

CORRISA

"CORRA" Y GANE CON SUS IDOLOS
LARRAURI A F.3000: TODA LA VERDAD
INFORME ESPECIAL. DESDE EUROPA Y BRASIL
F.1: GUIA TOTAL DEL MUNDIAL 1987

T.C. "PICANTE" EN BAHIA BLANCA... Y CON SUSPENSO



¿FORD MANDA?

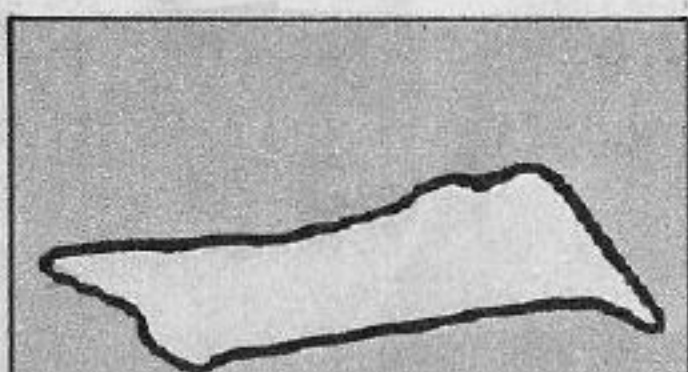
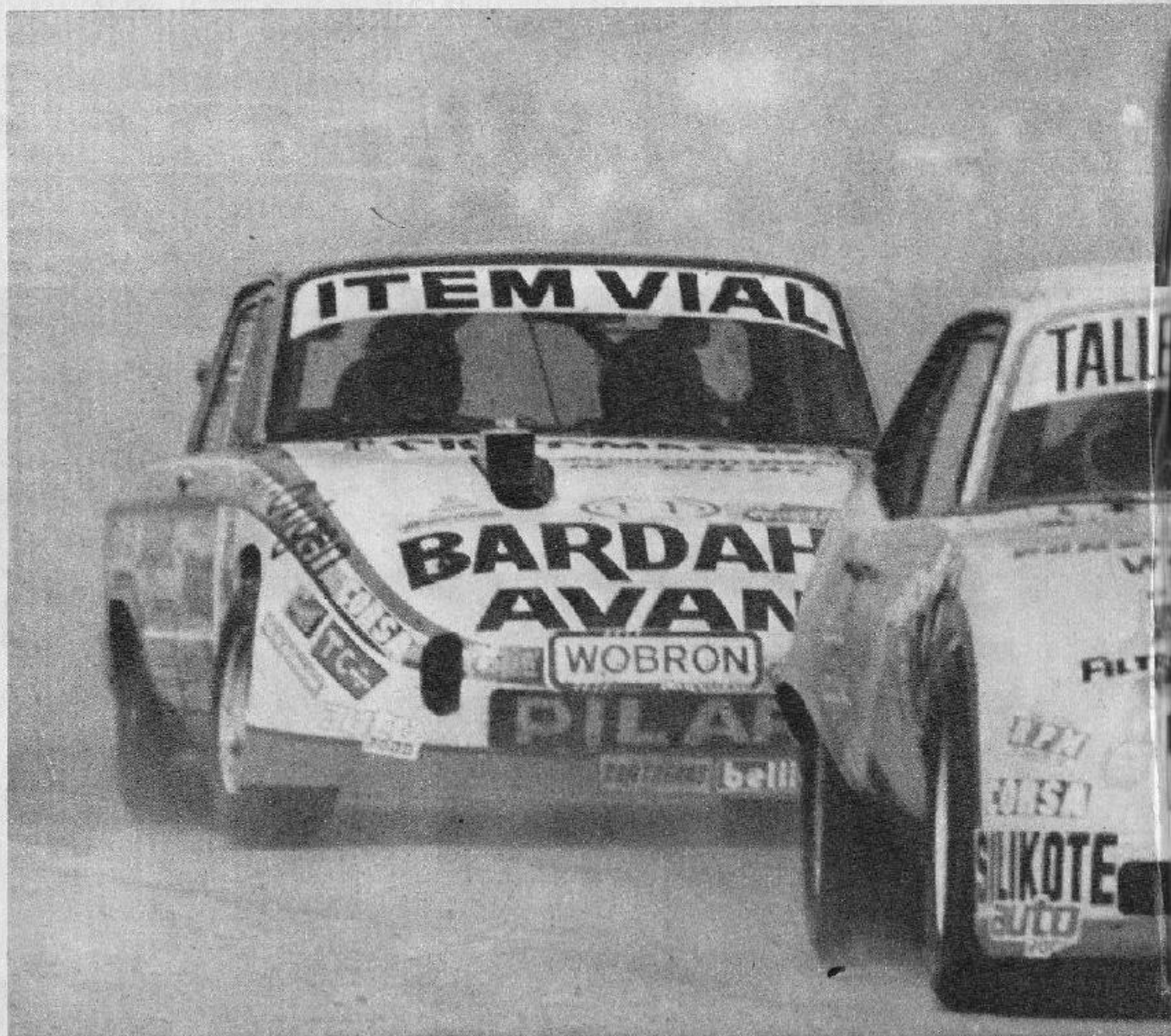
Nº 1083 del 8 al 14 de abril de 1987 - Argentina: \$2,60 - Uruguay: NS 210 - Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro

XI VUELTA DE BAHIA BLANCA... Y la robusta dupla que "se veía venir", concretó

NADA MAS PELIGROSO CON TOPADORA

Aprovechando con firmeza la solidez y la aceleración fulminea de su Falcon, el "Vasco" Jorge Oyhanari dominó su serie y persiguió en la final a De Benedictis. Cuando "Johnny" volvió a ceder ante la adversidad, la implacable máquina preparada por el "Polaco" Herceg atropelló el triunfo... Lo mismo que a Satriano, quien en la preclásica en ruta y debió resignar aspiraciones ante el de Pilar, que así inclinaba momentáneamente el disputado Campeonato a su favor y al del óvalo. Brescia y Morresi, también brillantes en otra atractiva carrera. La clasificación, sin embargo, quedó en suspenso luego de la revisión técnica...



FICHA GENERAL

Fecha: 3 de abril de 1987.

Denominación de la prueba: Premio Isaura, cuarta competencia del campeonato de 1987.

Lugar: Circuito Grünbein.

Ubicación: A 12 kilómetros del centro de Bahía Blanca.

Autoridades: Director de la Prueba: Guillermo Roth; Comisario Deportivo: Eduardo Perayra; Comisario Técnico: Carlos Marchese.

Condiciones climáticas: Caluroso, seminublado y ventoso.

Participantes: 30 en la primera serie, 30 en la segunda y 48 en la final.

Público: Alrededor de 15.000 personas.

Infraestructura del escenario: La habitual en un semipermanente.

Organización: Buena.

Espectáculo: Muy interesante.

Sin mostrar mayores sorpresas, esta undécima edición de la Vuelta de Bahía Blanca ratificó que se está transitando —deportivamente— por una senda en la que los pronósticos previos no cuentan. Las tres competencias anteriores mostraron esa pauta que en el semipermanente Grünbein volvió a exponerse con creces.

Un repaso a las series permitió ir clarificando en alguna medida el panorama, aunque debemos hacer hincapié en que generalmente es en las baterías donde la mayoría de los pilotos de pun-

ta "esconde" o se cuida, ambicionando una ubicación decorosa para la final, donde sí, despliega todo su arsenal. La primera serie, además del golpe del Dodge de Castellano cuando estaba entreferado (el auto quedó totalmente torcido) y del inconveniente padecido por Morresi, que lo dejara sin completar el recorrido total de la serie, poco después de que hubiese resignado la punta, nos mostró que Oyhanari tenía en su Falcon "Made in Herceg" un aliado importante como para estar en la discusión por la punta en la final. Todo se le presentó —por lo apuntado líneas

más arriba— favorable, y en ese tanteo quedó expuesto que el auto N° 5, además de mostrar un muy buen régimen arriba, era entre todos los del óvalo el que más respondía a la hora de acelerar. A esto se le debe agregar el determinante factor acusado por Oyhanari al enfrentar las para muchos temidas chicanas. Liberado de excesos, supo aplicar criteriosamente el pie sobre el freno, a favor de un auto que tuvo una reacción excelente cuando el "Vasco" lo exigía en la salida. Indudablemente esa cualidad era una seria advertencia hacia los demás. Detrás de Oyhanari,

ROSO QUE VASCO ...POLACA)

Así marcharon durante casi toda la final (foto mayor) en el camino. Pero en los cronómetros, el orden estaba invertido, ya que el dominador fue el Ford de Oyhanart —en segundo plano— y quien pretendió —infructuosamente— alcanzarlo era el Chevrolet de Satriano. Al más puro estilo raiístico, Jorge Oyhanart y su acompañante Juan Molina no dudaron en subirse al techo del Falcon a modo de festejo. Abajo, el momento en que el lateral derecho del Dodge de Oscar Castellano se apresta a impactar contra las cubiertas que delimitaban la entrada a la chicana. Allí "Pincho" perdió toda su chance.



apareció Mariano Calamante, que volvió a reencontrarse con la bandera a cuadros, aventajando a Oscar Aventín, Hernández y Romero (dos de muy buen trabajo) y al consistente Julio Salgado.

La serie complementaria mostró en el primer lugar a Juan De Benedictis, quien para Bahía Blanca debió apelar a un motor de repuesto, ya que el destinado a esta competencia se rompió durante una prueba días antes. De todos modos, y a pesar de la afirmación de "Johnny" ("Este tiene menor potencia"), logró imponerse sobre Emilio

Satriano en una batería que en el giro inicial tuvo como líder a Gustavo Brescia, a quien un problema con el cardán lo llevó posteriormente al tercer puesto. Angeletti llegó a alternar en el cuarteto de punta, pero el campeón duró poco en esa posición, ya que Marcos se la arrebató, y posteriormente lo hicieron Daumic, Paolucci, Rubén Roux (otro de gran tarea), A. Aventín, Malisia, Daray y Alaux. A esta altura muchos se preguntarán qué pasó con Roberto Mouras... El "Toro" de Carlos Casares sigue con su mala racha, ya que la rotura de un pistón lo dejó afue-

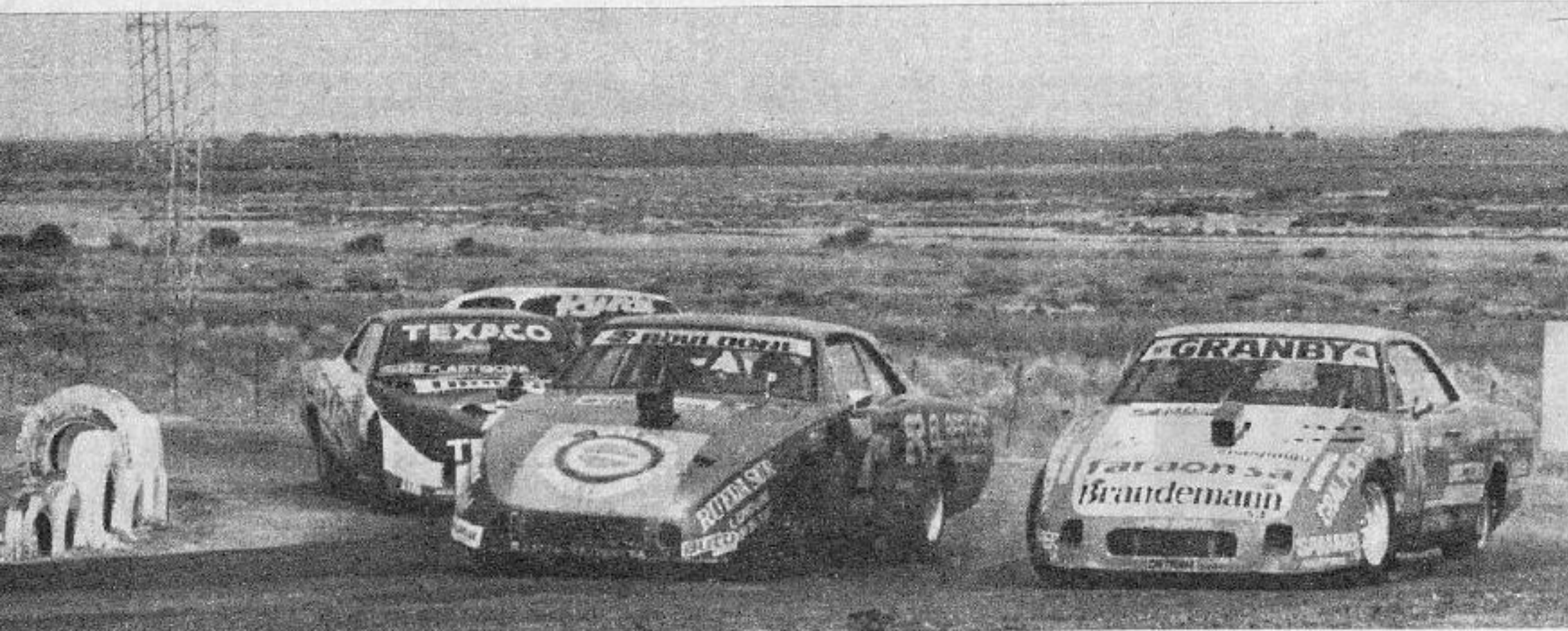
ra poco después de completar el primer giro de la serie y cuando avanzaba decididamente hacia la punta.

Por último, para cerrar este pantallazo de ambas baterías, señalámos que por sólo 28/100, "Johnny" achicó el record de vuelta del "Vasco" Oyhanart. La segunda fue la más veloz de ambas, y la explicación es el fuerte tren impuesto por Satriano —y en alguna medida por Brescia— lo que determinó que De Benedictis debiera apelar a una presión más fuerte sobre el acelerador para contrarrestar el avance de Satriano. El motor de repuesto sintió el esfuer-

zo y quizás allí este la causa de esa posterior rotura de pistón (igual a Mouras) en el Dodge. Pero eso fue en la final, y antes de su tratamiento, no podemos dejar de reconocer que tras De Benedictis, Satriano y Brescia, se destacaron Marcos, Daumic, Paolucci, A. Aventín, Roux y Malisia.

LA TOZUDEZ DEL "VASCO"

Sin Mouras, y con Castellano y Morresi largando desde el fondo de la grilla, con la consiguiente merma de posibilidades, acrecentada en el caso de Castellano con un auto poco estable, sólo



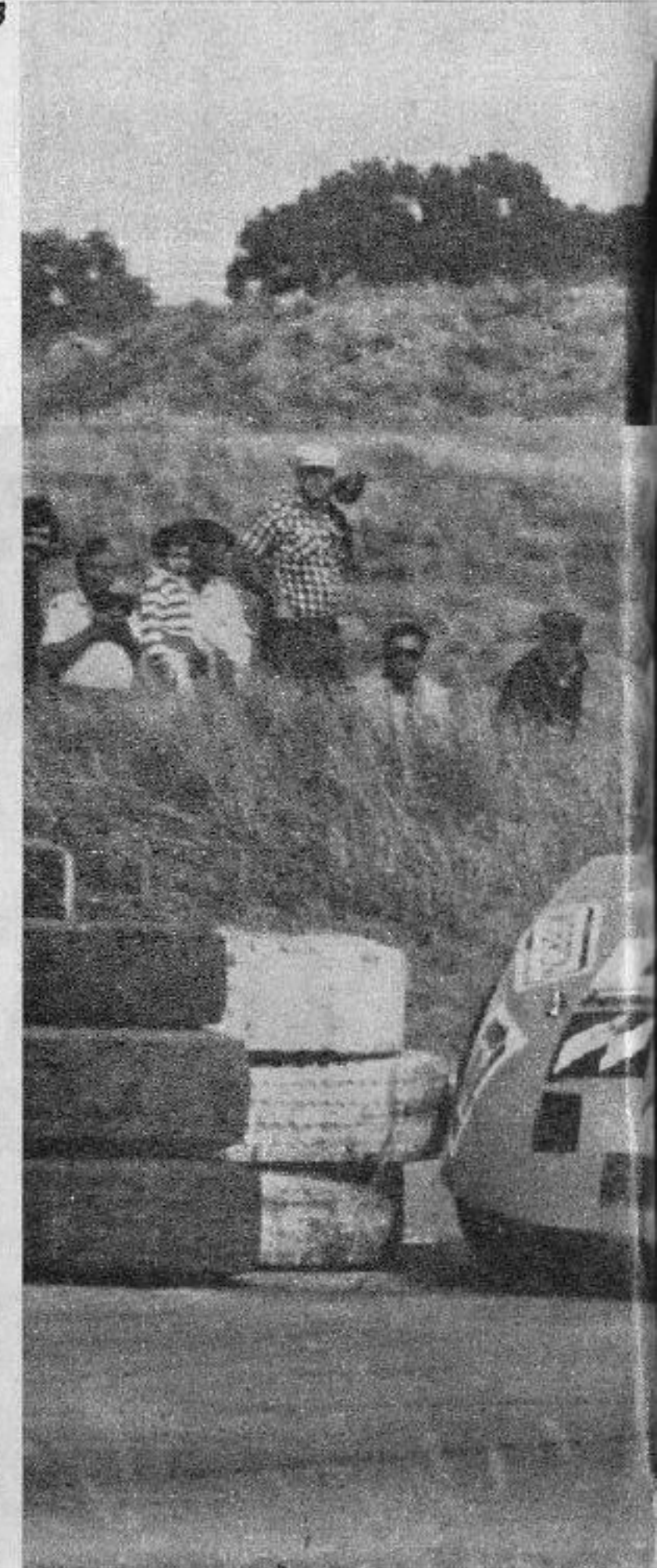
4

4) Un compacto grupo compuesto por Salgado, Doumic, A. Aventin y R. Roux, que así "viajaron" muchas vueltas. 5) El duelo Chevrolet-Ford estuvo esta vez desarrollado entre M. Calamante y Marcos, durante casi toda la carrera. 6) Los hermanos Satriano preparando la estrategia del equipo. 7) "Valdy" Caparrós ajustando la presión en una cubierta. Funcionó bien en la serie y mejoró su ritmo en la final. 8) Gustavo Brescia, tocando con la trompa las gamas que delimitaban una de las chicanas

7



8



EN POCAS PALABRAS



Rubén Daray

Daray: "El auto anda bien, pero todavía le falta agarrar 'vuelo'. Pero al menos hoy llegué". M. Calamante: "Estoy conforme porque pese a los problemas de frenos hice una buena carrera, y fundamentalmente porque pude quebrar la racha adversa". Doumic: "Le erramos a la multiplicación". Salgado: "El rendimiento del auto fue total". Angeletti: "Sentí una vibración y paré". Satriano: "En la serie sobre el final levanté nada más que por prudencia". O. Aventin: "Para la final lo relacionamos más corto para tener buena salida de abajo". Oyhanart: "La aceleración fue fundamental". Castellano: "Me pegué porque andaba 'pajareando'". Santagati: "Más allá del abandono estoy conforme con el rendimiento del Torino después de tanto tiempo sin correr".

