rotura de los bulones del cigüeñal. (ab). Roberto Pietroboni: Alimentación (ab). Rubén Villa: Falta de potencia en el motor. Omar Suriani: Toque con Oscar Saboretti. Oscar Saboretti: Trompo y toque con Suriani.

FORMULA RENAULT ARGENTINA: Gustavo Mancuso: Trompa rota por un toque con Morgan en la primera chicana (ab). Jorge Morgan: Toque con Mancuso (ab). Pablo Sala: Despiste. (ab). Juan Menta: Falta de potencia en el motor (ab). Fabián Digiglio: Se rompió un paralamas y se golpeó contra el guard-raíl (ab). Carlos Barceló: Rotura de radiador (ab). Sergio Solmi: Rotura de motor (ab). Oscar Palmero: Rotura de radia-

dor (ab). Walter Paulizzi: Temperatura (ab). José Ezeverri: Fuera de pista. Guillermo Fabi: Alimentación. Alejandro Giménez: Carburación. Eduardo Ballarín: Falla en el motor.

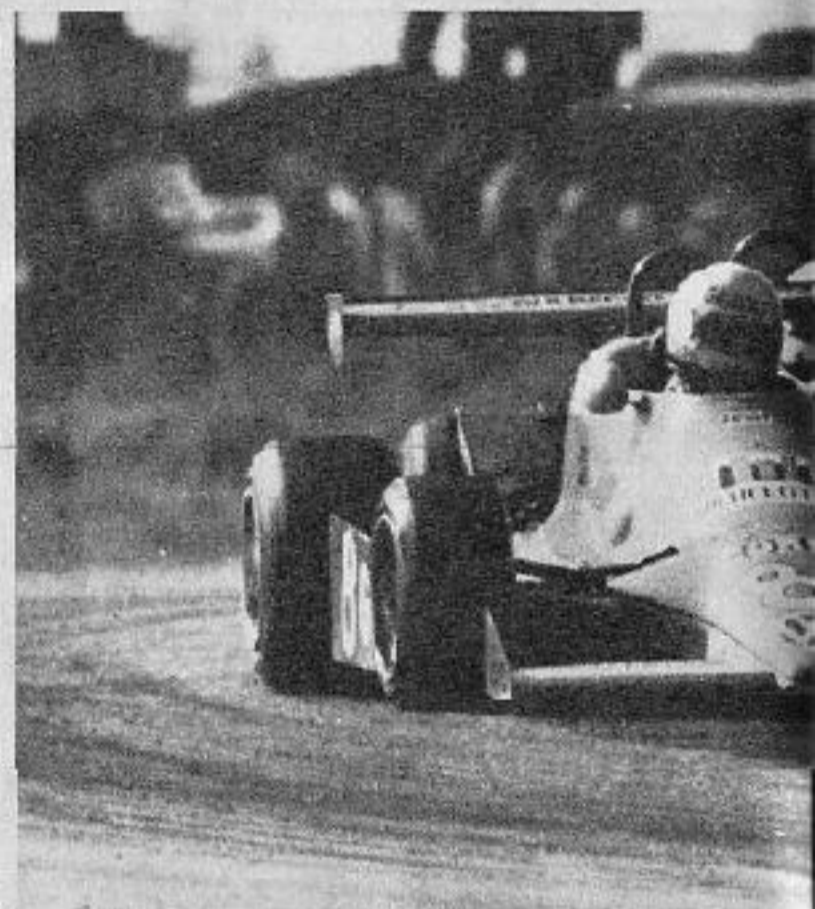
TURISMO COMPETICION 2000: Carlos Crocco: Toque con Comito y rotura de trompa en la primera vuelta, luego una le piedra pegó a la correa y sacó de punto el motor. Juan Pablo Zampa: Rotura de un resorte de válvulas (ab). Horacio Lepiane: Se cortó una rótula de la rueda delantera derecha (ab). Miguel Eichegaray: Rotura de motor (ab). José Fortunato: Rotura de la goma trasera izquierda (ab). Jorge Serafini: Rotura del soporte del filtro de aceite (ab). Angel Banfi: Engranaje de cuarta velocidad roto (ab). "Cocho" López: Rotura de motor (ab). Juan M. Traverso: Goma delantera izquierda pinchada. Enrique Torriani: Junta de tapa de cilindros quemada (ab). Guillermo Maldonado: Rotura de la palanca de cambios.



10

10) Henry Marin, Gustavo Mandrini y Mario Riva luchan por el liderazgo en otra excelente demostración de la F.R.A. tal como la categoría acostumbra desde hace rato especialmente este año, y mucho mas si de Rafaela se trata.

11) El "Polay" Cumini aguanta como puede al "Norbi" Gentili luego de haber heredado la punta en la carrera de Formula Dos Nacional. Fue lo mejor que ofreció la misma y también lo mejor entre lo visto durante el presente campeonato, en lo que a lucha por la punta respecta. Pero duró poco... 12) Atención, señores, estamos en medio del pelotón "bravo" del T.C. 2000. Pasa el gran "Toto" Eichegaray, lo sigue el "Chango" Bernardino con la trompa truncada desde el principio, y tras ellos Soto, José L. Bessone, López y quién sabe cuántos mas.



11

EN POCAS PALABRAS

Omar Suriani: "Estoy tan atrás que mañana largo desde Rosario". Jorge Ternengo: "Fernandino no se acuerda de viejas épocas, sino de la última carrera del Cabalén". Alcides Rates: "No lo dejé venir a Gabriel porque el auto no estaba bien alineado". Leopoldo Cumini: "No sé de dónde salió la versión de que no corramos más con el T.C. 2000". Norberto Caballero: "Creo que no seguiremos en el Turismo, nos esforzaremos en la F-2 y habría posibilidades de hacer un auto de Clase 2 para el '88". Eduardo Bouvier: "No me alcanzan las manos para llevar el auto con el motor que me prestó Belloso". "Cocho" López: "En la chicana, el único que no corta camino soy yo, supongo que pondrán un veedor". Ricardo Ballarín: "Nos agarró una lerdura". Mario Riva: "Modificamos el punto de encendido y lo pusimos como se debía". Rubén Villa: "Hoy no clasifiqué, pero mañana seguro que corro".

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 011 CARRERA: T.C. 2000 en RAFAELA

RESULTADOS

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input checked="" type="checkbox"/>	TRAVERSO	<input type="checkbox"/>	BESSONE	<input type="checkbox"/>
2	<input checked="" type="checkbox"/>	ULTRA	<input type="checkbox"/>	GAYRAUD	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	SOTO	<input type="checkbox"/>	FERNANDINO	<input checked="" type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	TORRIANI	<input type="checkbox"/>	SAENZ	<input checked="" type="checkbox"/>
5	<input checked="" type="checkbox"/>	CHARETAN	<input type="checkbox"/>	EICHEGARAY	<input type="checkbox"/>
6	<input checked="" type="checkbox"/>	CROCCO	<input type="checkbox"/>	OLMI	<input type="checkbox"/>

Campeones CORSA

RELOJES ORIENT

12



dad de pruebas previas Belloso sumó nuevamente otros interesantes "porotos" para su cosecha anual y Basco, Mazzini, Bovone y Fabi, completaron el marcador, sorprendiendo al primero de los nombrados y retornando a la categoría luego del escándalo de Mendoza.

Muy buena carrera de la categoría, tal como generalmente la misma acostumbra a brindar; y en un escenario que se presta para las ajustadas de-

finiciones. Afortunadamente, el que lo fue en la pista, también lo concretó en los "papeles" de la revisión técnica.

F-2: GENTILI, EL CASILDENSE QUE QUEBRO UN INVICTO

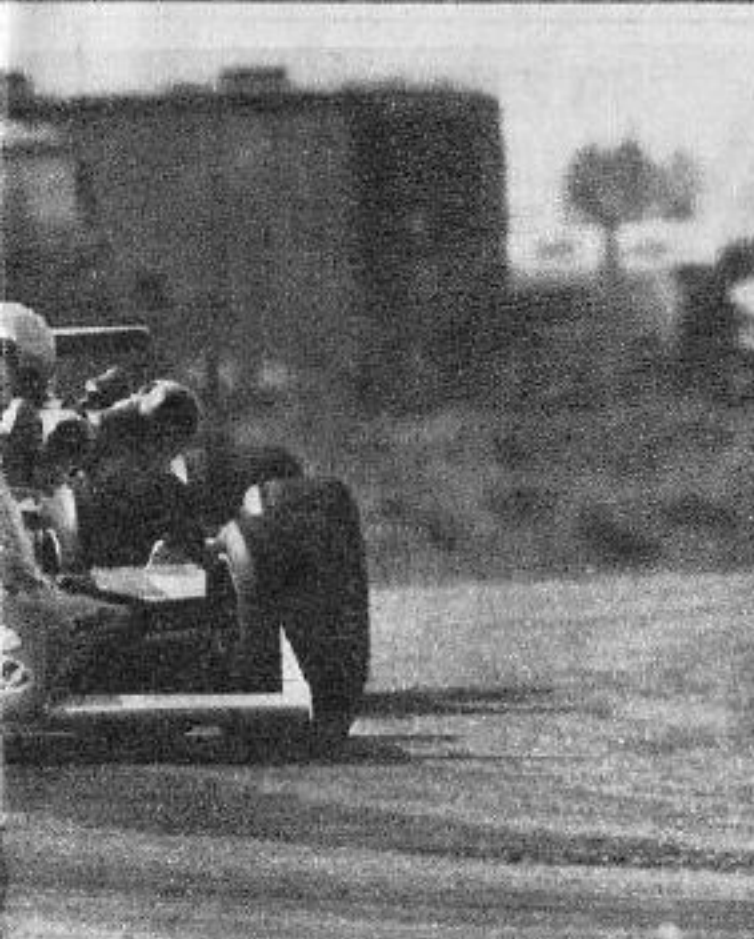
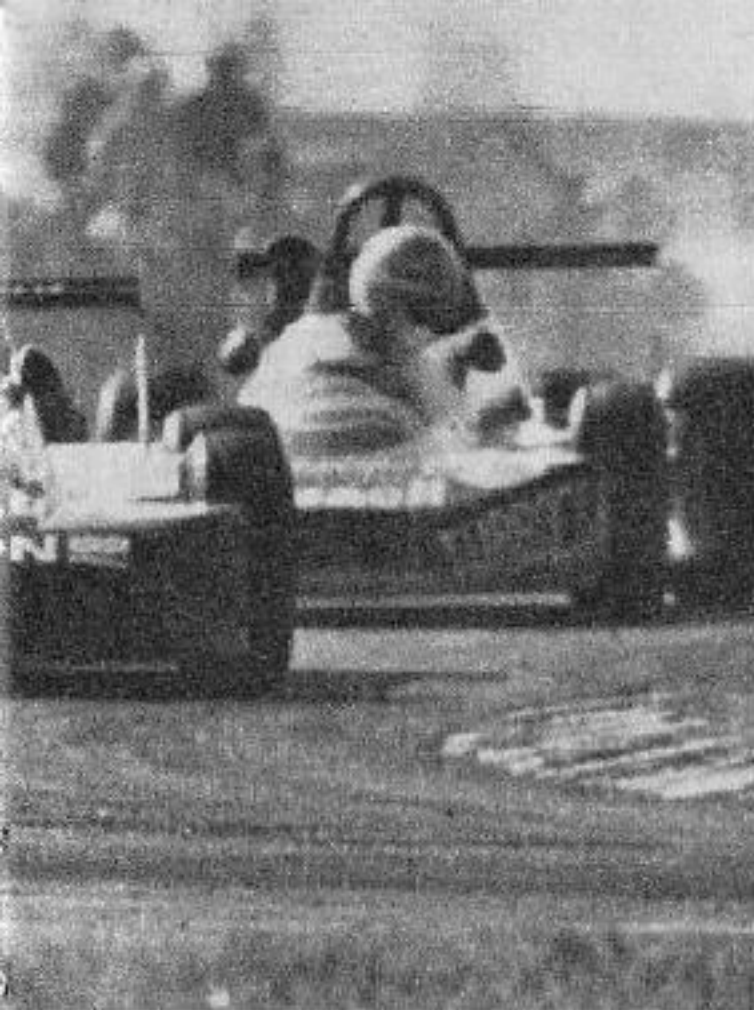
"Hay que quebrar la hegemonía de Gabriel Massei, el pibe anda muy bien y se dedica a esto de lleno, en cambio yo no puedo probar por cuestiones particulares. Pero el mo-

mento ya va a llegar... tal vez sea mañana..." Estas proféticas palabras las pronunció Gentili el sábado, luego de que el menor de los Massei le quitara la pole position en la última vuelta. Y así fue nomás...

Quizás esta alegría sirva para atenuar todos los malos ratos vividos. No pudo estar en Mendoza por el fallecimiento de un familiar directo en un accidente, a quien sigue recordando con lágrimas en los ojos. Unas semanas an-

tes de la carrera fue asaltado en sus oficinas de Posadas (Misiones), y de yapa, también se mató en un accidente un operario maderero. Era todo negro, como su auto, pero el tesón con que encara las cosas le permitió llegar al triunfo a pesar de todos los sinsabores.

Para la Formula Dos Nacional, es la primera vez que hubo lucha franca en la pista, protagonizada por el ganador y Cumini. El presidente se debió conformar con el segundo puesto. Excelente



remontada de Oscar Saboretti y Norberto Caballero, quienes se retrasaron en la primera vuelta y ganaron mucho terreno posteriormente. Interesante el debut de Jorge Mizawak, cuarto en un momento de la prueba, y traicionado por una traviesa manguera de aceite. Jornada aciaga para los Massei: Gabriel abandonó en punta, y su padre muy retrasado se quedó con la caja rota. Patat culminó en un cuarto puesto con un andar muy consistente, y Suriani

LOS PROTAGONISTAS OLTRA: "EL FINAL IBA A SER A CARA DE PERRO"



Jorge Mizawak. Campeón enterriano de Karting y debutante auspicioso en F.2 N.

Mario Riva: "Creo que estaba como para salir tercero, y me encuentro muy contento con este segundo puesto. Me pude succionar en la última vuelta y así conseguí la posición, aunque no me alcanzó para ganarle a Henry. Ahora vuelvo a sumar puntos y otra vez me estoy acercando al tope del campeonato."

Daniel Neviani: "¿Qué querés que haga? No aceleraba más, puse todo lo que tenía pero solo alcanzó para este sexto lugar."

Henry Martin: "La carrera salió muy enredada desde el principio porque los muchachos estaban muy nerviosos y muy apurados. El auto se me movió muy feo en la primera chicana, pensé que me iba afuera pero lo pude corregir."

Luego de las primeras vueltas el panorama se despejó y pude hacer mi carrera. Lo pasé a Neviani con relativa facilidad, y cuando vi que no se me chuparon pensé que tenía posibilidades de ganar."

Norberto Gentili: "Tengo que agradecer a todo el equipo, porque ellos son gran parte de los ganadores de esta carrera. Hacen muchos sacrificios en el taller y se merecen esto. En la largada tuve un problema con la segunda, y al salir a la recta eso me perjudicó. Busqué el segundo puesto desde el vamos, sabía que tenía que alcanzarlo a Cumini, y cuando abandonó Gabriel saqué fueras de donde no tenía para llegar a la punta."

Silvio Oltra: "Fue muy dura esta carrera porque el flaco andaba muy rápido y me había puesto de acuerdo con Gustavo para tirar juntos. Evidentemente él no podía seguir mi ritmo, se acercaba en algunos lugares pero me alejaba en otros, así que tuve que irme solo para hacer mi carrera e intentar pasarlo a Traverso. Evidentemente él tuvo que andar muy rápido para poder aguantarme y el neumático le duró menos de lo que esperaba. Las últimas tres vueltas iban a ser a cara de perro."

Gustavo Der Ohanessian: "Fue una competencia muy parecida a la de Santa Fe, donde creo que dominamos durante todo el fin de semana. Me quedé sin frenos y tuve problemas con la goma delantera izquierda, de todos modos luché con Silvio y me quedé muy sorprendido por el rendimiento del auto del 'Chango'."

se la jugó al final, perdiendo la posición a manos de Caballero. Rubén Villa se incorporó a la categoría a partir de esta competencia, no obstante lo cual la misma sigue con escasez de autos. Esta vez Mannini, Horner, Ballari, Fasanelli no estuvieron en la largada, y sólo siete autos terminaron con el total de vueltas en este exigente circuito. Poco a poco, la F-2 se está organizando, y apenas tenga el respaldo de la buena cantidad de autos en la grilla, elevará

MANGUERAS

Para dirección hidráulica
y aire acondicionado

Aplicable a todos los modelos de:



Automóviles



Camiones



Omnibus

Máxima Calidad
Entrega inmediata



MONTEFIORE

INDUSTRIAS MONTEFIORE S.A.I.C.

Luzuriaga 345/61 - (1280) Buenos Aires

Tel.: 23-2013/4 - 23-2001/3 - 96-1054/0118 - 97-8593

Telex: 17674 MONTE AR / 17611 PRIMI AR

codra®

s.a.c.i.f.i.a.

20 AÑOS DE EXPERIENCIA
EN
EXTREMOS - ROTULAS - BRAZOS
DE
SUSPENSION Y DIRECCION



JOSE BONIFACIO 2280
1406 - CAPITAL FEDERAL

613-7761
613-7261

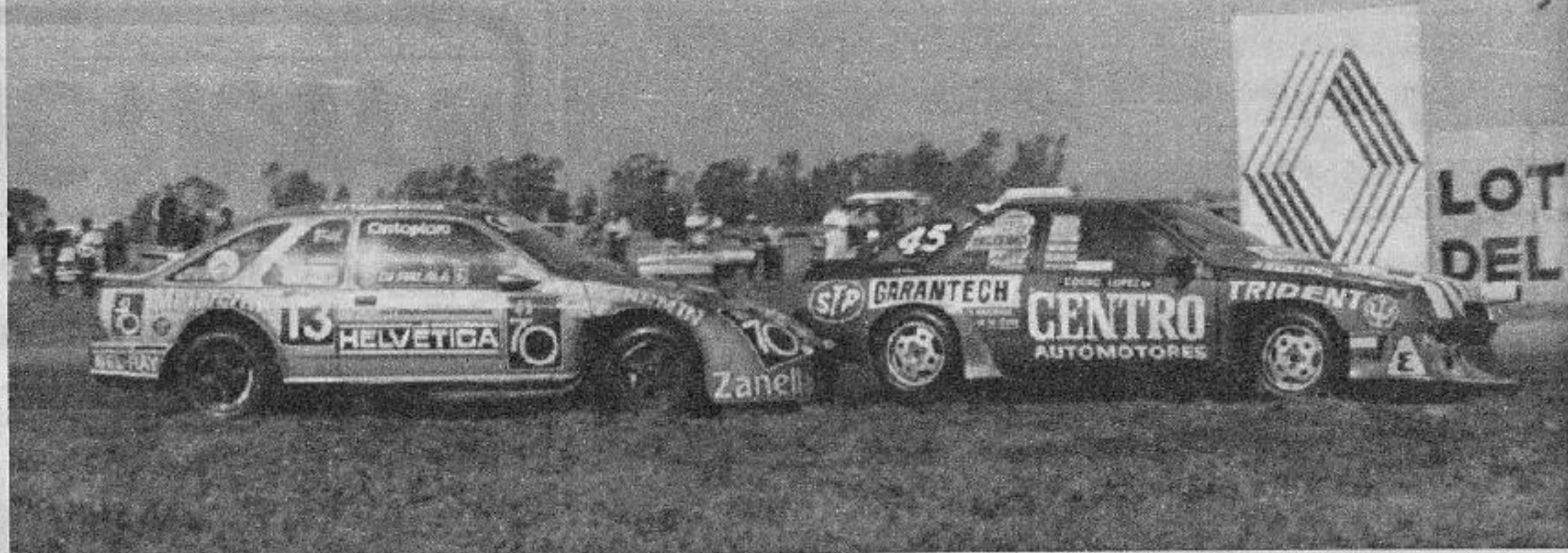
el nivel en la consideración del público en general. De eso, no caben dudas...

RAFAELITAS

F-3 y FRA EN SAN JORGE - Guillermo Kissling estuvo presente en Rafaela, y confirmó la presencia de las dos categorías de monoplazas en la ciudad santafesina para el próximo 23 de agosto

TRAVERSO NERVIOSO - El "Flaco" entró a boxes a mil por hora, y un banderillero pretendió pararlo. De acuerdo a las versiones, el oficial de pista habría pegado con la bandera al auto de Traverso, y fue suficiente para que se intercambien gestos no muy amigables. La cosa no pasó a mayores.

AGRADECIMIENTO - Al señor Jorge Ferroni, y a Grossi Automotores, de Santa Fe y Rafaela, por las atenciones que tuvieron con CORSA.



Momento "áspero" entre "Cocho" López y el "Loco" Di Palma, que anduvieron buen rato antiverados. Toque más, toque menos, lo fue mejor a Luis.

CLASIFICACIONES

Club Atlético Rafael - "Premio Lotería de Santa Fe" - Autódromo "Ciudad de Rafael" - Circuito N° 2, de 3.050 metros de extensión - 2/8/87.

T.C. 2000

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Traverso, 1m08s620/1000 (Promedio: 160,012 Km/h.); Der Ohanessian, 1m08s990; Oltra, 1m08s997; Soto, 1m09s164; López, 1m09s196; Ferdinandino, 1m09s291; Di Palma, 1m09s399; Gayraud, 1m09s690; Bessone (h.), 1m09s719; Zuain, 1m09s773; Serafini, 1m09s810; Etchegaray, 1m09s881; Maldonado, 1m10s131; Fortunato, 1m10s272; J. L. Bessone, 1m10s563; Zampa, 1m10s574; Torriani, 1m10s805; Crocco, 1m10s832; Comito, 1m10s836; Sáenz, 1m11s302; Banfi, 1m11s651; Varela, 1m12s923; Lopiane, 1m13s370; Ramos, 1m13s504; Foissac, 1m13s529.

FINAL (97,6 Km)

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	9	Silvio Oltra	Renault Fuego	37m32s922/1000	32
2°	50	Gustavo Der Ohanessian	Renault Fuego	37m33s952	32
3°	46	Esteban Ferdinandino	Ford Sierra XR4	37m35s259	32
4°	13	Rubén Di Palma	Ford Sierra XR4	37m41s081	32
5°	6	Ernesto Soto	Renault Fuego	37m52s942	32
6°	52	Guillermo Maldonado	VW 1500	37m58s501	32
7°	1	Juan María Traverso	Renault Fuego	38m03s192	32
8°	23	Rodolfo Zuain	Renault Fuego	38m08s721	32
9°	30	José Luis Bessone	Ford Sierra XR4	38m14s356	32
10°	17	Eduardo Sáenz	VW 1500	37m40s700	31
11°	56	Pedro Comito	Ford Sierra XR4	37m41s600	31
12°	28	Horacio Varela	Renault 18 GTX	38m35s991	31
13°	5	Ernesto Bessone (h.)	Ford Sierra XR4	38m39s301	31
14°	38	Jorge Ramos	VW 1500	38m10s681	30
15°	20	Enrique Torriani	VW 1500	36m02s247	27
16°	56	Raúl Foissac	Ford Taurus	37m49s463	27
17°	45	Oswaldo López	Renault Fuego	27m06s135	23
18°	12	Jorge Serafini	Renault Fuego	20m20s160	17
19°	3	Angel Banfi	Ford Sierra XR4	17m11s011	14
20°	21	José Fortunato	Peugeot 505	24m31s381	14
21°	39	Miguel Etchegaray	Renault 18 GTX	15m20s571	13
22°	16	Carlos Crocco	Ford Sierra XR4	12m30s168	10
23°	34	Horacio Lopiane	Ford Sierra XR4	11m21s626	9
24°	2	Mario Gayraud	Ford Sierra XR4	9m33s373	8

No clasificó: Zampa, 4 v.

Promedio del ganador: 155,957 Km/h.

Récord de vuelta: no fue suministrado.

CAMPEONATO

(Disputadas siete competencias)

Bessone (h.), 80 puntos; Oltra, 71; Traverso, 68; Soto, 45; Ferdinandino, 42; Di Palma, 38; J. L. Bessone y Zuain, 35; Gayraud, 33; Der Ohanessian, 27; Olmi, 17; López, 16; Guerra, 10; Crocco, 8; Serafini y Etchegaray, 7; Sáenz, Maldonado y Raes, 6; Fortunato, 4; Pontorero, 3; Varela, 2; Fineschi, 1.

Próxima competencia: el 13 de septiembre, en Las Parejas (Pcia. de Santa Fe).

FORMULA DCS NACIONAL

PRUEBAS DE CLASIFICACION

G. Massei, 1m03s800/1000 (Promedio: 172,100 Km/h.); Gentili, 1m03s904; Saboretti, 1m04s109; Caballero, 1m04s401; Cumini, 1m04s572; Mizawack, 1m04s596; O. Massei, 1m04s702; Suriani, 1m04s820; Patat, 1m05s086; Grinovero, 1m05s211; Lugon, 1m05s296; Pietroboni, 1m06s889; Ballari, 1m09s691; Fasanelli, 1m11s923; Villa, S/T.

FINAL (61 Km)

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	3	Norberto Gentili	Berta-Renault	21m55s682/1000	20
2°	8	Leopoldo Cumini	Berta-VW	21m57s221	20
3°	10	Oscar Saboretti	Berta-Renault	22m14s712	20
4°	7	Ramundo Patat	Berta-Renault	22m17s722	20
5°	26	Norberto Caballero	Berta-VW	22m20s895	20
6°	15	Omar Suriani	Berta-VW	22m26s830	20
7°	29	Rubén Villa	Bini-Renault	22m47s103	20
8°	22	Roberto Pietroboni	Ralt VW	20m09s749	17
9°	28	Jorge Mizawack	Berta-Renault	13m25s155	12

10°	4	Oswaldo Massei	Berta-VW	13m33s158	12
11°	5	Gabriel Massei	Berta-VW	12m02s165	11
12°	11	Ricardo Grinovero	Berta-VW	7m43s695	6

No clasificó: Lugon.

No largaron: Fasanelli y Ballari.

Promedio del ganador: 166,910 Km/h.

Récord de vuelta: no fue suministrado.

CAMPEONATO

(Disputadas cuatro competencias)

G. Massei, 27 puntos; Gentili, 15; Saboretti y Cumini, 11; Patat, 8; Mannini, 7; O. Massei y Horner, 6; Suriani y Caballero, 3; Perelstein, 2; Lara, 1.

Próxima competencia: el 13 de septiembre, en Las Parejas (Pcia. de Santa Fe).

FORMULA RENAULT ARGENTINA

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Mandrini, 1m05s921/1000 (Promedio: 166,563 Km/h.); Riva, 1m06s256; Henri Martín, 1m06s259; Neviani, 1m06s457; Mazzini, 1m06s577; Beloso, 1m06s582; Fabi, 1m06s667; Torregiani, 1m06s701; Morgan, 1m06s704; Mancuso, 1m06s732; Pereyra, 1m06s745; Solmi, 1m06s768; Paulizzi, 1m06s770; Bovone, 1m06s783; Basco, 1m06s897; Alisi, 1m06s985; Bouvier, 1m06s993; Sala, 1m07s005; Arlandis, 1m07s071; Marino, 1m07s096; Ballario, 1m07s099; Bustos, 1m07s147; Giménez, 1m07s193; Barceló, 1m07s258; "Roberto Augusto", 1m07s296; Moran, 1m07s343; Stefanini, 1m07s426; Palmero, 1m07s439; Echarri, 1m07s610; Carrera, 1m07s615; Menta, 1m07s700; Eneverri, 1m07s718; Digiglio, 1m08s213; Fonte, 1m08s260; Baiarlardo, 1m08s270; Rossi, 1m08s697; Moraschi, 1m09s124; Gaggino, 1m09s354; Ostrovsky, 1m09s414; Zgabib, 1m09s909; S. Barceló, 1m11s335.

FINAL (61 Km)

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	33	Rubén Henri Martín	Crespi	22m30s506/1000	20
2°	17	Mario Riva	Crespi	22m31s266	20
3°	16	Gustavo Mandrini	Crespi	22m31s676	20
4°	9	Oscar Pereyra	Crespi	22m34s604	20
5°	19	Luis Beloso	Crespi	22m34s844	20
6°	2	Daniel Neviani	Crespi	22m35s038	20
7°	92	Juan Manuel Basco	Crespi	22m36s991	20
8°	13	Hugo Mazzini	Crespi	22m37s457	20
9°	10	Juan Bovone	Crespi	22m41s795	20
10°	22	Guillermo Fabi	Crespi	22m42s254	20
11°	14	Eduardo Bouvier	Crespi	22m52s198	20
12°	28	Rodolfo Torregiani	Crespi	22m52s506	20
13°	30	Raúl Marino	Crespi	22m56s013	20
14°	20	Miguel Alisi	Crespi	22m56s737	20
15°	67	José Eneverri	Crespi	23m06s455	20
16°	99	Eduardo Ballario	Crespi	23m09s473	20
17°	40	Fernando Moran	Crespi	23m17s869	20
18°	44	Juan Carlos Arlandis	Crespi	23m20s995	20
19°	63	Alfredo Echarri	Crespi	23m29s405	20
20°	21	Pablo Sala	Crespi	23m30s907	20
21°	37	"Roberto Augusto"	Crespi	23m43s255	20
22°	86	Alejandro Giménez	Crespi	22m34s343	19
23°	76	Gustavo Stefanini	Crespi	20m55s170	18
24°	8	Oscar Palmero	Crespi	17m22s104	15
25°	32	Carlos Barceló	Crespi	17m39s688	15
26°	6	Sergio Solmi	Crespi	11m43s389	10
27°	51	Fabián Digiglio	Crespi	8m28s357	7
28°	4	Gustavo Mancuso	Crespi	8m34s806	7
29°	68	Juan Menta	Crespi	7m16s782	6

No clasificó: Paulizzi, 2 v.

No registró paso: Morgan.

No largó: Carrera.

Promedio del ganador: 162,594 Km/h.

Récord de vuelta: no fue suministrado.

Clasificaron, pero no fueron habilitados para largar: Bustos, Fonte, Baiarlardo, Rossi, Moraschi, Gaggino, Ostrovsky, Zgabib y S. Barceló.

CAMPEONATO

(Disputadas siete competencias)

Neviani, 92 puntos; Riva, 76; Beloso, 61; Mandrini, 47; Mazzini, 37; Furián, 32; Henri Martín, 31; Etchegaray, 27; Mancuso, 26; Dellasantina, 18; Paulizzi, 17; Palmero, 16; Morgan, 14; Pereyra, 13; Bovone, 12; Alisi, 9; Bouvier, 8; Barceló, 7; Menta, 6; Fabi y Basco, 4; Bustos y Arlandis, 3; Sala, 2; Giménez y Porcelli, 1.

Próxima competencia: el 23 de agosto, en San Jorge (Pcia. de Santa Fe).

Sugerencias... Por avisos en esta sección llamar a:
EDDIE PUBLICITARIA SRL.,
Bóndoba 443. 1º P. "A". Tel. 311-2184

TRIA presenta:
el Superencendido
electrónico
de efecto
"Hall"



TRANSISTORIZADO
SIN PLATINOS NI
CONDENSADORES
Y EVENTO DE
MANTENIMIENTO
Para Dodge 1500, 1.8
VW 1500 - VW Gollet
VW Kombi
Renault 6, 11, 12, 18
Peugeot 404-504

Fácil instalación
Especialmente
diseñado para todas las condiciones de marcha
El coche de carrera VW Gollet, pilotado por
CARLOS GALLICCHIO, está equipado con el
SUPERENCENDIDO ELECTRONICO TRIA.
Equipo original del VW CARAT.

Fabrica y Garantiza: T.R.I.A. S.A.
GUIDO SPANO 1840 - VILLA LUZURIAGA (Bs. As.) Tel. 659-0891 / 6415/9004
COLOCACION Y VENTA: CAXABAVILLE 4941 - TEL. 683-2366 - CAPITAL

BACHI PRESENTA **TODO LO NUEVO EN**
automodelismo



NUEVA PISTA MIAMI.

Caja completa con
transformador, autos, pulsadores,
curvas, rectas y puente.

Ventas por mayor
Envios al interior

Nuevo motor MIAMI

Nuevas maquetas

ANGEL PINI 5113 - 750-8326 CASEROS
(1678)

Ferrea
RACING PARTS - U.S.A.

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

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

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

NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE
LO MEJOR
S.A. PROTTO Hnos. SIERRA, TAUNUS y FALCON
GHIA - RENAULT 18 FUEGO - PEUGEOT - GACEL - REGATTA
BRONCO - PICK-UPS - FORMULA • LEGITIMAS



TODAS LAS MARCAS, NACIONALES E IMPORTADAS
**LLANTAS PARA CAMIONES
Y ACOPLADOS**
• TARJETAS
DE CREDITO
• PRECIOS
SENSACIONALES !!!
• UTILICE EL PLAN CANJE

NO CERRAMOS AL MEDIODIA
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
WARNES 1401 ESQUINA DORREGO
854-7322/0902 ENVIOS AL INTERIOR

VOLANTES
DEPORTIVOS
MATRA 5
Y ORIGINALES
AUTOMOTORES
TRACTORES Y
NAUTICA

REPARACION Y RECAMBIO

CADENAS
para BARRO,
NIEVE Y HIELO

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAP.

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



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

**CAJAS
AUTOMATICAS**
**DIRECCIONES
HIDRAULICAS**

COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS

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

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



ENVIOS AL
INTERIOR

SERVICIO
AUTORIZADO



IMPORTADORES
EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL



**NUEVO FILM
PARA POLARIZAR
QUE NO SE RAYA**



**LA
COSMETICA
PARA EL
AUTOMOTOR**

lo más moderno
y novedoso
en decoración
de vehículos

Amplia gama de
diseños y colores
en cintas
decorativas



ENVIOS AL INTERIOR

DUKE

WARNES 1180
CAPITAL (1414)
TEL 855-1652 / 854-5156

VENTAS POR MAYOR
Y A DISTRIBUIDORES

JOSE V. BIANCHI
ESCUELA DE PILOTOS

**CURSO AVANZADO DE CONDUCCION
DEPORTIVA**



Aprendizaje y Entrenamientos
a bordo de Monoplazas de
Competición de 1er. nivel.

**DURANTE 5 AÑOS TRABAJAMOS,
CON RESPONSABILIDAD Y DEDICACION
FORMANDO NUEVOS PILOTOS; SOLO ASI
LOGRAMOS HOY LA MEJOR ESCUELA.**

SI ESTA INTERESADO, COMPRUEBELO UD. MISMO

Personalmente Autódromo de Buenos Aires:

Miércoles y Viernes de 11 a 14 Hs.

o por carta: PENU 1065. 1º Piso,

Capital Federal (C.P. 1068)



TARJETAS DE CREDITO



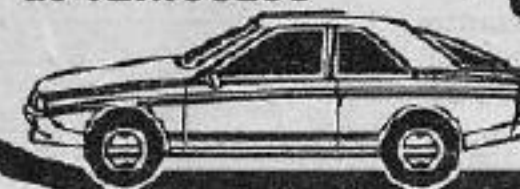
Su casa, oficina o
negocio POLARIZADO
CON MATERIAL
ESPEJADO

¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!

Polarizamos su auto, lancha, casa, etc.
con el **NUEVO FILM PARA POLARIZAR
QUE NO SE RAYA.**

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

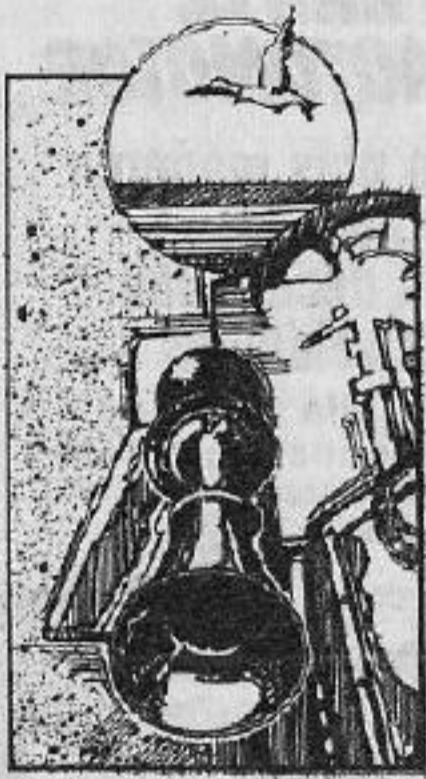
**DECORACION
de VEHICULOS**



AUTODECOR

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

Toquecitos de bocina



vuelta, y allí apreció el inconveniente. Luego, en plena recta, el pedal de freno quedó trabado por lo que el piloto debió patearlo para que volviera a su posición. Posteriormente el auto no acusó más problemas, pero ya había perdido la punta...

CICCALE AL POTRERO

Armando Ciccale correrá en la competencia de Turismo Carretera que se hará el 16 de agosto en Potrero de los Funes (San Luis). Lo hará con un Chevrolet que está siendo atendido en el taller de Ricardo Joseph, quien terminaría la planta motriz para la citada prueba.

"JIM" TAMBIEN COLABORO

El auto con el que Horacio Valenti se impuso en la prueba de Turismo realizada en el circuito 8 del Autódromo de Buenos Aires tuvo un intenso tratamiento por parte de "Jim" Jiménez. Valga el reconocimiento para él, que también trabajó para que Valenti ganara este competencia. En cuanto al citado volante, trascendió que tuvo una reunión con Strianesse y Feijóo, de la Comisión de Carreras Concesionarios Volkswagen, y en la misma se planteó la posibilidad de competir en la Clase Dos con un Gacel.

LA MUFA DE SERRAVALLE

Mario Serravalle perdió la carrera de Turismo Clase Dos del pasado domingo 23/7, cuando se le trabó un calíper de freno trasero. El piloto de Vicuña Mackenna llegó a la horquilla en la primera

Incluso se habló de aparecer con ese auto antes de la finalización del Campeonato '87.

RETORNO

Esta confirmado el regreso de Oscar Fineschi a la Fórmula Sierra. Una empresa de su zona le compró un casco de Ghia S, y están decidiendo la preparación del mismo y del motor, para volver a la especialidad que lo viera Campeón en el torneo '86 de presentación.

AUSENCIA JUSTIFICADA

Fue la de Néstor García Veiga, en la primera audiencia fijada en la Federación N° 5 de Córdoba, para tratar el problema de licencia originado en el "Desafío de los Valientes". El piloto mandó un telegrama aduciendo problemas de salud, por lo que fue citado nuevamente para el pasado viernes.

"COCHO" BUSCA GOMAS

Osvaldo "Cocho" López está preparando su próxima intervención en Turismo Carretera con un auto de Gustavo Brescia. Será en San Luis, y para ello busca neumáticos Michelin de medidas 205x15 o 205x14, nuevos o usados pero en buen estado. Quien los tenga, comunicarse al (01) 795-9167.

AGASAJO A DI PALMA

El próximo miércoles 5 de 31 corriente, los "Amigos y Admiradores de Rubén Di Palma" brindarán un agasajo al piloto arrecifeño. El mismo tendrá lugar en "La Bodega del Gran Café Tortoni", y por este medio los organizadores invitan a todos los que quieran acercarse a la avenida de Mayo 825, ya que habrá números artísticos y le será entregado a Di Palma un pergamino realizado por el pintor Juan Carlos Benitez, que llevará la firma de todos los presentes.

STOCK CAR EN BAIRE

El próximo domingo 9 de agosto, en el circuito número 7 del Autódromo de Buenos Aires, cuya cuerda es de 2.640,85 metros, se realizará una nueva competencia del certamen de Stock Car, que en este momento es encabezado por Nowak, con treinta puntos. Como complemento de la reunión, estarán la Fórmula Tres Bonaerense y Sport APAS.

INGRATA NOTICIA

La semana pasada habíamos incluido en esta sección la ingrata noticia del fallecimiento de don Rodolfo Gayraud ("Pocho"), con una foto suya. Sin embargo, por problemas técnicos total-

COPAS CORSA Y PARABRISAS PARA EL RALLY

Como un aporte más, que en esta ocasión no será sólo simbólico, las revistas CORSA Y PARABRISAS destinaron trofeos para el Rally de Argentina, los que serán entregados el próximo sábado por la noche en la ceremonia habitual de adjudicación de los premios.

Por un lado, CORSA entregará dos trofeos: uno destinado al piloto argentino mejor clasificado y el otro, al extranjero sudamericano mejor clasificado. PARABRISAS hará entrega de una copa similar premiando al auto de producción nacional mejor clasificado.

CARBURANDO Y CORSA DISTINGUEN A... LOS NOTABLES DE JULIO

El próximo lunes 10 de agosto, como es habitual, se efectuará en el restaurante "Las Tejas" (Córdoba y Rawson) la entrega de premios a quienes se destacaron durante el mes de julio. Esta es la nómina de candidatos:

LA FIGURA

Oscar Castellano: Por su regreso al triunfo, junto con Dodge, luego de ganar en la primera competencia del año y mantenerse en los puestos de privilegio en la mayoría de las restantes.

Esteban Fernandino: Por su indiscutible victoria en Córdoba en T.C. 2000, completada con la que protagonizó en forma conjunta con Enrique Urrutia en Nissan en Buenos Aires.

Guillermo Kissling: Por el excelente trabajo que lo llevó a imponer la mecánica Renault en Interlagos en F.3 Sudamericana, siendo éste un hecho inédito en el momento actual de la categoría a nivel mundial.

LA REVELACION

José Luis Bessone: Por afirmar su ascenso en T.C. 2000 con el tercer puesto logrado en la competencia de Córdoba, y por la victoria que logró en Buenos Aires en pareja con Hugo Redolfi en Datsun.

Rubén Roux: Por haber realizado en San Lorenzo una actuación destacada, siendo tercero hasta que abandonó, como una demostración de su consolidación dentro del Turismo Carretera.

Enrique Urrutia: Por su meritorio suceso en Buenos Aires sobre el Nissan compartido con Fernandino, que lo proyectó a los

planos más destacados dentro de la categoría.

EL ORGANIZADOR:

Club Atlético San Jorge: Por la demostración de capacidad efectuada en ocasión de la primera carrera de nivel nacional que le tocó organizar.

PREMIO ESPECIAL

Alberto Scarazzini: Por su trayectoria automovilística y con motivo de retirarse de la actividad.

MENCION ESPECIAL

Omar Bonomo: Por el alto nivel competitivo que ha sabido conservar hasta el presente desde su debut con el Gacel, ratificado en el curso del mes.

Gerardo del Campo: Por haber alcanzado la victoria en la Fórmula Sierra, coronando por fin una destacada trayectoria en nuestro automovilismo.

PREMIO EMBAJADOR

Victor Russo: Por la brillante actuación desarrollada en las pruebas disputadas por el Campeonato Europeo de Fórmula Tres.

Oscar Alfredo Gálvez y Juan Manuel Fangio serán invitados especiales; el primero por cumplir el 5/8 50 años de su debut automovilístico, y el segundo porque el 4/8 se cumplieron 30 años de su inolvidable triunfo en Nürburgring.

Además estarán presentes Jorge Recalde y Jorge del Buono, quienes fueron distinguidos en junio con el premio "Embajador".

COMIDA DE LOS "BRONCES"

CON OSCAR GALVEZ EN LA CABECERA

La idea fue de Roberto "Bebe" Pedelaborde y "Chilín" Abella, responsables de lo que sucede en el "Almacén del Puerto", en Azopardo casi esquina Belgrano. Porque se había perdido hace tiempo aquella sana costumbre de juntarnos todos los años y decidieron revivirla.

Faltaron pocos y con aviso, como Andrea Vianini, García Veiga, Arturo Durbourg y "Coco" Facchini. A la presencia del "Aguilucho" en la cabecera, flanqueado por Héctor Macris y Andrés Ferreño, se sumaron Gastón Perkins (preocupado por las inundaciones en la provincia de Buenos Aires), Humberto "Beto" Maneglia (que duerme en formol importado, del bueno), José Migliore (por retornar con un Sierra en la monarca, sin tener en cuenta su edad), Ramón Velázquez (doctor y ex acompañante de Mayorga), Enrique "Nene" Nuccillo, "Gordo" Marasco (asesor espiritual de Mayorga), Miguel Ángel "Lito" Galluzi, Hugo Alberini, "Pino" Foresti, "Toti"

Agromayor (festejando las gracias de Rodríguez Canedo), Félix Gaviña (ex Ford, hoy Autolatina), el "Flaco" Paillet, "Nando" Arana, "Segundo Sombra" o Dr. Alvarez, Francisco Mayorga (que intentaba correr el Rally con un Lancia) junto a su hijo "Paquito", Juan Pablo Cóncono (flaco), Atilio Talín (barbado), Carlitos Estévez, Leo Kosati, Rafael Balestrini, "Pocho" Pisani (siempre presente), Federico Urruti, Germán Sopena, Roberto Eguía (Super Motor Show, Canal 6 de Cablevisión, etc.), Carlos Caroni (Carburando), "Rolo" de Alzaga (llegó tarde, pero contó su triunfo en el GP de TC del '60), Alberto Hugo Cando y muchos otros más.

A la salida se contaron 233 botellas vacías de vino, y la única ovación fue para Oscar "Tito" Gálvez que se retiró a eso de las doce de la noche. El resto siguió hasta las cuatro largas...

C.F.F.

Fotos: Carlos Campos



Oscar Gálvez "retando" a "Pepe" Migliore mientras Andrés Ferreño trata de no intervenir. Alras, Héctor Macris y Ramón Velázquez.



"Paco" Mayorga explica el excelente nivel de calidad de las bicicletas Peugeot que fabrica en La Rioja. Escuchan Marasco y Galluzi.



Rodríguez Canedo y una de sus chancas dirigidas al "Gordo" Cóncono (fuera de cuadro). Completan Caroni (Carburando) y Gaviña (Autolatina).



Impecable como siempre, Humberto "Beto" Maneglia (a) "La Costurera". Para él no pasan los años. Alentos, Gastón Perkins y Figueroa de "Parabrisas".

TELEFRANK

Mecánica integral - Repuestos
Envíos al interior



AUSTIN MORRIS
LAND ROVER



LEYLAND SHERPA
JAGUARD ROVER TRIUMPH
RANGE ROVER

Rómulo S. Naón 3558 542-0326

MARTOS COMPETICION

MODIFICACIONES
DE CASCOS PARA
TURISMO Y TC 2000

Suspensiones Especiales
F. Renault y F 2 Nacional



LAS HERAS 1740
FLORIDA
Tel. 797-3312

taller MARINO

Amortiguadores - Suspensiones
Alineación de direcciones
Balanceador de ruedas
Frenos

Murillo 1267 Tel.: 855-5935



ALFONSO VEGA

Encendido - Carburación
Afinación de motores
Mecánica General
Electricidad

Lavado - Engrase
Cambio de Aceite

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

Tarjetas
de Crédito

TALLERES GARCIA

LA MEJOR ATENCION
PARA SU
COCHE Y MOTO

Nacionales - Importados
Tarjetas de Crédito
Créditos a Bancarios
Servicios a Empresas y
Organizaciones

Dr. Adolfo Dikman 1475 Paternal
71-8142



Radiadores

FABIAN

- Fábrica
- Reparación
- Nacionales
- Importados
- Escapes para
competición

CASEROS 231
VTE. LOPEZ
795-3499/3599

VENES POR
MAVOR Y
MENOR

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap
Tel 611-0371 1416

p/ pick-up y jeeps.
modelo **BRONCO A39⁹⁰**

LINEA BRONCO, TODAS LAS MEDIDAS

Rodados 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 15 x 5-6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 16 y 16,5 x 6-7-8-9-10 y 11"

También Bronco Duggy en 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"
1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

ENVIOS AL INTERIOR
Tarj. de Crédito

oid el ruido de rotas
cadenas...



ANTIBARRONIEVE



LANCERO

corta la dependencia
en la nieve y el barro.

LANCERO

Gutenberg 1279
1870 - Avellaneda
T.E. 208-1917/9097

CADENA DE DISTRIBUIDORES:

CASA PESQUERA
SACI
Av. Córdoba 3458 -
Capital

GERVASINI
NEUMATICOS
Mitre 577 - Esquel
(Chubut)

MORRES Y
PESQUEIRA SRL
Av. Mitre 1400 - San
Pedro - Pcia. Bs. As.

CARLOS CESAR
HORMECHEA E HIJO
Ruta 22 - Zapala
(Neuquén)

MATEO R.L. VERDE
San Juan 571 -
Mendoza

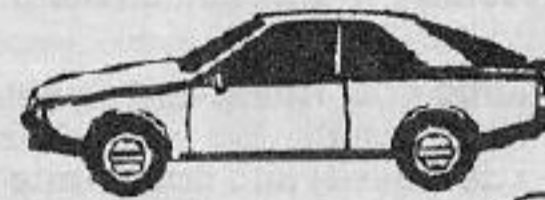
DOMINGO GRANJA S.A.
Monseñor Fagnano
775
Río Grande - T. del Fuego

... y estamos entregando nuevos eslabones para
cortar la dependencia en todo el país.

POLARFILM®

POLARIZAMOS SUS CRISTALES
DEL COLOR DE SU AUTOMOVIL

Nuevo Film NO se Raya



DODGE - FIAT - RENAULT * 99

LAFUENTE 999 Tel 613-0013

★ MOTOS ★

Killer

Adquieralos en:

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

Presenta sus
nuevos Modelos
de Escapes
y Silenciadores

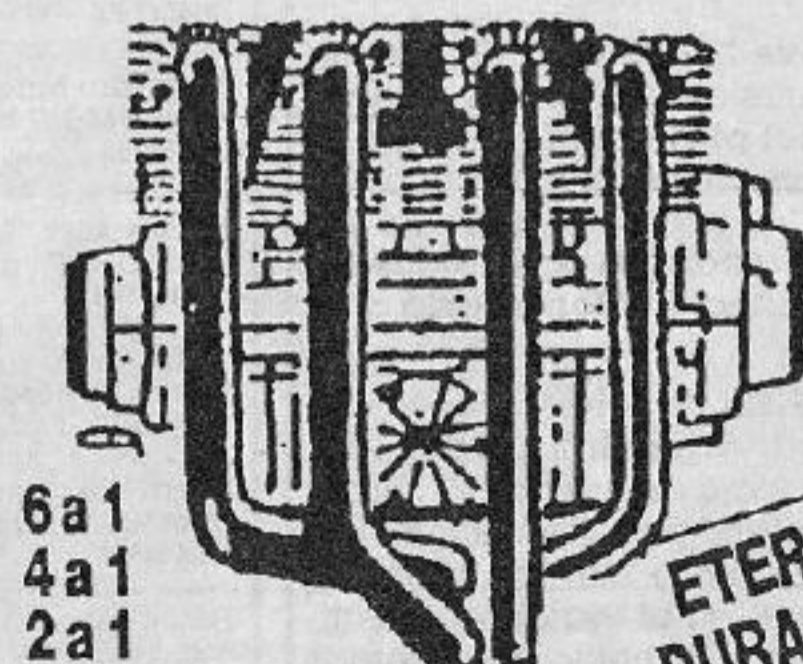
Ninja

Totalmente
fabricados en
duro aluminio.

Tarjetas
de Crédito

1 año de garantía escrita

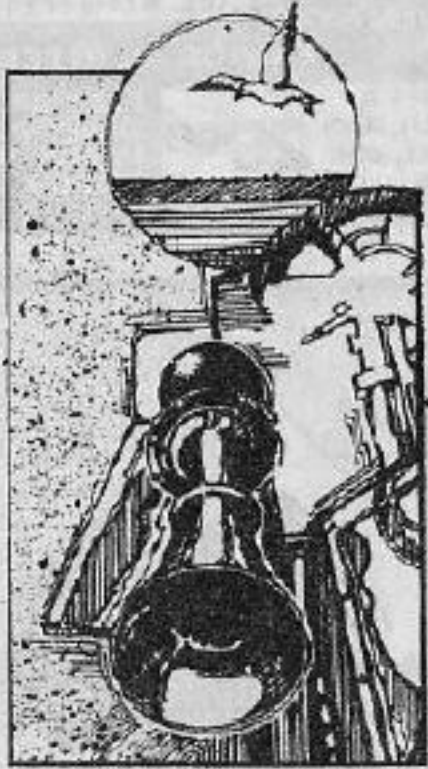
También Mod. 2 tiempos



6a 1
4a 1
2a 1

ETERNA
DURACION

Toquecitos de bocina



mente ajenos a nuestra voluntad, apareció publicada la foto pero no la información del fallecimiento del padre de Mario Gayraud, quien dos días antes de que ello sucediera estuvo de visita en nuestra redacción. Por lo tanto, pedimos disculpas y nos adherimos a la congoja familiar ante tan sensible pérdida.

AUTO CROSS DE FIESTA

El próximo viernes 14 de agosto, en el Salón Benito Nazar ubicado en Antezana 340, se llevará a cabo la entrega de premios de las categorías Auto Cross y Motos Speedway 200 cm³. La reunión es organizada por la Asociación Propietarios de Auto Cross Argentina y el Auto Moto Club Argentino y dará comienzo a las 20.30 horas.

PRESENTACION

Juan Manuel Massey presentó, días pasados, el Fiat Regatta con el que competirá en la Clase Dos de Turismo. El acto tuvo lugar en la Concesionaria Sevel Maffi, en la avenida del Libertador 1964, Olivos.

el próximo fin de semana

C.A.P. EN AVELLANEDA (SANTA FE)

El Club Unión de Avellaneda, conjuntamente con el Reconquista Auto Club, organizarán el domingo venidero una competencia del Club Argentino de Pilotos, la sexta de la temporada, en el Autódromo Municipal de la ciudad de Avellaneda.

El año pasado, en los Datsun 280 ZX, René Zanatta fué amplio dominador, pues consiguió la pole position (1m06s22/100 a 114,926 km/h), y también se impuso en la prueba final, totalizando 33m40s27/100 para las 30 vueltas pactadas, a 113,010 km/h. En aquella oportunidad, el actual puntero del torneo de Datsun, Hugo Redolfi, se clasificó en cuarto lugar debutando en la especialidad. El récord de vuelta fue para el propio Zanatta, pues en el séptimo giro demoró 1m06s57/100 para recorrer los 2114 metros que tiene el trazado, promediando 114,321 km/h.

En los Nissan 300 ZX, "Tito" Bessone hizo el "uno" en clasificación y ganó la primera batería; mientras que Fernandino logró imponerse en la segunda. La "pole" de Bessone en las pruebas clasificatorias del sábado la logró con 1m05s86/100; y se adjudicó la prueba final sobre 30 vueltas en 33m16s69/100 a 114,345 km/h. "Cocho" López fue el autor de la vuelta más rápida en carrera, ya que en la sexta ronda giró en 1m05s90/100 a 115,484 km/h.

Los horarios de la prueba del domingo próximo son los siguientes:

Verificación técnica y administrativa entre las 9.00 y 12.00 del sábado 8 de agosto. Luego habrá entrenamientos para los Datsun 280 ZX entre las 12.50 y 13.20; 14.10 y 14.50; y clasificarán entre las 15.50 y 16.20. Para los Nissan 300 ZX, las dos rondas de entrenamientos serán entre las 13.30 y 14.00; y 15.00 y 15.40; en tanto que las pruebas clasificatorias se desarrollarán entre las 16.30 y 17.00. El domingo, a las 11.35 se largará la final de Datsun 280 ZX sobre 29 giros, totalizando 61,306 km/h; y a las 12.15 comenzará la final de Nissan 300 ZX, sobre el mismo recorrido que los Datsun. A las 12.50 se coronará en el podio a los triunfadores. Junto a las clásicas categorías del CAP, integrarán el espectáculo la Limitada Reconquistense, categoría de esa zona perteneciente a la Federación Regional n° 4 de Santa Fe; y el Motociclismo 250 cm³ Internacional. Toda la actividad del domingo será televisada en directo por ATC.

CONCURSO CAMPEONES-CORSA-ORIENT

¡AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS!

Se conoce el nombre del ganador del Concurso 010 del Concurso de Pronósticos Automovilísticos, promovido por CORSA, Campeones y Orient, y correspondiente a la competencia de Turismo Carretera en el circuito de San Lorenzo. El afortunado que redondeó los aciertos es Miguel Ángel Iriarte y se domicilia en la ciudad de La Plata, y por ello se hizo acreedor a un reloj Orient.

El próximo paso del concurso será el que corresponde a la competencia de Turismo Carretera a llevarse a cabo el 16 de agosto en el circuito de Poirero de los Punes, en San Luis, y la integración de las parejas será dada a conocer a partir del lunes 10/8 en la audición "Campeones", que se irradia diariamente entre las 20 y 21 horas por radio El Mundo. Luego, escriba y aumente la emoción de los domingos.

LA FORMULA TRES MIRA AL FUTURO

Artur Bragantini: "La categoría es una maravilla con su nueva tecnología y por la calidad de su gente.

En el equipo de los hermanos Rullo descubrí un grupo excepcional. Voy a hacer lo imposible por seguir estando en ella y con ellos".

Miguel De Guidi: "Si se concreta la carrera en Chile, que puede ser para septiembre, es muy probable que 'Lito' Ridolfi vuelva a la categoría, quizá corriendo el segundo auto de Scarazzini o el de los Rullo. Después trataríamos de mantenerlo en ella. El trasandino tiene interés en retornar".

Cezar Pegoraro: "El motor mío volvió al taller de Maldonado luego de la carrera de San Pablo, para ver si se lo puede mejorar aún un poco más. Yo noté en carrera que va

mejor, pero no tenía buena respuesta a la aceleración cuando levantaba el pie y volvía a pisar enseguida".

Guillermo Maldonado: "El trabajo que se hizo sobre el motor de 'Bocão' fue sobre la tapa de cilindros y los conductos. Le variamos la relación de compresión -se la elevamos-, y en el banco funcionó mejor. Ahora vamos a probar montarle el equipo de inyección de Spiess en el motor de Judd, para ver si curamos esa 'quedada' que Cezar dice tener en pista. Si mejora de esa manera, la idea de ellos es cambiar el sistema de inyección inglés por el alemán".

Carlos Günthe: "Yo estoy trabajando en un proyecto para intentar volver a la Fórmula 3 antes de fin de año. Veremos si lo puedo concretar".

EL DIVORCIO DE LA SEMANA

La noticia se conoció públicamente a principios de la semana pasada. Alberto Baldinelli se desvinculó de Julio Pardo. Evidentemente los rendimientos irregulares del Fiat Regatta número cuatro de la clase dos del Turismo, el permanente avance de Omar Bonomo en el torneo y la imposibilidad de luchar por el título, han desgastado a la pareja. En estos días, las versiones arrieraron. Se habló de la posibilidad de que Baldinelli permanezca inactivo, y también de que la marca rival en la especialidad lo suba a uno de sus autos. Dialogamos con los protagonistas y esto fue lo que dijo Baldinelli:

"Por mi parte, tengo la situación decidida y pienso desvincularme. Los motivos son de carácter personal, y no quiero dar más detalles para evitar problemas. Se les dio mucho handicap a los Gacel y no se trabajó lo suficiente en el Fiat Regatta; aún no hablé con Julio y pienso hacerlo cuando él

vuelva del Rally en Córdoba. Con respecto a mi futuro, puedo decir que voy a seguir corriendo con un Regatta; podría ser piloto semioficial de Sevel, y junto a Roberto Bianchi armaremos un equipo de competición y atenderemos autos de cualquier marca en el taller de Lacarra y Av. del Trabajo".

Con respecto a la decisión de separarse de Pardo, Baldinelli acotó: "Esto surgió la semana pasada, luego de finalizada la carrera de Turismo en Buenos Aires. Como estaban las cosas, no podía seguir".

Sobre este tema también quisimos consultar a Julio Pardo, para conocer su opinión al respecto, pero el preparador del Fiat Regatta que utilizó Baldinelli hasta la última competencia de la clase dos del Turismo, no quiso atendernos cuando hablamos telefónicamente a su taller, eludiendo el diálogo por intermedio de sus hijos.

MAS OPINIONES SOBRE RECALDE



Era importante conocer la opinión de "Nini" Russo, Director de Logística del equipo Lancia -quién está trabajando en suelo argentino junto a Biasion, Siviero, Recalde y Del Buono-, acerca de las posibilidades que tiene la tripulación argentina en el Rally de nuestro país. Al respecto, Russo comentó: "Recalde ganará si es más rápido que Biasion, pero no hay que olvidar que éste está a un excelente nivel, porque le ha ganado a pilotos de la talla de Alen y Kankkunen, aunque luego no siempre pudiera llegar a la victoria, por problemas mecánicos. Biasion es un piloto que se encuentra en espléndido estado para la competición y será muy difícil batirlo, pero también nosotros confiamos en Recalde, porque de la contrariedad no le habríamos dado uno de los autos oficiales".

Con referencia a los otros candidatos para ganar el Rally de Argentina, Russo expresó: "Hay que tener en cuenta a Carlsson y también a Kenneth Eriksson si los autos de tracción en las cuatro ruedas tienen problemas en carrera".

EL RETIRO DE SCARAZZINI

El lunes 20 de julio lo encontramos en San Pablo. Ya no tenía los vendajes del domingo en sus manos, pero sí las quemaduras producidas por el asfalto de Interlagos, cuando voló luego del toque de Friedrich. Había un dejo de tristeza en el rostro de Alberto Carmelo Scarazzini. El diálogo fue breve, pero en ese momento el empresario dejó entrever -sin decirlo- que en su mente rondaba ya el fantasma del retiro. Por eso es que no nos sorprendió su decisión de retirarse, conocida el jueves 30 en Buenos Aires. Las explicaciones surgieron espontáneamente de "Cachi", quien, hablando con tono seguro aunque con cierta pena, hilvanó estas frases.

"Física y anímicamente estoy bien. Descansé mucho después de Brasil. Me replanteé muchas cosas, y entre ellas la decisión de dejar de correr por ahora. Quiero parar un poco para ver más claramente mi panorama como piloto.

"Llegué a una conclusión. Entiendo que para correr hay que estar 'diez puntos' en todo, y considero que estos momentos no tengo toda la fuerza necesaria; por eso decidí dejar. Cuando una larga carrera debe hacerlo pensando en ganar; yo hoy no lo siento de ese modo. No dejo por el accidente de San Pablo en particular, sino por una serie de hechos, una serie de pequeños problemas que se sumaron y me han afectado, como el tema económico y algunos problemas de salud en mi familia. No puedo asegurar que sea definitivo. Tal vez cuando me

vea como director de mi equipo, quiera ir al micro a ponerme el antiflama y el casco. Por eso mantendré los dos autos, que alquilaré. Si veo que se dan las condiciones, podré volver sin problemas. Fórmula tres es una categoría muy competitiva y para estar en ella hay que sentirse el mejor; yo no tengo ahora esa actitud y por eso no puedo correr.

"No recuerdo haber sentido antes algo así. Tampoco después del accidente de Salta '85, cuando nos tocamos con Croceri. Es algo muy especial lo que se siente cuando uno concluye un ciclo como el mío; tengo 33 años y hace 17 que corro...

"Esta decisión es mía. No he tenido presiones ni consulté con nadie. De cualquier manera hay gente como la de Volkswagen, Aerolíneas Argentinas y Lotería de Entre Ríos, que han hecho lo suyo, y para no defraudarlos es que pondremos la seriedad que merece un equipo de primer nivel en la categoría. Creo que lo mío es comprensible y no habrá problemas.

"Hay contactos con el chileno Ridolfi para que corra uno de mis autos. Otro puede ser Troncón, con quien quedamos en una excelente relación pero él no puede seguir por ahora; no tiene un apoyo integral de su país y él pretende intervenir seriamente.

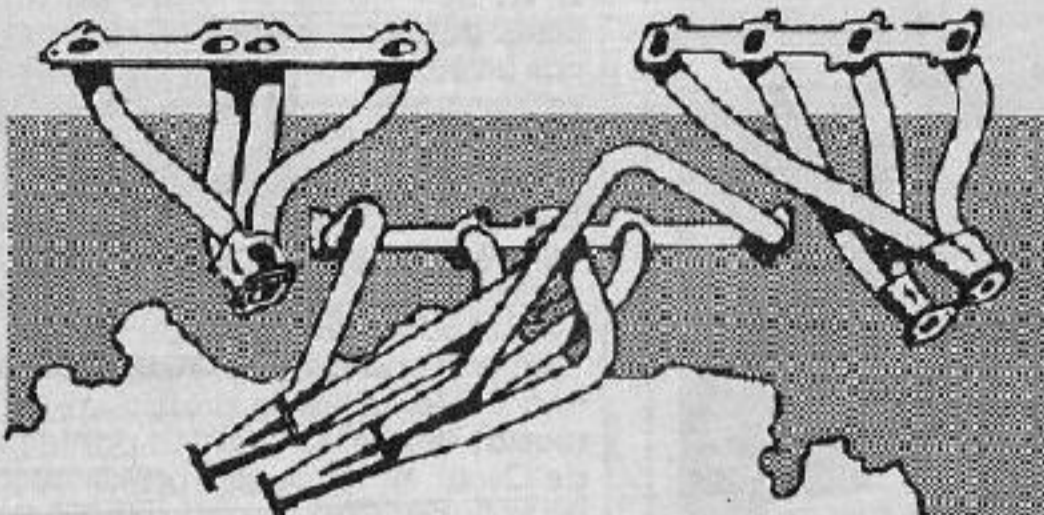
"Nunca digas nunca... Nada tengo que reprocharle al automovilismo. Lo único que tengo hacia esta actividad es reconocimiento, porque en ella encontré a mis mejores amigos." N.C.

Escapessilens

EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



ZONA NOROCCIDENTE Y CUYO

HECTOR ANGELINI:

C. Alvarez 1005 Tel. 218717
Tucumán
Sarmiento 451 Tel. 90122-90119
Carreras (S.F.)

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

10 EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



ESCAPESSILENS

BARTOLOME MITRE 2033- RUTA 7 KM 36.600 - MORENO
TEL. 0226-21543 20356

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

IMPORCAR

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

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

• TARJETAS DE CREDITO.

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

RUP AMORTIGUACION / BAI

HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

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

Envios al interior

Fabrica, Administración,

VENTAS

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



TODO PARA JEEP



TODO PARA
JEEP CJ5 y CJ7

EQUIPAMIENTOS SOUZA

- Carrocería Modelo original americano • Fina terminación y solidez • Colores combinados con la tapicería. • Butacas Tipo ZC • Capota Renegade.
- Chasis DKm tubular en acero 1020; estructural con elásticos Pullman modelo Fangler • 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda • Patas de motor (4-6-8 cilindros) • Puen-te caja, soporte de dirección y radiador.
- Reductoras alta y baja acopladas a caja 4ta.
- Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición
- Tensores y patines para barro ó arena.

Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas

JOSE IGNACIO RUCCI 1282 (2x Hamaitá). VALENTIN ALSINA.
TEL. 208-6604

ANDREO e HIJOS CARDANES

Rv. Warnes 1996/98 Cap. Tel. 59-5334

ANTIFLAMA PROVA

CAPUCHAS • BUZOS
CASCOS • BOTAS
BUTACAS
NEW EQUIPMENT SRL
TEL. 37-5542 (10 18 hs)
Servicio al interior
Sgo. del Estero 326- 7º y 39

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO

POLARIZADO
DE CRISTALES PARA
AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE
TEL. 782-9966



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

TAPAS DE CILINDRO



• Especialidad en T.G. • Tapa de cilindro para competición
• Múltiples y Potenciación •
SIMBRON 1833.
SAN JUSTO. TEL. 650-8486

F.A.D.E.S. BUTACAS

CINTURONES ARNES
TC. RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1813. esq. H. Trigoyan.
FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

FABRICACION DE PIEZAS DE POLIURETANO
BUGOMCAR
ALERON REGATTA
Y SIERRA
PARA DISTRIBUIDORES Y MAYORISTAS
GRAL. MADARIAGA 3191 - (1754) SAN JUSTO - 651-4468 - 651-3293



DISTRIBUIDORA

rolaste Dodge

REPUESTOS
ORIGINALES

- "POLARA • GTX • RT CORONADO"
- PICK-UP • CAMIONES • DODGE 1500 • RURAL GACEL

Avda. CATAMARCA 2889 (1754) SAN JUSTO. Pcia. Bs. Aires.
Tel. 651-7784

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

• T.C. 2000 • F.R.A.
Turismoclasa 2 yolegionaszonales



- 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
- Alineación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

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



SERVICE DIESEL BARRACAS

• BANCO DE PRUEBA BOSCH •
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

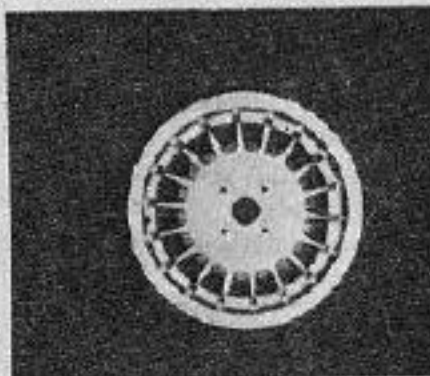
JORGE 2371 (cp. 1275) TEL. 28-9032

SUDAM Ruedas

ALSIM SRL 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA
LAS LLANTAS MAS LIVIANAS
Y MAS RESISTENTES
PARA TODAS LAS CATEGORIAS
NAC. Y SUDAMERICANAS

TAMBIEN CRIQUES, COMBIMETROS,
BALANCEADORAS, BALANZAS Y
DISCOS DE ALINEADO.
LINEA COMPLETA PARA AUTOS
NAC. e IMPORTADOS.