LOS PROTAGONISTAS

OYHANART: "SABIA QUE PODIA GANAR"

De Benedictis: "En la semana tuve la desgracia de romper el motor con que correría y de urgencia, debí colocar uno de repuesto, que no tenía el rendimiento de aquel, pero sin embargo se comportó magníficamente en la serie, lo mismo que en la final, pero... sigo perdiendo puntos importantes para el campeonato".

Castellano: "Todavía no había entrado en ritmo, estaba desconcentrado y me pegué en la primera chicana. El auto quedó 'retorcido', pero con algunos arreglos y el cambio del diferencial puede largar la final, allá por el fondo. No pude hacer más, costaba mucho llevar correctamente el auto en esas condiciones".

Oyhanart: "Por todo lo que se trabajó para esta carrera y como se dieron las cosas en la serie en que me tocó intervenir, íntimamente estaba convencido de que iba a volver de Bahía Blanca con el triunfo en el bolsillo. Por eso, traté de hacer las cosas lo mejor posible, cuidándome más que nada en las chicanas, ya que allí los errores se pagan caro. El resto lo hizo el Ford, que respondió perfectamente. ¿Qué voy a hacer en lo sucesivo?... Tratar de conservar esta ventaja que ahora llevo en el campeonato, y para

eso hay que trabajar constantemente. El T.C. tendrá la prioridad por ese motivo, aunque pienso seguir participando en el C.A.P., donde voy segundo en el torneo, y además hay una conversación para hacer Fórmula Dos Sudamericana, aunque de todo eso hay que seguir hablando mucho".

Martínez Boero: "De a poco las cosas van mejorando... Hasta ahora el auto adolece de falta de potencia 'arriba', pero los que se encargan de la preparación han descubierto el motivo, por lo que luego de esta carrera se trabajará para que aparezcan esas vueltas que aún faltaban".

Morresi: "El temor mío era el de que se rompiera el motor, cosa que afortunadamente no sucedió, lo que hubiera sido una picardía, ya que el auto anduvo una barbaridad, quedando eso demostrado en la final, donde tuve que largar entre los últimos y eso me restó algo de tiempo al comienzo, cuando debí empezar a pasar autos. Pero estoy conforme y este cuarto puesto es patrimonio exclusivo de los muchachos del equipo, que trabajaron como leones".

Alaux: "Los frenos me tuvieron a mal

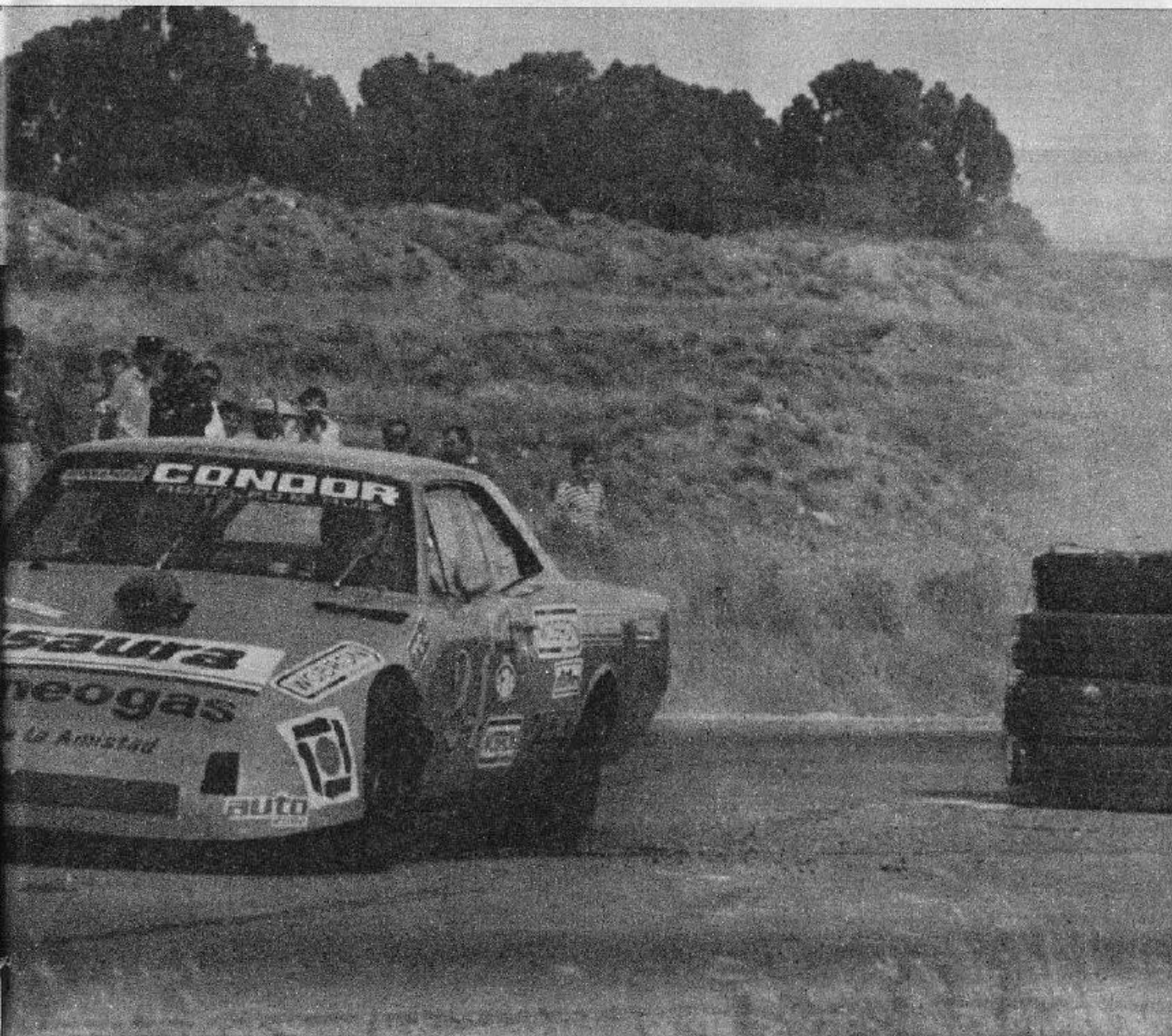
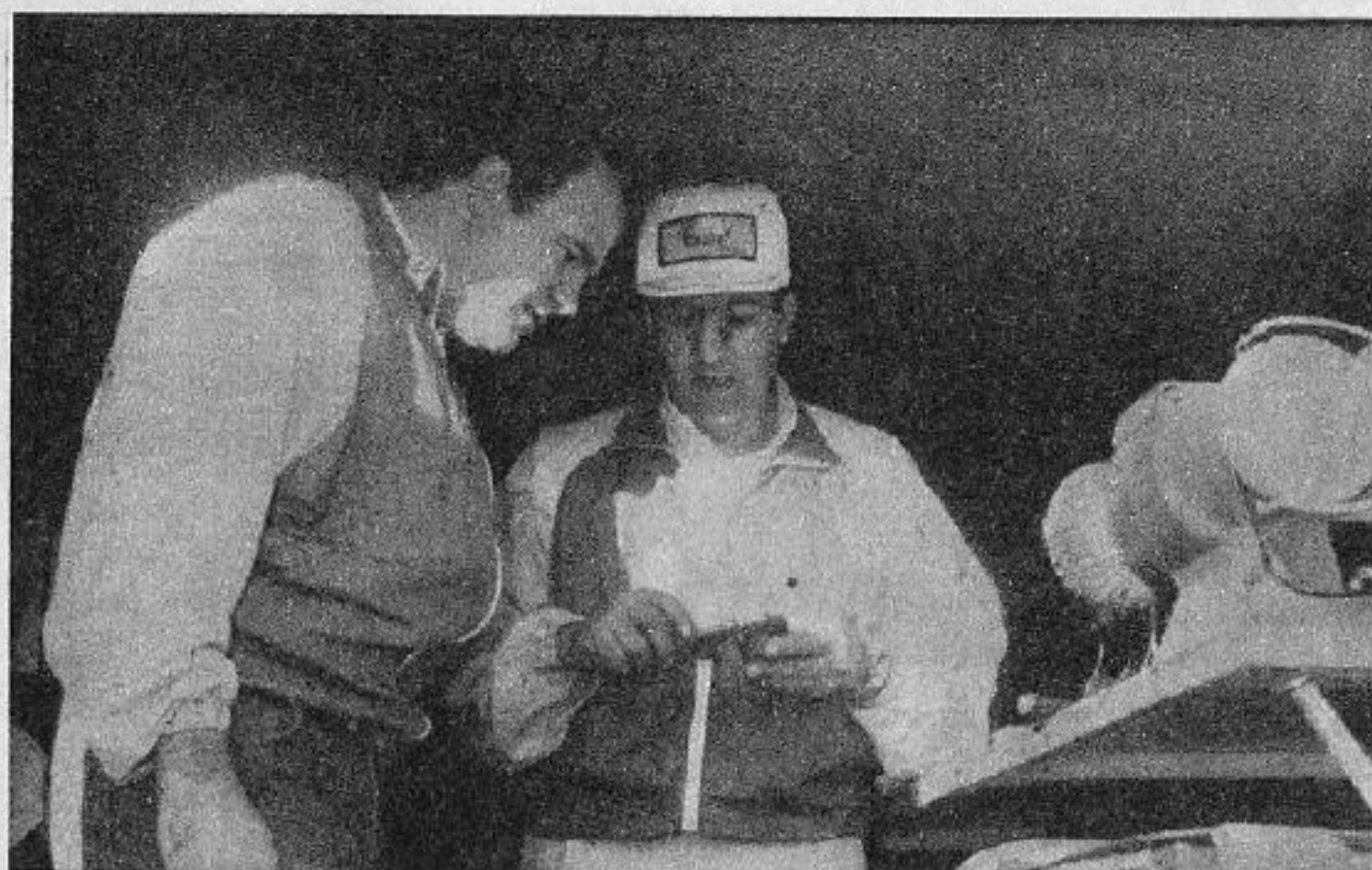


Gustavo Brescia

traer, ya que no di con las pastillas adecuadas. El auto se comportó bien, como el motor, gracias a una gentileza de Luciano Giacomini, que me proveyó el impulsor que habitualmente usa Urretavizcaya en el Chevrolet de Supertap. A la próxima en Junín faltaremos ya que queremos ajustar algunos detalles y además la parte económica está muy brava

quedaron De Benedictis, Oyhanart y Satriano como actores fundamentales de la lucha por la punta, mezclándose entre ellos Brescia, y con menos pretensiones Morresi, Calamante y Marcos.

Hasta la quinta ronda el líder fue De Benedictis, con una diferencia que orillaba los tres segundos sobre Oyhanart, quien siguió con su planteo cauteloso, aunque en menor medida de lo mostrado en la serie. Desde la punta en el camino, Satriano se jugaba "la heroica", acrecentando su esperanza ante el abandono de "Johnny". Pero Oyhanart, heredero de la punta, comenzó a



LA CARRERA EN SINTESIS



Miraldi cerca del puente

Primera serie: Morresi se adueñó de la punta, seguido de cerca por Oyhanart, Castellano, M. Calamante, O. Aventin, Salgado, Hernández, Nesprías, Caparrós y Romero. Pero las cosas cambiaron en el **segundo giro**, ya que Morresi cede el primer puesto a Oyhanart, mientras que Castellano se "pega" en la primera chicana, y Hernández, en buen trabajo, llega al quinto lugar, mientras que Romero escala al octavo puesto. En la **tercera** ronda las posiciones se mantienen, con Castellano relegado al décimo lugar, Oyhanart se aleja, estableciendo los 10s de diferencia sobre M. Calamante, escala luego de que Morresi quedara a un costado con la correa dentada rota. En la **cuarta vuelta** el ordenamiento mostraba a Oyhanart, M. Calamante, O. Aventin, Hernández, Romero, Salgado, Nesprías y Caparrós, manteniendo esas posiciones hasta el final.

Segunda serie: Brescia fue puntero en el **primer giro**, seguido por De Benedictis, Satriano, Angeletti, Marcos, Doumic, Paolucci, y A. Aventin.

La **segunda pasada** mostró algunos cambios: el primero fue el ingreso de De Benedictis a la punta, postergando a Brescia, y el otro fue el ascenso de Marcos al quinto puesto y el de Rubén Roux al noveno. En la **tercera vuelta** la única novedad entre los punteros fue el retroceso de Brescia al tercer lugar detrás de Satriano, mientras que en las dos últimas vueltas el escalonamiento mostró a De Benedictis, Satriano, Brescia, Marcos, Doumic, Paolucci, Roux y Matísia.

Final: De Benedictis saltó como una aplanadora, punteando delante de Oyhanart, Morresi, Satriano, Calamante, Brescia, Marcos, Romero y Hernández. Luego el "Pato" Morresi comenzó a retrasarse, y al cabo del primer tercio de carrera, "Johnny" aventajaba por 2s39 a Oyhanart, ubicándose detrás: Satriano, Brescia, Calamante, Morresi, Marcos, A. Aventin, Romero y O. Aventin. Dos giros más tarde (en el 6º) De Benedictis queda al margen, Marcos llega al quinto lugar desplazando a Morresi y detrás de éste se coloca O. Aventin. Por entonces comienza a gestarse un duelo por demás interesante entre M. Calamante y Marcos, asciende Morresi al cuarto lugar (delante estaban Oyhanart, Satriano y Brescia), seguido por Calamante, Marcos, O. Aventin, A. Aventin y Rubén Roux y Alaux. Finalmente, se retrasa Roux y Salgado aparece en el octavo lugar, seguido de Matísia, Nesprías, Alaux, el tenaz Castellano, Daray y Doumic en los quince primeros lugares. Sobre el final, los trenos de muchos comenzaron a acusar desgaste, por eso y por exceso de vehemencia, algunos perdieron puestos y otros, como Satriano, valiosos segundos, al irse a fuera muy cerca del final. En la octava vuelta, Satriano estaba a 3s94 de Oyhanart, pero a consecuencia de esa maniobra la diferencia se estiró a 6s29.

arriesgar un poco más al ver la posibilidad de una victoria. Y la carrera comenzó a hacerse muy entretenida, ya que Satriano no se resignaba a esa "apretada de dientes" de Oyhanart, quien paulatinamente iba estrechando la diferencia en el camino, con lo que los arrestos de Satriano perdían consistencia ante esta alternativa. Para colmo, sobre el final el de Chivilcoy, en su afán por descontar, se fue de ruta y allí Jorge Oyhanart consolidó definitivamente su segunda victoria en el Turismo Carretera, (la primera fue en Junín '86), ganándose con su Falcon el dere-

cho a subir a un desordenado podio en el que se agruparon las tres marcas tradicionales, tal como en las pruebas anteriores de este torneo.

MÁS PARA DESTACAR

Fuera de los acostumbrados ocupantes de la punta, brilló Gustavo Brescia, quien se repuso de un inconveniente con el cardán en su serie, convirtiéndose en un protagonista consistente y agregando otro matiz a los numerosos que tuvo la carrera. Algo similar cabe decir de Osvaldo Morresi, ya que partir

desde atrás presupone una serie de inconvenientes, máxime si se pretende llegar a las primeras posiciones. Es sabido que los de atrás suelen generar inconvenientes —generalmente en forma involuntaria—, pero el "Pato" sacó a flote su reconocido talento y muy pronto logró meterse en la lucha del segundo pelotón.

El que merece un párrafo aparte fue el duelo protagonizado por Eduardo Marcos y Mariano Calamante, finalmente definido a favor de éste último por 2s. 24. Para completar los diez primeros clasificados estuvieron los her-

CORSA

Año XXI N° 1083
Del 8 al 14 de abril 1987
Avda. Belgrano 624 - (1092) Capital Federal
Teléx: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Area)

Carlos A. Romano

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanich

(Diagramadores)

COORDINADOR

Rubén Lettieri

SECRETARIA

María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES

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

En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-I),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (E.U.U.), Néstor Palmetti
(Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León

Producciones Especiales

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

Fotógrafos Especiales

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

Gemelli.

Fotógrafo

Cristian Frölich

LABORATORIO

Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES

Encargada: Marilú Olguín

ARCHIVO

Jefe: Francisco Forcinitti



editorial abril SA

GERENTE GENERAL

Julio César Blanco

AREA EDITORIAL

Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte: Carlos Muleiro

Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo

Publicidad exclusiva: Background S.R.L.

Florida 670, 2° piso, of. 59, tel.: 392-4025/6638

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

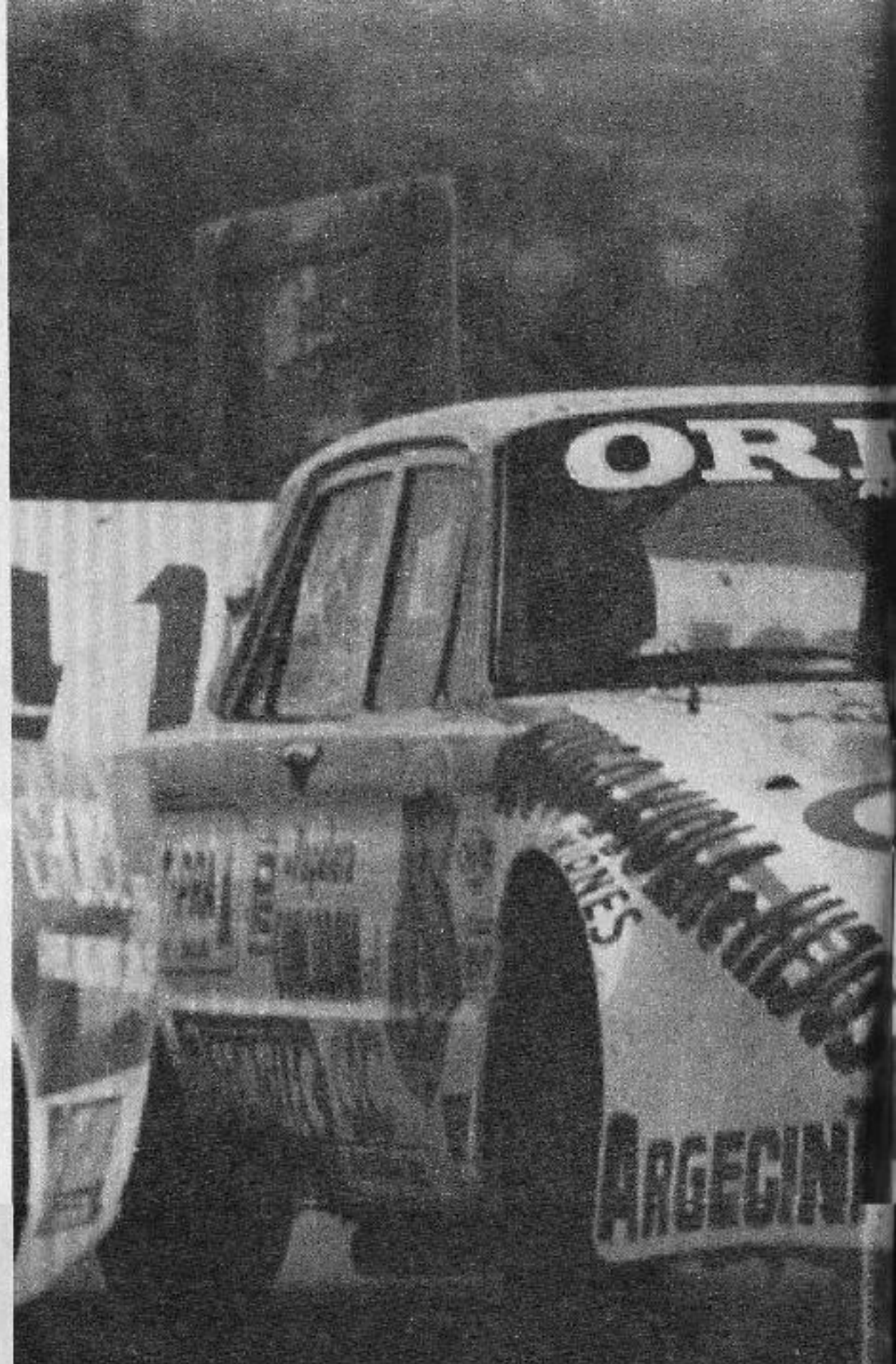
Jefe de Departamento Promoción: Héctor S. Bustos

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 760-5543



CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

N°: 1 CARRERA: T.C. BAHIA BLANCA

RESULTADOS

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	ANGELETTI	<input type="checkbox"/>	BRESCIA	<input checked="" type="checkbox"/>
2	<input checked="" type="checkbox"/>	O.AVENTIN	<input type="checkbox"/>	MOURAS	<input type="checkbox"/>
3	<input checked="" type="checkbox"/>	OYHANART	<input type="checkbox"/>	MARCOS	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	MARINCOVICH	<input checked="" type="checkbox"/>	GARDINALLI	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	REYMONTE	<input type="checkbox"/>	REYNOSO	<input checked="" type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	HERNANDEZ	<input checked="" type="checkbox"/>	PACCHIALAT	<input type="checkbox"/>

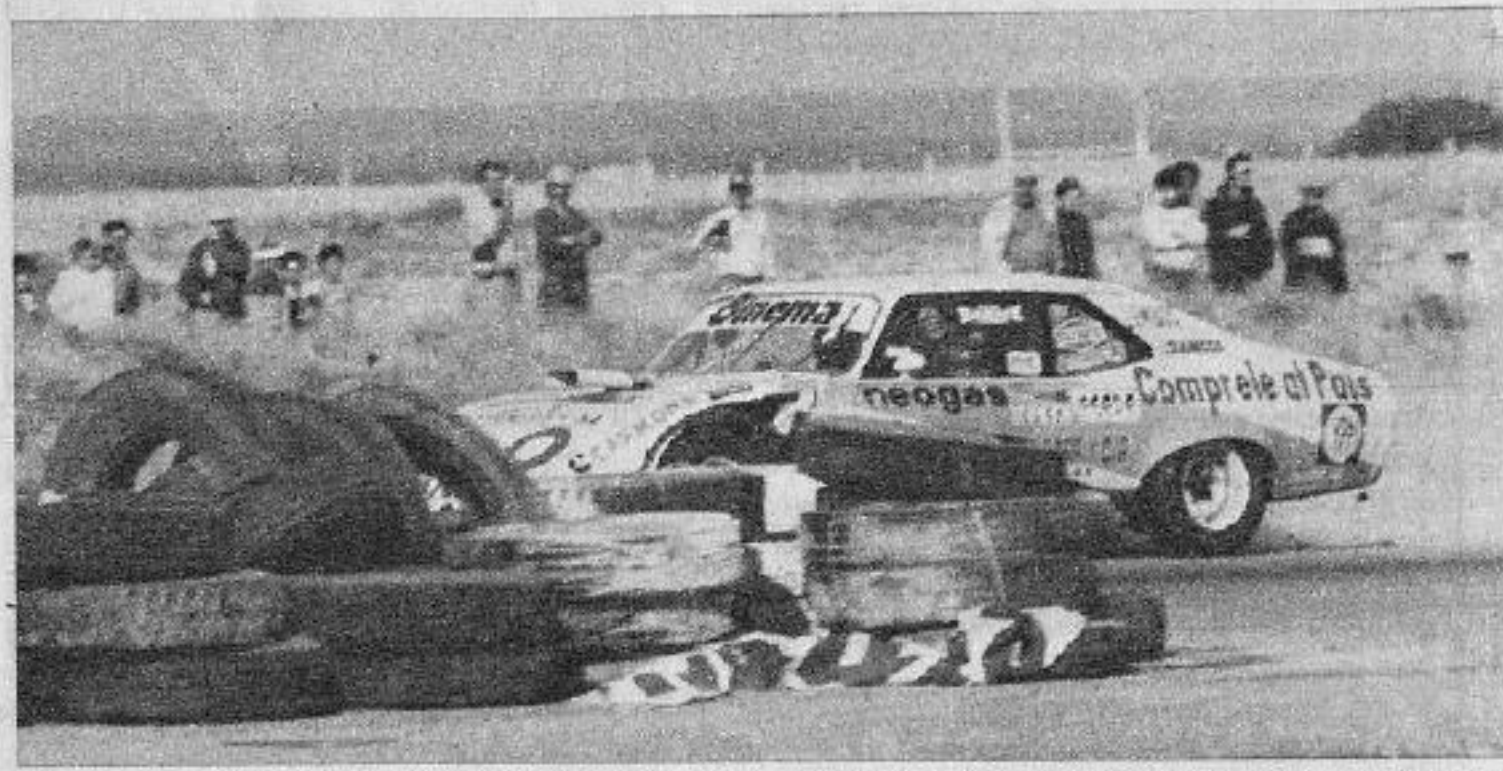
9) No. no es antes y después de usar ese tónico capilar. El calvito es Mariano Calamante, que observa el trabajo del "Peludo" Oyhanart. 10) Castellano ya había impactado contra esas gomas sobre las que camina Morresi, luego de romper en el mismo lugar la correa dentada, que se lleva de recuerdo en su mano derecha. 11) El Chevrolet de José Malisía en una chicana, esoflando por el Dodge de Juan C. Bustos. 12) El Facon de Oscar Aventin, séptimo en la final. 13) Edgardo Caparrós corrigiendo la trayectoria, apremiado por Rubén Daray, que logró llegar aunque con problemas de freno. 14) Morresi en la serie, en el momento previo a su detención, luego se encontraría con Castellano. El Chevrolet ya numea.

manos Oscar y Antonio Aventin, Saigardo y Malisía.

"CLASIFICA" EN SUSPENSO

Hasta aquí, a grandes rasgos le contamos la carrera, pero no se sorprenda si alguno de los pilotos de la punta "desaparece" de la clasificación, que fue declarada en suspenso luego de la verificación técnica.

Alrededor de la medianoche del pasado domingo, en una comunicación telefónica con CORSA, el señor Eduardo Pereyra, Comisario Deportivo actuante, a instancias del Comisario Técnico Carlos Marchesé, determinó no oficializar la clasificación, sin entrar en mayores consideraciones: "Lo único que les informo es que a raíz de algunas dudas surgidas en la revisión técnica se resolvió dejar en suspenso la clasificación. La decisión será tomada el martes 7 (hoy) en la habi-



tual reunión de la Comisión Directiva. No pregunten más... eso es lo único que puedo decir en este momento".

TIRITAS DE ASADO

CASORIO POR DOS - El pasado sábado fueron dos los integrantes del ambiente automovilístico que contrajeron enlace. Uno fue Roberto Urretavizcaya, piloto del Chevrolet de Supertap, y el otro Jorge Luis Legnani, del equipo "Campeones". Por supuesto, a ambos no se los vio por Bahía Blanca, ya que bien ocupados estaban en otros menesteres. Por eso desde este rincón les auguramos suerte y éxito en su nueva vida.

EXTRAÑOS A LA DERECHA - Y seguimos con el juego de dos, esta vez para mencionar a una pareja que ofició de acompañante. Héctor Giambone, el

preparador que se animó a subir en el Dodge, junto a Juan De Benedictis, y Guillermo Reale. (¡gracias por todo!), piloto de Fórmula Renault que intervino como acompañante del también bahiense Alberto Sabaño.

EXCLUSION - Juan Carlos Jazma fue excluido por haber cometido irregularidades en una de las chicanas.

SUSTO - Una vez que cruzó la línea de llegada de la final, el Torino de José Balda se descontroló, pegando en el guard rail, para luego entrar en trompo pasando a la banquina opuesta donde se clavó.

RETRASOS Y ABANDONOS

Series - Castellano: pegó contra las curvieras en la primera chicana del circuito; **Morresi:** rompió la correa dentada y por ello aumentó la temperatura de agua; **Blanco:** problemas en el cardan; **Sabaño:** Ropió pistón y biela (Ab.); **Pacchialat:** Motor (Ab.); **Mouras:** Pistón (Ab.); **A. Fernández:** (Motor (Ab.); **Satriano:** Cuidó en las dos últimas vueltas; **Brescia:** cardan torcido; **Nahan:** cortó biela (Ab.).

Final - De Benedictis: Pistón (Ab.); **Angeletti:** Se agarró el motor (Ab.); **Alaux:** Problemas de frenos; **Daray:** Problemas de frenos; **M. Calamante:** Problema de frenos; **Satriano:** Se fue de ruta; **Castellano:** El auto no se tenía correctamente; **Carullo:** Tapa de cilindros; **Romero:** Problemas de corriente (Ab.); **Balda:** Se fue afuera; **Martínez Boero:** Falta de velocidad final.

CLASIFICACION

"XIª Vuelta Ciudad de Bahía Blanca" - "Premio ISAURA" - Bahía Blanca Automóvil Club - Circuito de Grünbein de 12,74 km - 2 series a cinco vueltas y una final a doce vueltas - Recorrido total: 152,88 km.

PRIMERA SERIE (5 vueltas)

Oyhanart, 21m19s95/100 (Promedio: 179,163 km/h), **M. Calamante, 21m27s04**, **O. Aventin, 21m28s20**; **L. Hernández, 21m32s20**; **Romero, 21m35s98**; **Salgado, 21m36s08**; **Nesprías, 21m42s77**; **Caparrós, 21m46s60**, **Altuna, 22m08s43**, **Mazzacane, 22m12s48**; **Giustozzi, 22m12s88**; **Luppi, 22m14s20**; **Martínez Boero, 22m24s12**; **Urquiza, 22m28s84**; **Polanco, 22m30s77**; **Lavari, 22m49s09**; **Lo loco, 22m51s23**; **Reymonte, 22m53s40**; **Spinello, 22m56s27**; **Jazma, 23m11s60**; **Carelli, 23m15s64**; **Salerno, 23m19s15**; **Caparello, 18m02s96** (4v); **Morresi, 22m54s34** (3v); **Sabaño, 13m46s35** (3v); **Castellano, 8m38s76** (2v); **Ochionero, 9m15s06** (2v); **Nathan, 9m21s84** (2v); **Finocchio, 4m38s73** (1v).

No registró paso: Pacchialat.
Record de vuelta: Oyhanart en la 3ra vuelta en 4m11s61/100 a un promedio de 182,282 km/h.

SEGUNDA SERIE (5 vueltas)

De Benedictis, 21m12s06/100 (Promedio: 180,274 km/h), **Satriano, 21m15s37**; **Brescia, 21m19s00**; **Marcos, 21m27s15**, **Doumic, 21m34s83**, **Paolucci, 21m35s58**; **R. Roux, 21m40s21**; **A. Aventin, 21m46s53**; **Malisia, 22m00s25**; **Daray, 22m06s33**; **Alaux, 22m09s55**; **Reynoso, 22m18s96**; **Miraldi, 22m19s75**; **Sasso, 22m20s07**; **Bustos, 22m20s83**; **Palma, 22m30s60**; **Nani, 22m33s18**; **C. Lynn, 22m45s21**; **Santagati, 23m32s16**; **C. Calamante, 17m43s62** (4v); **Balda, 19m51s41** (4v); **Degliantoni, 24m11s44** (4v); **Angeletti, 12m52s58** (3v); **Martínez, 23m44s89** (3v); **Carullo, 10m21s20** (2v); **Mouras, 4m26s25** (1v); **Palazzo, 5m01s95** (1v); **A. Fernández, 6m07s41** (1v).

No registró paso: Blanco y Murru. **No largó:** Dolgado.
Record de vuelta: De Benedictis en la 5ª vuelta en 4m11s33/100 a un promedio de 182,485 km/h.