CALLE 105 Nº 5077 (1853) VILLA BALLESTER. TEL. 768-2846



CAPUCHAS
BUZOS
CASCO

BOTAS
BUTACAS

• Gamuza • Cuero

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

Fabrica y distribuye: **PROVA**

A. Thomas 250 (1427) - CAPITAL - TEL. 553-4071

fórmula tres

Texto y fotos: Néstor Palmeiti (desde Knutstorp Park)

EN SUECIA y en un fin de semana para primerizos... ROSSO, SEGUNDO EN EL EUROPEO

A no dudar que para Víctor Rosso el balance del fin de semana sueco pudo haber sido mucho más positivo de lo que realmente fue. En condiciones normales, el Ralt del team VW estaba para el triunfo en las dos competencias de la serie, pero distintas circunstancias impidieron que el cordobés accediera al triunfo. Sin embargo, luego del segundo puesto obtenido el domingo, ahora está segundo en el Campeonato, a sólo 6 puntos del nuevo líder —el británico David Coyne—, y esto indica que el final de la serie será al "todo o nada" en Inglaterra, cuando el próximo 11 de octubre se corra la quinta fecha en Brands Hatch.

En las pruebas previas siempre Rosso había ostentado el mejor tiempo, pese a las variables condiciones climáticas que se dieron durante toda la semana en Knutstorp. Con permanentes lluvias y piso cambiante, el primer Ralt de Schafer parecía el indicado para el triunfo. Ya el viernes en clasificación se vio algo de esto. En la primera sesión, con piso mojado, Rosso quedó con la "pole" provisoria. Luego, para la segunda, el piso seco, y nuevamente el argentino al frente pese a un trompo que le impidió girar en los últimos minutos: "Venía bajando tiempos y quería bajar los 59 segundos, cuando me fui un poco afuera y el auto quedó colgado de un talud que me obligó a descender. De todas maneras quedé con el mejor tiempo y eso es importante porque me da la oportunidad de largar en pole en las dos carreras. Estoy contento porque es mi primera pole de la temporada", comentaba entonces Rosso.

Pero decididamente la fortuna no parece estar del lado del argentino este año, puesto que el sábado perdió una carrera increíble, de la cual nos ocupamos aparte. Haciendo un trabajo inteligente y sin apresuramientos, Rosso marcó una victoria que estaba en sus manos, cuando a dos vueltas del final un banal problema eléctrico le quitó la posibilidad del triunfo pese a estar solo en punta con 12 segundos de ventaja. El domingo la lluvia permitió un gran trabajo del inglés Coyne, muy a gusto en estas condiciones. La ventaja de Rosso sobre piso seco, desapareció tras un cambio de puesta a punto que a último minuto efectuó el team de Coyne en su Reynard, que lo hizo imbatible bajo el agua. Luego, cuando el piso comenzó a secar, Rosso volvió al ataque, hizo el record de vuelta y llegó a estar a la cola de Coyne, arriesgando incluso en la última vuelta para intentar el "sorpaso", pero un rezagado dijo "no" y el marcosjuarense debió conformarse con el segundo puesto. Ahora la definición queda para Brands Hatch, donde se verá un duelo entre bastidores ingleses, puesto que ambas fábricas, precisamente inglesas, tratarán de apuntalar la gestión de sus respectivos representantes.

Para Coyne el fin de semana resultó inesperadamente feliz, con un buen trabajo el sábado, donde aprovechando una serie de deserciones por salidas de pista a causa del resbaloso estado del circuito, pudo llegar a un inesperado segundo puesto sobre piso seco, que enriqueció con la victoria del domingo aprovechando la primera parte de la carrera, con lluvia. Para él fue ésta la primera victoria en la categoría, y también lo fue el sábado para el alemán Peter Zakowski, quien capitalizó el retraso de su coequiper.

SABADO: PUDO SER TRIUNFO

El sexto puesto final de Rosso en la clasificación de la tercera fecha de la Serie Europea, no resulta para nada indicativo de lo que realmente ocurrió en pista. El argentino realizó un excelente trabajo en la carrera, que quedó totalmente deslucido por un inconveniente eléctrico que le quitó el triunfo de las manos cuando apenas faltaban cuatro mil metros para la bandera a cuadros...

La carrera se inició con algo de retraso a causa de los problemas ocasionados por el mal tiempo, una constante durante toda la semana. Para el momento de la largada, la lluvia había cesado, pero en ciertos sectores del trazado aún quedaba algo de agua como consecuencia de los declives naturales del escenario. De movida, Rosso picó en punta, aprovechando la posición de privilegio por haber hecho el viernes su primera "pole" de la temporada. Buena fue también la partida del irlandés Mark Galvin, que con el Reynard de Alan Doking se colocó de inmediato a espaldas del marcosjuarense.

Cuando la lluvia india llegó por segunda vez a la zona de mixtos, se produjo una alternativa importante, superando Galvin a Rosso. El argentino, luego, nos comentaba la incidencia: "De por sí, la pista estaba bastante patinosa, pero luego de la 'ese' veloz me encontré con barro sobre el pavimento, dejado seguramente por algún despiste en la primera pasada, y a causa de ello perdí por un momento la trayectoria, y Galvin lo aprovechó muy bien. Luego no me apresuré mucho para intentar superarlo. Esperé que la pista se secase por completo, para

atacar, a fin de evitar riesgos".

Lo que decía Rosso se vio confirmado por el desarrollo de la prueba. Luego del "sorpaso", el irlandés nunca pudo hacer más de 2 segundos de diferencia sobre el Ralt del Team VW. Detrás de ellos se dio una lucha altamente emotiva animada por Zakowski, el sueco Thuang, el alemán Roppes y el británico Coyne, este último recuperándose de una desafortunada jornada clasificatoria. A partir de la vuelta 20, Rosso comenzó la presión sobre Galvin, y tras algunas vueltas de hostigamiento, el irlandés incurrió en un error al encarar la veloz "ese" ubicada detrás de boxes, realizando un trompo que lo dejó fuera de carrera y que le permitió a Rosso recuperar la vanguardia. A todo esto el pelotón de escolta ya había clarificado las posiciones, quedando Zakowski a más de 12 segundos del argentino, precediendo a Coyne tras los abandonos de Roppes por despiste y de Thuang por rotura de semieje.

A este punto, todo parecía definido y Rosso comenzaba ya a paladear la victoria, faltando muy poco para el final. Precisamente mientras recorría la vuelta 38, de pronto el motor del Ralt comenzó a funcionar en dos cilindros, circulando Rosso a marcha lenta y siendo superado por sus rivales, mientras volvía a llover y los organizadores decidían dar por terminada la carrera con 40 vueltas en lugar de las 45 originales. Tras la revisión del motor por parte de los mecánicos de Bertram Schafer, se comprobó que el problema en el auto de Rosso había sido la rotura del anillo que sujeta uno de los cables que alimenta la "caja negra" del encendido electrónico. Un inconveniente "lento" pero que le significó a Rosso la pérdida de 14 puntos que le hubiesen significado el paso a la punta en el campeonato.

Visiblemente amargado por el desenlace de la carrera, Rosso comentaba luego en boxes: "Es increíble que suceda esto a dos vueltas de la bandera a cuadros, con el triunfo en las manos. Son cosas que obligan a creer en la mala suerte. Otra justificación no le encuentro. Espero que la fortuna no me de la espalda de nuevo mañana".

CLASIFICACION FINAL (1/8/87, 40 vueltas, circuito de 2079 m.): 1º Peter Zakowski (Alemania), Ralt, 41m10s041/1000; 2º David Coyne (Gran Bretaña), Reynard, 41.12.531; 3º Hakan Olafsson (Suecia), Ralt, 41.20.413; 4º Robert Amren (Suecia), Reynard, 41.21.252; 5º Gilberto Gimenez (México), Reynard, 41.31.821; 6º Víctor Rosso (Argentina), Ralt, 41.54.822.

Promedio ganador: 121,202 km/h. **Vuelta record:** Rosso en 59s830m a 125,094 km/h.

DOMINGO: SEGUNDO POR PARTIDA DOBLE

Para el domingo, las cosas se presentaron distintas en Knutstorp. La lluvia se hizo presente en el circuito desde las primeras horas de la mañana, realizándose incluso el "warm up" con piso mojado. En esas condiciones se presume que el británico David Coyne podría ser animador de la carrera, conociendo su habitual predilección por el piso mojado y también la buena puesta a punto que para este tipo de condiciones, evidencia el chasis Reynard.

Iniciada la competencia, Rosso volvió a picar en punta, tal como había hecho el sábado. En este caso lo escoltó el sueco Barkstrom, demostrando lo bien que funcionan los pilotos nórdicos en la lluvia. Detrás de ellos la lucha fue intensa por pilotos como Zakowski y Roppes, que eran más lentos, y por los Reynard que avanzaban. Entre estos últimos se destacaba la remontada de Coyne, quien ya en la quinta vuelta estaba tercero y en pocas rondas más limó los segundos que lo separaban del dúo puntero. Una vez reducidas las diferencias, primero fue el sueco quien se vio superado por el inglés, y dos vueltas más tarde —en la 12— le tocó el turno a Rosso, que poco pudo hacer para contenerlo. Luego, Víctor

David Coyne y su Reynard 823-VW Spies, imparables en la lluvia y galierres líderes de la Copa Europea EFDA.



Víctor Rubén Rosso, nuevamente en el podio, aunque no muy conforme...



Roland Ratzemberger el nuevo "pollo" de Larida, cuarto en el torneo EFDA.



Peter Zakowski, coequiper de Rosso, ganador en Suecia y tercero en el certamen europeo.

nos diría: "La diferencia entre los dos autos era grande y no tenía sentido ponerme a pararlo a Coyne. Eso era peligroso para los dos, y luego se vio cómo se escapó fácilmente. El auto de él estaba más 'blando' que el mío, y a mí me daba un trabajo enorme acelerar, porque el coche se desacomodaba fácilmente".

Tras superar a Rosso, Coyne comenzó a estirar diferencias, llegando a tener 6s9/10 a su favor en la vuelta 23, cuando promediaba la competencia. Fue allí que cesó la lluvia, y tras pocas rondas comenzó a formarse la huella seca que permitió un cambio importante en el trámite de la carrera: "En pocas vueltas —nos decía posteriormente el cordobés— la cosa cambió y yo comencé a ser más rápido que el del Reynard, con lo cual la diferencia fue reduciéndola a un ritmo interesante". La prueba de lo que comentaba Rosso estuvo en las diferencias. Vuelta a vuelta el argentino fue limando decimas hasta que, llegando al final, estuvo a espaldas del británico. En esta lucha, los rezagados jugaron un papel importante. El mismo Rosso comentaba luego: "Quien más me perjudicó fue Bross, el coequiper de Coyne, que me tuvo un rato largo 'a la rastra'. Luego, en la última vuelta me jugué, viendo que podía superarlo, pero un sueco me tapó el agujero que tenía, y decidí levantar para evitar el contacto. De todos modos, el segundo puesto ya era bueno para mí, pero ganando hubiera pasado a la punta del campeonato..."

CLASIFICACION FINAL (2/8/87, 45 vueltas): 1º David Coyne (G.Bretaña), Reynard, 50m37s083/1000 a 110,895 km/h; 2º Víctor Rosso (Argentina), Ralt, 50.38.267; 3º Henrik Barkstrom (Suecia), Ralt, 50.51.180; 4º Michael Roppes (Alemania), Ralt, 51.24.304; 5º Gilberto Gimenez (México), Reynard, 51.26.577; 6º Christer Olafsson (Suecia), Ralt, 51.38.264. **Vuelta record:** Rosso en 1m04s354/1000 a 116,300 km/h.

CAMPEONATO (disputadas 4 fechas): 1º David Coyne (Inglaterra), 47 pts.; 2º Víctor Rosso (Argentina), 41; 3º Peter Zakowski (Alemania), 36; 4º Roland Ratzemberger (Austria), 35; 5º Erich Chelli (Francia), 25; 6º Michael Roppes (Alemania), 21. **Próxima fecha:** el 11 de octubre en Brands Hatch (Inglaterra), última del campeonato E.F.D.A.



¡FALTAN HORAS!
UN POCO DE TODO...

LA AUSENCIA URUGUAYA - Por primera vez en la historia del Rally de Argentina finalmente se confirmó que no estará presente ninguna tripulación uruguaya en la línea de partida. Tal como lo corroboraron nuestros colegas de "Motor News" directamente desde Montevideo el domingo 2 por la tarde, en el caso de Gustavo Trelles la ausencia se debe a que el piloto iba a intervenir en Grupo "N" con el Renault 5 Turbo con el que está puntuando en el Campeonato Español, pero al no estar representado dicho grupo en nuestro Rally, prefirió no participar. En cuanto a Domingo de Vitta, se encuentra en un periodo de transición, ya que el Ford Escort XR3 dejó de ser competitivo y el uruguayo no quiere arriesgarse. Por último, Luis Etchegoyhen sigue muy molesto por los problemas que debió afrontar en el paso fronterizo, ya que en la última oportunidad en que vino a competir a nuestro país, su camión permaneció 17 horas allí, con lo que el piloto quedó sin asistencia técnica, y además, con los altos costos, esta competencia se le hace sumamente difícil.

Por si bien Uruguay no estará representada por sus pilotos, sí lo estará en una numerosa legión de periodistas, además Roberto Gardiol fue designado como integrante del Colegio de Comisarios Deportivos en lugar del español Miguel Arana.

LAS AUTORIDADES - El Comité de Organización está integrado por el Sr. César C. Caman (Presidente), Cap de Navío (RE) Jorge A. Ledesma (Vicepresidente), Dr. Juan Manuel Sandberg Hoedo, Eduardo Tarrubella, Dr. Juan C. Laurens, Dr. Luis San Miguel, Juan Manuel Bordieu, Dr. Horacio Rivarola y Ricardo Lagrandia (Vocales). El Colegio de Comisarios Deportivos está compuesto por Oscar T. Albo (Presidente), René Ferrero, Erasmo Saliti (Italia), Adolfo Goldberg (Brasil), Roberto Gardiol (Uruguay), Hernán López Fontana y Carlos Eduardo González. Los Veedores de la FISA serán Costas Golssoffis (Grecia), H.C. Mehmel (Alemania Federal) y Lanfranco Caneschi (Italia-Técnico). La Dirección de la Prueba muestra al Ing. Rafael Sierra como Director y al Ing. Carlos García Remolín como Director Adjunto.

CONFERENCIAS DE PRENSA - El viernes 31/7, Sevel presentó al equipo Lancia en el Automóvil Club Argentino, y este lunes 3/8, Martini organizó una exhibición de los autos conducidos por Massimo Biasion y Jorge Recalde, que a la vez sirvió para que el equipo Lancia realizara los últimos ajustes técnicos. Dicha prueba tuvo lugar en el Club Atlético Argentino de Merlo. Este mismo día (3/8), el equipo Volkswagen presentó a sus pilotos y autos en la concesionaria VW de Rossi-Vilapreño. Por último, al cierre de esta edición estaba por confirmarse la fecha (lunes o martes) de la presentación del equipo Mazda, que tendrá lugar en los salones del Claridge Hotel de esta Capital.

¿QUE PASO CON MAYORGA? - Esa era la pregunta que el pasado viernes estaba en boca de todo el mundo, y que Ninni Russo se encargó de contestar en la conferencia de prensa en la que Sevel presentó al equipo Lancia, en estos términos: "Cuando llegué al Aeropuerto de Ezeiza, estaban esperándome Oscar Marcolongo, un grupo de amigos y "Paquito" quien me solicitó el alquiler de uno de los autos "muletto" del equipo. En principio le contesté que en ese sentido no teníamos nada en vista, y menos con tan poco tiempo por delante, pero que por conocerlo y en atención a ello, iba a hablar con Cesare Fiorio, aunque particularmente pensaba que no iba a poder ser". Finalmente, Russo habló con Fiorio y la respuesta fue negativa...



De izquierda a derecha, Del Buono, Siviero, Biasion, Canzano (Sevel), Russo (Abarth), Recalde y Alvaraz Tolo (Sevel). Fue en el 10º piso del A.C.A.

LUEGO DE FINLANDIA, VOLVIO A LOS ESTADOS UNIDOS LA NUTRIDA AGENDA DE FANGIO JR.

En los últimos dos meses, Juan Manuel Fangio Jr. ha tenido una gran actividad, participando en distintas pruebas en los Estados Unidos. E incluso, hace un par de semanas se presentó, invitado, a una competencia denominada "Camaro Cup", que tuvo lugar en Finlandia y de la que llegó muy poca información a nuestro país. En esa oportunidad, "Juan Manuelito" compartió un Chevrolet Camaro de aproximadamente 700 HP con Robert Lappalainen, quien hizo finalmente la "pole position" desplazando del sitial de "poleman" al argentino, mientras que en carrera debieron abandonar ante la rotura del embrague. Pero de todas maneras, el trabajo de Fangio fue aprobado por Church Loopke, Jefe del Equipo, quien le propuso volver a correr nuevamente, y además lo invitó a que tome parte en una prueba de gomas del team.

Tras esta actuación, el balcarceño retornó a Buenos Aires con la intención de permanecer durante un lapso prolongado, pero inesperadamente debió viajar urgentemente, convocado de improviso por Dan Gurney para correr un Toyota en la competencia de IMSA (División GT), en el circuito de Sears Point. ¿Por qué tanta urgencia?... Lo explicamos: sucedió que en la carrera anterior, en Portland, Chris Cord y Willy T. Ribbs, pilotos oficiales Toyota, venían haciendo el 1-2 hasta que el morocho Ribbs se tocó con Scott Pruett, tras lo cual continuó en carrera, terminando segundo. Posteriormente, Pruett arribaba a boxes llevado por Bruce Jenner (campeón olímpico en decatlón y actualmente dueño de un equipo) en su automóvil. En falda de Pruett viajaba una señorita, y al verlos, Ribbs inició una serie de insultos que terminó con un golpe en principio dirigido a Pruett pero materializada en la persona de la dama, con lo que ésta le ha entablado juicio civil por lesiones y Ribbs fue sancionado con un mes de suspensión. Por eso fue llamado Fangio Jr. para suplantarlos.

En la prueba de clasificación para esta competencia denominada "300 Kilómetros", Juan Manuel logró ser tercero delante de Chris Cord, el "number one" del equipo, y detrás de Gregg Pickell (Corvette 4,5 litros) y Mike Baldwin (Camaro 5 litros).

En carrera y mientras los dos pilotos que largaron adelante de Fangio se entorpecían en una lucha sin cuartel, el argentino hizo un trabajo tranquilo que reseñó así: "El auto era muy difícil de manejar... Se iba de cola, con riesgo de entrar en trompe, y para impedir eso, preferí ser moderado. Por esto me retrasé, pero luego del cambio de cubiertas comencé a irme para adelante, llegando a ser quinto en la vuelta 64, cuando se rompió un semieje. Lástima... ya que faltaban sólo once vueltas. De cualquier modo, estoy muy satisfecho ya que dentro del equipo, todos se mostraron sumamente contentos con mi trabajo. Dan Gurney me felicitó efusivamente, lo mismo que Roush (Jefe del Equipo Ford). Incluso, Chris Cord manifestó su deseo de que vuelva a correr en equipo con él en la próxima competencia el 16 de agosto en Road America. Con gusto, veo que por fin se me están dando las cosas... Trabajo para el equipo y le dan valor a lo mío, lo que indudablemente reconforta". Tampoco descarta un pronto retorno al Team EAR de A.R.S.

La competencia, disputada bajo un calor agobiante (unos 50°C en los habitáculos), fue finalmente ganada por el Camaro conducido por Mike Baldwin.

Informe: Héctor Cademartori (desde los EE.UU)

PUAN
AV. SABATTINI 2489 (RUTA 9) TEL. (051) 55-6152 5000 CORDOBA
SU SEGURIDAD EN REPUESTOS LEGITIMOS

J.L. Gandulfo
DISTRIBUIDOR TURBODIESEL
Turbo Sobrealimentadores
VENTA-REPARACION
LACOM-SCHWITZER
HUELFIN 152 Bº ALBERDI TEL. (051) 80-7634 5000 CORDOBA

ELEMENTO FILTRANTE
Kenna
NAHUEL VAZQUEZ
DISTRIBUIDOR
PARA TODO TIPO DE VEHICULOS Y MOTORES
GAS-OIL - NAFTA - ACEITE - AIRE
REVESTIMIENTO ABSOLUTAMENTE METALICO
EVITA LOS REVENTONES
HUELFIN 152 Bº ALBERDI TEL. (051) 80-7634 - 5000 CORDOBA

J.L. Gandulfo
REPUESTOS PARA
DEUTZ **SCANIA**
ZF INTERFRENO **Miba**
HUELFIN 152 Bº ALBERDI
TEL. (051) 80-7634 5000 CORDOBA

SERVICIO MECANICO ESPECIALIZADO
PEUGEOT **FIAT** RENAULT
LE GRANDION
JORGE NIEVAS
SANTIAGO DEL ESTERO 130 TEL. (051) 45132 5000 CORDOBA

NEUMATICOS EN 5 CUOTAS



LIDER EN SERVICIOS

CORDOBA 5700 esq. BONPLAND
1414 - BUENOS AIRES
TEL 773-1759/1779

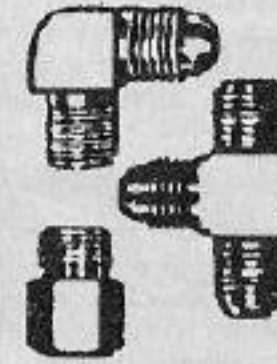
TARJETAS DE CREDITO

- **ALINEACION** (con revolucionaria alineadora computarizada que imprime ficha técnica)
- **BALANCEO** estático y dinámico
- **TREN DELANTERO**: reparación integral

INSTALADOR AUTORIZADO
MONROE



• Fábrica de conexiones en bronce, acero, aluminio, etc.: Para Frenos hidráulicos - Aire - Temperatura y Aceite



- Cañerías de cobre y Poliamida.
 - Flexibles en Malla de acero, Alargues de bujías.
 - Tuercas, Tornillos, etc.
 - Bulbos Presión de Aceite-Alomites.
 - Trabajos sobre planos.
- PROVEEDOR DE INDUSTRIAS TERMINALES

MIGUEL DE AZCUENAGA 4057
(1678) CASEROS - Tel.: 750-5411/1285

INSTRUMENTAL PARA AUTOMOVILES

REINSA

DISTRIBUIDORES:
CAMPOMAR
H. Pueyrredón 2180
BUENOS AIRES
B. SANTORO Y CIA.
Beguirrestain 1255
LANUS OESTE



FABRICA
REPOSICION INSTRUMENTAL S.R.L.
J. Moldes 5127 (1603) Villa Martelli
Tel. 761 - 4446

FILTROS DE COMBUSTIBLE PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

PROTEJA
SU MOTOR



RAFAEL NETO



AV. VELEZ SANSFIELD 786 VILLA MADERO

TEL: 622 4312

RUEDAS DEPORTIVAS

Fabrica de LLANTAS DE COMPETICION

A LA VANGUARDIA
EN DISEÑO
DE LLANTAS
DE ALEACION

13-8 14-8
TODAS LAS
MARCAS



TRAFIC FUEGO 15x8

COMPETICION PARA
TODAS LAS CATEGORIAS

BRONCO 15 x 16



22

venta a distribuidores

PASAJE 127 N° 1808 (Ex calle Comercio 124) - SAN MARTIN - TEL 752-2215

REPUESTOS

MACH 2

RASTROJERO MOTORES INDENOR

M. MORENO 4898
(Ex Paraná) MUNRO
TEL 765-1724

ENVIOS AL
INTERIOR



CONCESIONARIO OFICIAL
DE MOTORES DEUTZ



rectificación

TURDERA S.R.L.

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

**Ahora también
en llanta 16"**

WALTRAC II

SEGURO, RESISTENTE Y MUY CONFIABLE

Medidas 10-15, 10-16 y 12.5-15

- Creado para ser utilizado en todo terreno y en vehículos rústicos, para prestaciones altamente exigentes.
- Experiencia adquirida en muchos años de participación exitosa en competencias automovilísticas.

Resistencia: Las características de los compuestos de goma utilizados y de su estructura, como así también el dibujo del rodado, dan a la cubierta Waltrac II una gran resistencia.

Adherencia: El diseño de su banda de rodamiento le da una calidad excepcional en cuanto a adherencia, en todo tipo de caminos.

Confort: Su rodaje es más silencioso debido a su dibujo de paso variable.



Faneco
Neumáticos

A. LINCOLN 1950. TEL. 757-7596 / 4627. JOSE INGENIEROS (1702)

COMO SE ORGA

Aunque la tarea es harto compleja, vale la pena describirla. El trabajo preparatorio dura meses entre Buenos Aires y Córdoba para que durante algunos días todo funcione como un aceitado mecanismo.

Cada paso del Rally de Argentina es importante para la organización. En la foto mayor, una escena de la verificación técnica previa de los autos.

En la foto menor, (arriba a la derecha), otro de los aspectos básicos de la competencia: el servicio de prensa es vital para la difusión de la prueba en todo el mundo.

Abajo a la derecha: una página del libro de ruta de este año. Cada largada y llegada de pruebas de clasificación está fotografiada y detallada para evitar confusiones a los competidores.

Abajo: El público es habitual protagonista en rally. De él depende en buena parte el éxito o fracaso de la competencia. Un descuido de un solo espectador puede ser definitivo.



La cristalización de un rally por el Campeonato Mundial comprende infinidad de tareas que un espectador jamás tiene en cuenta, pero que sin embargo, su falta o mal funcionamiento de cualquiera de ellas puede hacer fracasar la organización de la prueba.

Una charla con algunos responsables de esta competencia —el ingeniero Rafael Sierra y los señores Eduardo Cartamil y Miguel Angel Calandra— aporta interesantes datos para que tengamos una idea más acabada del notable esfuerzo que significa la organización de nuestro Rally de Argentina.

DETRAS DEL ESCENARIO

"A nivel mundial es una distinción equivalente a la concreción de un Gran Premio de Fórmula Uno", nos manifestaba Rafael Sierra, al mismo tiempo que atendía infinidad de comunicaciones desde Córdoba, obviamente todas relacionadas con el Rally de Argentina que comenzará el próximo 4 de agosto frente a la sede central del Automóvil Club Argentino.

Indetectiblemente debemos remontarnos hasta 1978 cuando se disputó la colosal Vuelta a la América del Sur que hasta el día de hoy sigue siendo la carrera más larga del mundo. En aquel momento esa prueba había concitado la atención de la FISA por el automovilismo sudamericano, a tal punto que al año siguiente llegaron a este continente dos observadores suyos: Goulard, (actual presidente de la comisión de Rally de FISA) y el señor Arolas (integrante de la Federación Española de Automovilismo). Lamentablemente aquella edición debió ser interrumpida en Santa Cruz de la Sierra por problemas político-sociales.

Evidentemente la FISA quería abrir el Rally al mundo y por ello aprobó dos competencias extra europeas: Nueva Zelanda y Argentina.

Lo demás es historia reciente: en 1980 y '81 nuestro Rally se disputó en Tucumán. Luego, fue en 1983, recorrió Río Negro y Neuquén contando con un gran apoyo logístico por parte de la gente del lugar, pero recordemos que obtuvo la clasificación más baja (otorgada por la FISA de acuerdo al informe dado por sus veedores) por detalles ajenos a la organización de la prueba: la gran nevada había cubierto los caminos y la zona de los lagos elegida. Lamentablemente no ofrecía caminos alternativos.

Ese mismo año, el vicegobernador de Córdoba, el Dr. Edgardo Grosso se reunió con otras autoridades cordobesas y representantes del ACA para tratar de llevar la competencia por el Mundial de Rally a su provincia, lo que aconteció por vez primera en 1984. Sucede que la propuesta no resultaba descabellada ya que Córdoba podía ofrecer caminos trabados, buena infraestructura hotelera y de medios de comunicación, además del Chateau Carreras, que se perfilaba como el espacio ideal para centralizar parque cerrado, secretaría de la prueba, sala de prensa, central de comunicaciones y computación, entre otras actividades.

MANOS A LA OBRA

Evidentemente el punto prioritario a definir es la ubicación del escenario y para ello el ACA, con el asesoramiento de la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, buscó un recorrido que no fuera en caminos excesivamente duros y con vistas a lograr un promedio de velocidad que no superara los 120 km/h y que posea un tipo de terreno homogéneo.

"Hay dos tipos de Rally —dice Sierra— el sistema en trébol y el de nuestros Grandes Premios de antaño, el cual resulta excesivamente costoso tanto para el piloto como para el



organizador. Evidentemente, es más económico el Rally tipo trébol con largada y llegada en el mismo sitio. En este punto se efectúan reuniones con la comisión asesora y se solicita a la comisión directiva que apruebe la idea primaria; si es así comienza entonces la búsqueda de los diferentes patrocinantes al mismo tiempo que se trata de interesar a las autoridades para que declaren al Rally de Argentina de interés nacional".

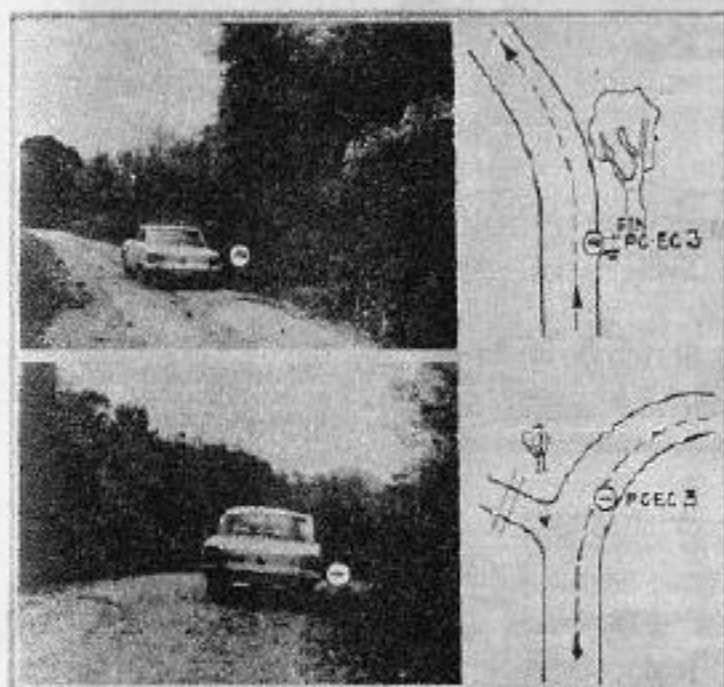
"Allí comienzan los trabajos del equipo de cartografía —acota Eduardo Cartamil— el que tendrá como tarea efectuar el relevamiento. Ellos poseen un anteproyecto de recorrido estimativo el cual se va determinando o conformando de acuerdo al estado de los diferentes tramos; esta tarea posibilitará finalmente la presentación del proyecto a la dirección de la prueba, la cual en definitiva dará la conformidad para su concreción. Con posterioridad, se ar-

man las hojas del libro de ruta en riguroso orden y lógicamente por etapas. Cada etapa conforma un libro incorporando como novedad el historial de la etapa —si es que lo hubiera— y una foto del lugar del control para que éste resulte fácilmente identificable por el piloto y navegante.

En algunas oportunidades el equipo de cartografía (conformado por tres o cuatro personas) ha debido efectuar un segundo o tercer viaje en razón de las observaciones que realice la dirección de la prueba; los dibujos, planos y mediciones deben poseer la mayor exactitud posible".

Sierra se explayó acerca de una idea "in mente" que, de concretarse, sería realmente útil: "Me gustaría cristalizar para otra edición del Rally un convenio, si fuera posible con ELMA o Aerolíneas Argentinas para que puedan vender un paquete de lugares para el traslado de autos o pilo-

ANIZO



los, inclusive desde Europa, pues al piloto o team particular le resulta muy costoso participar en nuestra prueba ya que nos encontramos geográficamente lejos de todos lados. Además, es significativo señalar que en todo el mundo, el Rally es comercial, salvo aquí. Igualmente es bueno que se sepa que al socio del ACA, el Rally de Argentina no le cuesta ni un centavo".

Resulta fundamental el pedido que se efectúa al gobierno de Córdoba para el nombramiento de un coordinador general que sirva de nexo con las autoridades de la provincia. Este año —al igual que en anteriores oportunidades— será Manuel Uravich, quien facilitará la tarea de contactarse con la policía cordobesa, la cual, bajo las órdenes del comisario general Gallegos, elaboró un manual de seguridad ya llevado a la FISA por Sierra.

LA SEGURIDAD, TEMA FUNDAMENTAL

Para que este ítem resulte un éxito, debe coordinarse con total precisión la tarea del organizador con operativo policial.

Debe cerrarse la ruta al público dos horas antes del paso de las máquinas y una hora antes para el periodismo. La policía debe estar ubicada en lugares estratégicos. El año pasado el operativo policial en Córdoba contó con 850 agentes y es probable que este año se modifique para lograr aún una mejor cobertura. "Además, no debemos olvidar —señala Sierra— la colaboración de las distintas policías incluidas en el itinerario de la primera etapa (Buenos Aires-Santa Fe-Córdoba) que prevén el control de rutas y público. En particular, la Policía Federal tiene a su cargo el desplazamiento de las máquinas participantes desde que comienza la verificación

técnica en el estadio del Club Obras Sanitarias de la Nación, incluyendo el parque cerrado, largada frente al ACA y la circulación de los autos hasta el límite de la Capital Federal. Para ello se programó un trabajo organizativo a conciencia y que el público en general desconoce".

"En la ruta dispondremos de dos automóviles identificables fácilmente con los números '00' y '0'. Cada uno de ellos posee una tarea específica: el '00' parte media hora antes de la iniciación de la etapa (Raúl Marielli y Ricardo Mesa serán sus conductores) y debe controlar que contratiempos se pudieron haber presentado en la ruta de la competencia. Lógicamente ambas unidades están equipadas con radio, para que, en caso de alguna dificultad, puedan transmitirla en forma inmediata al control central (director de la prueba)".

"El segundo vehículo parte quince minutos antes de la largada y efectúa una especie de 'repaso' controlando también ubicación del público, policías, bomberos y sanidad, y posee la facultad llegado el caso extremo —por ejemplo— que un camión se encuentre atravesado y sin poder salir del camino, de avisar al director de la prueba para que éste detenga la largada de ese tramo. Obviamente estos dos autos se encuentran equipados con jaula antivuelco y están reforzados."

Resulta fundamental dentro del esquema de seguridad la colaboración del público. Es fácil imaginar la catástrofe que se podría haber evitado si el público hubiera estado ubicado como corresponde durante el Rally de Portugal. "Usted cuide a sus hijos que yo cuido de los míos", decía Sierra que es una contestación de los padres ante el llamado de atención de un integrante del esquema de seguridad a un niño mal ubicado (y que por lo tanto hace peligrar su vida); increíble.

Además, como para que todo se encuentre "bajo control", un día antes de la carrera se recorren los campos de la zona, poniendo en conocimiento de sus dueños la importancia del control de los animales para que estos no invadan la ruta.