FINAL (12 vueltas)

Pos. N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vias.	
1°	5	Jorge Oyhanart	Ford	50m17s46/100	12
2°	6	Emilio Satriano	Chevrolet	50m23s75	12
3°	24	Gustavo Brescia	Dodge	50m29s85	12
4°	4	Oswaldo Morresi	Chevrolet	50m40s11	12
5°	9	Mariano Calamante	Chevrolet	50m46s21	12
6°	10	Antonio Marcos	Ford	50m48s45	12
7°	8	Oscar Aventin	Ford	51m04s01	12
8°	17	Antonio Aventin	Dodge	51m16s06	12
9°	18	Julio Salgado	Dodge	51m31s48	12
10°	46	José Malisia	Chevrolet	51m31s86	12
11°	14	Juan Carlos Nesprías	Dodge	51m33s49	12
12°	87	Oscar Alaux	Chevrolet	51m38s07	12
13°	3	Oscar Castellano	Dodge	51m44s88	12
14°	94	Rubén Daray	Dodge	51m56s27	12
15°	7	Pedro Doumic	Dodge	51m58s49	12
16°	15	Edgardo Caparrós	Dodge	52m07s30	12
17°	51	Francisco Altuna	Dodge	52m17s70	12
18°	100	Jorge Martínez Boero	Ford	52m22s04	12
19°	29	Oswaldo Sasso	Ford	52m53s23	12
20°	25	Carlos Nani	Chevrolet	52m54s11	12
21°	35	Carlos Giustozzi	Dodge	52m54s33	12
22°	31	Jorge Reynoso	Dodge	53m18s37	12
23°	144	Rubén Roux	Chevrolet	47m02s48	11
24°	21	Oswaldo Spinello	Dodge	48m51s85	11
25°	39	Oswaldo Luppi	Dodge	49m12s62	11
26°	86	Rubén Salerno	Dodge	49m17s27	11
27°	48	Hugo Mazzacane	Dodge	49m34s94	11
28°	71	Marcos Lo loco	Dodge	50m03s68	11
29°	142	José Balda	Torino	49m48s92	10
30°	37	Juan Carlos Bustos	Dodge	52m36s90	10
31°	135	Jorge Reymonte	Chevrolet	49m20s28	9
32°	118	Jorge Polanco	Dodge	45m53s47	8

No clasificaron: Palma y C. Lynn, (7v); De Benedictis, Urquiza y Santagati, (5); Romero y Blanco (4v); Paolucci, Lavari, Martínez y Degliantoni, (3v); Caparello, (2v); Hernández, Miraldi, Jazma y Ochionero, (1v). **No largaron:** C. Calamante, Sabaño y Carullo. **Promedio del ganador:** 182,394 km/h.

Record de vuelta: Oyhanart en la 10ª vuelta en 4m07s93/100 a un promedio de 184,987 km/h.

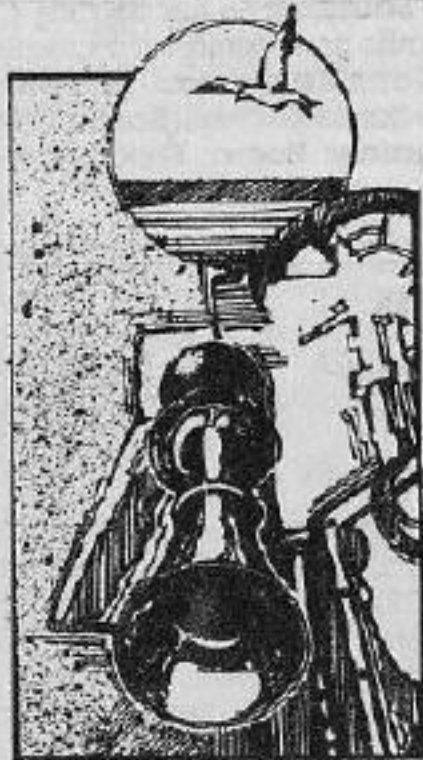
NOTA: La clasificación está en suspenso, y en momentos en que este ejemplar esté en la calle se ratificará o rectificará la misma en la ACTC.

CAMPEONATO (Disputadas 4 competencias)

Oyhanart, 78,50 puntos; Satriano, 67; Castellano, 65,50; Morresi, 39,50; Brescia, 37,50; Marcos, 37; A. Aventin, 36,50; Ferrandino, 36,50; Angeletti, 32; De Benedictis, 31,50; Doumic y O. Aventin, 24; Nesprías, 20,50; M. Calamante, 17; Caparrós, 15,50; L. Hernández, J. Roux y Salgado, 15; Paolucci, 14; Saiz, 12,50; Polanco, 9,50; Marinovich, Giustozzi, 8,50; Altuna, Sasso y Pacchialat, 7,50; Finocchio, Mouras y Malisia, 6; Urretavizcaya, Martínez Boero, Luppi y R. Roux, 5,50; C. Calamante, 5; Gardinalli y A. Martínez, 4,50; Daray, 4; Bustos y Alaux, 3,50; Costa, Reymonte, Romero y Spinello, 3; Fangio, 2,50; Ochionero, Nani y Lo loco, 2; Mazzacane, 1,50; Appella, Becco, Benito, Delcorte, Duarte, Fernández, Pirpo, C. García, C. Lynn, Miraldi, Nathan, Perlo, Urquiza, Reynoso, Salerno y Balda, 1.

Próxima competencia: el 26 de abril en Junín, provincia de Buenos Aires.

Toquecitos de bocina



AGRADECIMIENTO

Al departamento de Prensa y Relaciones Públicas de Renault, por el Renault 11 TS que nos facilitaron para realizar cómodamente la cobertura de la Vuelta de la Manzana. El auto se comportó a las mil maravillas y ya estamos pensando en pedirlo prestado otra vez.

BASSO SEGUIRA SIENDO TURISTA

No obstante los inconvenientes que ha tenido desde que armó el Alfa Romeo, Sprint Veloce 1500, José Arturo Basso sigue teniendo mucha fe en ese auto, especialmente con el nuevo reglamento vigente en esta temporada para Turismo. Debido a eso, piensa seguir en la Clase Dos y con el mismo Alfa.

OTRA PRESENTACION

Nelson Guidi competirá este año en la Fórmula Dos Nacional, con el auto que utilizará Enrique Benamo en la categoría Sudamericana. La planta motriz será Renault y suministrada por los hermanos Rullo, quienes también atenderán las mismas. El 28 de marzo pasado, se presentó en sociedad en el cuartel de Bomberos Voluntarios de La Florida (Quilmes), en una cena a la que concurren muchos allegados al piloto y equipo.

ETERNA HISTORIA

La de los inconvenientes con los encargados de controlar los accesos en las competencias. Se ha hecho un problema casi crónico la falta de respeto de ellos hacia quienes están cumpliendo distintas funciones en los circuitos. La excepción que tiene toda regla fue la competencia de TC 2000 y Fórmula Renault en el Autódromo. ¿No será hora de ir pensando en que esto no se haga una (mala) costumbre en cada carrera?

¿TURISMO EN GRAL. ROCA?

Como consecuencia de la realización de competencias de la categoría Turismo y la Fórmula Sierra en la ciudad de Allen, y ante versiones que daban cuenta de una presentación de dichas categorías en Gral. Roca con anterioridad a Allen, la Mesa Directiva de la C.D.A. dispuso que cualquier competencia que se proponga realizar en la zona citada, deberá contar con su aprobación y con la condición de que en primer término se efectúen en la ciudad de Allen, quien originalmente tiene asignada la fecha.

ALBERTENGO DESCLASIFICADO

La Subcomisión Técnica de la C.D.A. presentó su informe respecto de la apelación que presentara el Sr. Marcelo Mass, concurrente del auto N° 7 de la Fórmula Sierra que conduce Ricardo Albertengo, que fuera desclasificado por estar falto de peso el volante del motor, y el descargo que efectuara el nom-

brado en conjunto con el preparador del vehículo. En tal sentido fue aprobado el dictamen de dicha Subcomisión por parte de la Mesa Directiva, manteniéndose la desclasificación de la competencia realizada el pasado 1° de marzo en el Autódromo de Bs. As., entregándose además copia de los fundamentos del citado informe al recurrente. De este modo quedó confirmada la clasificación de la carrera.

LAS PENURIAS DE "COCHO"

La primera fecha de T.C. 2000 significó un fin de semana no muy feliz para Osvaldo "Cocho" López. El indicador de temperatura marcaba 50 grados más de lo que debía, por lo que debió mermar su ritmo. Además se torcieron las puntas de eje traseras de la Fuego. De todos modos "Cocho" y Antelo no se achican y se preparan con todo para Gral. Roca.

MERCEDES CON EL TOTO

La agrupación "Super Toto" organiza para el viernes 10 de abril a las 21 hs. en el Club Estudiantes de Mercedes una cena presentación de los autos del equipo Etchegaray Competición de Fórmula Renault Argentina y Turismo Competición 2000, con el objeto de recaudar fondos para el piloto mercedino Miguel Angel Etchegaray, para su participación, fundamentalmente en FRA. Los interesados en asistir pueden contactarse con el colega Alberto Hassan al (0324) 20050.

¿NUEVA CLASE EN TURISMO?

Ante un pedido de pilotos propietarios de Fiat 147 para poder participar en la Clase 1 de la categoría Turismo, la CDA hizo saber a los mismos que para participar en ella deberán encuadrarse en la reglamentación técnica vigente para la categoría Turismo Grupo "A".

STOCK CAR ARGENTINO

A.S.C.A. (Asociación Stock Car Argentino) informa a todos los pilotos que las reuniones se llevan a cabo todos los jueves, a las 21, horas, en la sede de la Federación Regional n° 1 de Automovilismo, en Alberti 338, de la Capital Federal, donde además se entregan los reglamentos a los interesados y se inscriben a los participantes para las competencias.

SOLMI ALQUILA

Para la competencia de FRA en Gral. Roca, Sergio Solmi alquila un Fórmula Renault con atención incluida. El auto en cuestión no es otro que el que corrió anteriormente Marcelo Aizpun. Los interesados pueden llamar al (0329) 26229 - 26798.

POSTERGACION I

El Automóvil Club San Luis ha solicitado postergar su rally para el 19 y 20 de setiembre en razón de celebrarse el 6 del mismo mes las elecciones nacionales. Analizado el desarrollo del calendario de la especialidad por parte de la C.D.A. del ACA, y con el objeto de no encimar competencias, ésta ofrecerá al club organizador modificar la fecha en la semana anterior o posterior a la asignada.

POSTERGACION II

La Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally solicitó a la CDA postergar una semana su Rally de Villa Dolores en razón de superponerse con el T.C. 2000 que corre en Gral. Roca y de no contar con ciertos pilotos de esa categoría—Soto, Raies y Traverso—en su competencia. En razón de los argumentos expuestos, y teniendo en cuenta que postergar en una semana la fecha perjudicaría a otros pilotos que participan además en el campeonato bonaerense, el ente rector hizo saber a A.C.R.Y.R. la imposibilidad de postergación de una semana, sin perjuicio de que se puedan considerar otras posibilidades, pero ya con acuerdo de los clubes que continúan en orden de organización de competencias de la especialidad.

CARBURANDO Y CORSA DISTINGUEN A...

LOS NOTABLES DEL MES

Cumpliendo con lo anunciado oportunamente, brindamos la nómina de los premiados por "Carburando" y CORSA en el pasado mes de marzo.

SILVIO OLTRA (La Figura): Por haber sabido imponerse en Buenos Aires, como particular, a los poderosos equipos oficiales de fábrica en T.C. 2000, como resultado de un gran trabajo conductivo y de desarrollo técnico preliminar, en que el equipo introdujo interesantes innovaciones en su Renault Fuego. A esto se le agrega la "pole position" obtenida con el Nissan en la apertura del C.A.P. en Rafaela.

JORGE OYHANART (La Revelación): Por la gran labor realizada en su debut con el C.A.P. en Rafaela, y además por haber confirmado en los primeros tramos del campeonato '87 de Turismo Carretera las posibilidades insinuadas durante 1986, afirmando sus aspiraciones al título del presente año.

CLUB ATLETICO RAFAELA (El Organizador): Porque recuperó para la actividad su legendario óvalo, presentándolo en buenas condiciones generales y especialmente con chicanas bien realizadas, manteniendo además la proverbial eficacia de su Oficina de Prensa.

OSVALDO "COCHO" LOPEZ (Integrante de la terna para La Figura): Por haber demos-

trado una vez más, en la apertura del C.A.P. en Rafaela, que los triunfos automovilísticos se basan en el talento conductivo, en la inteligencia y en el trabajo mancomunado del equipo.

FELIPE SALGADO (Integrante de la terna para La Figura): Por redoblar sus permanentes esfuerzos para poner en pista un T.C. de primera línea, y seguir aportando su tecnología a la categoría en general.

LUIS BELLUSO (Integrante de la terna para La Revelación): Porque desde el debut en la F.R.A. a mediados del '86 este ex Bicampeón Nacional de Karting, evolucionó hasta demostrar—siempre con mecánica propia—condiciones para llegar a los primeros planos, como lo evidenció en la apertura del '87.

VICTOR LEPORE (Integrante de la terna para La Revelación): Porque aun con el antecedente de destacadas actuaciones en Standard Mejorado, sorprendió su inserción en los puestos de vanguardia de la Clase 2 de Turismo, con un auto actualmente desplazado en general de la punta, y lo hizo en su virtual debut a nivel nacional.

A.C.T.C. (Mención especial): Por el eficiente control montado en las zona interna y externa de los boxes del Autódromo de Buenos Aires, facilitando de esa manera el trabajo de todos. También, cabe destacar la ta-

REPLICA DE ETCHEGARAY

La Fórmula Renault Argentina tuvo en su presentación un solo entredicho. Fue el ocurrido entre Miguel Etchegaray y Héctor Fliter. Al respecto, el piloto de Mercedes comentó:

"Quiero aclarar que no tengo ningún interés en perjudicar a la categoría ni a la Asociación, pero la verdad es que varios conceptos vertidos por Héctor Fliter no son ciertos. En primer lugar, yo no me negué a pagar el juego de gomas, sino que la Asociación de Pilotos me invitó a no pagarlo reconociendo en parte los problemas que tuve con el neumático. Se pensó que yo quería sacar ventajas de la situación, pero obré con demasiada buena fe porque entregué todo el juego cuando podría haber querido que me cambien una sola goma. No hay que olvidar que en el acuerdo se habla de juegos de neumáticos, y no de unidades, es decir que no se puede reemplazar una cubierta. El domingo a la mañana, encontré una goma pinchada y le pedí a Fliter que me la arreglara. Mandé uno de mis mecánicos para que lo haga. Fliter contestó que no tenía los elementos, agregando que 'menos para Etchegaray', lo que motivó que yo fuera a hablar con él.

"Finalmente, yo debí arreglar el neu-

mático, lo que hice con Loctite, pero de

todo esto lo que más me preocupó es el sistema utilizado, que podría tener inconvenientes. Yo no digo que las gomas sean malas, eso no se puede decir porque de cien neumáticos se rompieron muy pocos, pero esas excepciones hay que tenerlas en cuenta dentro del sistema, que debería ser más elástico.

"Lo otro que quiero aclarar, es que yo lo llamé a Fliter el lunes para reclamarle la devolución de las llantas, lo cual aún no ha hecho.

"Como el pacto que existe entre la Asociación de Pilotos Fórmula 4 y FANECO es de manejarnos con las gomas armadas y balanceadas, yo le entregué todo y el aún no me lo reintegró. Luego estuvimos dialogando telefónicamente acerca de diversos temas, lo cual no quiere decir que yo le haya pedido disculpas por lo ocurrido."

Los ecos de la Fórmula Renault aún continúan, pero es importante que se encuentre el punto de equilibrio que mencionó Etchegaray, para el bien de toda la categoría. Este deberá ser el final del entredicho, y el comienzo del camino para encontrar la solución a este inconveniente. M.P.

NOVEDADES DE LA F-2 SUDAMERICANA

Finalmente se clarificó el panorama de la Fórmula Dos Sudamericana en dos de los aspectos básicos para la iniciación del campeonato '87, y la nueva denominación de la categoría. El arranque de la temporada será el domingo 26 en la ciudad brasileña de Cascavel, que reemplazaría la prevista para el 19 del corriente en Florianópolis. Los cambios se debieron a dos razones del mismo peso. El de escenario se produjo porque a raíz de las elecciones que tuvieron lugar en Brasil a mediados de noviembre pasado para gobernadores, intendentes, diputados y senadores, el gobierno del Estado de Santa Catarina y de la prefectura de Florianópolis cambiaron de manos. Los nuevos gobernantes, recientemente asumidos, decidieron no comprome-

ter las finanzas públicas hasta no saber en qué situación se hallan el estado y la comuna. Ante esta circunstancia decidieron pedir una postergación de la fecha de por lo menos tres meses, ítem que deberá considerar en su momento la CODASUR. Las alternativas que se barajaron fueron Tarumá y Cascavel, pero en la fecha del 26 se disputa en el autódromo de Porto Alegre una fecha por el torneo nacional de Turismo, y por lo tanto el autódromo no estaba disponible. Cascavel, la otra opción, estaba observada por la C.B.A. y la CODASUR a raíz de los hechos suscitados por la carrera de noviembre del '86; lo propio ocurría con la Federación del Estado de Paraná, donde está Cascavel. Para eliminar el escollo, la CBA envió un rélex a CODASUR, solici-



rea de su servicio de prensa.
Tal como anticipáramos en su momento, las citadas distinciones serán entregadas a sus destinatarios en una cena a efectuarse este miércoles 8 a partir de las 21.00 hs. en las instalaciones del Restaurante "Las Tejas", sito en Córdoba y Rawson de esta Capital.

LOS MOTIVOS DE UNA AUSENCIA

En General Roca estaba programada la participación de la Fórmula Dos Nacional, que iba a presentarse por primera vez en 1987 con el nuevo reglamento. La categoría no va a ir hasta Río Negro, pues aún están probando a fondo todas la reformas técnicas realizadas en los motores.

Al respecto, Leopoldo Cumini, el presidente de la Asociación de Pilotos explicó que "nosotros nos hemos dedicado todo el tiempo a probar bien los autos, estuvimos en el circuito de Las Parejas y en Marcos Juárez haciendo distintas pruebas, y ocho pilotos nos acompañaron para aprender a trabajar sobre todo el material nuevo. En estos momentos, tengo diecisiete pilotos confirmados para la carrera del 3 de mayo en Mendoza, lo que sucede es en que la prueba de General Roca había mucha gente que no estaba preparada técnicamente para ir, y por eso decidimos no concurrir.

El respeto al público es algo que toda categoría debe tener, y la Fórmula Dos Nacional así lo entiende, por lo que no quiere presentarse con poca cantidad de autos. Las lecciones del pasado han sido bien aprendidas, y ahora todos trabajan para ir a Mendoza.

tando una amnistía en las sanciones impuestas en la reunión de Montevideo que pesaban sobre el club de Cascavel, sus dirigentes y la Federación. Esto fue realizado por Piero Gancia, el nuevo titular de la CBA, y así quedó aclarado el panorama. En cuanto a la postergación de la fecha en una semana, fue solicitada por los pilotos y equipos brasileños, ya que las plantas impulsoras Volkswagen inglesas, preparadas por John Judd llegaron a Brasil desarmadas y con demoras, en relación a la fecha previstas. En relación al nuevo nombre de la categoría, se cursó un télex a CODASUR solicitando que la misma pase a llamarse Fórmula 3 Sudamericana, el cual, a priori, fue aceptado por la entidad.

PENALIDADES

Respecto a las competencias sin puntos por los campeonatos argentinos, realizadas los días 27 y 28 de diciembre de 1986, en el Autódromo de Bs. As. de la FRA y Fórmula Sierra, la Mesa Directiva de la C.D.A. aprobó la siguiente resolución: 1) Sancionar al piloto Henry Rubén A. Martín con un apercibimiento (art. 260 del R.D.A.) y al piloto Luis Alberto Belloso con un apercibimiento y multa de \$ 100 (art. 260 y 262 del R.D.A.) como consecuencia del comportamiento de sus respectivos equipos, (art. 150 del R.D.A.). 2) Sancionar al piloto Oscar Fineschi con 45 días de suspensión conforme art. 269 y 270 del R.D.A. como consecuencia del comportamiento de integrantes de su equipo, según dispone art. 150 del R.D.A., y además sancionarlo con multa de \$ 300 (art. 262 del R.D.A.) como consecuencia del comportamiento de integrantes de su equipo (art. 150 del R.D.A.). 3) Sancionar con un apercibimiento a Oscar Pentecoste como responsable de obstrucción en perjuicio del piloto Alejandro Rementería (art. 159 inc. a, b, c, d.) durante el desarrollo de la final de Fórmula Sierra. 4) Sancionar con multa de \$ 1.000 en forma solidaria al Club de Autos y Motos y al Director de la Prueba, como responsables de la organización de las competencias (art. 256 y 262 del R.D.A.) como consecuencia de la actitud negligente demostrada en la parte informativa hacia los pilotos.

Asimismo se sancionó al piloto Carlos Marincovich con multa de \$ 300 como consecuencia del comportamiento de los responsables de su equipo.

LOS DIRIGENTES HABLAN DEL '87

LEOPOLDO CUMINI

(PRESIDENTE DE LA ASOCIACION DE PILOTOS DE FORMULA DOS NACIONAL)

La flamante "Fórmula Dos Nacional" ha vivido meses muy movidos desde su última carrera del '86 en Bahía Blanca, hasta la actualidad. Convertirse en categoría nacional a partir de la base de tres provincias (Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba), no es tarea nada sencilla, y el solo hecho de tener la sede de la Asociación de Pilotos lejos de la Capital Federal ya es un inconveniente adicional a todos los que se presentan en una especialidad del nivel técnico de la ex Fórmula Entrecor.

Leopoldo Cumini se ocupa de los problemas de la categoría, junto a varios colaboradores que dejan muchas horas de trabajo a cambio de las soluciones que necesita el grupo de corredores para mantenerse en el plano nacional.

"Nosotros no paramos ni un momento, porque terminamos 1986 en Bahía Blanca y a la semana siguiente estábamos junto a Berta en Alta Gracia para analizar las reformas al reglamento técnico. Necesitábamos motores menos costosos y de mayor durabilidad, porque estábamos usando, en más de una oportunidad, varios impulsores por carrera, y ese nivel no es para nosotros sino para la Fórmula Dos Sudamericana", dice "Poldy".

Los pasos seguidos en estas reformas técnicas, fueron claramente explicados por Cumini: "En un primer momento pensamos utilizar los motores dos litros standard, pero luego de alguna pruebas sacamos como conclusión que en VW se reducía la potencia y la cantidad de revoluciones, en cambio el Renault seguía tirando muchas vueltas, y eso atentaba contra la durabilidad. Además, Berta cortaba partes de los cigüeñales del Renault para prepararlos de acuerdo al reglamento vigente por lo que no servía nada de lo que había el año pasado, y se debía tirar todo. Para igualar la potencia entre el VW y el Renault se hicieron pruebas de distintas medidas de tubos Venturi de entrada de aire al carburador. En esas pruebas el Renault seguía tirando vueltas, y modificamos alguna tomas de aire, pero tampoco era la solución. Finalmente, Berta pensó en hacer un reglamento del tipo de la Fórmula 3000 que corre en Europa, con limitador de revoluciones para que baje el régimen del motor. Hicimos varios tests comparativos en Alta Gracia, con motores VW y Renault, y decidimos llegar a un máximo de 7.500 rpm con difusores de 31 mm para todos. A ese régimen lo controlaremos con cajas de encendido compactas que estarán selladas y tendrán un número cada una. Con ese número serán sorteadas en cada carrera para que no haya problemas, porque como el encendido no es electrónico, cualquiera puede tocarlo. El régimen máximo es de 7.500 rpm y el corte es suave, porque de lo contrario, si vas 'chupado' y corta rápidamente el del auto de adelante, seguro que le pegás. Además de eso,



tendremos un filtro de aire en la toma dinámica, porque de esa forma entra menos basura y los motores duran más".

La no concurrencia de la Fórmula Dos a la primera carrera del '87, programada en el Autódromo de Buenos Aires, tiene su explicación: "Nosotros nos reunimos todos los martes en Paraná, ya sea en la filial del Automóvil Club Argentino o en el Club de Volantes Entrerrianos. Allí decidimos no concurrir a la apertura en Buenos Aires, ni a General Roca si es que Alcides Raies, que es el promotor, y el Dr. Rivarola, presidente de la CDA, nos permitían dialogar con ellos y explicar nuestra situación. Todos los suministros de cajas de encendido, y los compromisos con algunos proveedores, se fueron retrasando. Nosotros nos debemos al público y a los pilotos nuevos que se van a incorporar a la categoría, muchos de los cuales estaban muy preocupados porque no habían tenido tiempo de hacer pruebas. Teníamos confirmados 15 autos para la primera, pero preferimos no estar presentes porque con el nuevo reglamento y sin haber hecho las pruebas suficientes, la carrera era un poco una lotería".

Finalmente, Cumini fue sincero al reconocer todo el trabajo que aún queda por hacer y que no pudo realizarse en el receso: "No tenemos infraestructura para hacer más de lo que hemos hecho. Los viajes a Buenos Aires y Córdoba nos llevan mucho tiempo, y primero quisimos solucionar lo técnico, por lo que dejamos de lado lo financiero. Necesitamos a alguien que consiga publicidad, porque a mí me gusta el automovilismo pero no vivo de él. Tenemos balanzas y elementos de medición propios, y eso es lo que queremos en la Asociación: que parte del dinero se vuelque a mejorar distintos aspectos de la categoría y, por supuesto, a ayudar a los pilotos. El sorteo de gomas y la utilización de dos juegos como máximo por carrera, han sido nuestra creación, y ahora hay varios que lo aplican; todo está pensado en función de la categoría, porque entre nosotros hay muy buen diálogo".

"Poldy" Cumini, el único dirigente que desde el interior se dedica de lleno a una categoría nacional, ha trabajado hasta en las vacaciones, para que las cosas funcionen. Se merece el éxito, pero no se apura.

Marcelo Padín

MIRADOR PERSONAL
por Ronald Hansen



EL QUE AFLOJA NO APRIETA

Mucha gente ha reaccionado ante el choque de Di Palma a Traverso en el Autódromo, como si lo hubieran "pescado" a Gardel desafinando. Indudablemente el blondo de Arrecifes no estuvo en su mejor momento, pero esas son cosas de las carreras. La clave está en el acelerador de Di Palma.

Este se venía "pegando" (y un testigo presencial diría luego "El motor de Luis estaba como muy embalado"). Si a usted o a mí se nos traba el acelerador en la calle, lo primero que haremos es parar y tratar de solucionar el desperfecto con los medios a nuestro alcance.

De no poder hacerlo inmediatamente, circularíamos con la mayor precaución, una mano constantemente sobre la llave de encendido, y tratando de no acercarnos demasiado a los otros coches, hasta llegar a un taller donde pueden reparar el fallo.

Pero en carrera uno no se puede dar ese lujo, mucho menos si uno se llama Luis Di Palma. Hay que seguir jugándose, y en vez de alejarse hay que acercarse lo más posible, porque un Di Palma es de los que pelea hasta el final.

Lógicamente que insistir en andar "al mango" con el acelerador trabado implica un riesgo. Tanto de un accidente como el que pasó, como deirse afuera en una curva. Pero lo que afloja no aprieta. Si Luis Di Palma hubiera observado todas las providencias que indicaba la prudencia, habría parado en el box. Con lo que mejor abandonar. Pero insistió, siguió metiendo la trompa, porque es Di Palma. Otro tanto hubiera hecho Traverso en situación similar. La cosa le salió mal, y terminó descalificado. Lo que está muy bien de parte del Comisario Deportivo. Porque yo no creo ni por un momento que Di Palma tuviera mala intención. Di Palma no es ningún estúpido. Pero si el Comisario Deportivo pasa por alto la "sacada de pista" de Traverso por Di Palma, bueno, en la próxima carrera a todo el mundo "se le iba a trabar el acelerador".

El enojo de Traverso fue además explicable. A nadie le gusta que le pasen por encima del techo. Por otra parte el temperamento de Traverso no es de los más fáciles. Además, como es lógico, venía embalado por la carrera. Una carrera en la que él no era ganador, y a Traverso no le gustan demasiado las carreras en las cuales no es ganador. Lo que me parece perfecto. Los que piensan ganar seguido tienen que tener ese instinto furioso de ganar o perder. Los buenos tipos a veces ganan carreras, pero no tanto como los "chinchudos". Esto vale para cualquier deporte.

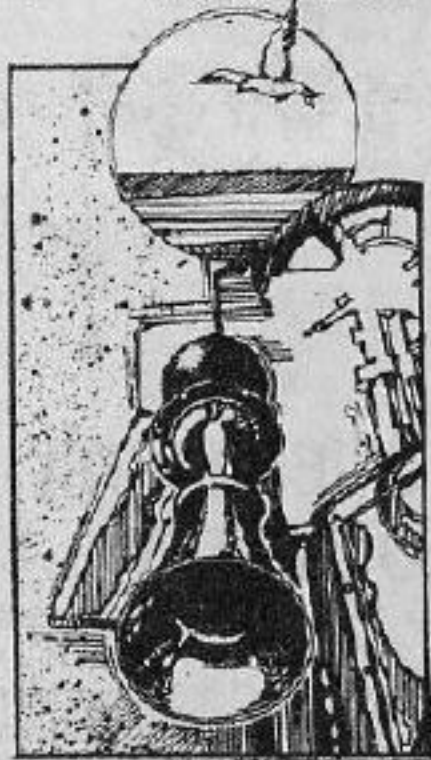
O sea que todo ha sido un relato más para el anecdotario de Di Palma, aquel alguna vez descosido que fue famoso en la década del '60 por haberlo pasado a otro competidor por afuera en el curvón del Autódromo (eso era antes del "ciervo" y todas esas cosas modernas). En esa época Di Palma manejaba con zapato de buzo, pero de todos modos ya "iba al frente" y siguió haciéndolo hasta el momento. Acelerador o no acelerador.

Hablando del "ciervo", esa curva se llama así porque cuando construyeron la extensión del Autódromo, haciendo una ese con el curvón grande, alguno colocó ahí una estatua de un ciervo, con su cornamenta toda onhiosta.

Esa estatua está ahora en Palermo, sobre Libertador, y yo paso enfrente todos los días. ¿Extrañará las carreras que vio antes, ese ciervo de bronce?

Cuando paso frente a él, siempre me hago la misma pregunta.

Toquecitos de bocina



REUNION EN LA A.A.S.

La Asociación Argentina de Automóviles Sport (A.A.S.) realizará, este miércoles 8, a partir de las 19.30 horas, en su sede de avenida del Tejar 2982, una reunión a la que asistirán el periodismo, asociaciones de pilotos, clubes organizadores y empresas patrocinantes. Durante la misma, la entidad dará a conocer a los invitados la labor que proyecta enca-

rar durante la presente temporada.

TRABAJOS EN PARANA

Fue repavimentado el circuito Ciudad de Paraná, tal como el Club de Volantes Entrerrianos lo había prometido para poder concretar la fecha del CAP. Como ya se ha dicho, el Turismo irá también a la capital entrerriana como "invitado". Sólo faltan culminar los trabajos en los guard-rails, y otros detalles para tener todo listo para la carrera. Es intención de la entidad realizar pruebas de TC 2000 y una de las grandes aspiraciones es poder tener el Turismo Carretera.

NUEVAS AUTORIDADES

En Asamblea General Ordinaria, celebrada el pasado 27 de marzo, se aprobó la lista de autoridades de la Asociación Standard Mejorado hasta 1989. Sin embargo, algunos asociados han solicitado su impugnación. La comisión directiva quedó integrada de la siguiente manera: Eduardo Frechou (Presidente); Alberto Quatrocchi (Vicepresidente); Hildo Juan Fulgheri (Secretario); Francisco Contino (Tesorero); Jorge Pérez y Juan Coello (Vocales Titulares); Osvaldo Testai y Daniel Rodríguez (Vocales Suplentes); Mario Juan Fulgheri (Revisor de Cuentas Titular); Tadeo Natale (Revisor de Cuentas Suplente); Alberto Quatrocchi, Juan Carlos Luis, Armando Pasarelli y Pablo González (Comisión Técnica); Francisco Contino (Tribunal de Disciplina); y Jorge Pérez (Tribunal de Apelación). Se deberá esperar el fallo co-

rrespondiente al pedido de impugnación.

EL CALENDARIO DEL T.C.

A raíz de la suspensión de la competencia de Salta, originalmente prevista para el mes de mayo, el Tandil Auto Club pidió a la ACTC adelantar la fecha de realización de su competencia para el 10 de mayo (originalmente prevista para el día 24 de ese mes). Algo similar ocurrió con los organizadores de la competencia de Junín, que solicitaron cambiar la fecha para el 26 de abril. Por otra parte, el martes 31 de marzo se hicieron presentes en la ACT, el Dr. Angel Rafael Ruiz, ministro de Gobierno de la provincia de San Luis, Luis Alberto Adorno (presidente del Automóvil Club San Luis), Rodolfo Zapata (vicepresidente) y Ricardo Chirino (tesorero) con el objeto de solicitar el cambio de fecha, trasladando la misma del 2 al 16 de agosto. El motivo de tal pedido se fundamenta en la imposibilidad de realizar la competencia por las elecciones provinciales.

LA FUERZA CENTRIFUGA

El curvón del circuito de 9 de Julio significó varios dolores de cabeza para los muchachos del Turismo Carretera y sobre todo para sus autos, ya que los mismos debían soportar en ese sector, por obvia y gracia de la fuerza centrífuga, una carga de 3.000 kg, o sea el doble de lo que pesa realmente un T.C.

DEBUT EN DATSUN

Alejandro Occhionero ha adquirido el Dat-

sun 280 ZX que perteneciera a Gerardo Cerquetti. Occhionero tiene pensado debutar en el C.A.P. en la competencia de Paraná, el 26 de abril próximo.