No hay que olvidar la seguridad aplicada a los mismos autos de carrera. En la revisión técnica se controlan jaulas, anclajes de cinturones, luces reglamentarias, conformidad del auto con la ficha de homologación, extintores (este año se ha modificado la reglamentación en este punto) que deben ser accesibles desde el exterior y un extintor debe accionar sobre el motor y el otro dentro del habitáculo.

SANIDAD: RAPIDEZ Y EFICIENCIA COMO PREMISAS

A tal fin, dentro del organigrama de la competencia existe un cuerpo médico que a través de diversas entrevistas con las autoridades sanitarias, así como también de acuerdo al recorrido de la ruta previo a la competencia, coordina en general y en particular (es decir en cada PC) las necesidades sanitarias.

Para ello, dichos responsables elaboran un manual de seguridad que contiene y describe los centros asistenciales de cabecera, locales y de campaña (y su funcionamiento en caso de emer-

gencia) como así también las ambulancias necesarias. En esta acción también se prevee el uso de un helicóptero sanitario para actuar en forma inmediata, cuyo helipuerto base será el estadio Chateau Carreras. Se trata de una unidad de la Fuerza Aérea totalmente equipada con dos camillas, además del helicóptero de la Gobernación de Córdoba, el que sobrevolará constantemente la ruta de la competencia. Ambos aparatos estarán apoyados en forma constante por los hospitales principales. "Dicho operativo pudo ponerse a prueba con el recordado accidente sufrido por el finlandés Ari Vatanen —remarca Carlamil—; lo trataron en el Hospital de Urgencias al cual llegó prontamente transportado en el helicóptero afectado a la seguridad de la prueba. Por etapa se movilizarán veinte ambulancias con un equipo de 60 facultativos".

LAS TELECOMUNICACIONES

Para esta edición, y por estrecha colaboración entre ACRYR y la sección de telecomunicaciones del ACA, se implementará un sistema doble, que funcionará con dos frecuencias distintas por si falla un equipo.

"Se debe transmitir la información de largada y llegada de cada prueba de clasificación al segundo, lo que implica ubicar en cada primer tres puestos de comunicación por radio, puesto que desde la línea de fin del PC (donde los autos pasan a fondo) hasta el Stop hay casi quinientos metros y por lo tanto allí también debe haber un puesto de radio. Todos los datos son transmitidos al control central (Chateau Carreras) donde ingresan a una computadora y al mismo tiempo a una planilla manual de verificación que trabaja a la par. La computadora para el rally fue contratada a una empresa de Córdoba y posee un programa integrado con monitores que se ubicarán en las salas de prensa, comisario y salón VIP; además, las de prensa y dirección de la prueba incorporarán impresoras".

Recordemos que ACRYR ya se ha ocupado exitosamente del procesamiento de los tiempos. Cabe aclarar que en Villa Carlos Paz funcionará una sala de prensa simultánea que trabajará gran parte del día.

Además, habrá a disposición de quien lo requiera entre ocho y diez equipos de télex, cinco teletax instalados en Villa Carlos Paz, el estadio Chateau Carreras, Buenos Aires y en la filial del ACA, además de disponer, por supuesto, de varios teléfonos con discado directo internacional".

El Chateau, si bien es un estadio de fútbol, posee instalaciones que permiten organizar y distribuir las oficinas que se requieran, todo ello en colaboración con ENTEL para una correcta distribución.

En la planta baja se instalará un salón "VIP" con muy buenas comodidades, donde habrá instalada una repelidora de la ubicada en la Sala de Prensa la cual, obviamente, será de uso exclusivo de los profesionales.

Las tareas de acondicionamiento del estadio para este rally incluyen una oficina para el Colegio de Comisarios Deportivos, un gran comedor de acceso libre, oficinas de la dirección de la

prueba, un snack-bar y, lógicamente, oficinas para la instalación de equipos de radio y computación.

Finalmente, en el primer piso ENTEL instalará las cabinas de DDI, líneas internas, diez télex y dos teletax; además, cada periodista tendrá su casillero donde recibirá los comunicados de prensa.

"Todo esto no funciona si fallara un equipo de control que, a mi juicio, es la actividad más importante y de mayor responsabilidad, ya que la falla de sólo uno de sus integrantes puede 'matar' prácticamente al rally, como aconteció en San Remo".

Los equipos de control están integrados por aproximadamente cien personas subdivididas en veinte equipos de cinco cada uno, todos ellos especializados.

Cada uno de estos equipos incorpora consigo dos juegos de relojes, una mesa, sillas, sombrilla e indumentaria identificatoria; los jefes de equipo poseerán un chaleco que permite distinguirlos rápidamente. "Además, se tratará de dotarlos con carpas, ya que a veces deben permanecer hasta seis o siete horas en el mismo puesto soportando las inclemencias el tiempo".

La Secretaría de la carrera lleva a cabo un sinnúmero de tareas que el público jamás tiene en cuenta, como lo relativo a los viajes de los inspectores de la FISA, corredores, traducciones, impresiones, realización de placas, credenciales, vestimentas, correspondencia, trofeos, envío de pasaje a los vendedores, gestiones ante empresas, etc. Corresponde mencionar que todo el material gráfico que es elaborado por personal creativo del Club, como el afiche alusivo, las placas autoadhesivas de puertas y capot, credenciales y calcomanías de verificación técnica, formularios, partes de prensa, boletines, gacetas y tantos otros rubros.

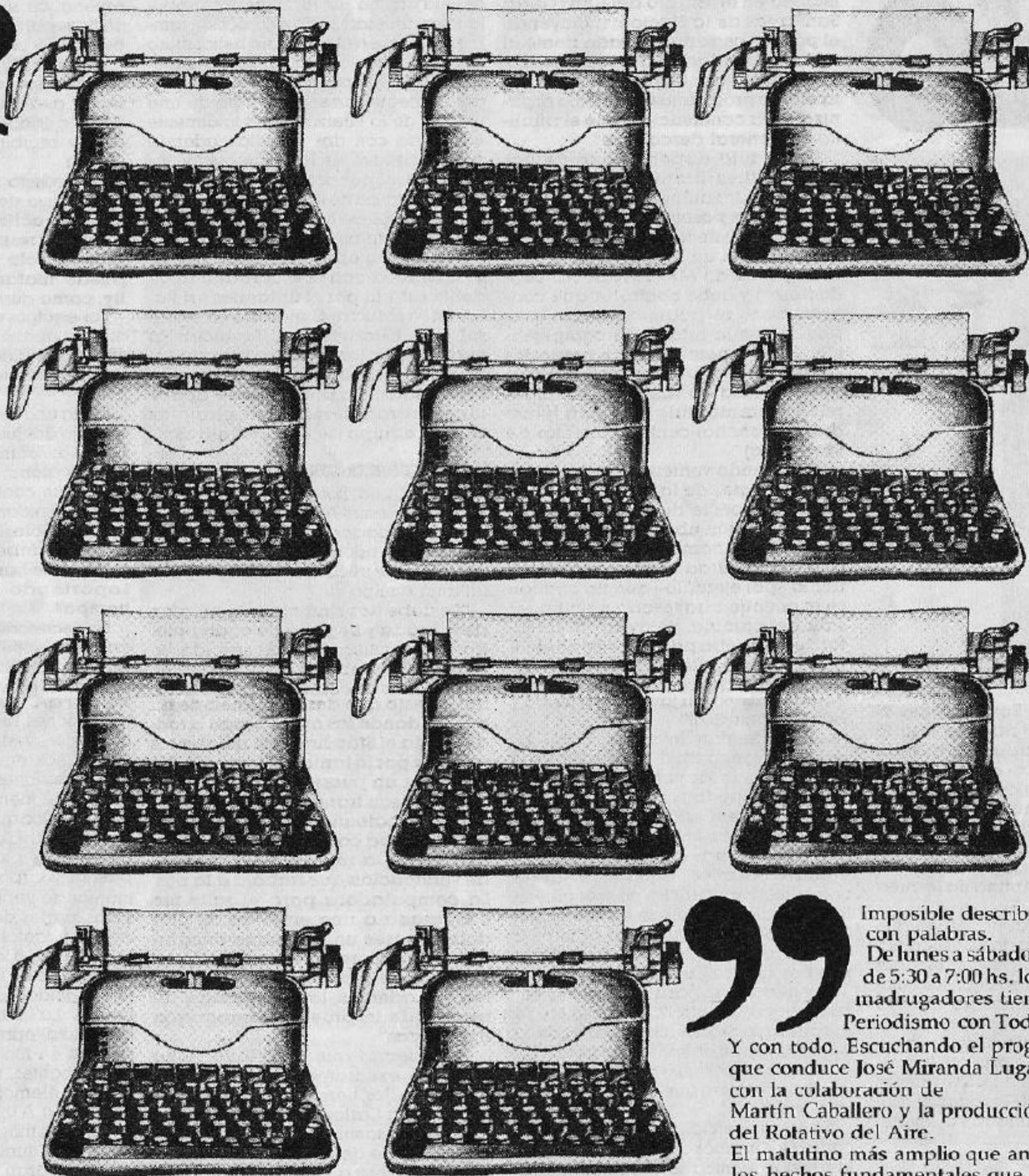
En cuanto a la infraestructura para la largada, se ha trabajado para ampliar la capacidad de los palcos en más de un 30%. La instalación de la rampa de largada diferirá en cuanto a su diagramación e integración de los cambios de patrocinantes, razón por la cual cada año este elemento merece una revisión adecuada. A los cuatro cubos ubicados en los extremos se incorporarán placas de acrílico iluminadas desde el interior que otorgarán un realce inusual a las menciones publicitarias respectivas.

No debemos olvidarnos del vallado que ya surge como elemento característico (además de necesario) en la largada de nuestro rally. Este conformará el recinto del parque cerrado ubicado frente a la plaza Grand Bourg y un pasaje o corredor que unirá al parque cerrado con la rampa; este vallado continuará hasta la calle Austria, "para que el público no se tire encima de los autos".

"Aquí cabe destacar que se nos permite cortar el tránsito una hora antes de la iniciación de la prueba", remarca Sierra.

Como podemos comprobar, la organización de un Rally está caracterizada por un sinnúmero de tareas que sólo los organizadores tienen en cuenta y que la falla de una de ellas puede llegar a deslucir todo un esfuerzo titánico. Que se sepa.

Sergio Marcelo Golvarg



GARDIN



Imposible describirlo con palabras. De lunes a sábados de 5:30 a 7:00 hs. los madrugadores tienen Periodismo con Todos.

Y con todo. Escuchando el programa que conduce José Miranda Lugano con la colaboración de Martín Caballero y la producción del Rotativo del Aire.

El matutino más amplio que anticipa los hechos fundamentales que serán noticia al final de la jornada. Suministrados por la organización periodística más sólida del país. En la que corresponsales, unidades móviles, y una moderna tecnología en comunicaciones, se coordinan demostrando un profesionalismo informativo único. Si usted madruga, Periodismo con Todos lo ayuda. No dé más vueltas, deje el dial en Radio Rivadavia.

PERIODISMO CON TODOS

Lunes a sábados de 5:30 a 7:00 hs.



LS5 RADIO RIVADAVIA

Escuche Rivadavia. Y vea un líder en acción.

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 164

5 de julio de 1987

F-2 BB, F-07 y Fiat 600 TN en Abasto

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

GRIGIONE, HUGO DIAZ Y PEREYRA Y TRES EXCELENTES CARRERAS

El domingo 5 de julio, con la organización de la Subcomisión de Automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata, en el autódromo parque Estancia Chica (Abasto), se presentaron las categorías **Fórmula 2 Biplaza Bonaerense** (7ª fecha), **Fórmula 07** (8ª fecha) y **Fiat 600 Turismo Nacional** (7ª fecha). El clima primaveral favoreció la concurrencia de público y el programa se cumplió exactamente según el organigrama, respetándose los horarios con total puntualidad.

Fiat 600 Turismo Nacional. Corrió la final sobre 16 giros al circuito de 1400 metros. Fue sin ninguna duda la mejor carrera del año para la especialidad; tres pilotos llegaron a ocupar en algún pasaje la vanguardia: **Muñiz, Pereyra y Perono**, con el agregado de **Novoa y Picini**, quienes si bien no lideraron estuvieron dentro del pelotón de punta, en una lucha que duró hasta la misma línea de llegada, donde **Pereyra** logró un poco de luz sobre el resto, favorecido por la intensa porfía librada a sus espaldas.

Final 16 vueltas: 1° **Carlos Pereyra (Berisso)** 13m 5s 62/100 a 109,980 km/h; 2° **Jorge Novoa (La Plata)** 13m 7s 36; 3° **Jorge Picini (La Plata)** 13m 8s 74; 4° **Roberto Perono (Lanús)** 13m 9s 28; 5° **Ricardo Francisconi (Quilmes)** 13m 14s 36; 6° **César Pérez Petit (Bernal)** 13m 19s 76; 7° **Carlos Castagnola (Villa Domínico)** 13m 28s 48; 8° **Oscar Lofeudo (La Plata)** 13m 30s 92; 9° **Oscar Fernández (La Plata)** 13m 32s 88; 10° **Juan Freire (Bernal)** 13m 35s 74. **Campeonato:** **Pereyra**, 98 puntos; **Pe-**

rono, 87; **Muñiz**, 60; **Novoa**, 52; **Perez Petit**, 36; **Algieri**, 35.

Fórmula 2 Biplaza Bonaerense. La final de la más veloz categoría que compite en este circuito se presentaba como para alquilar balcones. En la primera mitad se confirmó lo supuesto, formándose un trencito espectacular comandado por **Jorge Trovatto**, con **Walter Grigione** pegado a sus espaldas y a su vez este seguido de muy cerca por **Pedro Moix** y **Miguel Arrom**. Al promediar la décima ronda, entrando a la zona de mixtos, se cruza el auto de **Trovatto**; logra esquivarlo con lo justo **Grigione**, pero es embestido de lleno por **Moix**, sufriendo también deterioros la máquina de **Arrom**. De este encontronazo resultaron **Trovatto** con varios manguillos que determinaron su internación por 48 horas y un viaje solitario de **Grigione** hacia el triunfo mientras que definían el segundo puesto **Omar Furlan** y **Alberto Digiorgio**, con sólo ocho centésimas a favor del primero.

Final 20 vueltas: 1° **Walter Grigione (Peugeot/La Plata)** 14m 42s 24/100 a 122,421 km/h; 2° **Omar Furlan (Peugeot/La Plata)** 15m 00s 42; 3° **Alberto Digiorgio (Peugeot/Ranelagh)** 15m 00s 50; 4° **Ricardo Picchio (Peugeot/La Plata)** 15m 02s 12; 5° **Juan Tagliavini (Peugeot/La Plata)** 15m 03s 36; 6° **Jorge Tiberi (Peugeot/La Plata)**; 7° **Omar Conigliaro (Peugeot/Bernal)**; 8° **Miguel López (Peugeot/La Plata)**; 9° **Walter Tantos (Peugeot/Berazategui)**.

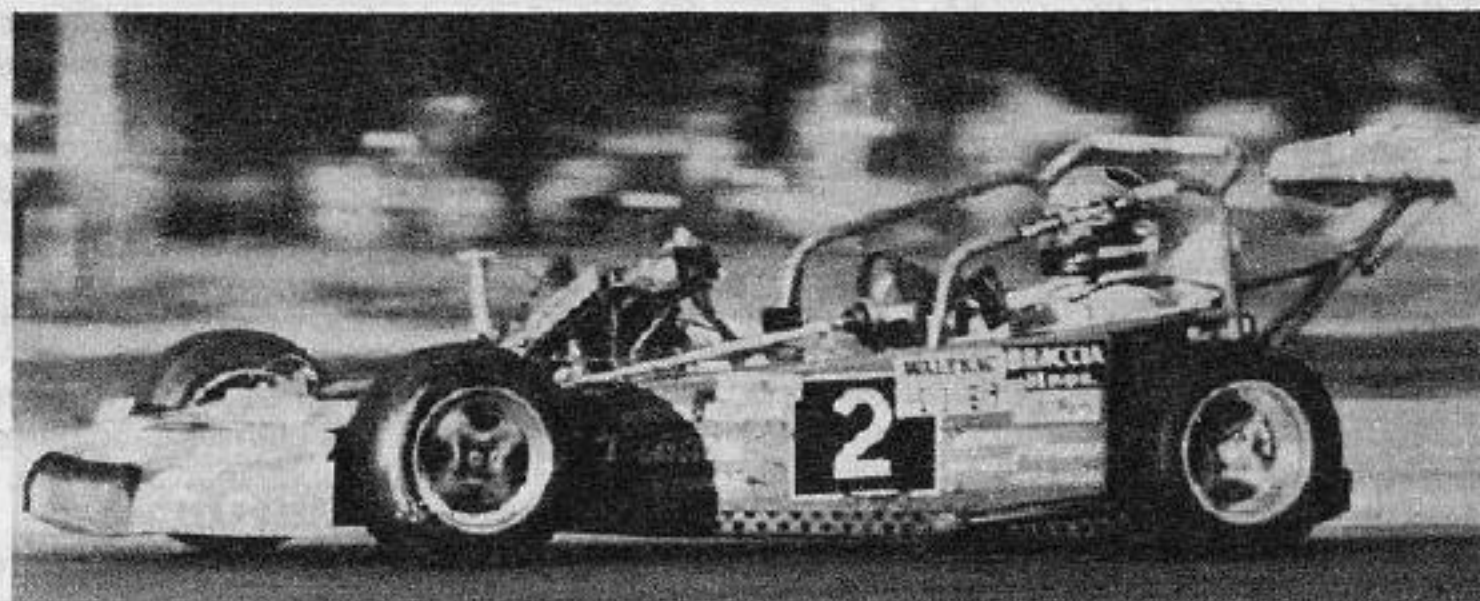
Campeonato (provisorio): **Moix**, 80 puntos; **Grigione** y **Arrom**, 52; **Digiorgio**, 47; **Furlan** y **Pennissi**, 40.

En la final de **Fórmula 07** todo parecía favorable para el ganador de las dos carreras anteriores, **Gonzalo De Quesada**, ya que los dos pilotos que podían inquietarlo penaron en la clasificación y series, quedando muy retrasados en la grilla de largada. Pero las carreras de autos tienen sus imponderables y en este caso todo se dio vuelta: comenzaron los problemas para **Quesada**, con un pistón roto, y funcionando el **Renault** de **Hugo Díaz** a la perfección, lo mismo que el de **Nicieza** (ambos fueron los que penaron en las series), encontrándose al final con el primero y segundo puesto en una tarde que para nada se les había presentado favorable. **Máximo Spandel**, luego de dura porfía superó a **Cacaviello**, logrando el tercer puesto, y el campeonato toma nuevo brillo con tres pilotos en solo 8 puntos.

Final 15 vueltas: 1° **Hugo Díaz (Renault/Remedios de Escalada)** 12m 39s 90/100 a 106,590 km/h; 2° **Carlos Nicieza (Renault/Bs.As.)** 12m 45s 14; 3° **Máximo Spandel (Fiat/Lanús)** 12m 45s 78; 4° **Carlos Cacaviello (Renault/Bs.As.)** 12m 49s 86; 5° **Salvador Amato (Fiat/Alejandro Korn)** 12m 51s 16; 6° **Jorge Carreira (Fiat/Douglas)** 13m 11s 20; 7° **Alberto Digiorgio (Fiat/Bs.As.)** 13m 21s 58; 8° **Oscar Noé (Fiat/Bs.As.)** 13m 28s 48; 9° **Alberto Lamattina (Fiat/Bs.As.)**; 10° **Rafael Sánchez (Fiat/San Martín)**. **Campeonato:** **Santana** 80 puntos, **Nicieza** 77, **Amato** 72, **Cacaviello** 60, **Romanó** 57.



Hugo Díaz y un triunfo inesperado. El Gordini funcionó a pleno.



Walter Grigione y un triunfo holgado en la F-2 Biplaza Bonaerense.

Karting Metropolitano en Buenos Aires

GÜELI EN INTER SENIORS

El sábado 4 de julio se realizó en el Circuito N° 17 del autódromo de Buenos Aires (970 metros de cuerda, entre las dos boquillas) la quinta fecha del **Campeonato Metropolitano de Karting**, el que engloba a las categorías **125 cm³ Nacional Juniors y Seniors** y **100 cm³ Internacional Juniors y Seniors**, todas de transmisión directa, es decir sin caja de velocidades. Organizó la Asociación de Pilotos de Karting y fiscalizó la FAK.

125 cm³ Nacional Juniors

Desde el vamos **Caliri** tomó la delantera; el retraso de **Figlioli**, que lo acosaba, facilitó aún más las cosas para el joven ganador, en una carrera que no tuvo mayores alternativas. **Caliri** también ganó la serie

previa.

Final, 20 vueltas: 1° **Mariano Caliri (DAP-RF)** a un promedio de **92,694 Km/hora**. 2° **Gustavo Figlioli (Bre-Kart-RF)**; 3° **Ezequiel Sgrablich (DAP-RF)**; 4° **Mariano Puppo (Vara-RF)**. **Campeonato:** **Caliri**, 45 puntos; **Figlioli** 24, **Puppo**, 12, **Stefani**, 10; **El Bacha** y **Sgrablich**, 8 puntos cada uno.

125 cm³ Nacional Seniors

La dama adelante —como corresponde— y sin ser molestada por ningún caballero. Y esto lo consiguió **Marisa Panagópulos** no por privilegio femenino, sino porque en la serie y en la final hizo valer su experiencia y su talento para llevar al **Vara**. En la final ganó de punta a punta. Segundo fue **Casalnuovo**,

quien luchó con **Ciale**, que se quedó en las últimas vueltas.

Final, 20 vueltas: 1° **Marisa Panagópulos (Vara-RF)** a **90,906 Km/hora de promedio**. 2° **Mariano Casalnuovo (M 101-RF)**; 3° **Eduardo Viglietti (M 101-RF)**; 4° **Luis Visiglia (Cándor-RF)**. **Campeonato:** **Marisa Panagópulos**, 30 puntos; **Gorrini**, 28; **Oso** y **Casalnuovo**, 11; **Ciale**, 10, y **Ocana**, 9 puntos.

100 cm³ Internacional Juniors

Esta es la clase generalmente más atractiva para el espectador. Las series las ganaron **Luis Arbotto** y **Walter Barbella**, y en la final hubo continuos cambios en el liderazgo, entre **Arbotto** y **Martin Lara**, quienes sucesivamente abandonaron, dejando el trunfo para **José Fernando Alvarez**.

Final, 25 vueltas: 1° **José Fernando Alvarez (Tiger-Parilla)** a **93,186 Km/hora**; 2° **Maximiliano Darián (M 101-Parilla)**; 3° **Walter Barbella (M 101-**

Parilla); 4° **Alberto Santarelli (DAP-RF)**; 5° **Juan M. Scarfoni (DAP-RF)**, y 6° **Martin Lara (DAP-PCR)**, 20 vueltas. **Campeonato:** **Arbotto**, 24; **Lara** y **Alvarez**, 21; **Darián**, 20; **Santarelli**, 10, y **Barbella**, 8 puntos.

100 cm³ Internacional Seniors

Darío Güeli —quien ya había ganado la serie— se impuso de punta a punta. Segundo llegó **Faist**, que lo había acosado, pero fue desclasificado por adelantar cinco lugares en la largada. **Carlos Panagópulos** había peleado el puesto siguiente con **Scheani** hasta su abandono.

Final, 25 vueltas: 1° **Darío Güeli (DAP-PCR)** a **93,529 Km/hora**; 2° **Daniel Scheani (DAP-RF)**; 3° **Gerardo Peric (Vara-RF)**, y 4° **Alejandro Rodríguez (Vara-DAP)**. **Campeonato:** **Güeli**, 36 puntos; **Faist**, 24; **C. Panagópulos**, 16; **Peric** y **Scheani**, 14, y **Escalante**, 4 puntos.

(Informe de Silvina Arbotto)

TC Bonaerense en Merlo

MARTINEZ, ROSALES, SCATIZZA Y WAGNER

Las Heras, BA - El 5 de julio nuevamente el Club Argentino de Merlo, fue el organizador de una competencia de TC Bonaerense, la 7ma. del certamen anual, que contó con ochenta y cinco competidores repartidos en sus cuatro clases. En el cálido día mucho público asistió a esta reunión en donde en pista los ánimos estuvieron demasiado calientes, produciéndose numerosos roces, autazos y choques, tanto en series y finales de las clases B, C y D.

Clase "D". Dividida en tres series a 7 vueltas, ganadas por Gonzalez Correa, Palazesi y Martínez. Corrida a 14 vueltas la final fue un monólogo de Martínez seguido por González Correa, Romero, Palazesi y Pascolini, en el segundo pelotón se luchaba a autazos por la clasificación, quedando fuera de esta numerosos pilotos.

Clasificación: 1° Elio Martínez (Chevrolet/I.Casanova) 13m 57s 90/100 a 95,037 Km/h. 14 vueltas; 2° Néstor González Correa (Chevrolet/Merlo) 13m 59s 36; 3° Anibal Romero (Chevrolet/Navarro) 14m 00s 01; 4° Oscar Palazesi (Chevrolet/Navarro) 14m 04s 17; 5° Sergio Pascolini (Chevrolet/Lanús); 6° Mariano Yaregui (Chevrolet/Navarro); 7° Daniel Biló (Chevrolet/Lobos); 8° Eduardo Castellari (Falcon/Navarro); 9° Osvaldo Roig (Chevrolet/Marcos Paz); 10° Rafael Gonzalez (Chevrolet/Las Heras). **Campeonato:** Romero 85 puntos; Gonzalez Correa 78; Hugo Gonzalez 68; Martínez y Palazesi 56; Molina 48; Pascolini 36; Da Venda 29.

Clase "C". También fueron tres series a 7 vueltas ganadas por Alonso, Fuentes y Rosales. Rosales puntuó durante las 14 vueltas de la final, tras él Fuentes, Alonso, Blas y el resto, en los tres pelotones los toques fueron una constante, escapando a éstos el puntero.

Clasificación: 1° Carlos Rosales (Chevrolet/San Fernando) 14m 06s 54/100 a 94,067 Km/h.; 2° Néstor Fuentes (Chevrolet/San Fernando) 14m 08s 75; 3° Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 14m 09s 90; 4° Rodolfo Blas (Dodge/Don Torcuato) 14m 19s 66; 5° Osvaldo Ingino (Chevrolet/J.C. Paz); 6° Alejandro Sesini (Chevrolet/Grál.Pacheco); 7° Alfredo Kubisen (Torino/Florida); 8° Carlos Parra (Falcon/San Fernando); 9° Francisco Spataro (Falcon/Tigre); 10° Mario Boccalon (Falcon/San Fernando). **Campeonato:** Alonso 119 puntos; Rosales 84; Sesini 47; "Fuentes-Giglio" 41; Dandolo 38; Ingino 36; Farias y Boccalon 30.

Clase "B": Dos series, donde a siete vueltas triunfaron Stranges y Scatizza. En la definitiva, picó en punta Stranges con Scatizza, César Peón (que se fue afuera en la curva de boxes) y Pietranera (que se retrasaba a causa de esto); más atrás Masquere, Carta, Borio y Caprarrullo. Superado Stranges por Scatizza, éste logra controlar los ataques del campeón en limpia lucha y obtiene una inobjetable victoria.

Clasificación: 1° José Scatizza (Falcon/San Miguel) 13m 39s 93/100 a 97,120 Km/h.; 2° Bruno Stranges (Chevrolet/J.C.Paz) 13m 41s 92; 3° Juan Masquere (Chevrolet/San Miguel) 14m 22s 86; 4° Ildo Borio (Falcon/San Miguel)

14m 28s 22; 5° Isidro Caprarrullo (Dodge/Castelar); 6° Roberto Peón (Chevrolet/J.C. Paz); 7° Ruben Beron (Chevrolet/Don Torcuato); 8° Carlos Busto (Dodge/Don Torcuato). **Campeonato:** Stranges 101 puntos; Scatizza 81; César Peón 75; Roberto Peón 70; Caprarrullo 45; Masquere 39; Di Nella 38;

Clase "A": Ciccía y Wagner ganaron las series. Wagner puntuó durante las 14 vueltas de la final, a quien Ciccía siguió sin poder pasarlo a pesar de los intentos por lograrlo, tras éstos Tobares y Fernández, que luego se retrasarían, avanzando Villa, Pena y Peña de muy buena labor.

Clasificación: 1° Ricardo Wagner (Falcon/Munro) 13m 55s 31/100 a 95,336 Km/h.; 2° Natalio Ciccía (Chevrolet/Padua) 13m 57s 36; 3° Norberto Villa (Falcon/Bs.Aires) 14m 16s 14; 4° Oscar Peña (Falcon/Bs.Aires) 14m 39s 91; 5° Hugo Peña (Falcon/Avellaneda); 6° Anibal Perez (Falcon/Castelar); 7° José Fernández (Falcon/Bs.Aires). **Campeonato:** Wagner 119 puntos; "Puerta-Ciccía" 82; Villa 53; Peña 48; Fernández 46; Tobares 42; González Correa 34; Martín 30.

(Informe de José Benigno Granada)
Fotos: Héctor Ocampo

Safari de la Costa en Buenos Aires

LA GENERAL PARA LUQUES-MEDINA

En dos etapas, los días 27 y 28 de junio se realizó la 4ª fecha del campeonato de Safari de la Costa, fiscalizado por la Federación Regional N° 3 (del Atlántico). El llamado segundo Safari Ciudad de Moreno fue la primera competencia puntuable por ese torneo disputada en los alrededores de Buenos Aires, y participaron nada menos que 103 vehículos de 4 x 4.

La carrera se hizo en los alrededores del camino del Buen Ayre y en la represa Roggero, en Cascallares, partido de Moreno. En el Buen Ayre, terreno firme con cortadas y zanjonés y tránsito entre montecillos de árboles; en la represa, circulando por terrenos anegados por el espejo de agua crecido. Compitieron las categorías Libre, 6 cilindros Potenciada, 6 cilindros standard y 4 cilindros standard.

Los organizadores superaron con creces el riesgo de la realización tan compleja como ésta. No sólo por el número de competidores sino también por las características de esta competencia. Se gratificaron con una increíble respuesta del público, calculado en más de veinte mil personas en las dos jornadas.

La general fue ganada por los pinamarenses Luques-Medina, con una Estanciera provista de un Ford Sprint. Los candidatos Yoldi-Prieto -locales- vieron frustrado su favoritismo con problemas en la caja

reductora el sábado y en el tondo de un zanjón de la cuarta prueba el domingo. En la Clase 6 standard otro tanto pasó con el candidato Chiche Bergamaschi (quemó el distribuidor) ganando Colantonio-Echevarría quienes se colocaron terceros en la general tras dos vehículos de la Libre. La Clase 6 Potenciada fue para Fariño-Beltramo, toda una sorpresa, ya que los porteños arribaban pero nunca habían ganado. En la clase menor, la de los 4 cilindros standard, Blanco-Fusca (de Buenos Aires) le ganaron a los eternos candidatos Sellart-Deada por apenas medio minuto.

Esta fue la clasificación final:
1° Luques-Medina (L-Estanciera Ford Sprint/Pinamar) 1h 09m 09s; 2° Masson-Ortiz (L-Jeep IKA Ford Sprint/Mar del Plata) 1h 10m 52s; 3° Colantonio-Echavarría (6S-Jeep IKA/Mar del Plata) 1h 17m 51s; 4° García-Malcor (6S-Jeep IKA-Ford/Castelli); 5° Fariñas-Beltramo (6P-IKA Ford/Buenos Aires); 6° Tristán-Córdoba (6P-Jeep Falcon/Lezama); 7° Melón Gil-Melón Gil (6S-Jeep Ford/Madariaga); 8° Pasqualini-Crower (6P-Jeep IKA Tornado/Mar del Plata); 9° Alba-Berg (L-Estanciera Ford Sprint/V.Gesell); 10° Paso-Altieri (6P-Potro Falcon 221/Pinamar); 11° Raldua-Gabini (L-Jeep Dodge V8/Buenos Aires); 12° Di Rosa-Corvetto (L-Lodi Falcon 221/V.Gesell); 13° Blanco-Fusca (4S-Jeep IKA/Buenos Aires); 14° Marchal-Morales (Jeep IKA Falcon 221/Mar del Plata); 15° Onoratti-Sorgo (6S-Estanciera Chevrolet/Mar de Ajó); 16° Sellart-Deada (4S-Jeep IKA/Mar del Plata); 17° Jauregui-Bilbao (6P-Jeep Potro Falcon Sprint/Mar del Plata); 18° Daguer-Lubo (4S-Jeep IKA/Pinamar).

Se clasificaron al final 40 máquinas.

(Informe y fotos de Raúl Fernández)

Karting en Luján

LLAMOSAS, TAMBIEN EN LA MAYOR

Mercedes, BA - El 5 de julio se corrió la 7ª fecha del campeonato de Karting, clases "B" y Sapucay, fiscalizado por la Federación Regional N° 2. Fue sobre los 410 metros de tierra compactada del circuito Malvinas Argentinas, de Luján, que recibió el concurso de 93 karts de ambas clases, cifra que habla a las claras sobre la importancia del certamen.

Mauricio Llamosas -quien venía ganando y liderando el campeonato de la clase "B" (cilindro de hierro) pasó a la Sapucay y ganó. En la "B" mientras tanto el triunfador en la final fue Tulio Converset.

En la "B" se hicieron tres series, ganadas por Carlos Scotti, Ricardo Mendoza y Miguel Caprio. La final arrojó este resultado:

Final, "B", 14 vueltas: 1° Tulio Converset (Vara-Zanella/Moreno) 5m 17s

40/400 a 65,104 Kms/hora. 2° Javier Fernández (Fidoz-DKW/V.Flandria) 5m 17s 78; 3° Marcelo Piazza (Vara-Zanella/V.Flandria) 5m 24s 27; 4° Miguel Caprio (Vara-Zanella/Mercedes); 5° Daniel Mazzari (Mazzari-Zanella/Mercedes); 6° Ricardo Borghi (Granata-DKW/V.Flandria); 7° Ricardo Mendoza (M 101-Zanella/Bella Vista); 8° Mauricio Llamosas (Vara-Zanella/Mercedes); 9° Daniel Godoy (Vara-Zanella/Mercedes) y 10° B.Novelli (Vara-Zanella/Mercedes). **Campeonato:** Llamosas, 88 puntos; Mendoza, 67; J.Fernández, 64; Pontón, 56; Piazza, 53; Scotti, 50; Mazzari, 38 y Converset, 30 puntos.

En Sapucay hubo cinco series en las que triunfaron Edgardo Rossi, Mauricio Llamosas, Gabriel Bértoli (la batería más rápida) Carlos Schultz y Omar Sán-

choz. A su vez, Bértoli y Llamosas ganaron las semifinales a doce vueltas, y ellos fueron quienes dieron color a la vanguardia del pelotón en la final. Y ganó Llamosas, joven valor de 16 años quien sacó más de un segundo a Bértoli.

Final, Sapucay, 16 vueltas: 1° Mauricio Llamosas (M 101/Mercedes) 5m 48s 26/100 a 67,811 Kms/hora; 2° Gabriel Bértoli (Bértoli/Torres) 5m 49s 53s; 3° Juan C. Rebottaro (Granata/V.Flandria) 5m 50s 68; 4° Néstor Pais (Vara/Mercedes); 5° Horacio Piazza (Vara/Luján); 6° Carlos Schultz (Vara/G.Rodríguez); 7° Ricardo Torrese, h. (Vara/Buenos Aires); 8° Sergio Dimaro (M 101/Mercedes); 9° Carlos Festugato (Vara/Mercedes) y 10° Daniel Casaretto (Granata/Mercedes). **Campeonato:** Dimaro, 94; Acierne, 59; Calandrelli y Bértoli, 58; Llamosas, 36; Rebottaro, 34 y Festugatto, 29 puntos.

(Informe de Alberto Hassan)



Mauricio Llamosas, 16 años, as en clase "B", ahora también gana en Sapucay.

PORSCHE CLASSIC 'T' SPEEDSTER 1958

Porsche T Clásico Veloz

Desafío: reproducciones fieles

Además de todos nuestros modelos MG 1937, Mercedes 540 K, Alfa 1962, Jaguar 1938. Nuestro desafío fue fabricar un auto para aquellos que querían un verdadero y fuerte vehículo deportivo. Incorporamos el Classic T Speedster 1958 (Clásico Veloz). Por sus excelentes líneas aerodinámicas y su reconocida nobleza y fama, considerado antes, ahora y siempre como uno de los mejores automóviles deportivos convertibles del mundo.

TIT-CAR S.R.L. ha logrado, gracias a su fuerte espíritu de fe, constancia, fuerza y sacrificio, poder ofrecerle a los verdaderos amigos entusiastas, un modelo totalmente maravilloso. Ahora en la Argentina, usted también puede tener un Porsche Classic T Speedster... y conducirlo!!!

Dicho por expertos:

*"Un Porsche Clásico provee todas las ventajas en automovilismo sin las preocupaciones del verdadero Clásico". Classic Especial International Car.

*"Está tan cerca del original que es casi imposible distinguir cuál es cuál cuando están estacionados uno junto al otro". Hot V.W. U.S.A.

*"Cuando al final lo recibe usted, habita la tierra encantada". Car's And Drive Magazine. U.S.A.

Construimos y vendemos autos totalmente armados, pintados y probados. Únicamente sobre pedidos. Reserva limitada

Envíe **₳ 10** y recibirá de inmediato:

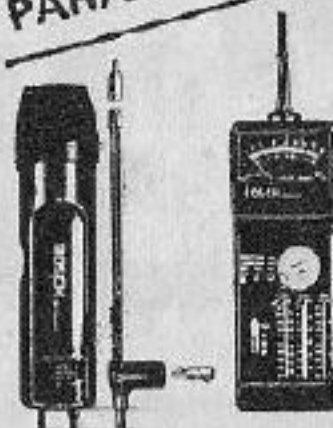
Información general, folletos color, listas de precios, planes de pagos, guía de compradores.

TIT-CAR S.R.L.

**SUPEROFERTAS
PARA PROFESIONALES**

INSTRUMENTAL

BOSCH



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

MODENA

ANDALGALA 1917
Tel. 687-6121/8732
CAPITAL

PLANES A-3 y 6 CUOTAS - ENVIOS AL INTERIOR

REPUESTOS

MACH 1

**RASTROJERO
MOTORES
INDENOR**

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

ENVIOS AL
INTERIOR



**REPUESTOS
ACCESORIOS**

REPOSICION
PERMANENTE

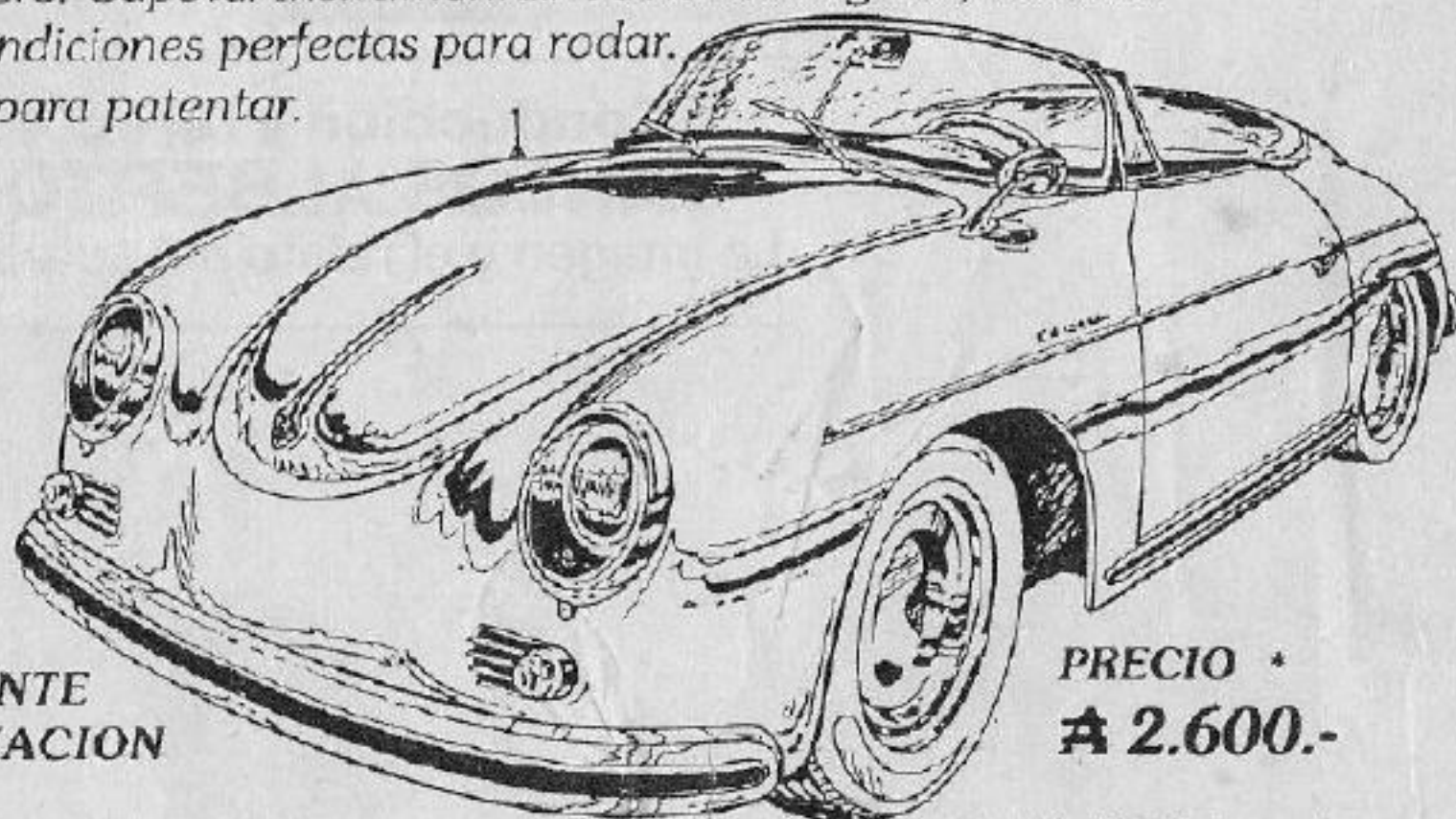
Jorge y Daniel Carbone S.A.

Envíos
Rápidos
al interior

AV. FCO. BEIRO
4831
Tel.: 568-2591

PORSCHE CLASSIC 'T' SPEEDSTER 1958

Vehículo totalmente terminado con mecánica Volkswagen modelo 1962 en adelante. Con detalles de terminaciones originales, llantas, cubiertas nuevas. Pintura bicapa. Tapicería de cuero. Capota. Instrumental. Tablero. Insignias, detalles. En condiciones perfectas para rodar. Listo para patentar.



**EXCELENTE
FINANCIACION**

PRECIO *
₳ 2.600.-

- *EQUIPO PARA ARMAR. • Carrocería completa con MEIPAC® 1010 (acero). • Chasis especial para mecánica delantera. • Adaptadores de pisos para Volkswagen (todos) • Accesorios básicos: 2 faros delanteros, 4 faros de posición, 1 parabrisas completo, 2 paragolpes. • Color a elección, 2 butacas anatómicas especiales • Herrajes completos.

TIT-CAR S.R.L.

NEGOCHEA 1358 - TEL 28-6044
(1160) - BUENOS AIRES - ARGENTINA

**MARTIN M. MENDIBURU
DE KALASIN S.A.**



FABRICA DE
PARAGOLPES

• ACCESORIOS PARA
AUTOMOTORES
NACIONALES E IMPORTADOS

LINEA FIAT • PEUGEOT • RENAULT • FALCON B3
TAUNUS • DAIHATSU • HONDA • SUBARU
MITSUBISHI

ESTANISLAO DEL CAMPO 554/50 - TEL.: 854-7976/858-9076
(1704 VILLA SARMIENTO, BS. AS.)

**ACTIVIDAD ZONAL
EXTRA**

Rally de Villa Gesell

LONATI, PELUDEANDO

Informe y fotos
de Laura Neira

5



La lluvia y el consecuente barro fueron la constante que marcó la realización del rally de Villa Gesell, séptima prueba del campeonato bonaerense, que tendría que haber sido la segunda del rioplatense, proyecto que se frustró por problemas aduaneros. Efectivamente, Domingo De Vitta, Lucho Etchegoyen y algún otro oriental tuvieron que volverse, ya que en nuestro puerto no les permitían pasar los repuestos necesarios para la carrera.

La carrera se hizo entre viernes y sábado para evitar en los enlaces el tránsito anormal del domingo, último día de vacaciones de invierno, y por ende, el de regreso de largas caravanas de turistas. El jueves llovió mucho y también en la madrugada del viernes, pero paró después del mediodía, cuando se disputó el primer prime clasificatorio. Eso hizo que los primeros autos pelearan con el barro y los últimos de los-54 que largaron se encontraron con una huella bien hecha y asentada por el oro. Así, Lonati le ganó a Foche en performances razonables y esperadas, pero tercero (en la general, ¡joj!) se colocaba el debutante Davila-Sarazua, que había iniciado la carrera entre los últimos, y el Citroën 3CV del platense Juchet se entreveraba bien adelante.

La lucha por la punta —una vez que abandonaron el sábado Foche, por rotura de varillaje de cambios, y Juan Carlos Lousto, por embarramiento del embrague— se planteó entre Lonati-Madero y Flores-Abineme.

Como hecho anecdótico hay que referirse a la PC 3, en la que el R-18 del campeón se encontró con dos tranqueras cerradas y tuvo que parar para esperar que Guillermo Madero las abriera para pasar. Ese y el último prime fueron ganados por el VW de Flores. Otro Gacel, el de los primos Carlos y Fernando Maisonnave, se mantuvo toda la carrera en el tercer puesto, aunque lejos de los otros dos, que llegaron separados por seis segundos en los relojes.

Más atrás, los reaparecidos hermanos Bilbao, de Coronel Suárez, perdieron en la portía con Odriozola-Descotte. Marino-Ghilini sumaron a su récord del '87 muy buenos parciales hasta su abandono.

En la Clase 1, Dávila, que había perdido 18 minutos, recuperaba casi milagrosamente, y ganaba su división por 8 una vez que se quedaron quienes habían dominado hasta el último prime, el binomio madariaguense Ruru-Ruru. Tras ellos la lucha se dio entre Catera, Andrés y Spataro, mientras que Rica corria en puestos que no le son habituales. En la 5, Lephaille ganó con la Toyota el viernes, pero Donato Cecchini (dueño del auto) lo retiró el sábado. Con manejo fuerte y espectacular, Saint Lary llevó al Falcon Sprint al triunfo, haciéndole más de 10 minutos al Subaru manejado por Fito Dechechi. En cuanto a la Clase 8, sólo sobrevivió en ella el Fiat 600 de Rodríguez y Pérez, los anglosajones de Lanus. Una verdadera proeza dado lo pesado del terreno.

1- Lonati-Madero, denapando fuerte en un charco. La lluvia y el barro dieron particular lisnomia a la carrera. 2- El Gacel de Flores-Abineme, a esta altura los candidatos al título de 1987. 3- Le alquilaron el 128 a Carnevalino, debularon y ganaron: Dávila-Sarazua. 4- El Shoe de Faicon, con Saint Lary al volante. 5- Carlos (derecha) y Fernando Maisonnave, terceros en discordia en la general.

CLASIFICACION GENERAL

Rally de Vº Gesell - Séptima prueba del Campeonato Bonaerense de Rally - Asociación Turismo Provincial y Villa Gesell Autoclub - 5 PP.CC. (se eliminaron 5 por el estado de los caminos), con un total de 131,10 km, más enlaces - 24 y 25 de julio de 1987.

Pos	Nº	Piloto-navegante	C-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	5	Lonati-Madero	3-Renault 18/Buenos Aires	1h28m06s
2º	8	Flores-Abineme	2-VW Gacel GS/Madariaga, BA	1h28m12s
3º	7	C. y F. Maisonnave	2-VW Gacel GL/C. Suárez, BA	1h40m28s
4º	16	Odriozola-Descotte	2-Renault 12/Buenos Aires	1h46m37s
5º	10	Bilbao-Bilbao	2-Renault 12/C. Suárez, BA	1h47m28s
6º	14	Saint Lary-Avanzini	5-Falcon Sprint/C. Pringles, BA	1h49m35s
7º	74	Dávila-Sarazua	1-Fiat 128 Mar de Ajó, BA	1h57m27s
8º	17	Isidro-Martin	2-Renault 12/Madariaga, BA	1h59m22s
9º	93	Bayona-A. Dechechi	5-Subaru 1.3/Buenos Aires	2h00m01s
10º	40	Catera-Flammini	1-Fiat 128/La Plata, BA	2h05m31s
11º	50	Andrés-Bartoli	1-Fiat 128/Incoln, BA	2h05m58s
12º	29	Furzano-Cimigliano	2-Renault 12/Ramos Mejía, BA	2h08m33s
13º	27	Marco-Castro	2-Renault 12/Quilmes, BA	2h15m36s
14º	21	Rica-Elordi	1-Fiat 147/La Plata, BA	2h21m19s
15º	94	Sassi-Nardi	5-Opel K 180/Buenos Aires	2h21m47s
16º	37	Spataro-Peyton	1-Fiat 147/Lanus, BA	2h22m59s
17º	51	Marzo-Duval	1-Fiat 128/C. Suárez, BA	2h27m23s
18º	60	Alonso-Apelionis	2-Fiat 128/Mar del Plata, BA	2h34m32s
19º	42	Arzeno-Flores	1-Fiat 128/Buenos Aires	2h35m41s
20º	36	Bertoldi-Nardi	1-Fiat 128/Quilmes, BA	2h47m47s
21º	71	Alegre-Maya	2-Renault 12/Madariaga, BA	3h04m48s

Promedio de Lonati: 89,285 km/hora

Ganaron PP.CC.: Lonati - Lonati - Flores - Lonati - Flores

Clase 8: 1º Rodríguez-Pérez (Fiat 600/Lanus, BA), el único en completar el recorrido de 2 PP.CC.

Próxima fecha: Rally de Hughes, 22 y 23 de agosto de 1987



BATERIAS

SPADA

CALIDAD COMPROBADA.

Coche LOPEZ - Tito BESSONE - Miguel Angel GUERRA - Alfredo BALDINELLI - Omar BONOMO y Silvio OLTRA, entre otros le garantizan.

PARA AUTOS NACIONALES E IMPORTADOS MOTOS / NAUTICA / COMPETICION

Avda. Congreso 5960 - Tel 572-5323
Sucursal: Avda. Mitre 3744 - Caseros

CAPUCHAS ☆
BUZOS ☆
CASCOS ☆

☆ **BOTAS** ☆
● Gamuza ● Cuero

☆ **BUTACAS** ☆

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

Fabrica y distribuidor: **PROVA**
A. Thomas 250 (1427) - CAPITAL - TEL 553-4071

LEVAS ROMERO COMPETICION

TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

Calle 14 n° 3829/30 (ex-Espora 169/170) YILLA LYNCH (cp. 1672) S. MARTIN. TEL. 755-3826 y 753-3229

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

● T.C. ● T.C. 2000 ● P.R.A. Turismo clase 2 y en legonas zonales

● Rectificación general e integral del carburador Marítimo - Aeronáutico - Automotor - Para máquinas viejas
● 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.

ANORA CON NOSOTROS "USTED PUEDE"

CON NUESTROS PLANES DE FINANCIACION EN 5 y 10 CUOTAS. CON ENTREGA INMEDIATA

COBRA

TRIUNFATO 1750 (cp. 1611). DON TORCUATO. Tel. 748-2399

PORQUE NINGUNA OTRA FIRMA LE BRINDA UN ASESORAMIENTO TECNICO INTEGRAL PARA QUE USTED MONTE LAS CARROCERIAS Y CUPULAS SIN RECORRIR A INEXPERTOS EN LA MATERIA, POR LO QUE SUGERIMOS VISITAR NUESTRA RED DE CONCESIONARIOS.

- Más resistente por su espesor y bastidor de anclaje adosado a la carrocería en caño de 20 x 40 x 2 mm.
- Colores a elección: pintura acrílica bicapa metalizada ● Techos duros
- Paragolpes ● Defensas ● Tranqueras, etc.

CONCESIONARIOS OFICIALES

TRUCKER'S: Oro 2733. Cap. Tel. 773-4487
NESTOR PLONSKY: Rauch 125. AZUL Pcia. Bs. As.

JERARQUICE SU 505
DEFLECTOR LINEA INJECTION
(Para cualquier modelo de 505)
EXCELENTE CALIDAD

También para REGATTA Diseño Exclusivo

Envíos al Interior Honduras 4154. CAP. TEL 86-9102/9282; 89-5629/7767

BALNE

Rectificación de Tapas de Cilindros Standard y de Competición

- Todas las marcas
- Tandil 7363. Mataderos. TEL 641-1282

HIDRAULICA TOTAL

DIRECCIONES HIDRAULICAS

Reparación - Ventas Colocación Válvulas, Bombas, Cilindros

TODAS LAS MARCAS
Av. HIPOLITO YRIGOYEN 948 (cp. 1708) MORON. Bs. As.

F.A.D.E.S BUTACAS

CINTURONES ARNES TC - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813, esq. H. Irigoyen, FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800) **760-0866**

TAPAS DE CILINDRO

H.P.O.

- Especialidad en T.C. ● Tapa de cilindro para competición
- Múltiples y Potenciación ●

SIMBRON 1833. SAN JUSTO. TEL 650-8486

LO MEJOR DE HOY

LEVAS CRESPO

NUEVO TELEFONO : 790-9864

Néstor A. Gurini ESCUELA DE PILOTOS

☆ ☆ ☆ ☆ ☆

AUTODROMO MUNICIPAL Lunes de 9 a 14 hs. INFORMES: SAN JOSE 1124, 1° C. Capital. ☆ ☆

NUEVOS PRODUCTOS

VHT

1350°F

Flame Proof coating

59-102 FLAT BLACK

DISEÑADO Y APROBADO POR LA INDUSTRIA ESPACIAL

- PINTURA PARA MULTIPLE DE ESCAPE: Blanco - amarillo - azul - negro - dorado plateado - rojo
- PARA BLOCK DE MOTORES: Rojo-azul-celeste-negro
- PINTURA CORRUGADA PARA TAPA DE VALVULA: Rojo y negro
- PINTURA FLUORESCENTE: Anaranjada y verde.

PEGAJUNTA PARA TAPA DE CILINDRO TORQUE-TITE COMPETICION

Envíos al interior - Solicite catálogo Necesitamos distribuidor para el interior del país.

UNICO DISTRIBUIDOR OFICIAL **ALBERTO CRESPO** COMPETICION

ACASUSSO 1393 - 1425 - OLIVOS (1636) Tel. 790-9864 - 799-4121 (Alt. Av. Maipú 3200)

JOSE MASCOTRA

José P. Varela 6015. Cap. 642-5584

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

Estilo Ruedas

● LA LINEA LIDER EN RUEDAS DEPORTIVAS PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION Y STANDARD

● Conjunto Completo de Accesorios para alinear autos de carrera.

FABRICACION Y VENTAS: Estilo Ruedas

Calle 39 N° 1673. SAN MARTIN. TEL. 755-3859

ALARM COMPUTER

ALARMA PARA COCHES

☆ Sirena incorporada, batería propia y blindada a prueba de agua, llave de seguridad. ☆ Control remoto, ultrasonido interior, ☆ Proteje todo el interior del abitaculo, rotura de cristales, baúl y motor anulando el encendido.

Importa, garantiza y vende PEVIDAN S.R.L. Av. Fondo de la Legua, 2026 ☆ Centro de colocación **AUTO RADIO PANAMERICANA** Av. Fondo de la Legua 2038 Tel: 766-8179/8399 ○ (1607) ○ Villa Adelina (Alt. PANAMERICANA y YRIGOYEN)

AFINACION ELECTRONICA STANDARD Y POTENCIADO

ARBOL DE LEVAS STD, ESPECIALES COMPETICION

PEUGEOT 505-504

Gane 15 H.P. de Potencia y Aceleración, sin perder la serenidad y el confort de su Peugeot

Ej: EQUIPO DEPORTIVO COLOCADO	Spacio 1300	170 K/h = \$ 500.-
	Fiat 126 - Regatta	184 K/h = \$ 320.-
	Spacio 1100	160 K/h = \$ 500.-
	Renault 18 o Peugeot	197 K/h = \$ 570.-
	Sierra o Taurus	200 K/h = \$ 560.-

OTRAS MARCAS. CONSULTENOS Tarjetas de crédito

● Arbol de Levas especial ● Resortes de valvulas especiales

● Escape de competición (Múltiple, caño, silenciador)

● Puesta a punto de distribución ● Calibración de Carburador

CRISOLOGO LARRALDE 3595/99. Cap. (1430) (ex-República) 542-8970

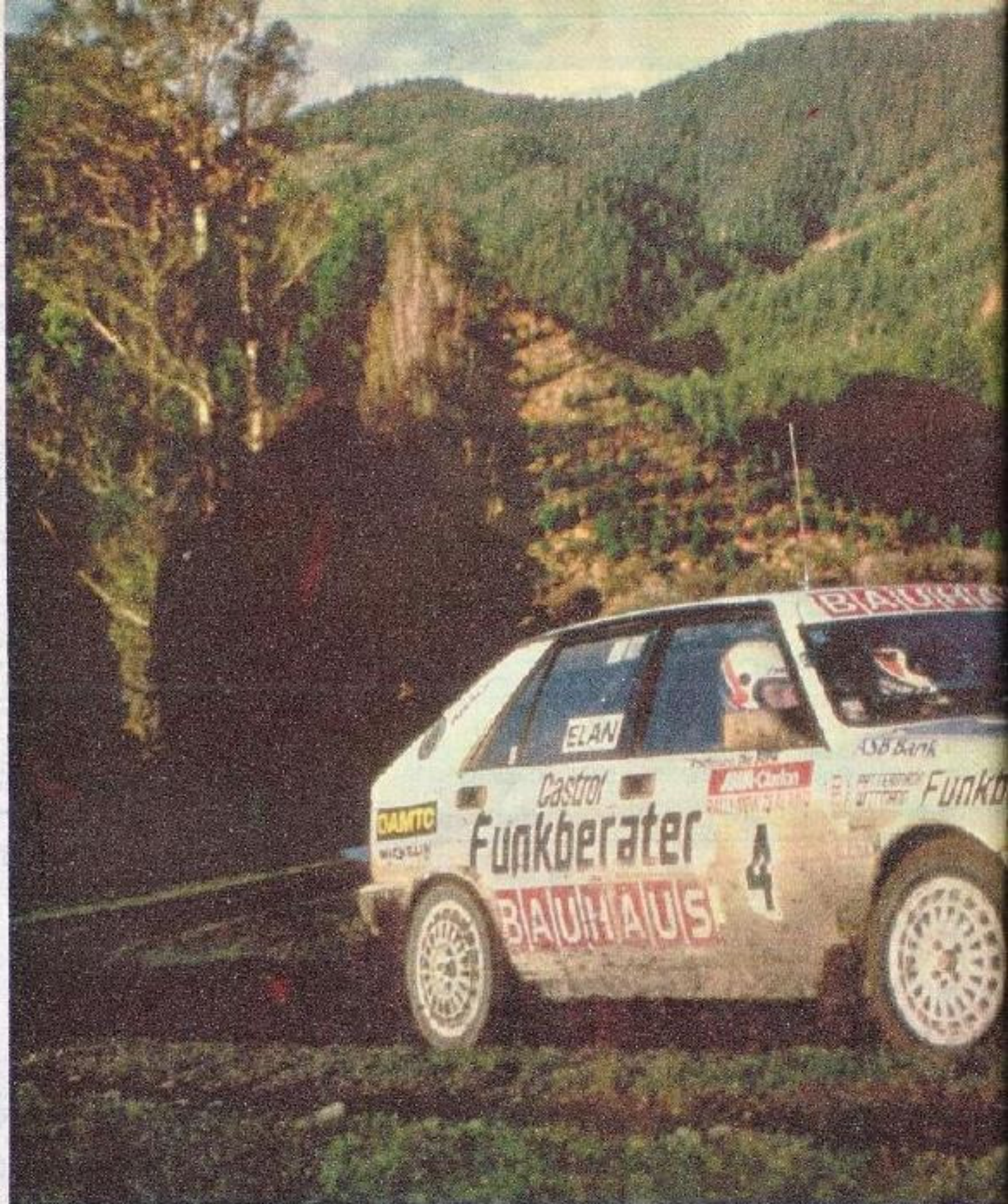
H.B. Producciones S.R.L. * Avda. Corrientes 3782 P.B. (1199) CAPITAL - Tel. 86-7734 *



EL CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY, AL DIA

LANCIA CONTRA TODOS

...o todos contra Lancia, ya que el equipo italiano se ha mostrado neto dominador del certamen de marcas. Para repasar cómo se desarrolló esa superioridad, analicemos cada una de las ocho pruebas disputadas, donde los pilotos de la escudería obtuvieron el pleno liderazgo de su torneo.



Cuando se inició la temporada, las incógnitas eran muchas. El reemplazo del Grupo B por el A cambió radicalmente el tipo de autos que pelearían por la punta en el Campeonato Mundial y, por lo tanto, las pautas que se tenían cuando se largó el Rally de Montecarlo no eran abundantes. Se sabía que los Lancia serían de temer, no sólo por el coche en sí mismo, sino por la poderosísima estructura con que, el Grupo Fiat apoyaba su intervención. Por otra parte, había equipos más modestos, pero que bien podrían transformarse en sorpresas, dada su experiencia sobre autos de poca potencia (si se los compara con los 450/500 HP de los de Grupo B). De esa forma, los argumentos de cada rival potencial eran diferentes. En el caso de Volkswagen, el escaso peso y la buena potencia del Golf GTI; en el de Mazda, la doble tracción; en el de Renault, la alta veloci-

dad y la adecuación a pisos en buen estado; en el de Audi, la gran potencia y la superior calidad de sus pilotos. Ningún otro team podría intentar llevarse el certamen mundial; ni siquiera Ford (Inglaterra), que comenzó el año dudando entre utilizar el Sierra XR4x4 o la potente cupé Sierra Cosworth con motor turbocomprimido.

COMIENZO LIVIANO

En cuanto a las exigencias, el certamen empezó con dos rallies que usualmente exigen más a los motores y transmisiones que a los monocascos y suspensiones. En Montecarlo, que este año se transitó con nieve y hielo sobre las rutas secundarias del "mediocidio" francés, los Lancia dominaron "a piacere". Inclusive, el equipo se dio el gusto de poder determinar cuál de sus tres pilotos (Kankkunen, Biasion, o Saby)

sería el ganador. Finalmente, lo fue el italiano Massimo "Micky" Biasion, luego de una confusa definición en uno de los primes, entre él y Kankkunen. La sorprendente inscripción de un Audi 200 Quattro en manos de Walter Röhrl, finalizó con un tercer puesto, mientras que Blomqvist, usando la versión de cuatro ruedas motrices del Ford Sierra, se clasificó cuarto, aunque el uso de la inyección electrónica Bosch L-Jetronic fue rechazado para la siguiente competencia. Suecia, en ese modelo. Allí, si bien el dominio inicial fue ejercido por Lancia por medio de Kankkunen, Ericsson y Alen, debió ceder ante la arremetida de los pilotos Mazda (Salonen, Carlsson y Sundström), mientras que Kenneth Eriksson completaba una excelente carrera, pese a culminar en el 8° puesto, clasificando el mejor auto (su VW Golf) con dos ruedas motrices.

BAJADA A LA TIERRA

En Portugal cambiaría el terreno. Ya no se trataría de superficies en buen estado, sino de tierra y caminos malos. Todo se inició con una prueba "super especial", sobre el circuito de Estoril, donde el español Carlos Sainz causó la mayor sorpresa, al adjudicarse, con su Ford Sierra Cosworth, el primer tramo de velocidad. Lo sospechado sobre la renovada performance del Renault 11 Turbo, era verdad, y fue el francés Ragnotti quien se encargó de demostrarlo, al ser el segundo puntero de la carrera, en disputa con Markku Alen. Este sería quien predominase, pese a los graves inconvenientes demostrados en la suspensión delantera de los Lancia. Eriksson volvía a encaramarse en los puestos de punta, mientras que Kankkunen se mantenía —por tercera vez consecutiva en el año— entre los tres



1. El ganador, Franz Wittmann, y su Lancia evolucionando en los verdes valles neozelandeses. 2. Los principales pilotos Lancia en el Olympus. Kankkunen, Aien y Biasion. 3. Kenneth Eriksson y sus amigos, bailando una danza maori antes de largar. 4. Los poderosos Audi 200 Quattro oficiales no lograron el éxito esperado, salvo la victoria de Mikkola en el Safari.



10 DE AGOSTO

75 ANIVERSARIO DE LA CREACION DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

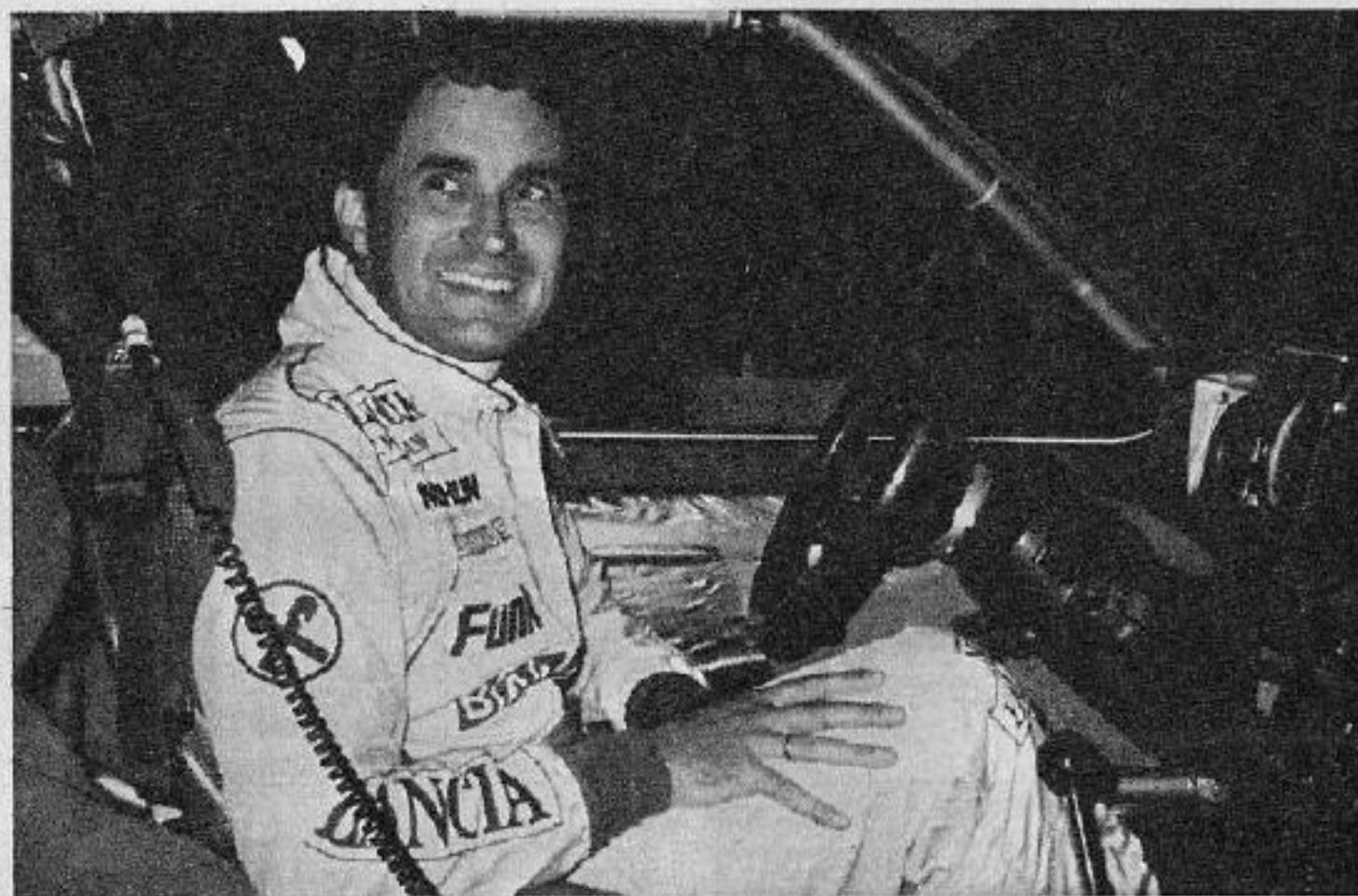


FRANZ WITTMANN EL SUEÑO DEL PIBE

Hace muchos años que este austriaco, nacido el 7-4-50 en Ramsau, practica rally, siempre en forma no profesional. Su apogeo llegó en Nueva Zelanda, donde corrió y ganó con un Lancia Delta HF 4WD completamente reconstituido que fuera usado por Markku Alen en sus entrenamientos para Portugal. "Me costó cien mil dólares sólo el auto, ya que los repuestos Abarth los cobra aparte." La oportunidad para participar en esta competencia se dio gracias a que fue suspendida una fecha por el campeonato austriaco, donde Wittmann compete habitualmente. Sin embargo, las dos intervenciones nacionales de este año con el Lancia se frustraron en el último prime. En una, por elección incorrecta de neumáticos; en otra, por falla de la caja de velocidades. Aquella suspensión le dio tiempo para probar suerte en Nueva Zelanda, adonde concurrió con la idea de recuperar la prioridad A FISA de largada —que ganó en el '82 al culminar 3º en Portugal con un Audi Quattro—, la cual le sería muy útil para participar en Austria.