UNA NIÑA HARA TURISMO

Se trata de Adriana Seba, que eligió la Clase Tres para debutar en el automovilismo. El Renault 18 lo atenderá Jim, y es totalmente nuevo. Tiene pensado debutar en Paraná, el 26 de abril próximo, y su hermana Norma es la encargada de ocuparse de la publicidad del auto. Veremos si en la Clase Tres son todos tan caballeros como dicen.

VALLETANOS AL ATAQUE

Los valletanos harán una presentación en "patota" dentro de la categoría Turismo. En la Clase 2 debutarán próximamente con VW Gacel el neuquino Marcelo Castro, Osvaldo Lovagnini de Cipolletti y Carlos Bellocq de Fray Luis Beltrán. En la Clase 3 lo hará Alberto Pérez Nonnenmacher, oriundo de Ingeniero Huergo con R-18, y para completar, Jorge Eidilstein de Cipolletti debutará en la Fórmula Sierra con el auto que perteneciera a Ricardo Ferrer. Habrá invasión total...

PRESENTACION CONJUNTA

El viernes pasado, 3/4, en San Jorge, la de los autos Datsun 280 ZX de Hugo Redolff, ganador en la competencia de Rafaela, y la del Ford Sierra 2.3 Ghia de Ricardo Albertengo, los dos representantes de la ciudad en el automovilismo nacional.

CALENDARIO

(Competencias a disputarse el próximo fin de semana)

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula Uno: Gran Premio de Brasil primera competencia por el Campeonato Mundial en el circuito de Jacarepaguá (Río de Janeiro).

Sport Prototipos: 1000 km de Monza, tercera fecha del Campeonato Mundial de la especialidad.

Fórmula 3000: primera competencia del torneo en Silverstone (Inglaterra) juntamente con la 4a. fecha del Campeonato de Fórmula Tres Inglesa.

Indy Cars: segunda competencia del torneo del CART en Phoenix (EE.UU.) juntamente con la primera fecha del torneo ARS.

MOTOCICLISMO

Motocross 250: Gran Premio de Bélgica, primera fecha.

SANCIONES

La C.D.A. se expidió sobre el "affaire" de la primera fecha de Turismo, realizada el 1° de marzo en Buenos Aires. Así se aprobó la siguiente resolución:

1. Sancionar al **Mataderos Automóvil Club** con una multa de \$ 2.500 conforme a los artículos 256 y 262 del R.D.A. como club organizador responsable de las irregularidades en la prueba.

2. Sancionar al Sr. Néstor Papini en su carácter de director adjunto de dicha prueba, con un año de suspensión conforme al Art. 256 del R.D.A. como autoridad directamente responsable de la salida a pista en horario adelantado, sin comunicación suficiente a todos los participantes.

3. Sancionar al Sr. Aldo Albini en su carácter de director de la prueba de la competencia cuestionada con un año de suspensión conforme al Art. 256 del R.D.A. como autoridad responsable por la falta de coordinación e información con las otras autoridades, de incumplimiento de reglamentaciones y apresuramiento manifiesto de la largada.

4. Sancionar al Sr. José Luis D'Amico en su carácter de encargado de seguridad y con función delegada por el director de la prueba para comunicaciones verbales, con seis meses de suspensión (Art. 256 del R.D.A.) por incumplimiento y negligencia graves en sus funciones.

5. Sancionar al Sr. Héctor Marchesi en su carácter de comisario de boxes, con cuatro meses de suspensión (Art. 256 del R.D.A.) por incomunicación con las autoridades de la prueba y ausencia ocasional en el puesto asignado.

6. Sancionar con un apercibimiento al comisario deportivo y al comisario deportivo adjunto, Sres. Egidio Frangella y Héctor González, (art. 260 del R.D.A.) por valoraciones incompletas e incorrectas en el informe final de la prueba en cuestión.

7. Confirmar la clasificación de la competencia otorgándole los puntos correspondientes del Campeonato de la categoría y clase.

ACIERTE Y GANE CON SUS IDOLOS

¡AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS!

El Concurso de Pronósticos Automovilísticos, nacido bajo una iniciativa de "Campeones", compartida por CORSA y con el auspicio de relojes Orient, ya dio su primer paso en la competencia de T.C. del domingo anterior en Bahía Blanca, y proseguirá el 19 del corriente con la carrera que el T.C.2000 disputará en General Roca.

Para quien tenga interés en participar -viviendo más cada carrera- sólo tendrá que llenar los espacios destinados a sus datos personales en la boleta adjunta, y marcar con una cruz el pronóstico que considere más adecuado de los tres (I, izquierda; E, empate; D, derecha) que presenta cada "match", planteado entre dos de los pilotos competidores en la prueba en cuestión.

En cada caso se impondrá el piloto que termine la carrera delante de su contrincante directo, mientras que el empate se dará en la eventualidad de que ambos abandonen o no se clasifiquen en la final.

Las boletas podrán ser enviadas por correo hasta la víspera de la competencia a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos", Campeones del Camino S.A. Arenales 2896, PB, (1425) Buenos Aires, o bien depositarlas en la urna que a tal efecto llevará el equipo "Campeones" al escenario de cada competencia válida para el concurso, siempre antes de largarse la carrera. Por supuesto, durante la transmisión, este equipo irá informando del desarrollo del C.P.A.C.C. de la fecha, al igual que CORSA en sus ediciones pertinentes.

El miércoles siguiente a cada competencia válida, en su audición diaria por Radio El Mundo, "Campeones" anunciará el nombre del ganador, que será quien haya resultado el titular de la primera boleta extraída ante escribano público esa tarde, con el total de aciertos. El ganador se hará acreedor a un estupendo reloj Orient, que habrá de serle entregado en fecha y lugar a establecerse oportunamente. Por supuesto también los domingos a partir de las 21 horas, y los jueves desde las 23, por Canal 2 se suministrará amplia información.

Los nombres de los integrantes de cada una de las seis parejas, serán dados a conocer por "Campeones" a partir del lunes anterior a cada competencia. En base a eso, llene su boleta y participe, palpitando la carrera con nosotros... ¡y avive la emoción de los domingos!

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 002 CARRERA: TC2000 en ROCA

Nombres

Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento

Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Campeones

CORSA

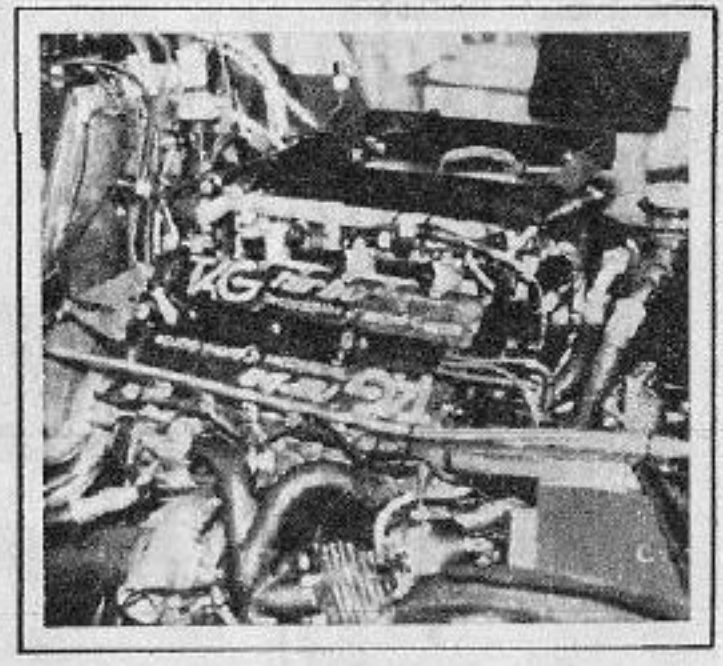
HELOJES
ORIENT

TODO LO QUE HAY QUE SABER

Todos los pilotos + Todos los autos + Todos los equipos + Todas las novedades

LAS FUERZAS EN PUGNA

MC LAREN



Modelo: MP4D
 Motor: TAG Porsche
 Número de cilindros: Seis en "V". Potencia: 690 CV.
 Director Deportivo: Ron Dennis
 Director Técnico: Gordon Murray

1-Alain Prost: Francés. Nació en Saint-Chamond el 24/2/55. Debutó en F-1 en Argentina '80 con McLaren. Disputó 105 GGPP. Ganó 25; 16 pole positions, 15 records de vuelta. Campeón Europeo de F-3 en 1979, Campeón Mundial de F-1 en 1985 y 1986.

2-Stefan Johansson: Sueco. Nació en Vaxjo el 8-9-56. Debutó en F-1 en Inglaterra '83 con Spirit-Honda. Disputó 42 GGPP. Campeón Escandinavo de Kart 1973, Campeón Inglés de F-3 en 1979.

TYRRELL

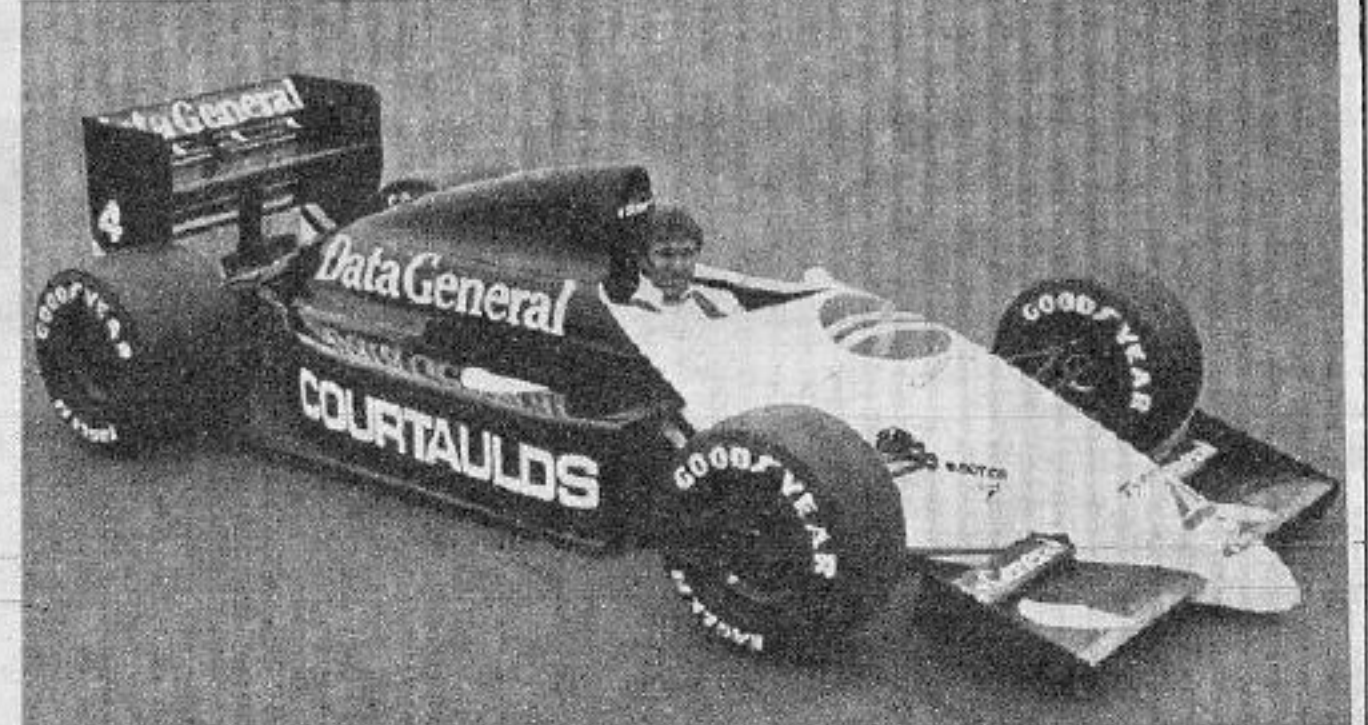
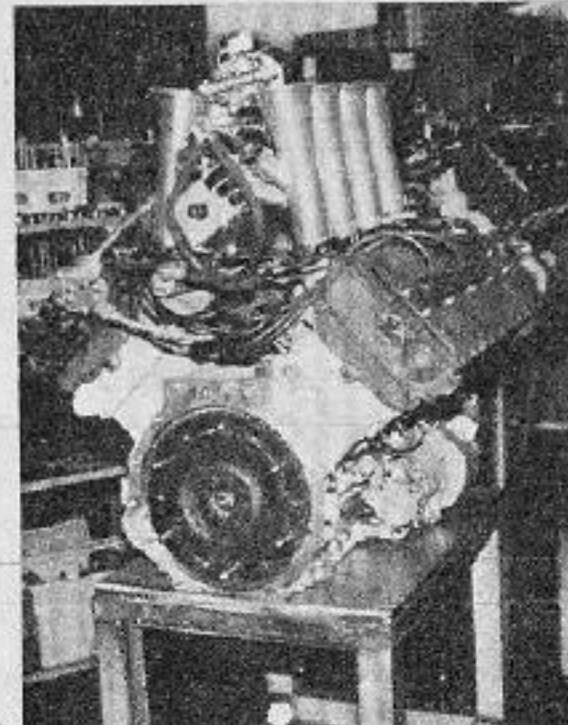
Modelo: 016
 Motor: Ford Cosworth.
 Número de cilindros: Ocho en "V" (3.500 cm³).
 Potencia: 570 cv.

Director Deportivo: Ken Tyrrell
 Director Técnico: Maurice Philippe

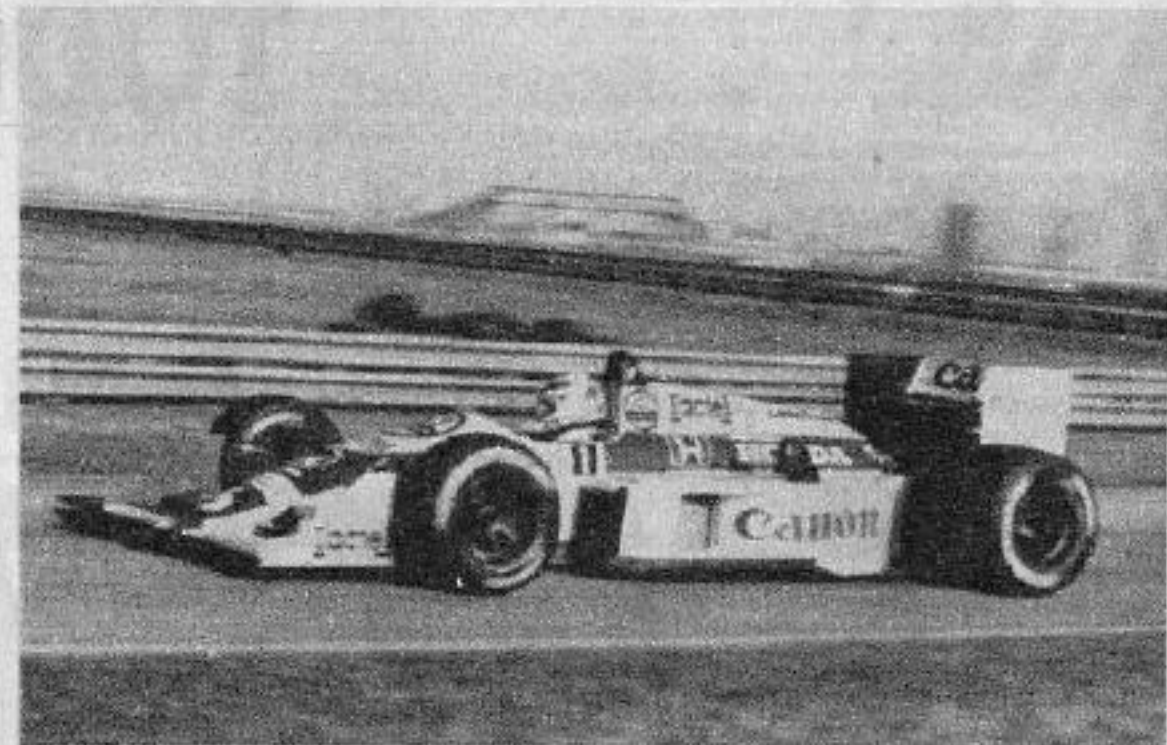
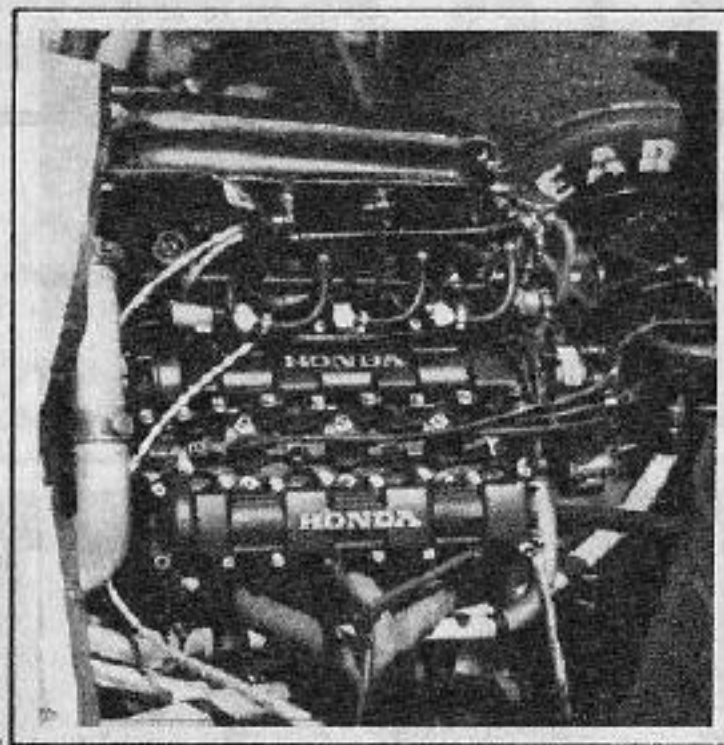
Europa) con Williams. Corrió 39 GGPP.