Tal como cualquiera que encare una empresa tan exigente, Wittmann debió recurrir a patrocinantes extraordinarios para financiar esta competencia "allende los mares": Funkberater (usual sponsor suyo, fabricante de autoestereos) y los supermercados Bauhaus, que aportaron debido a la promesa de que el auto sería visto en un programa especial de la televisión austriaca, que sería filmado por un amigo "y anterior navegante" del piloto.

Wittmann tiene ya 29 participaciones en el campeonato mundial, la primera de ellas realizada en su país (1973) con un Volkswagen 1303 S, con el cual finalizó 12º. También condujo BMW 2002, Opel Kadett GT/E, Audi 80, Porsche 911, Lada 1600 y Volkswagen Golf GTI.



"A mí realmente me gusta la gente de Volkswagen, pero supongo que nunca estuve en sus planes generales. Tengo la impresión de que el jefe del equipo, Klaus Peter Rosorius, debió haber supuesto que yo nunca sería un piloto de alto nivel. Yo sólo estaba en el equipo por el apoyo que me daba Volkswagen en Austria."

Ganar en un rally por el campeonato mundial no fue nada sencillo, puesto que la principal oposición la dio Kenneth Eriksson, su compañero de equipo en el pasado, con un VW Golf GTI 16v. "En el anteuúltimo prime se me rompió una cañería de aceite. Fue una situación desagradable, ya que se podía haber incendiado

el motor por el calor del turbocompresor. Finalmente la arregiamos y así terminamos. De todas maneras nuestra carrera fue tranquila, no tuvimos que cambiar nada importante, aunque si los resortes y amortiguadores, que no soportaron el esfuerzo. Por eso, en los tramos en mal estado debíamos conducir con sumo cuidado, ya que terminar era nuestra meta. Cuando nos dimos cuenta de que podríamos ganar, nuestra motivación aumentó mucho. En cuanto a los neumáticos que usamos, fueron Michelin, aunque más angostos de lo que queríamos, ya que los anchos se reservaban para uso del equipo oficial Renault."

primeros. Así comenzó el campeón mundial su primera —y última?— temporada en el equipo Lancia-Martini. Salonen y Carlsson, con sendos Mazda FWD, quedaban fuera por problemas de transmisión, promediando la carrera. Jorge Recalde y Jorge Del Buono, en cambio, se esforzaban por mantener en competencia al pequeño Fiat Uno Turbo, con el que Jolly Club reemplazó, en ese caso, al prometido Lancia Delta HF 4WD. Hicieron una carrera cuidadosa y finalizaron decimos, en una actuación que fue remarcada por los especialistas. Lamentablemente, otro accidente mortal, que involucró al público, empañó la fiesta portuguesa.

El Rally Safari siempre ha sido una prueba peculiar. También en 1987. Su extenso recorrido y gran exigencia, que comportaban más de cuatro mil kilómetros divididos en siete sectores, tuvieron como protagonistas a otros equipos que, tal como Nissan y Toyota, esperaron a esta carrera para presentar sus respectivos modelos con tracción trasera. Luego de una lucha planteada entre Mikkola (Audi 200 Quattro) y Björn Waldegaard (Toyota Supra 3.0i), fue aquél el vencedor, escoltado por el bicampeón mundial Röhl, con auto similar. Waldegaard había abandonado al cumplir el control N° 67 (la carrera poseía 83), por rotura de su motor. Los Volkswagen tuvieron inconvenientes con la transmisión y fue la única carrera en que se usaron autos diferentes a los usuales, ya que en las demás pruebas ambos pilotos manejaban los mismos chasis. Los Nissan decepcionaron, mientras que en Subaru se producía una novedad importante: el retorno de Ari Vatanen al Campeonato Mundial. Ford, que habíase trasla-



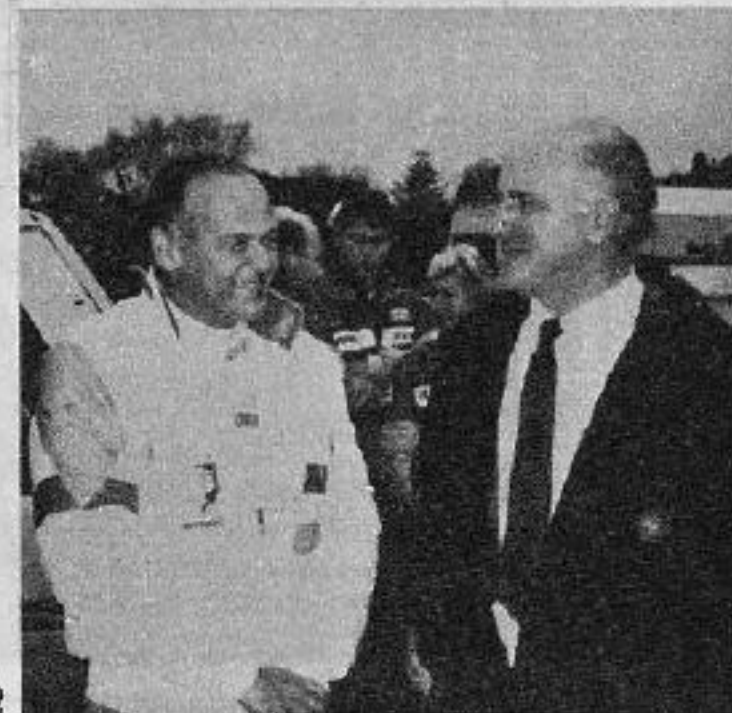
dado a África con alguna esperanza, las vio desaparecer en los problemas eléctricos sufridos por Blomqvist y Johnny Heller en sus cupés Sierra RS Cosworth. Lancia, representada sólo por el piloto local Vic Preston Jr., penó durante toda la carrera.

LA ESTOCADA DE BMW

El asalto de la Vuelta de Córcega no llamó la atención de los pilotos finlandeses, quienes boicotearon la carrera. Si bien no se esperaba una victoria Lancia, la idea era que sumaran puntos interesantes, gracias a los oficios de Bionon —muy eficaz sobre el pavimento—, Yves Loubet y Bruno Saby. Sin em-

bargo, el dominio lo ejerció el BMW preparado por David Richards y conducido por el francés Bernard Beguin. El M3, diseñado para competir —y ganar— en el Campeonato Mundial de Turismo, ganaba así en un terreno casi inesperado, aunque sus actuaciones en el torneo europeo de Rally habían dado una pauta de su excelente comportamiento rutero.

Jean Ragnotti y François Chatriot también dieron dura lucha, mientras que Marc Duez aventajó a los potentes —pero no tan eficaces— Sierra RS Cosworth de Sainz y Auriol. Eriksson —inscripto a último momento— había abandonado al romper su motor, tal como



1. El mejor local en Nueva Zelanda fue Peter "Posum" Bourne, quien arribó tercero con este Subaru RX Turbo. 2. Stig Blomqvist abandonó rápidamente con su Ford Sierra XR4i. En la foto junto a Denny Hulme. 3. Tony Toesdric llevó el mejor de varios Mazda 323 FWD, auto que no produjo a lo largo de la temporada todo lo que de él se esperaba. 4. Los Renault 11 Turbo oficiales (en la foto Ragnotti en Montecarlo) mejoraron mucho respecto del '86. 5. El japonés Kouichi Hazu, pese a sufrir con la suspensión finalizó noveno.



Blomqvist (excesivo tiempo perdido).

¿ALEN O KANKKUNEN?

En Acrópolis, el cortamen tuvo una inflexión. Cuando todo hacía parecer que Massimo Bionon podría ganar, la rotura de su turbocompresor definió la carrera. Lancia había dominado una vez más, pero estaba visto que, tal como había sucedido en Portugal, el único piloto italiano del equipo no podría sumar puntos importantes. El team Audi no lograba mejorar el rendimiento de los grandes 200 Quattro y fue Jorge Recalde quien batió en varias ocasiones a los autos oficiales, con una modesta cupé Audi 90 Quattro. Eriksson sumaba



tro abandono, mientras que los R-11 Turbo seguían acumulando puntos con los mismos pilotos que en Córcega.

La pregunta del subtítulo seguía planteada para el Rally Olympus, y nuevamente el equipo digitó al vencedor. El afortunado fue Juha Kankkunen, quien así batió a sus compañeros Biasion y Alen, separados los tres por menos de un minuto. Los Lancia complementaron su dominio por medio de los "muletos" de Biasion y Kankkunen, conducidos, luego de un repaso, por el italiano Alessandrini y por Jorge Recalde, quien efectuaba así su primera carrera sobre el modelo que usará en la Argentina. El cordobés estuvo ubica-

do cuarto, pero un cambio de turbo-compresor y un leve vuelco consiguiendo lo retrasaron hasta el séptimo puesto final.

La sorpresa fue dada por el particular Franz Wittmann en el Rally de Nueva Zelanda, que solo contaba para el Campeonato de Pilotos. El austriaco ganó con su propio auto, un Lancia Delta HF 4WD, ante el VW de Kenneth Eriksson. El único rival que podría haber terciado en la lucha era Blomqvist, pero una salida de ruta terminó con las penurias del sueco con la transmisión de su Ford Sierra XR4x4.

Informe y fotos:
Martin Holmes

17° RALLY DE NUEVA ZELANDA

11 al 14 de julio de 1987. Auckland-Rotorua. 2.038,6 km. 36 primos=593,56 km.

POS	N°	GRUPO PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	4	Franz Wittmann-Jörg Pattermann	Lancia Delta HF4WD	6h56m00s
2°	2	Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	Volkswagen Golf GTI 16v	6h56m47s
3°	5	"Possum" Bourne-Michael Eggleton	Subaru RX Turbo	7h04m25s
4°	8	Tony Teesdale-Greg Home	Mazda 323 FWD	7h18m31s
5°	7	David Officer-Kate Officer	Mitsubishi Starion Turbo	7h35m12s
6°	18	Ken Adamson-Greg Adamson	Toyota Corolla 16 v.	7h40m17s
7°	24	Stuart Weber-John Kennard	Toyota Starlet	8h00m50s
8°	21	Simon Davies-Simon Curry	Subaru RX Turbo	8h05m41s
9°	16	Kouichi Hazu-Kazaru Ichino	Isuzu Gemini Turbo	8h09m58s
10°	35	Grant Golle-Tony Morrison	Toyota Starlet	8h12m41s

Todos con autos de Grupo A. Largaron 51 autos, llegaron 16.

LOS PRINCIPALES ABANDONOS

N°	PC	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
1	9	Stig Blomqvist-Björn Cederberg	Ford Sierra XR4x4	Accidente
3	16	Nell Allport-Rodger Freeeth	Mazda 323 FWD	Transmisión
6	9	Ray Wilson-Robert Haldane	Mazda 323 FWD	Recalentamiento
9	19	Brian Stokes-John Rothery	Ford Sierra XR4x4	Accidente
10	31	Paddy Davidson-Mike Carmichael	Nissan 200 SX	Encendido

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY (MARCAS)

	MONTECARLO	SUECIA	PORTUGAL	SAFARI	CORCEGA	ACROPOLIS	OLYMPUS	MARCA PARCIAL
1. Lancia	20	17	20	-	17	20	20	114
2. Audi	14	6	8	-	-	-	-	62
3. Volkswagen	8	4	14	12	-	8	-	47
4. Renault	6	-	17	-	2	10	-	45
5. Mazda	10	20	-	-	-	-	12	42
6. Ford	12	8	2	-	6	-	-	28
7. Toyota	-	-	-	14	-	-	8	22
8. BMW	-	-	-	-	20	-	-	20
9. Subaru	-	-	-	10	-	-	-	10
10. Nissan	-	-	-	4	-	1	4	9
11. Opel	-	-	-	2	-	-	-	2
12. Fiat	-	-	1	-	-	-	-	1

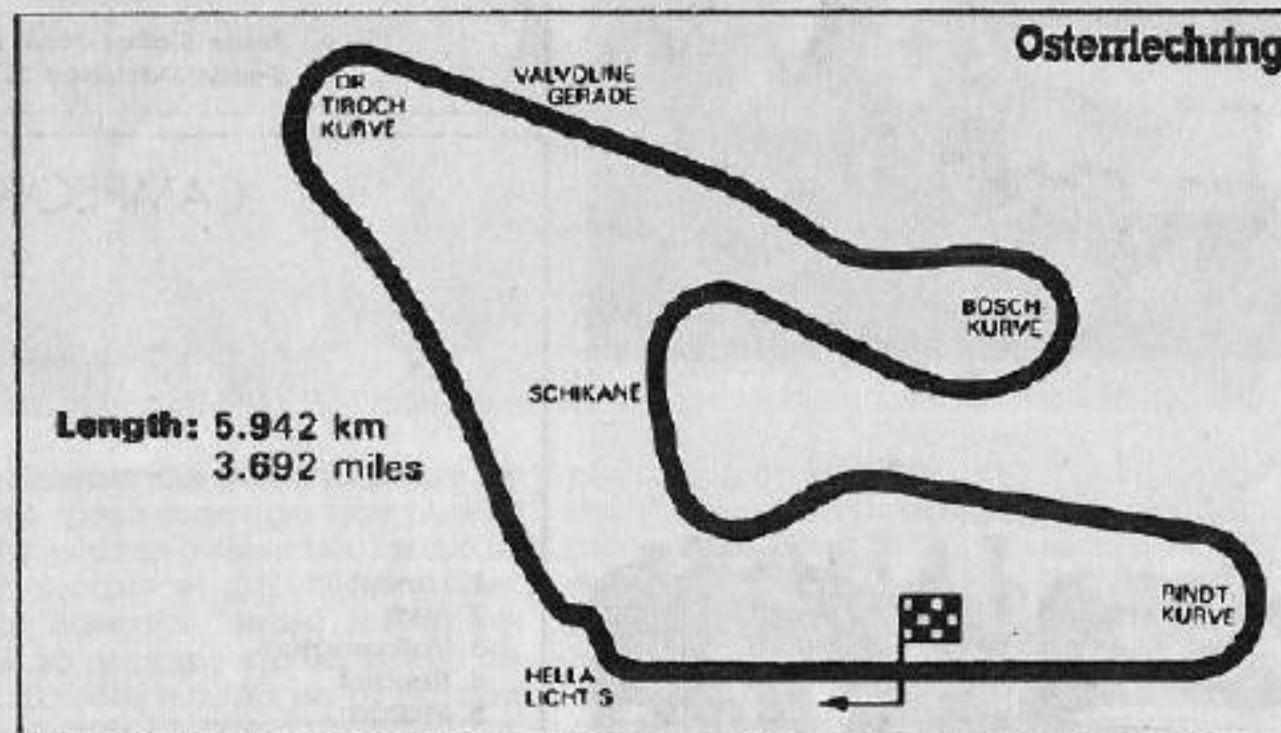
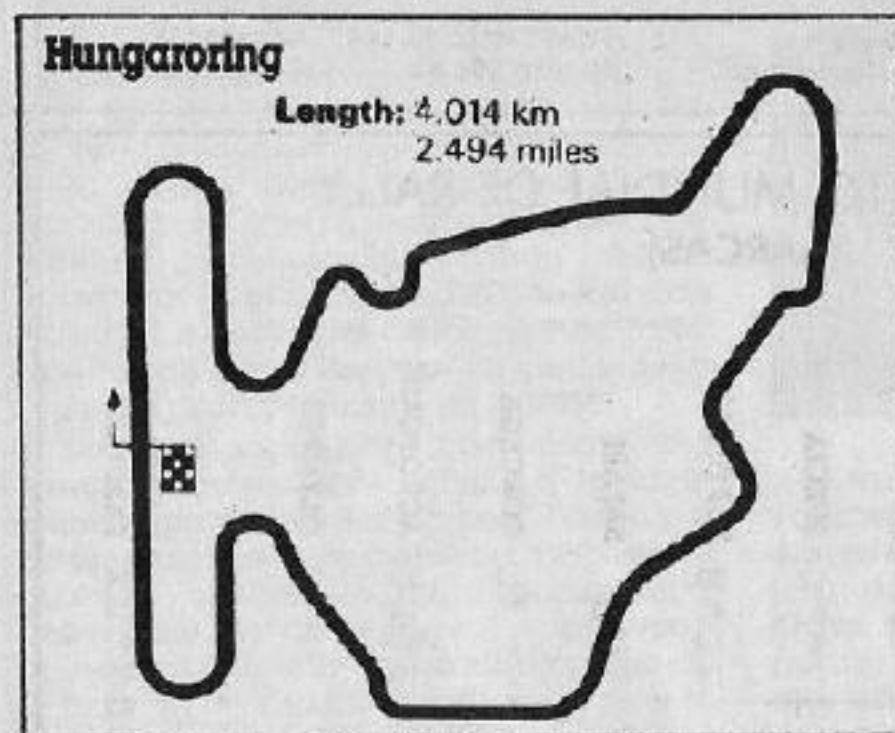
CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY (PILOTOS)

	Montecarlo	Suecia	Portugal	Safari	Córcega	Acropolis	Olympus	Nueva Zelanda	Parcial
1. Juha Kankkunen (SF)	15	12	10	-	-	20	20	-	72
2. Markku Alen (SF)	-	8	20	-	-	15	12	-	60
3. Massimo Biasion (I)	20	-	3	-	12	4	15	-	54
4. Jean Ragnotti (F)	4	-	15	-	10	8	-	-	37
5. Kenneth Eriksson (S)	6	3	12	-	-	-	-	15	36
6. Hannu Mikkola (SF)	-	-	-	20	-	12	-	-	32
7. Walter Röhrl (D)	12	-	-	15	-	-	-	-	27
8. François Chatriot (F)	2	-	8	-	8	3	-	-	21
9. Timo Salonen (SF)	-	20	-	-	-	-	-	-	20
Bernard Beguin (F)	-	-	-	-	20	-	-	-	20
Franz Wittmann (A)	-	-	-	-	-	-	-	20	20
12. Erwin Weber (D)	3	-	-	10	-	6	-	-	19
13. Ingvar Carlsson (S)	8	10	-	-	-	-	-	-	18
14. Stig Blomqvist (S)	10	6	-	-	-	-	-	-	16
15. Mikael Ericsson (S)	-	15	-	-	-	-	-	-	15
Yves Loubet (F)	-	-	-	-	15	-	-	-	15
Jorge Recalde (RA)	-	-	1	-	-	10	4	-	15
18. Per Eklunds (S)	-	4	-	8	-	-	2	-	14
19. Lars Erik Torph (S)	-	-	-	12	-	-	-	-	12
"Possum" Bourne (NZ)	-	-	-	-	-	-	-	12	12
21. Rudolf Stohl (A)	-	-	4	4	-	2	-	-	10
Rod Millen (NZ)	-	-	-	-	-	-	10	-	10
Tony Teesdale (NZ)	-	-	-	-	-	-	-	10	10
24. Paolo Alessandrini (I)	-	-	-	-	-	-	8	-	8
David Officer (NZ)	-	-	-	-	-	-	-	8	8
26. Georg Fischer (A)	-	-	6	-	-	-	-	-	6
Robin Ulyate (EAK)	-	-	-	6	-	-	-	-	6
Marc Duez (B)	-	-	-	-	6	-	-	-	6
Björn Waldegård (S)	-	-	-	-	-	-	6	-	6
Ken Adamson (NZ)	-	-	-	-	-	-	-	6	6
31. Carlos Sainz (E)	-	-	-	-	4	-	-	-	4
Stuart Weber (NZ)	-	-	-	-	-	-	-	4	4
Mike Kirkland (EAK)	-	-	-	3	-	1	-	-	4
34. Alain Auriol (F)	-	-	-	-	3	-	-	-	3
Shekhar Mehta (EAK)	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Simon Davies (NZ)	-	-	-	-	-	-	-	3	3
37. Bror Danielson (S)	-	2	-	-	-	-	-	-	2
Joaquim Santos (P)	-	-	2	-	-	-	-	-	2
Rauno Aaltonen (SF)	-	-	-	2	-	-	-	-	2
Alain Orelle (F)	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Kouichi Hazu (J)	-	-	-	-	-	-	-	2	2
42. Bertrand Biais (F)	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Björn Johansson (S)	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Ari Vatanen (SF)	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Poggi (F)	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Clive Smith (NZ)	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Grant Golle (NZ)	-	-	-	-	-	-	-	1	1

los dos próximos fines de semana

El Campeonato Mundial de Fórmula Uno entra con todo en la segunda y última parte de 1987. Y lo hace entregando dos carreras en dos fines de semana consecutivos. La primera será el Gran Premio de Hungría, a realizarse el próximo domingo en el circuito del Hungaroring, en las inmediaciones de Budapest, a partir de las 10.30 hora argentina y sobre 76 vueltas. Siete días más tarde y en el mismo horario, será el turno del Gran Premio de Austria, a concretarse en el trazado de Österreichring, que deberá ser recorrido en 52 ocasiones. En ambos habrá con anterioridad entrenamientos y clasificaciones en los días y horarios habituales. Canal 9 televisará para la Argentina las dos carreras.

LOS G.G.P.P. DE HUNGRIA Y AUSTRIA



ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

CORREDOR	PILOTOS	NACION	PUNTOS
1º Nelson Piquet	Brasil		39
2º Ayrton Senna	Brasil		35
3º Nigel Mansell	Inglaterra		30
4º Alain Prost	Francia		26
5º Stefan Johansson	Suecia		19
6º Gerhard Berger	Austria		9
7º Michele Alboreto	Italia		8
8º Satoru Nakajima	Japón		6
9º Andrea de Cesaris	Italia		4
Eddie Cheever	Estados Unidos		4
Philippe Streiff	Francia		4
Jonathan Palmer	Inglaterra		4
13º Teo Fabi	Italia		3
14º Thierry Boutsen	Bélgica		2
Martin Brundle	Inglaterra		2
Derek Warwick	Inglaterra		2
15º René Arnoux	Francia		1
16º Ivan Capelli	Italia		1
17º Philippe Alliot	Francia		1

COPA DE CONSTRUCTORES

1º Williams	Inglaterra	69
2º McLaren	Inglaterra	45
3º Lotus	Inglaterra	41
4º Ferrari	Italia	17
5º Tyrrell	Inglaterra	8
6º Arrows	Inglaterra	6
7º Benetton	Inglaterra	5
8º Brabham	Inglaterra	4
9º Zakspeed	Alemania	2
10º Ligier	Francia	1
March	Inglaterra	1
Lola-Larrouse	Francia	1

COPA JIM CLARK

1º Jonathan Palmer	Inglaterra	48
2º Philippe Streiff	Francia	39
3º Pascal Fabre	Francia	30
4º Philippe Alliot	Francia	19
5º March	Inglaterra	6

COPA COLIN CHAPMAN

1º Tyrrell	Inglaterra	87
2º AGS	Francia	32
3º Lola-Larrouse	Francia	19
4º March	Inglaterra	6

Nota: Las Copas Jim Clark (pilotos) y Colin Chapman (constructores) comprenden exclusivamente a pilotos y equipos que corren con autos de motor turbo.

LOS HUNGAROS ESPERAN MAS PUBLICO. La primera edición del Gran Premio de Hungría constituyó el año anterior un gran éxito en concurrencia de público. La totalidad de las entradas disponibles fue vendida y tal hecho entusiasmó a los organizadores, que este año han colocado a la venta un cupo mayor de localidades que, según lo declarado, esperan colocar sin mayores problemas. Que se les haga.

EL CAMPEON QUIERE REVANCHA. Y la necesita Prost tras las frustraciones sufridas en Inglaterra y Alemania. Condiciones tiene y elementos mecánicos también, máxime ahora con el nuevo motor Porsche que debutará en Hockenheim y que tan buen rendimiento demostró, con sus bielas, pistones y árboles de levas reequilibrados en relación con el propulsor anterior. "No perdí las esperanzas y en Hungría buscaré sin vueltas el triunfo para tratar de recuperar el valioso terreno perdido en las dos últimas carreras", comentó esperanzado el francés.

¿EL ULTIMO G.P. DE AUSTRIA?... Podría ser el de este año. Hace rato que se viene hablando de su posible exclusión de los calendarios, pero llega el momento y la carrera se hace. Sin embargo, esta vez parece que los rumores tienen buena probabilidad de convertirse en realidad, ya que está muy avanzada entre las huestes de la FISA y FOCA la idea de eliminarlo en vista de los magros resultados económicos que, por la escasa cantidad de espectadores asistentes, representa. Si ello ocurre, Holanda tiene buena chance de ocupar su lugar.

SOLAMENTE UNA VEZ... ganaron un Gran Premio Penske y Shadow, y tal satisfacción la tuvieron en Austria. El equipo estadounidense, por intermedio de John Watson y tras un interesante duelo. Un año más tarde, en 1977, la victoria de Shadow resultó un verdadero batacazo, no sólo por el equipo, que no era de los más competitivos, sino porque la logró un piloto que por en-

tonces muy pocos conocían: un tal Alan Jones, que después sí dio bastante que hablar, tanto que hasta salió Campeón Mundial.

PROPICIO PARA NO GANADORES. Resultó en alguna época este Gran Premio austríaco, que ayudó a varios a salir de perdedores. A su turno obtuvieron en Austria su anhelada primera victoria en el Campeonato Mundial Lorenzo Bandini, Vittorio Brambilla, John Watson, Alan Jones y Elio de Angelis. Algunos pudieron, después, repetir en otras carreras; otros en cambio ostentaron su victoria en Austria como la única de su paso por la Fórmula Uno.

MEDIO GRAN PREMIO. Se corrió en 1985. Culpable fue la torrencial lluvia que provocó varios despistes y decidió a los organizadores dar por terminada la carrera con 29 de las 54 vueltas previstas. El agradecido de turno fue Vittorio Brambilla, que en ese momento estaba al frente de la carrera, y que con su anticipada culminación pudo concretar su primera y única victoria.

UN RECUERDO INGRATO. Esa edición 1985 de la carrera austríaca también nos trae el ingrato recuerdo del fatal accidente de Mark Donohue. Ocurrió durante las pruebas matinales, al despistarse su Penske a consecuencia de un reventón de un neumático. Con heridas en la cabeza, Donohue fue hospitalizado, falleciendo días más tarde.

PROST Y McLAREN, POR LA CUARTA. Retornando al presente, o mejor dicho, al futuro inmediato, Alain Prost y McLaren buscarán en el Österreichring su cuarto éxito en este Gran Premio. Para el equipo inglés sería, en caso de concretarse, el cuarto consecutivo, tras las victorias de Lauda en 1984 y Prost en los dos últimos años. Por su parte, para el francés, una nueva victoria se agregaría a las dos que logró con McLaren y a la solitaria conquistada con Renault.

LOS RECORDS VIGENTES

HUNGRIA

Pole position: Ayrton Senna (Lotus 98T-Renault) con un tiempo de 1m29s450/1000 a un promedio de 161.547 (1986)

Record de vuelta: Nelson Piquet (Williams FW011-Honda) con una marca de 1m31s001/1000 a un promedio de 158.794 km/h. (1986)

Distancia total en carrera: Nelson Piquet (Williams FW011-Honda) con un tiempo de 2h00m34s508/1000, a 151.804 km/h para las 76 vueltas. (1986)

AUSTRIA

Pole position: Teo Fabi (Benetton B186-BMW) con un tiempo de 1m23s549/1000, a un promedio de 256.032 km/h. (1986)

Mejor vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP4/2C-Porsche) con una marca de 1m29s241/1000 a 239.701 km/h. **Distancia total en carrera:** Alain Prost (McLaren MP4/2C-Porsche) con un tiempo de 1h20m12s583/1000 a un promedio de 231.132 km/h para las 52 vueltas. (1986)

LOS HISTORIALES

HUNGRIA

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
10/8/86	Budapest	Nelson Piquet	Williams FW011-Honda

AUSTRIA

23/8/64	Zeltweg	Lorenzo Bandini	Ferrari
16/8/70	Osterreichring	Jacki Ickx	Ferrari 312B
15/8/71	Osterreichring	Jo Siffert	BRM
13/8/72	Osterreichring	Emerson Fittipaldi	Lotus 72D-Cosworth
19/8/73	Osterreichring	Ronnie Peterson	Lotus 72D-Cosworth
18/8/74	Osterreichring	Carlos Reutemann	Brabham BT44-Cosworth
17/8/75	Osterreichring	Vittorio Brambilla	March 751-Cosworth
15/8/76	Osterreichring	John Watson	Penske PCA-Cosworth
14/8/77	Osterreichring	Alan Jones	Shadow DN8-Cosworth
13/8/78	Osterreichring	Ronnie Peterson	Lotus 79-Cosworth
12/8/79	Osterreichring	Alan Jones	Williams FW07-Cosworth
17/8/80	Osterreichring	Jean-Pierre Jabouille	Renault RE23
16/8/81	Osterreichring	Jacques Laffite	Ligier JS17-Matra
15/8/82	Osterreichring	Elio de Angelis	Lotus 81-Cosworth
14/8/83	Osterreichring	Alain Prost	Renault RE30
19/8/84	Osterreichring	Niki Lauda	McLaren MP4/2-Porsche
18/8/85	Osterreichring	Alain Prost	McLaren MP4/2-Porsche
17/8/86	Osterreichring	Alain Prost	McLaren MP4/2C-Porsche

**LO
MEJOR EN
LA PLATA**



Filetes Autoadhesivos
Importados
Instrumental para el Tablero
Calefacción - Estereos
Audio y Grabadores
Service - Venta y Colocación
Avda. 7 e/39 y 40 La Plata.



REPUESTOS LA PLATA S.A.

AMORTIGUACION
SUSPENSION
Y DIRECCION

Dg. 74 e/15 y 16 Tel.:43422



Norberto Ruscitti



SERVICE INTEGRAL
Pza. Güemes 109 (38 y 19). Te: 42492 La Plata

TALLER INTEGRAL DEL AUTOMOTOR.

EL PROGRESO



de José M. Dalceggio
CHAPA - PINTURA - CRISTALES
TRABAJOS PARA SEGUROS
3 N°1258 e/ 519 y 520. Tel:842990 RINGUET

**Electrónica
La Plata**

Autorradio - Audio - Aire Acondicionado
Accesorios del Automotor
Venta y colocación
38 esq. 14 Tel. 31187 (1900) La Plata

**Rectificadora
SAN VICENTE**

Rectificación de todo tipo de motores
Calle 43 N° 214 e/115 y 116 Tel:214878

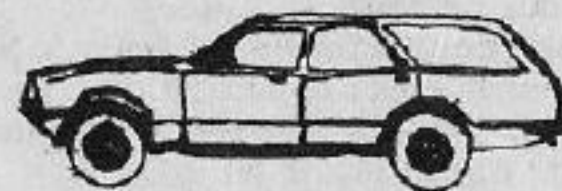


Mecánica en Gral.
y Electricidad

Taller "Avenida"
de LUIS FALBO y ORLANDO PELLO
520 e/10 y 11 Tel:248326 La Plata

RAUL A. GOMEZ

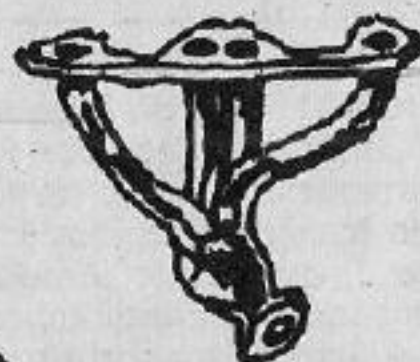
Rectificación de Motores
Naftero y Diesel
14 e/76 y 77 - La Plata



Taller de Chapa y Pintura

de Juan C. MASTRONARDI
Calle 19 - 523 y 524 La Plata

Escapes «Los Dos Amigos»



de Polo y Polo

Reparación, Venta y Colocación
de Caños de Escape Nacionales e Importados
Jaulas Antivuelco y Equipos Deportivos
44 N° 1464 e/24 y Pza. 19 de Noviembre



Servicio de Chapa y Pintura
con Cámara de Secado

"JORGITO"
de JORGE O. TIERNO

Calle 530 - 27 y 28

La Plata

AGUA QUE NO HIAS

...déjala correr, indica el conocido adagio. Eso fue lo que hizo el Turismo en Buenos Aires, desafiando el mal tiempo con la mejor cara posible para sacar adelante una reunión que no prometía mucho. Volvamos a empaparnos...



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: San Isidro Automóvil Club, Santa Fe 1773, Martínez. Teléfono 798-5572.

Promotor: Néstor Papini.

Accesos: Múltiples, en buen estado. 3 puntos.

Controles: Regulares. Rigurosos el sábado, especialmente con credenciales distribuidas por A.P.A.T., e inexistentes el domingo. 2 puntos.

Comodidades: Buenas. 3 puntos.

Estado del circuito: Es necesario dejar de lado el tema de la lluvia, pues no hace a la organización. El pavimento del trazado número 8 está en muy buen estado. 4 puntos.

Boxes (condiciones de trabajo): Resultaron amplios y hubo lugar para todos los autos de categorías de orden nacional. 4 puntos.

Boxes (instalaciones): Buenas. 3 puntos.

Promoción del espectáculo: Muy pobre. 1 punto.

Servicio de prensa: Muy bueno. 4 puntos.

Puntualidad: Pesima. Sólo se puede juzgar el comienzo de las pruebas clasificatorias del sábado, que empezaron una hora y quince minutos más tarde de lo previsto. 0 puntos.

TOTAL: 24 puntos (ideal, 45)

LUCES Y SOMBRAS

Lo dramático: El vuelco de Néstor Badino.

El susto: El de Jorge Delgado, cuando se bajó del auto y esquivó a Lustig descontrolado.

La mufa: La de Horacio Valenti el domingo por la mañana, cuando la lluvia echaba por tierra todos sus cálculos previos.

La frase: "El Comisario Deportivo tiene que hacer picar los autos; si rebotan, se puede correr..."

Las reparaciones: Las de Aldo Caldarella y Juan Manuel Massey.

El veneno: El que tenía Alberto Baldinelli, también por la lluvia.

El prepotente: Néstor Papini, promotor del Turismo.

La bronca: La que tenía Jorge Guiral el sábado a la mañana por el tema de las credenciales.

La frase repetida: "No se veía nada".

Lo importante: Que se haya corrido igual con lluvia.

La alegría: La de Gerardo Del Campo, "Willy" Garófalo y Hugo Bini.

El gesto: El saludo en el podio de Hernán Ayerza, puntero del Campeonato, a Gerardo del Campo, ganador de la competencia.

APONERSE...— Cada uno de los pilotos que compitió en Turismo debió oblar la módica suma de 150 australes en concepto de quince credenciales para los integrantes del equipo. Como se aprecia, fueron sólo diez australes por persona, casi lo mismo que paga cualquier espectador para ver la prueba, a diferencia de que el piloto pone el auto, el capital, el espectáculo y hace algo un poco más peligroso que sentarse en una butaca para mirar...

EN EL CAMBIO—El que hizo Horacio Valenti fue muy afortunado y le dio el primer triunfo en la temporada. Ahora los motores del Renault 18 sigue haciéndolos Osvaldo Antelo, pero hay nueva gente en el team. "Trabajan mi primo, algunos chicos más, y Hugo Giménez nos asesora en el team suspensiones", acotó el ganador de la Clase 3.

VERIFICACION— Luego de las competencias, los Comisarios Técnicos, Flores y Esnal, verificaron el peso de los cigüeñales de los primeros clasificados en la Clase 3, quedando inmediatamente confirmada la clasificación. En la Clase 2, se llevaron los carburadores para medir la progresión de apertura de la segunda boca en los autos de Bonomo y Breard, también se verificó el diámetro de los conductos de admisión y escape en tapa y múltiple; y se midieron las válvulas. En la Fórmula Sierra recibieron igual tratamiento que en la Clase 2, y también se revisaron las relaciones de puente y diferencial. Ambas quedaron en suspenso.

DE BEBER...



1- Largada de Clase 2, con Serravalle, Abdala, Bonomo y Scioli; mojando con sus VW Golf a Porcaz y Fossati con los Fiat 128 SE 1.5, y al resto. 2- Los dos Daniel, Finocchio y Valdez, realizaron una buena carrera sin perdonarse nada; en esa lucha torció también Catalán. 3- "Flash" fue escolta en la Clase 3, en cerebral carrera. 4- Ayerza desparado, seguido por Rati, quien lo imitaría saliendo de pista posteriormente. 5- Debut en la Clase 2 del Turismo y retorno al automovilismo luego de mucho tiempo, de Aldo Caldarella. La experiencia terminó en abandono. 6- Hugo Bini es oriundo de Solcimi (Santa Fe), y uno de los "culpables" del triunfo de Del Campo.



CARTA DE PRESENTACION HORACIO PAOLUCCI

Nació el 6 de noviembre de 1967 en la ciudad de Carlos Casares, tiene 19 años y es soltero. "¡Cómo no querés que sea soltero, con esta edad!" Debutó en la categoría Promocional 850 de su zona, con un Fiat 600 con motor de libre preparación, a los 17 años de edad. "En la cuarta carrera descubrieron que era menor, y no me dejaron correrla..."

Debutó en la Clase 2 del Turismo en la competencia de Mar del Plata de la pasada temporada, con un Fiat 128 SE 1.5 adquirido a Carlos Zabala. En esa prueba debió abandonar. El mejor resultado que obtuvo en el '86 fue el tercer puesto de General Roca, y en esta temporada no había podido conseguir puestos de importancia en las competencias en que participó. La renovación del parque automotor de la categoría lo obligó a armar un Fiat Regatta 85, con el cual se presentó en Nueve de Julio pero no pudo largar.

Hizo en Buenos Aires una competencia



regular, sin desesperarse por los puestos de punta, luchando en un pelotón muy cerrado y duro, y finalmente emergió en la quinta posición. Omar Cingolani es el preparador, Antonio Bidini hace la carburación del auto, y los mecánicos son "Quiqui" Pagella y Orlando Cerdá.

"Este auto nos da buenas posibilidades para estar adelante y seguiremos en la categoría", dicen.



CLASE 3 a "FLASH"

Finalizó segundo en una competencia difícil debido a las condiciones en que se corrió y no intentó hacer locuras para llegar más adelante a riesgo de perder la posición. Saber pensar dentro del auto mientras llueve y cuando la punta está relativamente cerca es una virtud y "Flash" demostró tenerla.



CLASE 2 a "EL SUIZO"

Se reencontró con las buenas posiciones y en una lucha muy dura pero también muy limpia con Eugenio Breard. Supo alejarse del pelotón que los seguía a ambos, y entre ellos definieron bien. Aunque le tocó perder, libró una batalla decidida y sin cometer errores.



FORMULA SIERRA a GERARDO DEL CAMPO

No había tenido un buen año. La dedicación total a la Fórmula Sierra lo había mostrado como uno de los potenciales ganadores a partir de la competencia de Nueve de Julio. En el Autódromo, planteó muy bien la carrera cuando estaba en la punta y le sacó una buena diferencia a los representantes del team RG, que esta vez no pudieron con él.



el próximo domingo

POR EL CAMPEONATO MUNDIAL DE 250 cm³

EL MOTOCROSS LLEGA A SALTA

Salta tendrá el próximo domingo su tradicional cita anual con el Motocross Internacional. Cita que concretará el Gran Premio de la República Argentina, válido como undécima fecha del Campeonato Mundial de la Clase 250 cm³, en el circuito de 1.850 metros construido sobre las laderas de los cerros lindantes con el Autódromo Martín Miguel de Güemes. La jornada constará de dos mangas de cuarenta minutos de duración más dos vueltas, comenzando las mismas a las 14 y 16 horas respectivamente.

El Motocross Mundial llega este fin de semana a nuestro país. Y tal como sucede desde hace un par de años, esta visita se concretará con la realización del Gran Premio de la República Argentina, competencia que en esta ocasión estará ubicada en el undécimo y anteúltimo lugar en el calendario de la especialidad.

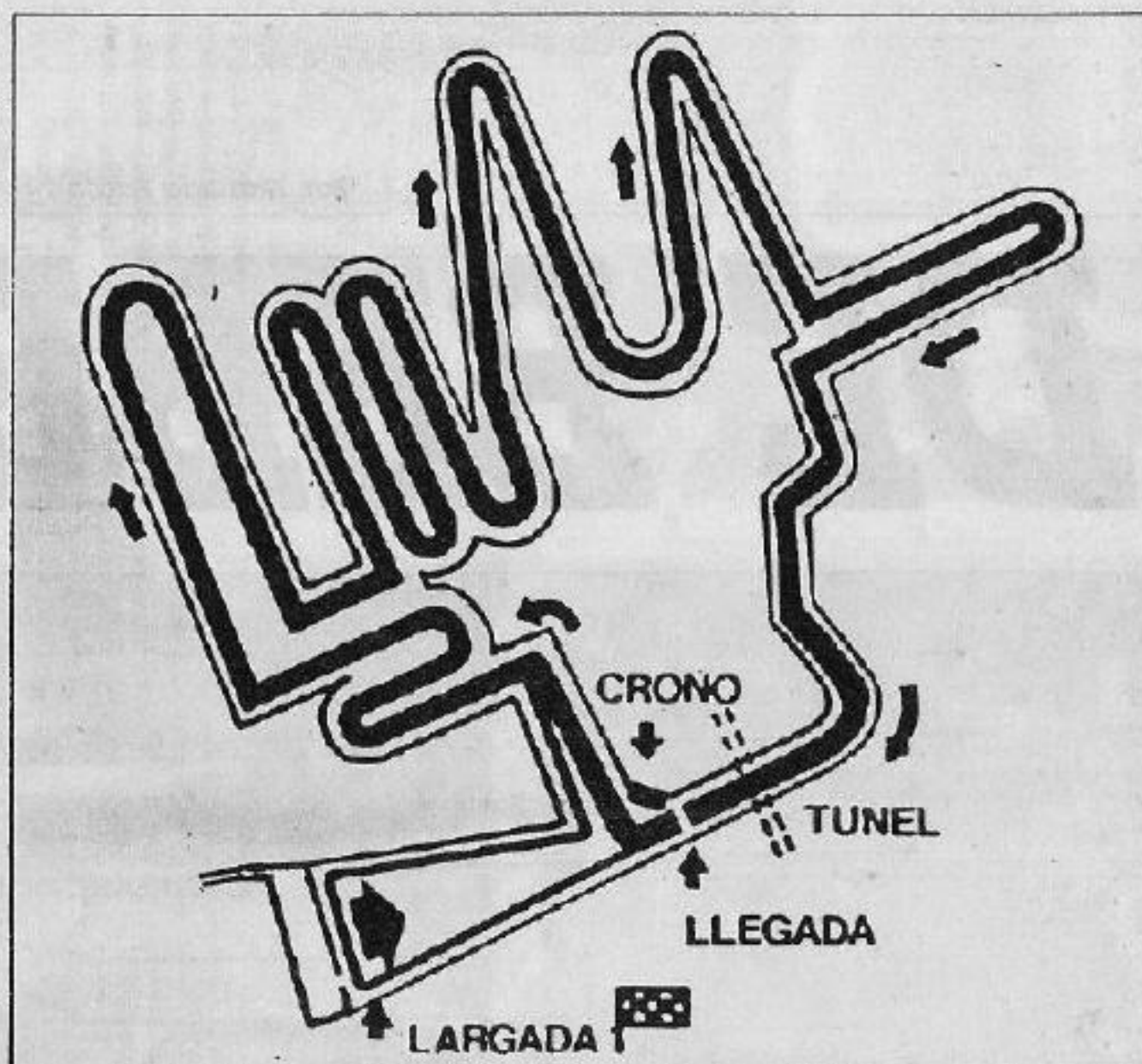
También como ocurre desde hace cuatro años —si a las dos ediciones mundiales ya realizadas sumamos las pre-mundiales que tuvieron lugar en 1983 y 1984—, el escenario de esta espectacular y atractiva cita será el exigente circuito de 1.850 metros, diagramado sobre las laderas de los cerros que circundan el Autódromo Martín Miguel de Güemes en la provincia de Salta. Habrá asimismo una importante novedad, y la misma la constituirá la presencia por primera vez de la Clase 250 cm³, que de tal modo reemplazará a la 125 cm³ que los argentinos vieron exclusivamente en las anteriores ocasiones.

Obviamente las importantes características de esta carrera la convertirán en centro de múltiples expectativas. Expectativas que en pasadas ediciones se reflejaron en una numerosa concurrencia, que seguramente volverá este año a ponerle color y calor a esta gran cita,

que propone el motociclismo internacional en nuestro país.

En el plano estrictamente deportivo, la ubicación en el calendario le ha conferido tradicionalmente a la carrera argentina, un valor importantísimo para la definición de los títulos. Basta recordar que Pekka Vehkonen y Dave Strijbos, vencedores de las pruebas de los años anteriores, dieron con dichos exitos pasos fundamentales para conquistar en sus respectivas oportunidades las coronas en juego.

Esta versión 1987 del Gran Premio de la República Argentina no será la excepción. Y nuevamente Pekka Vehkonen aparece como uno de los grandes postulantes, junto con el belga Eric Geboers. Ellos serán quienes buscarán en la Argentina el triunfo que los acerque al título. Pero no los únicos con posibilidades de victoria, algo también al alcance de otros importantes nombres como los de Jurgen Nilsson, Michel Rinaldi, Leo Combee y Rob Herring, por citar algunos. Acompañándolos y con la mira puesta en una buena actuación, tendremos a los mejores pilotos sudamericanos y entre ellos a un grupo de argentinos. Estos también formarán parte de la gran "fiesta" que promete ser esta tercera edición del Gran Premio de la República Argentina de Motocross.



LOS HORARIOS

Sábado 8 de agosto

12.00 a 13.00: Prácticas libres.
13.30 a 14.30: Prácticas libres.
15.15 a 16.00: Pruebas de clasificación Grupo "A".
16.15 a 17.00: Pruebas de clasificación Grupo "B".

Domingo 9 de agosto

9.45 a 10.15: Prácticas libres.
10.45 a 11.45: Prácticas libres.
14.00: Largada de la primera manga.

16.00: Largada de la segunda manga.

Cada manga tendrá una duración de cuarenta minutos, más dos vueltas. Asimismo, cada una entregará puntaje en forma individual en la escala de 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 y 1 respectivamente, para los primeros quince clasificados. A fin de determinar al ganador de la carrera se sumaran las ubicaciones (tomándose los puestos y no los puntos), y el que sume mejor cifra será el vencedor.

LAS EDICIONES ANTERIORES

18 de agosto de 1985 (Clase 125 cm³)

1º) Pekka Vehkonen	Finlandia	Cagiva
2º) Conrado Maddal	Italia	Cagiva
3º) Dave Strijbos	Holanda	Honda
4º) Mika Kouki	Finlandia	Suzuki
5º) Massimo Contini	Italia	Cagiva

24 de agosto de 1986 (Clase 125 cm³)

1º) Dave Strijbos	Finlandia	Cagiva
2º) John Van Der Verk	Holanda	Yamaha
3º) Massimo Contini	Italia	Cagiva
4º) Pekka Vehkonen	Finlandia	Cagiva
5º) Ismo Vehkonen	Finlandia	Honda

También se efectuaron dos carreras "premundiales" en los años 1983 y 1984, imponiéndose en ambas oportunidades el italiano Franco Pizzo, con una Yamaha.

ASI ESTA EL CAMPEONATO

PILOTO	NACION	MARCA	PTOS.
1º) Eric Geboers	Bélgica	Honda	283
2º) Pekka Vehkonen	Finlandia	Cagiva	254
3º) Jurgen Nilsson	Suecia	Honda	231
4º) Michele Rinaldi	Italia	Suzuki	144
5º) Leo Combee	Holanda	Kawasaki	134
6º) Soren Mortensen	Dinamarca	Yamaha	122
7º) Peter Hansson	Suecia	KTM	118
8º) Bob Herring	Inglatera	Yamaha	114
9º) Marc Velkeneers	Bélgica	Honda	90
10º) Mark Smits	Holanda	Honda	80
11º) Michele Fanton	Italia	Yamaha	80
12º) Jeremy Whitley	Inglatera	Suzuki	74
13º) Giuseppe Andreani	Italia	Yamaha	67
14º) Peter Johansson	Suecia	KTM	63
15º) Paulo Caramellino	Italia	Kawasaki	63

Nota: Estas posiciones no incluyen la última carrera, realizada en Brasil el domingo último.

LISTA DE INSCRIPTOS

Nº	PILOTO	MARCA	NACION	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51																											
1	Michèle Rinaldi	Suzuki	Italia	Rodney Smith	Honda	USA	Alfredo Olmedo	Argentina	Daniel Adamo	Honda	Argentina	Julio Fariás	Argentina	Claudio Pesce	Argentina	Freddie Campbell	Argentina	Hernán Baha	Argentina	Marcelo Regunzsch	Argentina	Jorge del Viso	Argentina	Tito Alezama	Bolivia	Alvaro Candido	Brasil	Tito Veloso Cavalcante	Honda	Brasil	Pedro Tucillo	Ecuador	Pablo Sotomayor	Ecuador	Tommy Rics Cavallera	Yamaha	Peru	Sergio Bagarina Soas	Kawasaki	Peru	Rocco Bastra Olivares	Peru	Valentino Soli	Venezuela	Julio Enzueta	Venezuela	Joyha Jaja	Yamaha	Venezuela	Predy Balderama	Kawasaki	Chile

Nota: Los pilotos que figuran sin marca, no tienen decidida el cian de la presente edición la moto a utilizar.

CEAC. La enseñanza sin distancias

Ahora puedes optar por la enseñanza más eficaz. CEAC la pone a tu alcance.

Un líder en la enseñanza no se improvisa. Es el fruto de una constante superación. Aquí y en 14 países, los mejores métodos didácticos, profesores altamente cualificados y una perfecta organización hacen posible esta realidad avalada por más de 1.500.000 alumnos satisfechos de nuestros Cursos.

ABIERTA LA MATRICULA

CURSOS CEAC PARA APRENDER EN CASA:

ELECTRONICA Y ELECTRICIDAD

Electrónica (con experimentos)
Técnico Electricista
Maestro Electricista
Montador Electricista
Instalador Electricista

CONSTRUCCION

Técnico en Construcción
Maestro Albanil
Instalador Sanitario

SOLDADURA

Técnico en Soldadura

MOTOCICLISMO

Mecánico de Motos (Técnicas de conducción. Puesta a Punto y Reparación)

MOTOR Y AUTOMOVIL

Electricidad del Automóvil
Mecánica de Automóviles
Técnico en Automóviles
Mecánico Motores Diesel
Técnico en Motores

AVIACION

Mecánico de Aviones

DIBUJO TECNICO

Delineante General (mecánica y construcción)

ESPECIALIZACION DE PROFESORADO

Matemática Moderna (ens. programada)
Medios Audiovisuales (aplic. a la enseñanza)
Educación Preescolar

COMPUTACION BASIC +

Microordenadores (con prácticas para Commodore, Spectrum y Compatibles, y MSX)

VIDEO

Curso de Video

FOTOGRAFIA

Fotografía (con prácticas)

HOGAR Y DECORACION

Decoración Profesional
Decoración del Hogar
Pintor Decorador
Jardinería
Puericultura

MODAS

Corte y Confección

DIBUJO Y PINTURA ARTISTICA

Dibujo Artístico
Dibujo de Caricaturas
Pintura al Oleo

EMPRESARIALES Y GESTION

Marketing
Gestión Económica
Financiera
Producción
Organización Equipos de Venta
Básico de Gestión Administ.
Finanzas Básico de Informática

PSICOLOGIA

Psicología Básica
Psicología Apl. a la Venta
Psicología Apl. a la Empresa



Nuestros Cursos a distancia te acercan al mundo del saber. En cualquiera de sus disciplinas, con un pequeño esfuerzo por tu parte. ¡INFORMATE Y COMPRUEBALO!



CENTRO DE ENSEÑANZA A DISTANCIA

CEAC ARGENTINA S.A.
FORMACION PROFESIONAL Y TECNICA A DISTANCIA
Bne. Mitre 3749 • Teléfonos 981-4305 • 981-0624
Telex 18522 - CECBA-AR 009 • 1201 Buenos Aires

o llame...
☎ 981-4305
981-0624

Envía este cupón HOY MISMO. **GRATUITAMENTE**

Sí, deseo recibir a la mayor brevedad posible información del Curso: _____

Nombre y apellidos _____ Edad _____

Domicilio _____ N° _____ Piso _____ Dto. _____ Tel. _____

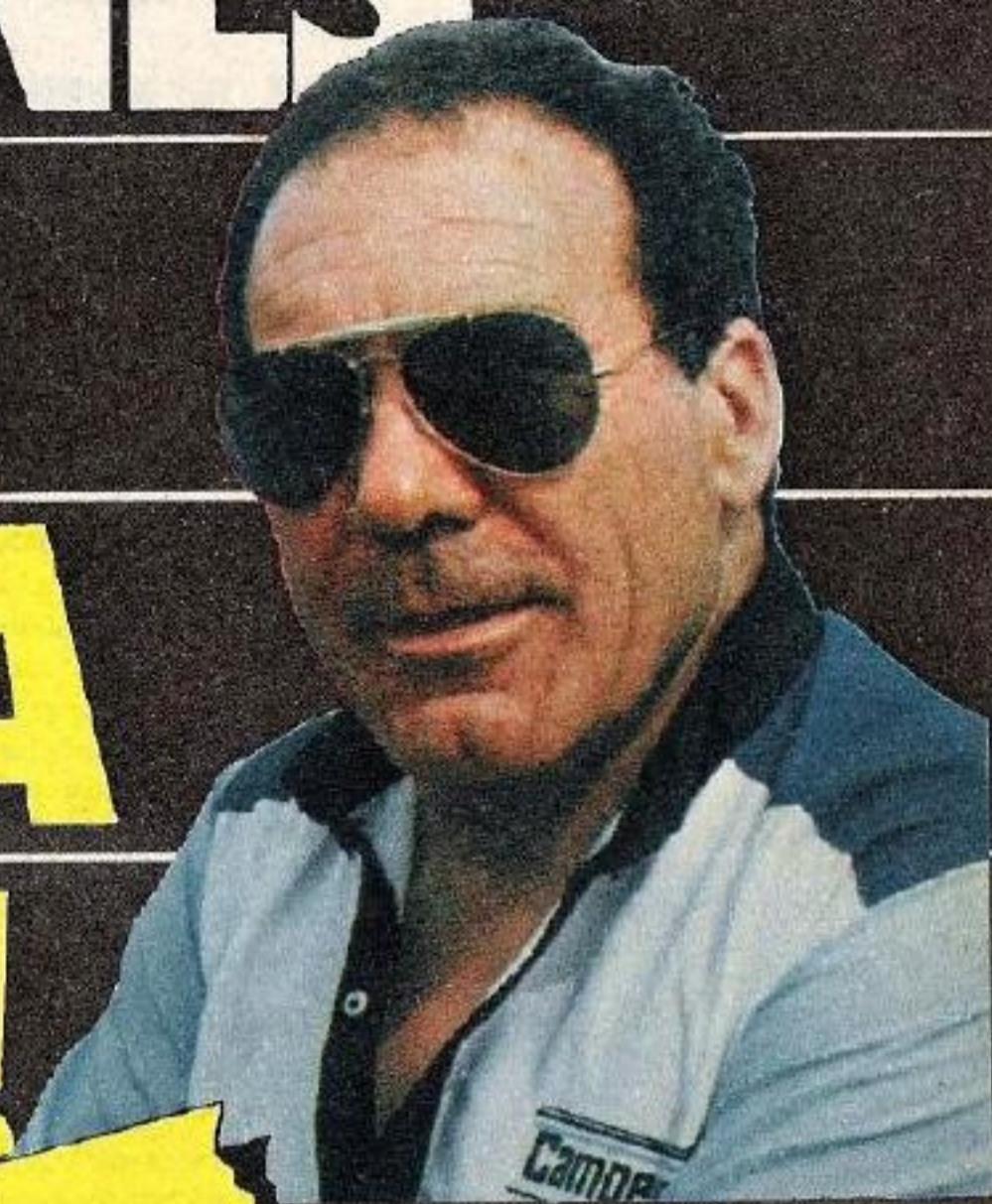
C. Postal _____ Localidad _____ Provincia _____

Profesión _____

CEAC ARGENTINA Bne. Mitre 3749, Departamento 39J 1201 Buenos Aires, Argentina



CAMPEONES GANA EN LA RECTA FINAL!



Campeones

**CAMPEONES
DEL CAMINO S.A.**

ARENALES 2896 P.B. (1425) BS. AS.
TEL.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

CAMPEONES, el programa de Automovilismo Deportivo conducido por CARLOS ALBERTO LEGNANI, brinda el mejor espectáculo televisivo y radial.

Un equipo constituido por unidades móviles terrestres y aéreas, camarógrafos y periodistas, que todos los días logran la mejor cobertura.

Una poderosa razón para que CAMPEONES INEXORABLEMENTE SIGA CRECIENDO!

POR RADIO EL MUNDO

Lunes a Sábado de 20 a 21 hs.
Domingo de 8 a 14.30 hs.

POR CANAL 2

Jueves de 23 a 24 hs.
Domingo de 21 a 22 hs.



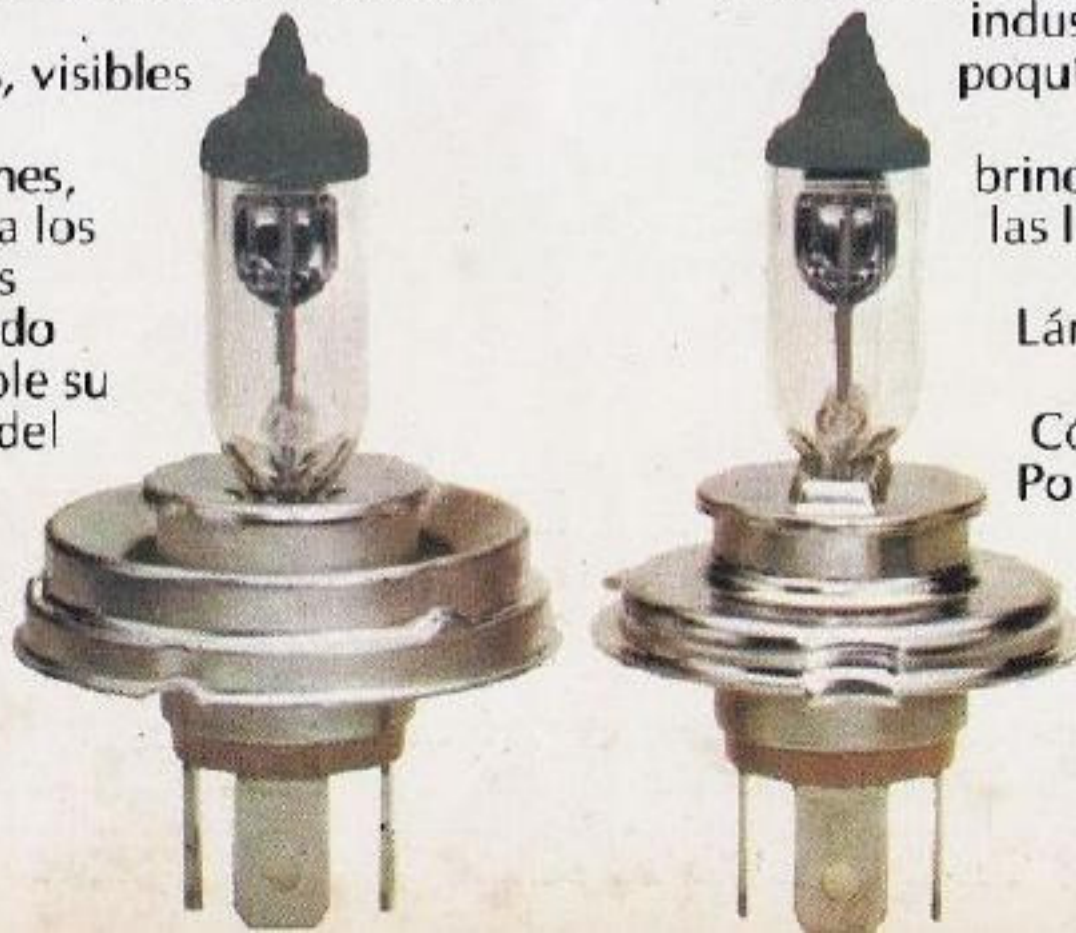
SI SU COCHE NO VE BIEN,
NECESITA LAMPARAS PHILIPS.

Las lámparas halógenas Philips, H4 y H5, señalan el camino de la óptima visión y seguridad vial.

Poniendo, ante sus ojos, visibles ventajas en el manejo.

De reducidas dimensiones, ofrecen alta resistencia a los cambios térmicos y a las vibraciones, manteniendo absolutamente inalterable su valor lumínico a través del tiempo.

El gas halógeno



contenido en la ampolla evita que ésta se ennegrezca, lo que se traduce en un rendimiento luminoso más elevado durante toda su vida útil.

Las lámparas halógenas Philips, por su calidad y resistencia, representan un hecho singular en la industria automotriz: son uno de los poquísimos casos en que el repuesto supera al original de fábrica, brindando un 100% más de luz que las lámparas convencionales, tanto en alta como en baja.

Lámparas halógenas Philips, H4 y H5: duran más y se ve más.

Cómprelas con los ojos cerrados. Porque los ojos de su auto son tan importantes como los suyos.



PHILIPS

El beneficio de comprar al contado.



A usted le conviene comprar al contado. Plata en mano, usted mira, pregunta, compara y en el momento de hacer la compra, elige. Y porque es libre para elegir, es el dueño de la situación. De esto se trata, precisamente, el

Círculo Galicia.
Círculo Galicia es un sistema de ahorro previo cuyas características son todos beneficios, empezando por uno de los principales: le da efectivo, sin pagar intereses, **para comprar lo que usted quiera, donde quiera**

y a quienquiera.
Porque al contado se compra mejor. Usted solicita desde **₳ 1.000 a ₳ 30.000**, en planes y cuotas a la medida de sus posibilidades. Y recibe el monto actualizado, según el índice de precios al

consumidor, al ser adjudicado por sorteo o licitación. A su disposición, en las 129 casas del Banco de Galicia y Buenos Aires y sus agentes de ventas. Solicite promotor telefónicamente al 331-8300/07.

SOCIEDAD ADMINISTRADORA

ENTIDAD RECAUDADORA



No dude que a usted lo beneficia.
El beneficio..., hacer realidad sus sueños.

RALLY

GUIA

Suplemento Especial de la revista CORSA N° 1100 del 4 al 11 de agosto de 1987.



LOS ACTORES PRINCIPALES
los veinte pilotos más destacados, sus autos, navegantes y antecedentes.

EL RECORRIDO

planos con todo el detalle necesario para ver la carrera.



COMO VER EL RALLY

recomendaciones para observar la prueba con comodidad y seguridad



TODOS LOS INSCRIPTOS

cada tripulación participante; su nacionalidad, número y máquina.

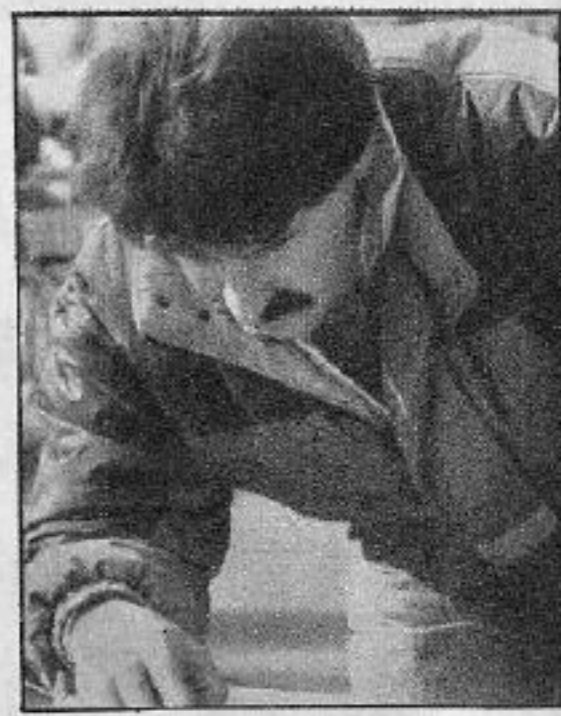
PRIME POR PRIME

- horarios - recorrido
- comentarios
- consejos



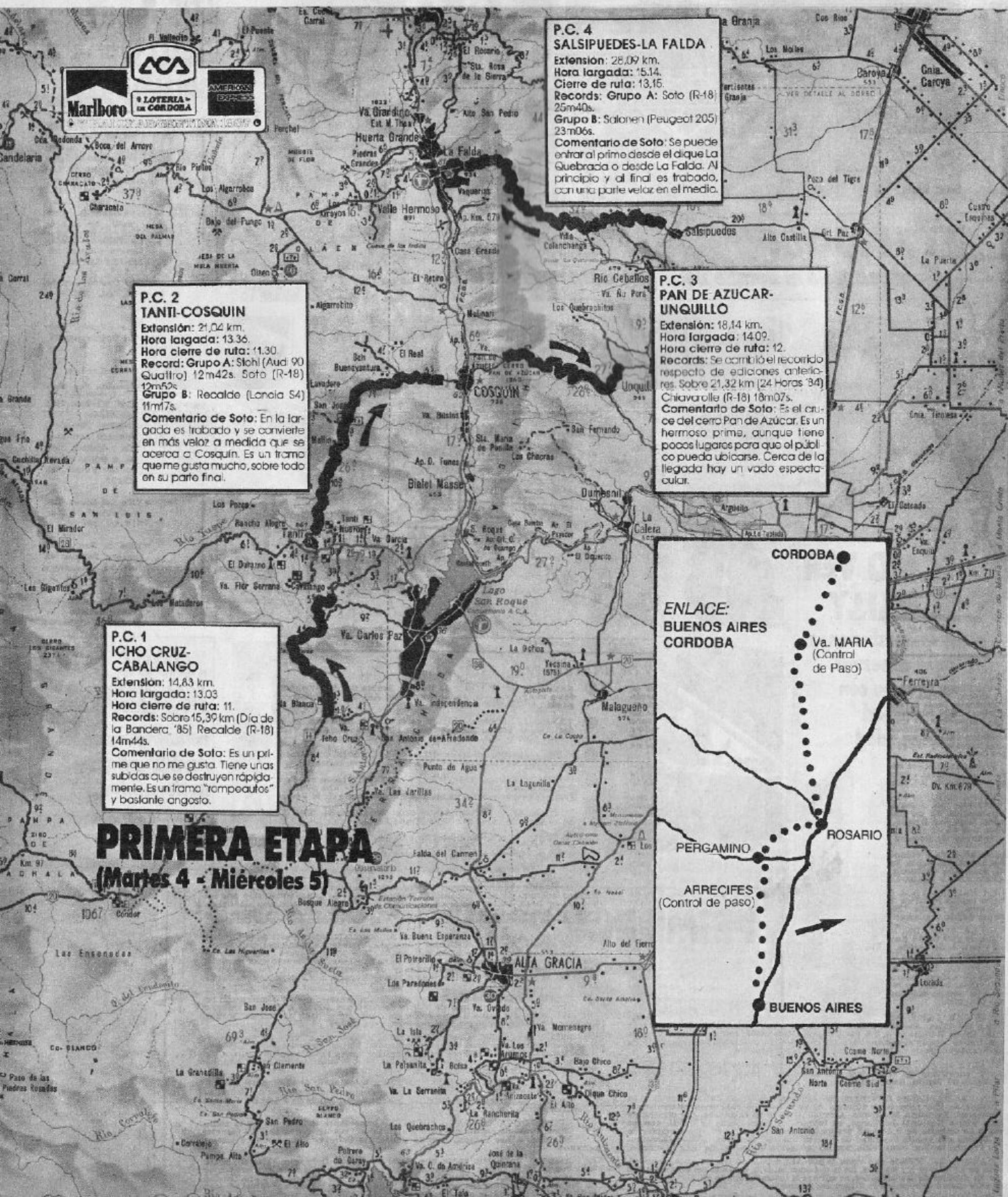
EL RECORRIDO

Para que usted conozca cada detalle del rally, le ofrecemos estos planos donde podrá encontrar la ubicación de cada Prueba de Clasificación, su extensión, y un comentario de Ernesto Soto.



DIA A DIA

ETAPA	LARGADA	HORA LLEGADA	HORA ENLACE P.C.	TOTAL
1	BUENOS AIRES (ACA)	22 h	CORDOBA (Estadio)	9 h 751.03
2	CORDOBA (Estadio)	12 h	CORDOBA (Estadio)	17.24 h 148.42 82.1 981.55
3	CORDOBA (Estadio)	7 h	CORDOBA (Estadio)	16.51 h 254.27 190.57 444.84
4	CORDOBA (Estadio)	7 h	CORDOBA (Estadio)	16.33 h 218.65 201.8 420.45
4	CORDOBA (Estadio)	7 h	CORDOBA (Estadio)	15.10 h 224.98 142.76 367.74



P.C. 4 SALSIPUEDES-LA FALDA
 Extensión: 28,09 km.
 Hora largada: 15.14.
 Cierre de ruta: 13.15.
 Records: Grupo A: Soto (R-18) 25m40s.
 Grupo B: Salonen (Peugeot 205) 23m06s.
 Comentario de Soto: Se puede entrar al primo desde el dique La Quebrada o desde La Falda. Al principio y al final es trabado, con una parte veloz en el medio.

P.C. 2 TANTI-COSQUIN
 Extensión: 21,04 km.
 Hora largada: 13.36.
 Hora cierre de ruta: 11.30.
 Record: Grupo A: Stohi (Audi 90 Quattro) 12m42s. Soto (R-18) 12m52s.
 Grupo B: Recalde (Lancia S4) 11m17s.
 Comentario de Soto: En la largada es trabado y se convierte en más veloz a medida que se acerca a Cosquín. Es un tramo que me gusta mucho, sobre todo en su parte final.