3-Jonathan Palmer: Inglés. Nació en Londres el 7-11-54. Debutó en F-1 en Brands Hatch 83 (GP

4-Philippe Streiff: Francés. Nació en Grenoble el 26-6-55. Debutó en F-1 con el tercer auto del equipo Renault en el GP de Portugal '84. Corrió 22 GGPP.



WILLIAMS



Modelo: FW11B
Motor: Honda
Número de cilindros: Seis en "V" (doble turno).
Potencia: 900 cv.
Director Deportivo: Frank Williams
Director Técnico: Patrick Head

5-Nigel Mansell: Inglés. Nació en Upton-on-Severn el 8-8-54. Debutó en F-1 en Austria '80 con Lotus. Corrió 90 GGPP; ganó 7; 4 pole positions, 6 records de vuelta. Subcampeón Mundial de F-1 1986.

6-Nelson Piquet: Brasileño. Nació en Río de Janeiro el 17-8-52. Debutó en F-1 en Alemania '78 con Ensign. Corrió 126 GGPP; ganó 17; 19 pole positions, 22 records de vuelta. Campeón Británico BP de F-3 en 1978 y Subcampeón Mundial de F-1 1980. Campeón Mundial de F-1 en 1981 y 1983.

BRABHAM

Modelo: BT56
Motor: BMW
Número de cilindros: Cuatro en línea (doble turbo).

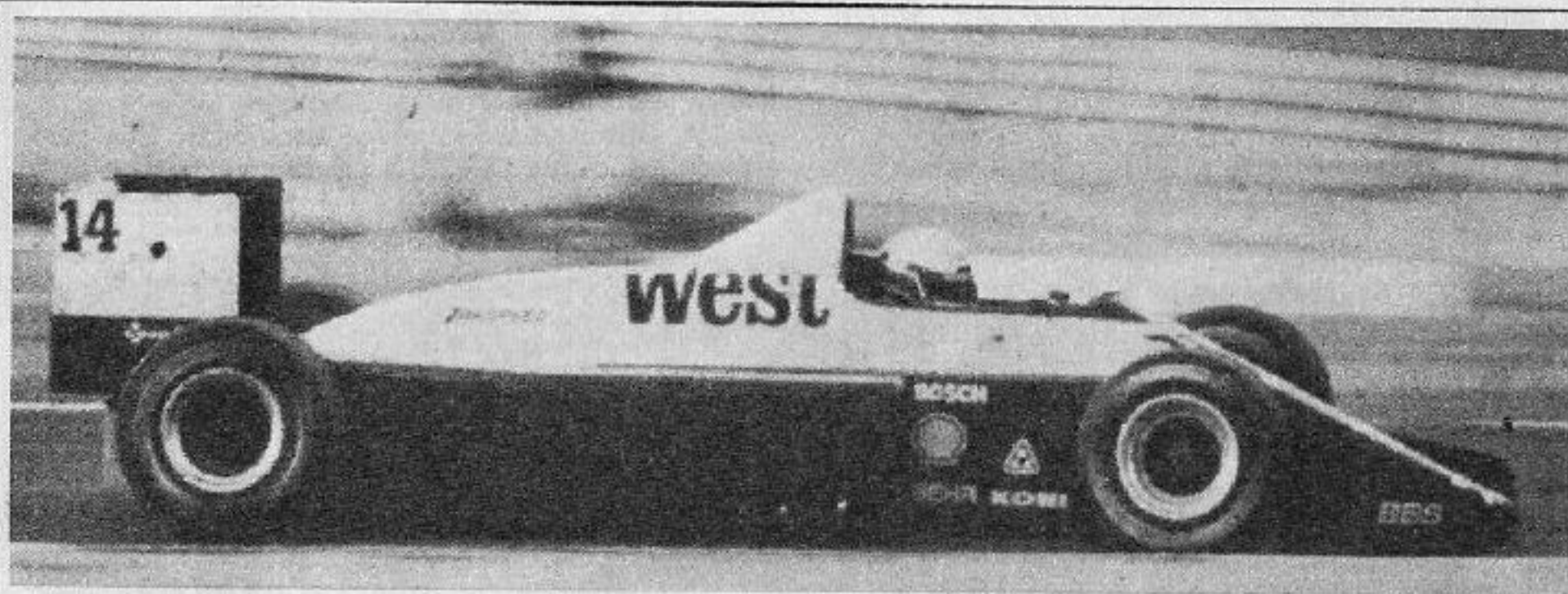
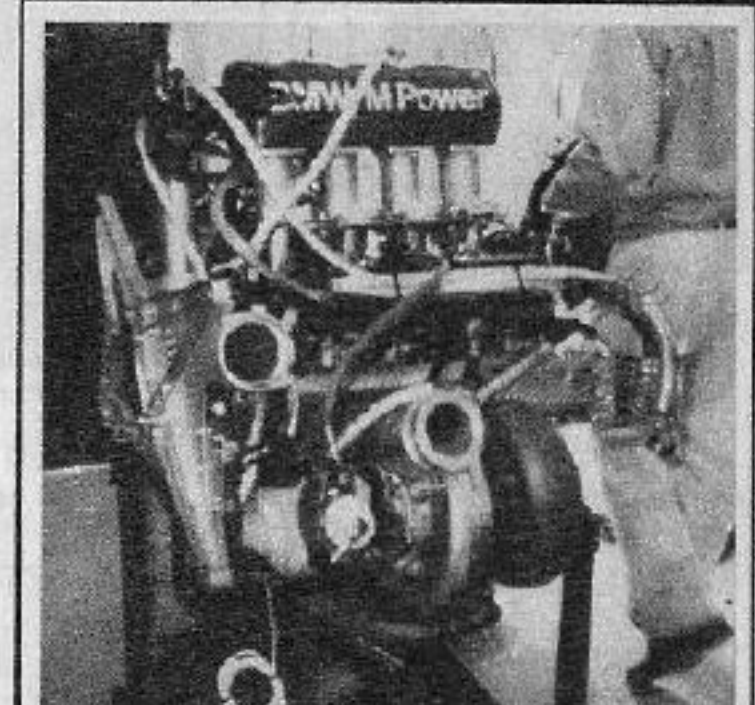
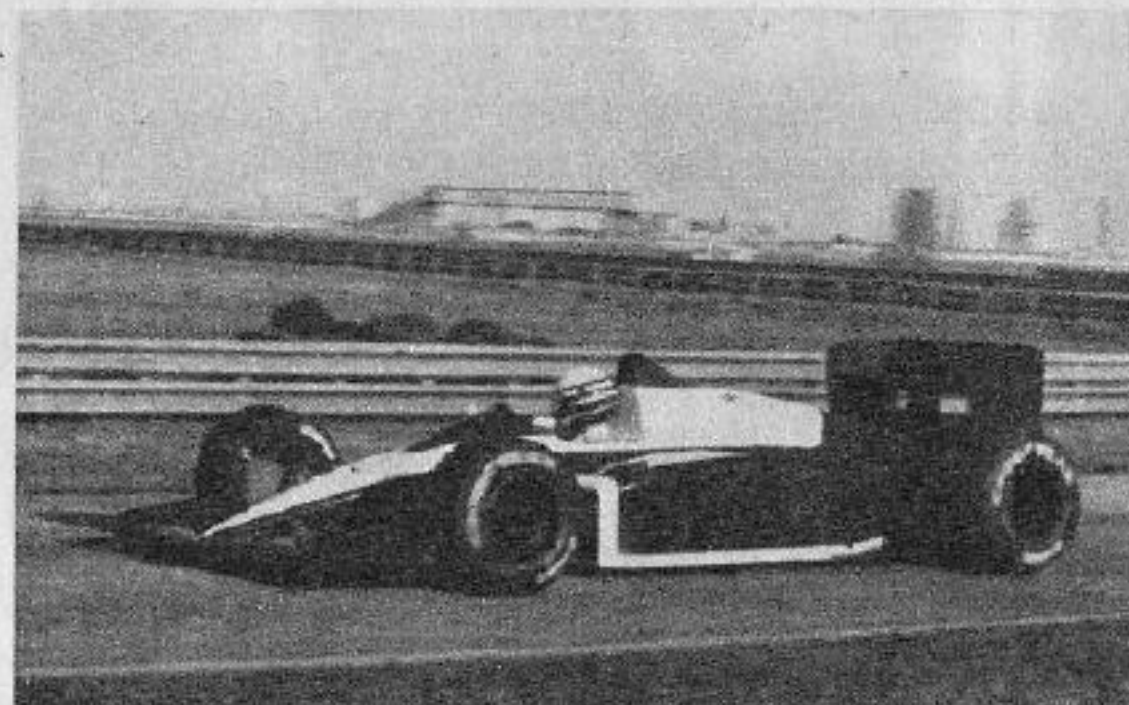
Director Deportivo: Bernie Ecclestone y Ernie Blyden

Director Técnico: John Gentry

7-Riccardo Patrese: Italiano. Nació en Padova el 17-4-54. Debutó en F-1 en Mónaco '77 con Shadow. Disputó 144 GGPP; ganó 2; 2 pole positions; 3 records de vuelta. Campeón Mundial

de Kart en 1974 y Campeón Europeo de Fórmula Tres en 1976.

8-Andrea de Cesaris: Italiano. Nació en Roma el 31-5-59. Debutó en F-1 en Canadá '80 con Alfa Romeo. Disputó 89 GGPP; 1 pole position, 1 record de vuelta. Campeón Mundial Jr de Karting 1976.

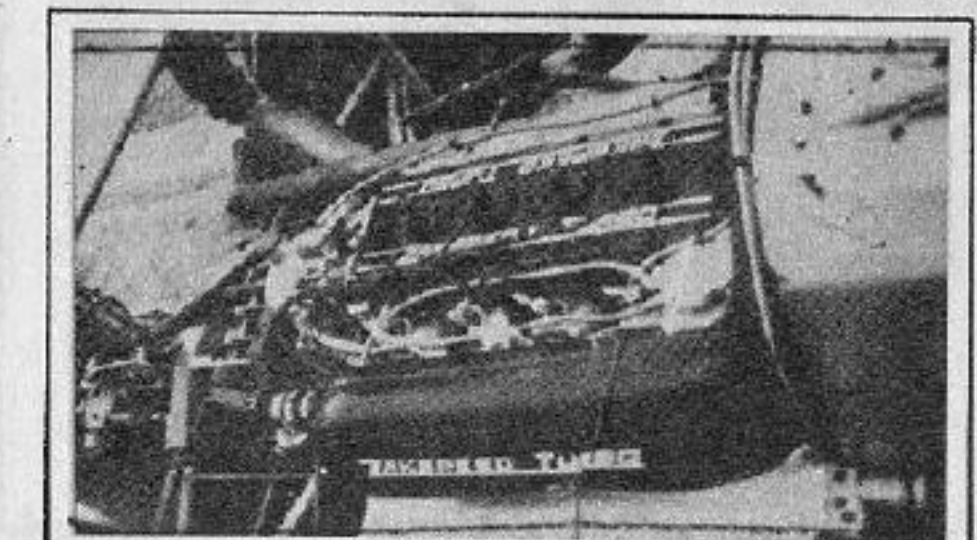


ZAKSPEED

Modelo: ZK841
Motor: ZakSpeed
Número de cilindros: Cuatro (doble turbo paralelo).
Director Deportivo: Erich Zakowski
Director Técnico: Gianni Marelli.

9-Martin Brundle: Inglés. Nació en Norfolk el 1-6-59. Debutó en F-1 en Brasil '84 con Tyrrell-Ford. Disputó 38 GGPP. Subcampeón de la Fórmula Tres Inglesa en 1983.

10-Christian Danner: Alemán. Nació en Munich el 4-4-58. Debutó en F-1 en Bélgica '85 con ZakSpeed. Disputó 16 GGPP.



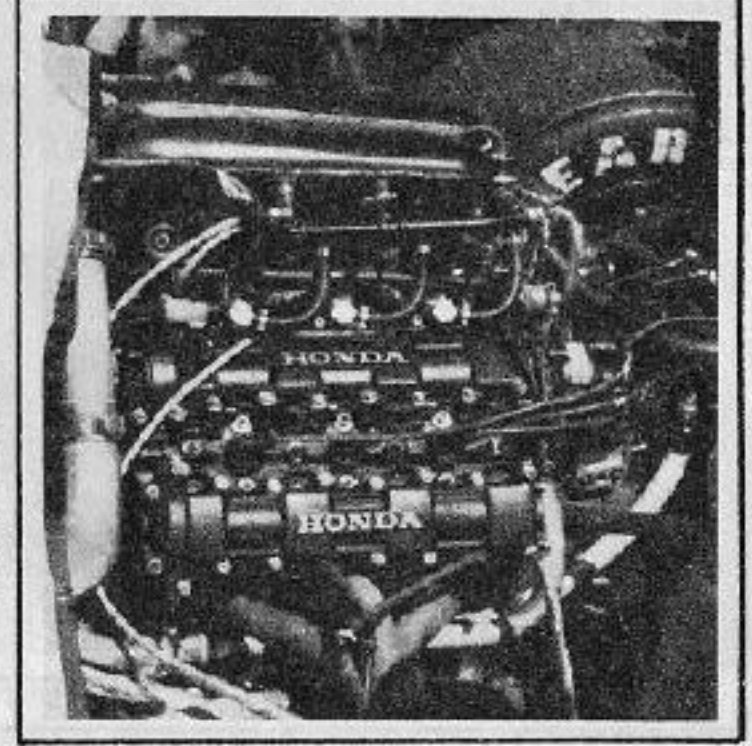
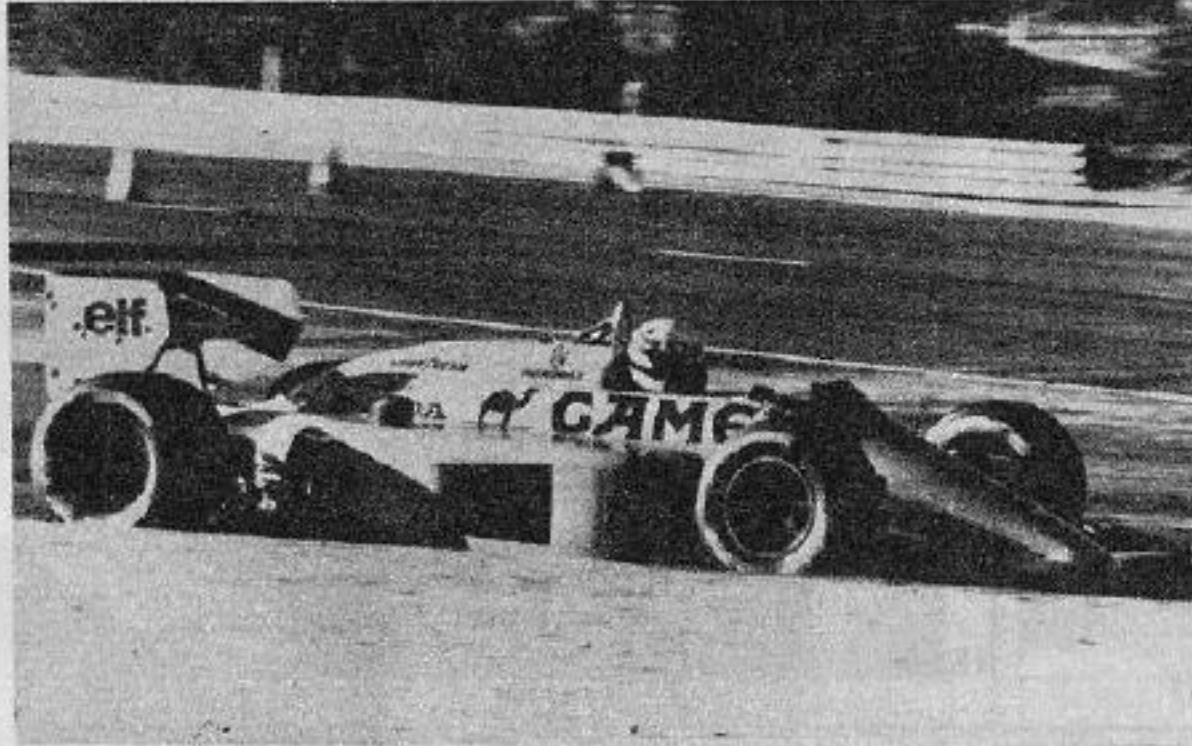
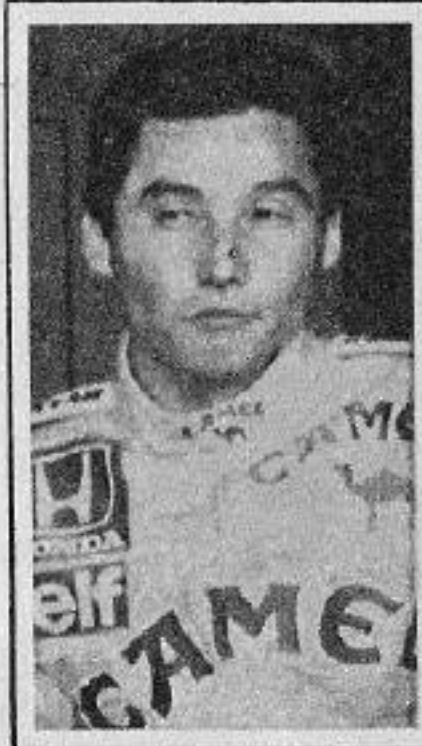
LOTUS

Modelo: 99T
Motor: Honda
Número de cilindros: Seis en "V" a 80 (doble turbo I.H.I.). Potencia: 900 cv.
Director Deportivo: Peter Warr

Director Técnico: Gerard Ducarouge

11-Satoru Nakajima: Debutará en Brasil '87. Japonés. Será el primer nipón en realizar una temporada completa en F-1. Hizo experiencia en F-3, F-2 y F-3000 en Europa. En el '86 corrió con el Rali-Honda oficial. A partir del '85 hizo tests en Suzuka (pista privada de Honda) con un Williams-Honda. Nació el 23-2-53.