P.C. 3 PAN DE AZUCAR-UNQUILLO
 Extensión: 18,14 km.
 Hora largada: 14.09.
 Hora cierre de ruta: 12.
 Records: Se cambió el recorrido respecto de ediciones anteriores. Sobre 21,32 km (24 Horas '84) Chiavaralle (R-18) 18m07s.
 Comentario de Soto: Es el cruce del cerro Pan de Azúcar. Es un hermoso primo, aunque tiene pocos lugares para que el público pueda ubicarse. Cerca de la llegada hay un vado espectacular.

P.C. 1 ICHO CRUZ-CABALANGO
 Extensión: 14,83 km.
 Hora largada: 13.03.
 Hora cierre de ruta: 11.
 Records: Sobre 15,39 km (Día de la Bandera '85) Recalde (R-18) 14m44s.
 Comentario de Soto: Es un primo que no me gusta. Tiene unas subidas que se destruyen rápidamente. Es un tramo "rompeautos" y bastante angosto.



PRIMERA ETAPA (Martes 4 - Miércoles 5)

**P.C. 6
RIO GUASTA-TANINGA**
 Extensión: 31,09 km.
 Hora largada: 9.06.
 Hora cierre de ruta: 7.
 Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 22m01s. Soto (R-18) 22m47s.
 Grupo B: Recalde (Lancia S4) 19m29s.
 Comentario de Soto: En general es en bajada y bastante rápido. En los cuatro o cinco kilómetros antes del final tiene unos carruajes interesantes.

**P.C. 5
MATADEROS-CUCHILLA NEVADA**
 Extensión: 21,37 km.
 Hora largada: 8.23.
 Hora cierre de ruta: 6.15.
 Record: Nuevo recorrido.
 Comentario de Soto: Es sumamente rápido y solo en los primeros cinco kilómetros tiene algún curvetero. Personalmente, no me gusta.

**P.C. 7
CHAMICO-AMBUL**
 Extensión: 23,73 km.
 Hora largada: 9.54.
 Hora cierre de ruta: 7.45.
 Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 21m53s. Soto (R-18) 21m58s.
 Grupo B: Recalde (Lancia S4) 19m03s.
 Comentario de Soto: Poco antes de la llegada tiene un vado muy bonito luego de una curva en bajada.

**P.C. 8
AMBUL-LAS MARAVILLAS**
 Extensión: 25,46 km.
 Hora largada: 10.37.
 Hora cierre de ruta: 8.30.
 Records: Grupo A: Wittmann (VW Golf) 15m24s. Soto (R-18) 15m27s.
 Grupo B: Aien y Recalde (Lancia S4) 13m13s.
 Comentario de Soto: La primera parte de este tramo es muy rápida, con bastantes rectas. Luego de la cuesta de San Luis se hace algo más trabado. Tiene muchos lugares lindos para verlo, incluyendo Los Morteritos y el cruce del río Panchohoma.

**P.C. 11
MINA CLAVERO-GIULIO CESARE**
 Extensión: 22,26 km.
 Hora largada: 14.03.
 Hora cierre de ruta: 12.
 Records: Grupo A: Soto (R-18) 20m57s.
 Grupo B: Recalde (Lancia S4) 18m36s.
 Comentario de Soto: Al principio es rápido, pero luego es muy trabado y siempre en subida.

**P.C. 12
EL CONDOR-BIF RUTA PROV. N° 14**
 Extensión: 29,57 km.
 Hora largada: 16.01.
 Hora cierre de ruta: 13.
 Records: Grupo A: Soto (R-18) 23m02s.
 Grupo B: Recalde (Lancia S4) 20m59s.
 Comentario de Soto: Es la bajada de La Pampa de Achala. El camino es trabado y en general angosto. Con la apertura del camino de las Altas Cumbres se podrá apreciar con más comodidad. Desde Copina hasta el final es sinuoso y muy veloz.

**P.C. 10
CUESTA DE LA GRUTA-CIENAGA DE ALLENDE**
 Extensión: 23,77 km.
 Hora largada: 13.10.
 Hora cierre de ruta: 11.
 Records: Grupo A: Soto (R-18) 14m17s.
 Grupo B: Blomqvist (Peugeot 205) 12m28s.
 Comentario de Soto: Es un prime de difícil acceso. Como es en subida casi constante, los autos de poca potencia no daran mucho espectáculo.

**P.C. 9
Va. LAS ROSAS-PUEBLITO**
 Extensión: 13,32 km.
 Hora largada: 12.07.
 Hora cierre de ruta: 10.
 Records: Grupo A: Soto (R-18) 10m41s.
 Grupo B: Recalde (Lancia S4) 9m07s.
 Comentario de Soto: Es lindo. Se dobla continuamente y tiene algunos tramos veloces. En la curva de la iglesia se lo puede ver cómodamente.

**SEGUNDA ETAPA
(Jueves 6)**



**P.C. 15
SAN MARCOS SIERRA-
CAPILLA DEL MONTE**
Extensión: 20,6 km.
Hora largada: 10.09.
Hora cierre de ruta: 8.
Records: Grupo A: Stohl (Audi 90 Quattro) 17m06s. Soto (R-18) 18m03s.
Grupo B: Recalde (Lancia S4) 15m33s.
Comentario de Soto: Apenas larga lo hace en subida. Posteriormente es veloz.

**P.C. 19
TODOS LOS SANTOS-
CHARBONIER**
Extensión: 28,60 km.
Hora largada: 13.48
Hora cierre de ruta: 11.45.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 18m43s. Maccari (R-12) 20m58s.
Grupo B: Alen (Lancia S4) 16m23s.
Comentario de Soto: es bien rápido y el inicio es en subida. Cerca del final hay un salto.

**P.C. 18
ASCOCHINGA-
SAN PELLEGRINO**
Extensión: 28,03 km.
Hora largada: 13.10.
Hora cierre de ruta: 11.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 22m25s. Soto (R-18) 23m33s.
Grupo B: Biasion (Lancia S4) 20m14s.
Comentario de Soto: La mayor parte de este prime es en bajada, con alguna parte veloz.

**P.C. 16
BIF. A LA CUMBRE-
ASCOCHINGA**
Extensión: 28,41 km.
Hora largada: 11.14.
Hora cierre de ruta: 9.15.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 21m01s. Soto (R-18) 21m23s.
Grupo B: Kankkunen y Blomqvist (Peugeot 205) 19m08s.
Comentario de Soto: Es un trabaado veloz. Tiene buen piso. En la primera mitad sube para luego ir bajando.

**P.C. 17
Ea. EL ALAMO-
ASCOCHINGA**
Extensión: 18,17 km.
Hora largada: 12.37.
Hora cierre de ruta: 10.30.
Records: Grupo A: Willmann (VW Golf) 11m13s. Sillio (R-18) 12m.
Grupo B: Alen (Lancia S4) 9m39s.
Comentario de Soto: Es eminentemente veloz, con piso muy bueno y plano.

**P.C. 14
CUCHI CORRAL-
SAN MARCOS SIERRA**
Extensión: 28,94 km.
Hora largada: 9.26.
Hora cierre de ruta: 7.30.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 21m52s. Soto (R-18) 22m36s.
Grupo B: Alen (Lancia S4) 19m52s.
Comentario de Soto: Es muy lindo. La bajada a Cuchi Corral es muy bonita. El camino es trabaado y con varios vados ideales para instalarse durante todo el día.

**P.C. 13
EL MANZANO-
BIF. A LA CUMBRE**
Extensión: 30,11 km.
Hora largada: 8.03.
Hora cierre de ruta: 6.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 31m16s. Soto (R-18) 32m16s.
Grupo B: Alen (Lancia S4) 28m36s.
Comentario de Soto: Este trayecto no me gusta. Es muy angosto y trabaado. El cambio más alto que se coloca es la tercera marcha.

TERCERA ETAPA

(Viernes 7)



**P.C. 20
PAN DE AZUCAR-
UNQUILLO**
Extensión: 18,14 km.
Hora largada: 16.33.
Hora cierre de ruta: 13.30.
Records: Se cambió el recorrido respecto de ediciones anteriores. Sobre 21,32 km (24 Horas '84), Chiavarotto (R-18) 18m07s.
Comentario de Soto: Idem PC 3.



**P.C. 27
BOSQUE ALEGRE-
FALDA DEL CARMEN**
Extensión: 13.75 km.
Hora largada: 14.05.
Hora cierre de ruta: 12.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 9m52s. Raies (R-18) 9m53s.
Comentario de Soto: Al principio es un prime bien trabajado, para convertirse en veloz hacia el final.

**P.C. 26
POTRERO DE GARAY-
RIO DE LA SUELA**
Extensión: 28.03 km.
Hora largada: 13.10.
Hora cierre de ruta: 11.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 17m20s. Soto (R-18) 17m36s.
Grupo B: Bision (Lancia S4) 15m10s.
Comentario de Soto: Es veloz con varios vados. El más interesante para el público es el del río San José. Baja en un 70% del recorrido.

**P.C. 21
JOSE DE LA QUINTANA-
VA. CIUDAD DE AMERICA**
Extensión: 11.23 km.
Hora largada: 9.33.
Hora cierre de ruta: 6.30.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 9m03s. Soto (R-18) 9m11s.
Grupo B: Allen 7m55s.
Comentario de Soto: Si el piso está en buenas condiciones, es un prime sinuoso y veloz.

**P.C. 22
CALAMUCHITA-
SAN AGUSTIN**
Extensión: 25.53 km.
Hora largada: 9.36.
Hora cierre de ruta: 7.30.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 17m51s. Soto (R-18) 18m15s.
Grupo B: Bision (Lancia S4) 16m03s.
Comentario de Soto: Es veloz, con piso arenoso. En algún tramo tiene algo de ripio.

**P.C. 25
BIF. A YACANTO (CALA-
MUCHITA)-STA. MONICA.**
Extensión: 20.67 km.
Hora largada: 11.57.
Hora cierre de ruta: 10.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 14m20s. Raies (R-18) 14m35s.
Grupo B: Bision (Lancia S4) 13m04s.
Comentario de Soto: Al comienzo es veloz, mientras que su parte central es bien trabada. En general desciende.

**P.C. 24
AMBOY-BIF. YACANTO
(CALAMUCHITA)**
Extensión: 23.84 km.
Hora largada: 11.24.
Hora cierre de ruta: 9.30.
Records: Grupo A: Eriksson (VW Golf) 16m07s. Soto (R-18) 16m20s.
Grupo B: Bision (Lancia S4) 14m07s.
Comentario de Soto: Tiene un tramo de ripio, en el inicio del camino.

**P.C. 23
LAS BAJADAS-
VILLA DEL DIQUE**
Extensión: 19.71 km.
Hora largada: 10.29.
Hora cierre de ruta: 8.30.
Records: Grupo A: Soto (R-18) 13m14s.
Grupo B: Kankunen (Peugeot 205) 11m46s.
Comentario de Soto: Esta es uno de los que más me gusta. Quizá porque se lo ganó a los autos extranjeros, cuando nadie especulaba. Es básicamente un sinuoso veloz.

**CUARTA ETAPA
(Sabado 8)**



LOS PROTAGONISTAS



JORGE RECALDE
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Mina Clavero (Córdoba), 9-8-51.
Títulos: Campeón argentino de Turismo 1974, Campeón de Rally 1982, 1983 y 1985.
Navegante: Jorge del Buono.
Auto: Lancia Delta HF 4WD.



MASSIMO BIASION
ITALIA
Lugar y fecha de nacimiento: Bassano del Grappa, 7-1-1958.
Títulos: Campeón europeo de Rally 1983.
Navegante: Tiziano Siviero.
Auto: Lancia Delta HF 4WD.



INGVAR CARLSSON
SUECIA
Lugar y fecha de nacimiento: Nyköping, 2-4-1947.
Navegante: Per Carlsson.
Auto: Mazda 323 4WD.



ERNESTO SOTO
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Villa Dolores, 20-10-1954.
Títulos: Campeón argentino de Rally 1980 y 1984.
Navegante: Martín Christó.
Auto: Renault 18 GTX E.L.



ERWIN WEBER
ALEMANIA OCCIDENTAL
Lugar y fecha de nacimiento: Múnich, 16-6-1959.
Navegante: Matthias Felz.
Auto: Volkswagen Golf GTI 16v.



KENNETH ERIKSSON
SUECIA
Lugar y fecha de nacimiento: Appelbo, 13-5-1956.
Títulos: Campeón mundial de Rally de Grupo A 1986.
Navegante: Peter Diekmann.
Auto: Volkswagen Golf GTI 16v.



CARLOS DIAZ MAYER
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Adrogué, 2-9-45.
Títulos: no posee.
Navegante: Héctor Valles.
Auto: Renault 18 GTX E.L.



JUAN MARIA TRAVERSO
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Ramallo (Bs.As.), 28-12-1950.
Títulos: Campeón argentino de TC en 1976 y Campeón argentino de TC 2000 en 1986.
Navegante: Fernando Stella.
Auto: Renault 18 GTX E.L.



GABRIEL RAIRS
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Villa Carlos Paz, 11-5-1958.
Títulos: Campeón argentino de Rally 1984 y 1986; Campeón Argentino de Turismo en 1981.
Navegante: Raúl Campaña.
Auto: Renault 18 GTX E.L.



JORGE BESCHAM
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Córdoba, 11-10-54.
Títulos: Campeón argentino de Rally Clase B en 1981 y Campeón Argentino de Rally Clase Dos en 1986.
Navegante: José A. García.
Auto: Fiat Regatta 85.



MIGUEL TORRAS
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Córdoba, 12-3-1950.
Títulos: Campeón argentino de Rally 1985.
Navegante: Luis Oyola.
Auto: Renault 18 GTX E.L.



EDUARDO LONATI
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Capital Federal, 19-9-1952.
Títulos: Campeón bonaerense '86.
Navegante: Guillermo Madero.
Auto: Renault 18 GTX E.L.



FRANCISCO MAYORGA
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Capital Federal, 24-7-41.
Títulos: Campeón argentino de Turismo 1972 y 1973.
Navegante: Ramon Velázquez.
Auto: Lancia Delta HF 4WD.



OMAR DEGIOVANNI
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Córdoba, 7-4-54.
Navegante: Luis Ellera.
Auto: Fiat Regatta 85.



JOSE A. CELSI
CHILE
Lugar y fecha de nacimiento: Santiago, 15-12-52.
Títulos: Campeón chileno de Rally 1986.
Navegante: Elvio Olave.
Auto: Subaru RX Turbo.



EDIO FUCHTER
BRASIL
Lugar y fecha de nacimiento: Florianópolis, 16-4-1962.
Títulos: Campeón de Santa Catarina de Rally 1985.
Navegante: Ricardo Costa.
Auto: Volkswagen Gol 1.6.



PAULO LEMOS
BRASIL
Lugar y fecha de nacimiento: no posee.
Títulos: Campeón brasileño de Rally 1983, campeón Codasur 1985.
Navegante: Arthur Cezar.
Auto: Volkswagen Gol 1.8.



RICARDO PASI
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: Córdoba, 24-9-63.
Auto: Renault 18 GTX E.L.
Navegante: Rafael Gait.



LUIS ETCHEGOYHEN
URUGUAY
Lugar y fecha de nacimiento: Montevideo, 1-8-1941.
Títulos: Campeón uruguayo de Rally y Turismo 1977 y pista 1978. Campeón Codasur.
Navegante: Luis Borrullo.
Auto: Volkswagen Gol 1.6.



CARLOS SAUL MENEM
ARGENTINA
Lugar y fecha de nacimiento: La Rioja, 2-7-35.
Títulos: Gobernador de la provincia de La Rioja.
Navegante: Rubén Valentini.
Auto: Renault 18 GTX E.L.

LAS 91 TRIPULACIONES QUE SE ANOTARON, Y SUS AUTOS

TODOS LOS INSCRIPTOS

Nº PILOTO/NAVEGANTE	AUTO	GRUPO	CLASE				
1 Biasion M./Siviero T.	Lancia Delta HF4WD	I A	8	78 Masetti A./Fernández G.	Fiat SE 1.5	RA	B 10
2 Weber E./Fellz M.	VW Golf GTI 160	D A	7	79 Gianre N./Giacone	Fiat 147 Sorpasso	RA	B 10
3 Eriksson K./Diekmann P.	VW Golf GTI 160	S A	7	80 Frecha C./Descote A.	Fiat SE 1.5	RA	B 10
4 Carlsson I./Carlsson P.	Mazda 323 4WD	S A	8	81 Buigas A./Isa J.	Fiat 147 Sorpasso	RA	B 10
5 Recalde J./Del Buono J.	Lancia Delta HF4WD	RA	8	82 Aranda R./Grillo H.	Fiat 147 Sorpasso	RA	B 10
6 Celsi J./Olave E.	Subaru RX Turbo	RCH A	8	83 Carnevalino N./Spataro J.	Fiat 147 Sorpasso	RA	B 10
7 Solo E./Christie M.	Renault 18 GTX	RA	7	84 Biondi J./Miravalle J.	Fiat SE 1.5	RA	B 10
8 Díaz Mayer C./Valles H.	Renault 18 GTX	RA	7	85 Jacobo J./Fernández E.	Fiat SE 1.5	RA	B 10
9 Raies G./Campana R.	Renault 18 GTX	RA	7	86 Odon C./	Fiat SE 1.5	RA	B 10
10 Torrás M./Oyola L.	Renault 18 GTX	RA	7	87 Céspedes J./Kember R.	Fiat 147 Sorpasso	RA	B 10
11 Bescham J./García J.	Fiat Regatta 85	RA	6	88 Machinea P./Machinea M.	Fiat SE 1.5	RA	B 10
12 Elchegoyhen en L/Borrillo L.	VW Gol 1.6	U A	6	89 Frigo C./	Fiat SE 1.5	RA	B 10
14 Fuchler E./Costa R.	VW Gol 1.6	BR A	6	90 Chain R./Basso G.	Fiat SE 1.5	RA	B 10
15 Fleck J./Klein S.	VW Gol 1.6	BR A	6	91 Maurizzi M./Pérez R.	Fiat SE 1.5	RA	B 10
16 Degiovanni O./Ellera J.	Fiat Regatta 85	RA	6	92 Besso C./Pollegriano J.	Fiat 147 Sorpasso	RA	B 10
17 Lemos P./Cezar A.	VW Gol 1.6	BR A	6				
18 Traverso J./Stella F.	Renault 18 GTX	RA	7				
19 Pasi R./Gail E.	Renault 18 GTX	RA	7				
20 Lonati E./Madero G.	Renault 18 GTX	RA	7				
21 Israel C./Jaurena M.	Toyota Corolla	RA	6				
22 Maineri J./García J.	Toyota Corolla	RA	6				
23 Oribe E./Oribe I.	VW Gol 1.6	RA	6				
24 Schmauk A./Harta F.	Alfa Romeo 33 QV	RCH A	6				
25 Pardo J./Vignau J.P.	Fiat Regatta 85	RA	6				
26 Mastromarino C./Roca V.	VW Gacel GL	RA	6				
27 Adrianni A./Mazzani A.	Fiat Ritmo 105	VEZ A	6				
28 Cecchetto J./Carrera J.	Fiat Regatta 85	RA	6				
29 Soto R./Castro E.	Renault 18 GTX	RA	7				
30 Foche M./Logegaray D.	Renault 18 GTX	RA	7				
31 Sala A./Minardi C.	Renault 18 GTX	RA	7				
32 Veglia N./Ocampo O.	Renault 18 GTX	RA	7				
33 Galotta J./Belluzzo D.	Renault 18 GTX	RA	7				
34 Rodríguez D./Rodríguez L.	Renault 18 GTX	RA	7				
35 Pigliacampo S./Lopez P.	Renault 18 GTX	RA	7				
36 Maciel J./Maciel L.	Renault 18 GTX	RA	7				
37 Escariz H./Escariz L.	VW Gacel GL	RA	6				
38 Alanoca Quino/	Toyota Corolla 16v	BOL A	6				
39 Salgado Nash/	VW Gol 1.6	RA	6				
40 Sanabria N./	VW Gol 1.6	PY A	6				
41 Lambrecht U./Scayola S.	VW Gacel GL	RA	6				
42 Velazco E./Castaing M.	Alfasud SV 1.5	RCH A	6				
43 Aguirre E./Celsi A.	Subaru 4WD 1.2	RCH A	5				
44 Recalt A./Carro J.	Daihatsu Charade	RA	5				
45 Benedetti R./Larroca R.	Daihatsu Charade	RA	5				
46 Urrutia F./Troncoso C.	Suzuki SA 310	RCH A	5				
47 Luna R.O./Luna R.	Dacia 1310	RA	5				
48 Mayorga F./Velázquez B.	Lancia Delta HF4WD	RA	8				
49 Giró O./Chiodi C.	Renault 18 GTX	RA	7				
50 Silva L./Frare A.	Renault Fuego GTX	RA	7				
51 Campra H./Narvaja R.	Renault 18 GTX	RA	7				
52 Monem C./Valentini R.	Renault 18 GTX	RA	7				
53 Waidatt D./Campello M.	Renault 18 GTX	RA	7				
54 Cordovana A./Jawerbaum E.	Renault 18 GTX	RA	7				
55 Chreim F./Venezia	VW Gacel GL	RA	6				
56 Abarca J./Toledo J.	VW Gacel GL	RA	6				
57 Marquet J./Casiello J.	VW Gacel GL	RA	6				
58 Scalise S./Loiácono	VW Gacel GL	RA	6				
59 Abella Nazar A./Aschiero C.	Dacia 1310	RA	5				
60 Silvi O./Mondati N.	Daihatsu Charade	RA	5				
61 Sas J./	Daihatsu Charade	RA	5				
62 Smith A./Mercadier H.	Subaru 1.3	RA	5				
63 Rochi C./Romero A.	Dacia 1310	RA	5				
64 Levalle E./De Carcer S.	Subaru 4WD 1.2	RCH A	5				
65 Menem C./Guidone C.	Renault 18 GTX	RA	7				
66 Nathan J./Neira C.	Renault 18 GTX	RA	7				
67 Liguori C./Valeri A.	VW Gacel GL	RA	6				
68 Arnesio J./López Z.	VW Gol 1.6	RA	6				
69 Luzzardo D./	VW Gol 1.6	RA	6				
70 Manzanares S./Pollini A.	Fiat Regatta 85	RA	6				
71 Vacarezza E./García N.	Subaru 1.3	RA	5				
72 Rey E./Callegari N.	VW Gacel GL	RA	6				
73 Canals H./	Fiat Regatta 85	RA	6				
74 Crespo F./	Daihatsu Charade	RA	5				
75 Ruggiero H./Asceti N.	Dacia 1310	RA	5				
76 Gachan C./Brelon D.	Citroën 1000 Pistes	F B	10				
77 Piazza C./Vacchiani D.	Fiat SE 1.5	RA	10				

Importante: Las tripulaciones arriba mencionadas son todas las inscriptas. Aunque es dable esperar que algunas de ellas no sean de la partida, los números ya asignados no serán modificados.

LOS PUNTAJES

Así se otorgan los puntos en los campeonatos mundiales de rally.

PILOTOS: Los diez primeros clasificados en cada rally, que compitan con automóviles de Grupo A o Grupo N, obtendrán del primero al décimo los siguientes puntajes: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.

De los trece resultados posibles se podrá retener un máximo de 8 para la clasificación final del torneo. Para figurar al término del certamen se deberá haber participado por lo menos una vez fuera de Europa.

MARCAS: En el caso de los autos se deben sumar dos clasificaciones independientes: la obtenida en la clasificación general de cada rally y la lograda en el Grupo respectivo. La primera tiene la siguiente escala: 12-10-8-7-6-5-4-3-2-1. La segunda otorga estos puntos: 8-7-6-5-4-3-2-1.

Sólo suma puntos el auto mejor ubicado de cada marca.

COMO FUE EL SORTEO

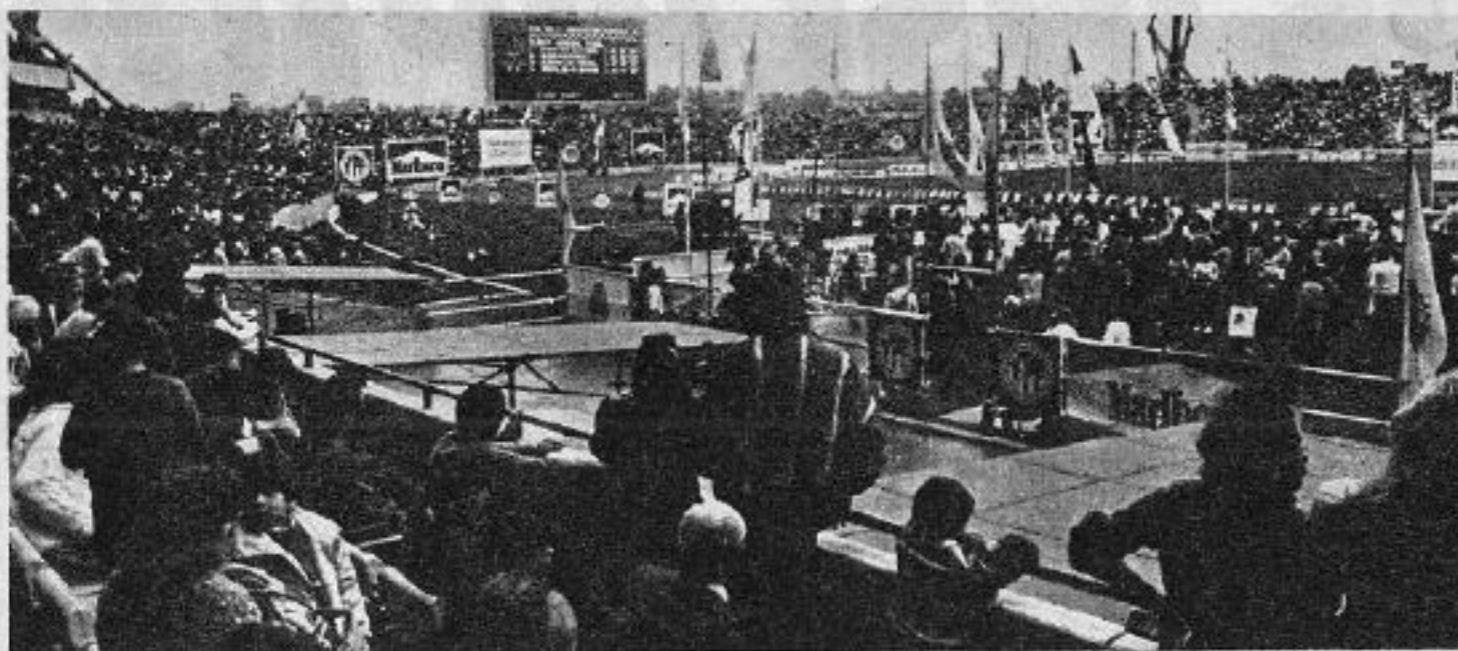
El orden de partida del 7º Rally Nacional (de R. Soto, Nº 29, a Luna, Nº 47), D. Nacional (de Mayorga, Nº 48, a Levalle, Nº 64), E Nacional (de Rey, Nº 73, a Ruggiero, Nº 75). Luego se sortearon los autos de Grupo B —que no pueden sumar puntos para el Campeonato Mundial—, los cuales largan en la primera etapa luego de los autos de Grupo A. En esta edición tampoco participarán autos Grupo N.



Momento del sorteo de largada: los encargados del mismo en plena labor.



CONSEJOS PARA EL ESPECTADOR



1. El estadio Chateau Carreras es punto de reunión de todos los días. 2. Cuando pasan los autos es fundamental prestar mucha atención. 3. Los puestos de asistencia son una buena alternativa. 4. Al caminar dentro de un prime debe hacerse con cuidado. 5. Los incendios empiezan así, con un asado ¡Apagar bien el fuego!



LOS ANTECEDENTES

AÑO	RECORRIDO	KM	Nº PC	GANADORES	AUTO
1979	Buenos Aires-Sta. Cruz de la Sierra	6.901	9	Jean Guichet-Jean Todt	Peugeot 504
1980	Buenos Aires-Tucumán	3.796	14	Walter Röhrl-Geiskircher	Fiat 131 Abarth
1981	Buenos Aires-Tucumán	3.400	16	Guy Frequentin-Jean Todt	Talbot Sunbeam Lotus
1983	Buenos Aires-Neuquén-Banloche	3.159	18	Hannu Mikkola-Arne Hertz	Audi Quattro
1984	Buenos Aires-Córdoba	2.639,51	24	Siggi Blomqvist-Björn Cederberg	Audi Quattro A2
1985	Buenos Aires-Córdoba	2.614,75	23	Timo Salonen-Sappo Harjanne	Peugeot 205 T16
1986	Buenos Aires-Córdoba	2.101,75	27	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Delta S4

La edición 79 -a diferencia de las posteriores- no otorgó puntos para el Campeonato Mundial de Rally.



1979: Guichet.



1986: Biasion.

No es una carrera más... Es -sin dudas- "la" carrera, por lo que para este 7º Rally de Argentina, válido por los Campeonatos Mundiales de Pilotos y Marcas, el público debe observar ciertas pautas para su comodidad, seguridad, como asimismo para no entorpecer el normal desarrollo de la competencia. A lo largo de las diferentes ediciones se han sucedido distintos hechos que contribuyeron a restarle puntaje por parte de la FISA, en los que -generalmente- mucho tuvieron que ver ciertas actitudes del público. De manera que a respetar todas las disposiciones, amigo lector y espectador, y para orientarlo, aquí le brindamos algunos datos para que pueda vivir en plenitud todas las alternativas de esta gran carrera.

ACTIVIDAD EN BUENOS AIRES

Si por alguna razón usted no puede trasladarse a la zona serrana de la provincia de Córdoba, donde tendrá lugar el rally, igual tendrá oportunidad de ver a los autos y también a sus pilotos, ya que a partir de las 22 horas del martes 4 de agosto la carrera se pondrá en marcha frente a la sede central del Automóvil Club Argentino (Av. del Libertador 1850), con intervalo de un minuto entre máquina y máquina. De ahí se dirigirán por Austria, Figueroa Alcorta, Udaondo, Libertador, General Paz, Acceso Norte, Ruta 8 (ramal Pilar) hasta Pergamino. De allí se empalma con la ruta 178 has-

ta la ruta 12, y de ahí se toma la ruta 9 hasta el Chateau Carreras, al que llegarán a las 9 horas. Anteriormente habrá dos Controles de Paso, en los que los participantes deberán hacer sellar su Hoja de Ruta, y los mismos están ubicados en Arrecifes y en Villa María.

EN CORDOBA AL COMPAS DEL RUIDO

Como ya dijimos, los autos comenzarán a llegar a las 9 horas del miércoles 5 de agosto, y habrá un Parque de Reagrupamiento, de tres horas, en que habrá de comenzar la segunda parte de la primera etapa, compuesta por cuatro pruebas clasificatorias, la primera de las cuales se iniciará en Villa Icho Cruz (cercanías de Carlos Paz) y culminará en Cabalango.

Ahora bien, si usted vive en Córdoba y quiere llegarse hasta la zona de la carrera, o si viajó especialmente desde otro punto del país con esa misma finalidad, tenga en cuenta una serie de detalles, siendo uno de ellos el de los horarios de cierre de las rutas que componen cada una de las pruebas clasificatorias. Inexorablemente, las mismas serán cerradas dos horas del comienzo de cada uno de los "primes", por lo que habrá que llegar con tiempo. ¡Ah...! Vaya bien provisto de víveres, ya que deberá permanecer en el lugar que haya elegido alrededor de cuatro horas, lapso que irá dismi-

nuyendo a medida que transcurren los "primes".

¿Y cómo llegar?... para facilitarse en este mismo número publicamos una completa guía, con mapas referenciales, que puede ayudarlo a elegir el lugar donde ver la carrera a lo largo de los cuatro días.

¿DONDE DEJO EL AUTO?

Si van con el tiempo suficiente, puede entrar con su vehículo en la zona de la carrera, pero ¡por favor!... estacionelo lejos del camino por donde transitan los pilotos, y al paso de éstos manténgase en un lugar seguro, mirando siempre hacia donde vienen los autos, y en ningún caso cruce la ruta o pretenda ver a los competidores desde muy cerca. Tampoco intente irse con su vehículo cuando aún la carrera está en disputa, hágalo sólo después que un móvil policial pase decretando la apertura de la ruta, y al salir no trate de imitar a Biasion. Recalde o cualquiera de los participantes. Maneje con cautela, respetando las indicaciones del personal de seguridad.

También hay otra opción, que es la de dejar el auto al comienzo o al fin de cada prueba clasificatoria, y entrar caminando hasta el lugar elegido, pero no olvide cerrar las puertas y el baúl de su auto, y no dejar a la vista elementos tentadores para los que "andan de pesca". De manera que nada de dejar los pasacasetes, carteras o elementos de valor. Al llegar

a su auto puede recibir una ingrata sorpresa.

Seguramente usted no irá sólo a ver el paso de los autos... llevará a su mujer, o su novia, los chicos o irá con un grupo de amigos. Y claro, en este caso el asado es lo habitual. Al encargarlo recuerde que el cálculo es de medio kilo por persona (este dato se lo damos de yapa), y también recuerde apagar el fuego cuando ya no quede ni muestra de las costillas en la parrilla. El fuego se propaga y después no lo para nadie. Hubo lamentables incidentes en anteriores ediciones de esta carrera.

OTRAS OPCIONES

Tal vez usted no es un aficionado empedernido, sino que se conformaría con ver a los autos sin viajar tanto ni meterse en los vericuetos de las sierras. Para eso, tiene varias opciones, a saber: 1) Instalarse en cualquiera de los tramos de enlace. 2) Otra de las cosas interesantes para observar son los auxilios de los distintos equipos. Pero no se olvide que en cualquiera de estas dos circunstancias debe observar ciertas reglas: en el primero de los casos la precaución debe ser extrema. En lo posible no circule en sentido contrario al de las máquinas de carrera ni en los enlaces y si por las dudas ve por el retrovisor unas poderosas luces, corrase rápido a su derecha. No lo olvide. 3) La última opción es la de trasladarse al Estadio Córdoba, donde cómodamente insta-

lado podrá ver el arribo de los participantes, gozando también de la apoteótica llegada final, que seguramente estará complementada con algún otro espectáculo.

Como última recomendación, le sugerimos que siempre tenga un radio a mano (igual que en el T.C., ¿vivo?), y con ella estará informado al momento sobre la marcha de la carrera mediante el amplio dispositivo que tienen previsto casi todas las emisoras cordobesas.

Bien... esto es todo (o al menos lo más importante) para que usted pueda seguir este 7º Rally de Argentina. Recuerde que la prudencia no debe dejarla en su casa. Pórtese bien, agarre CORSA acate las disposiciones y no dudamos que la experiencia será sumamente feliz. Una vez más, C-U-I-D-A-D-O. Sea responsable. Es por su bien y por el de los demás. ¿De acuerdo?...