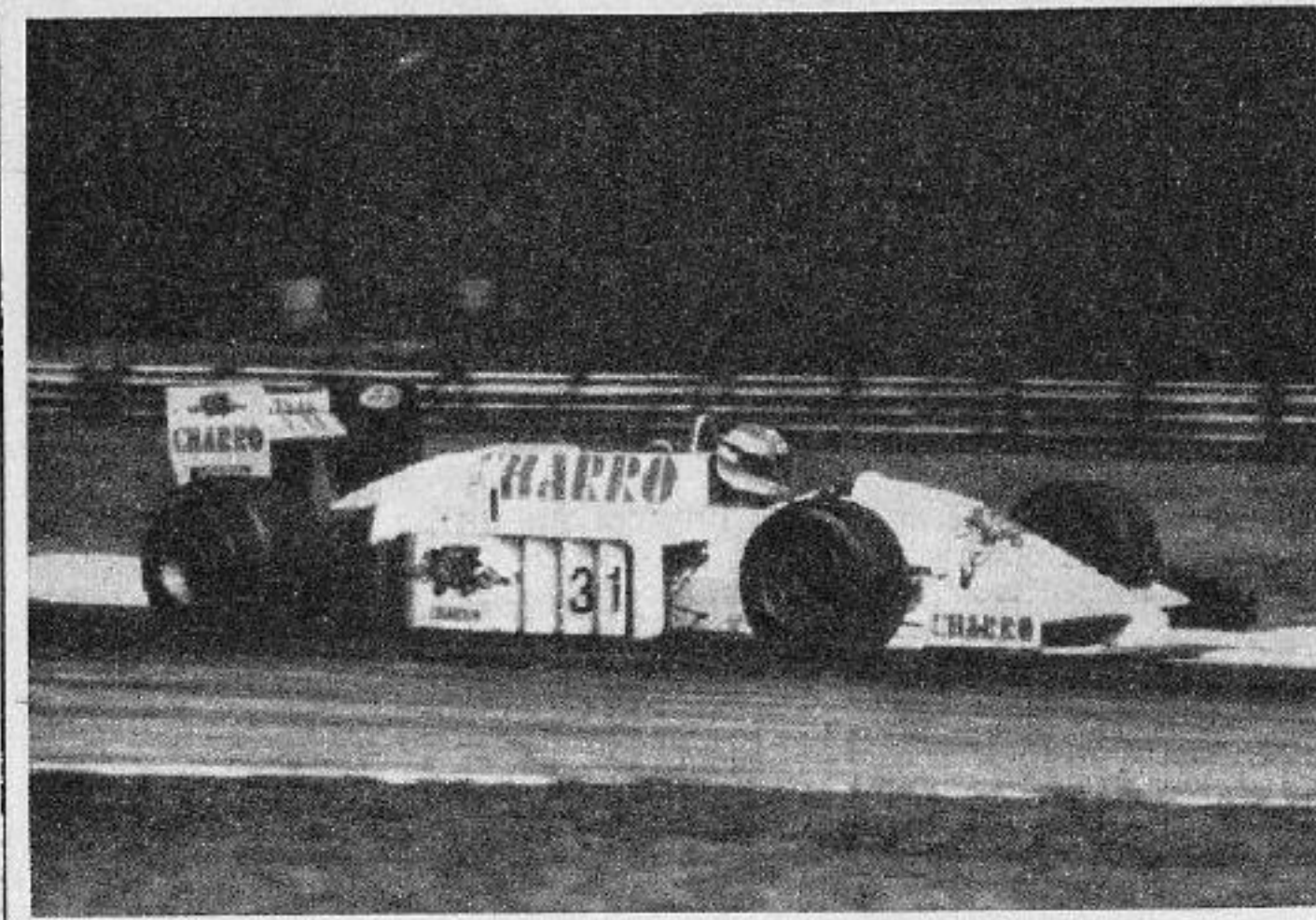
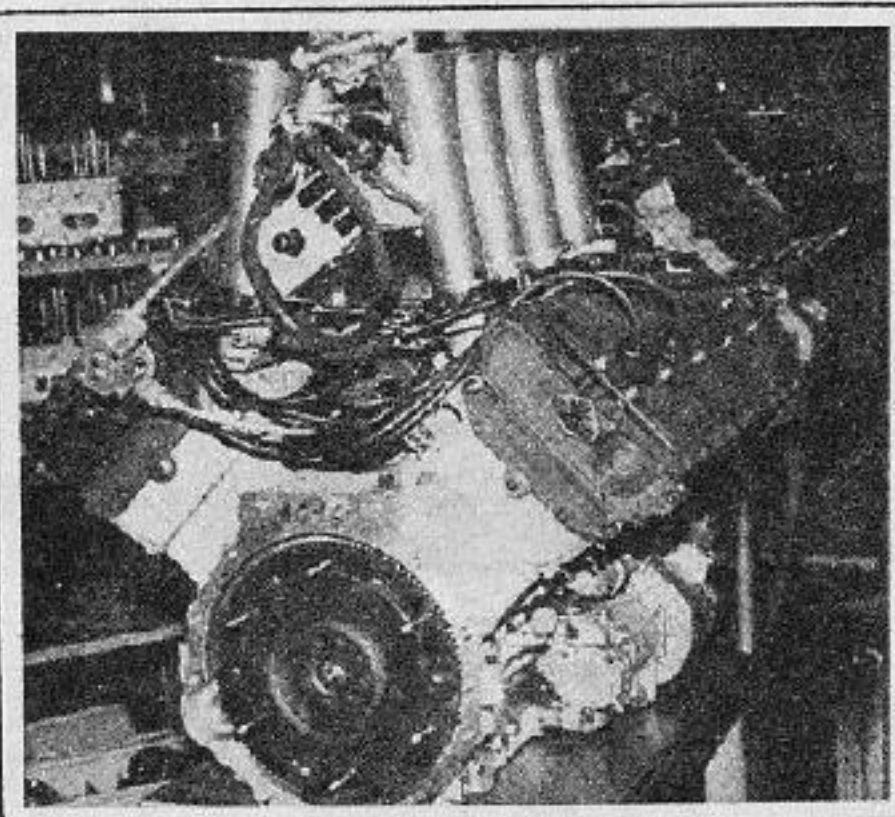
12-Ayrton Senna Da Silva: Brasileño. Nació en San Pablo el 21-3-60. Debutó en F-1 en Brasil '84 con Toleman. Disputó 46 GGPP; ganó 4; 15 pole positions; 4 records de vuelta. Campeón Sudamericano de Kart 1977, Campeón Inglés de F-Ford '81; Campeón Europeo e Inglés F-Ford 2000 en 1982; Campeón Inglés F-Tres en 1983.



AGS

Modelo: JH22
Motor: Ford Cosworth
Número de cilindros: Ocho en "V" (3.500 cm³). Potencia: 570 cv.
Director Deportivo: Henri Julien
Director Técnico: C. Vanderpleyen

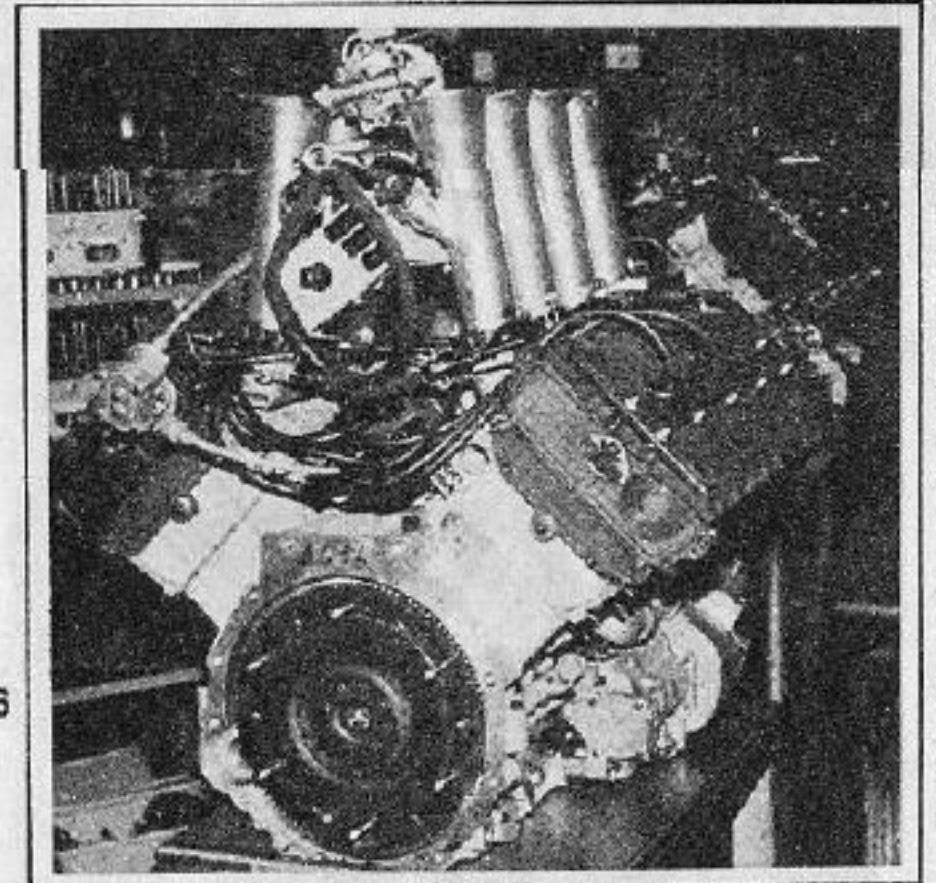
14-Pascal Fabre: Francés. Nació en Lyon en enero de 1960. Corrió en kart, en F-2 Europeo (una victoria) y en F3000 con el equipo Lola, ganador en Silverstone '86 en esta categoría.



MARCH



Robin Herd



Modelo: 871
Motor: Ford Cosworth
Número de cilindros: Ocho en "V" (3500 cm³). Potencia: 570 cv.
Director Deportivo: Robin Herd
Director Técnico: Tim Holloway y Gordon Coppuck

16-Ivan Capelli: Italiano. Nació en Milán el 24-5-63. Debutó en F-1 en el GP de Australia '85 con Tyrrell. En 1986 participó en la F-3000 con un March Cosworth y volvió a la F-1 con la nueva AGS en el GP de Italia.

Reunión cumbre en Italia, se firma la renovación del Acuerdo de la Concordia.



ARROWS MEGATRON

Modelo: A10
Motor: BMW
Número de cilindros: Cuatro en línea (doble turbo).

Director Deportivo: Jackie Oliver
Director Técnico: Ross Brawn

18-Eddie Cheever: Estadounidense. Nació en Phoenix, Arizona el 10-1-58. Debutó en F-1 en Sudáfrica '80 con Osella. Disputó 86 GGPP.

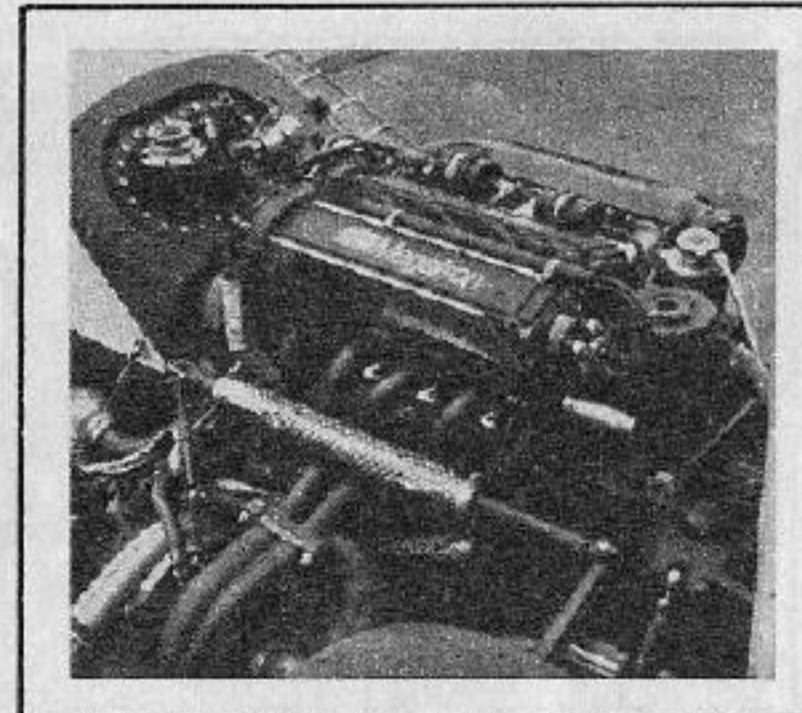
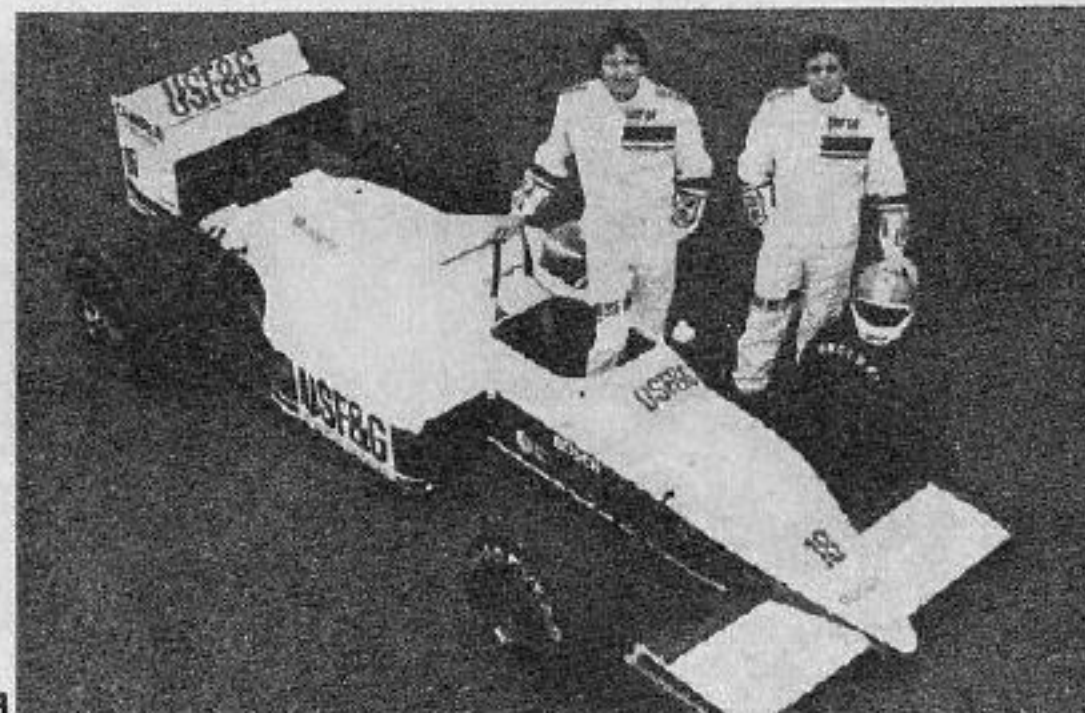
17-Dereck Warwick: Inglés. Nació en Airstford el 27-8-54. Debutó en F-1 en Las Vegas '81 con Toleman. Disputó 69 GGPP. 2 records de vuelta.



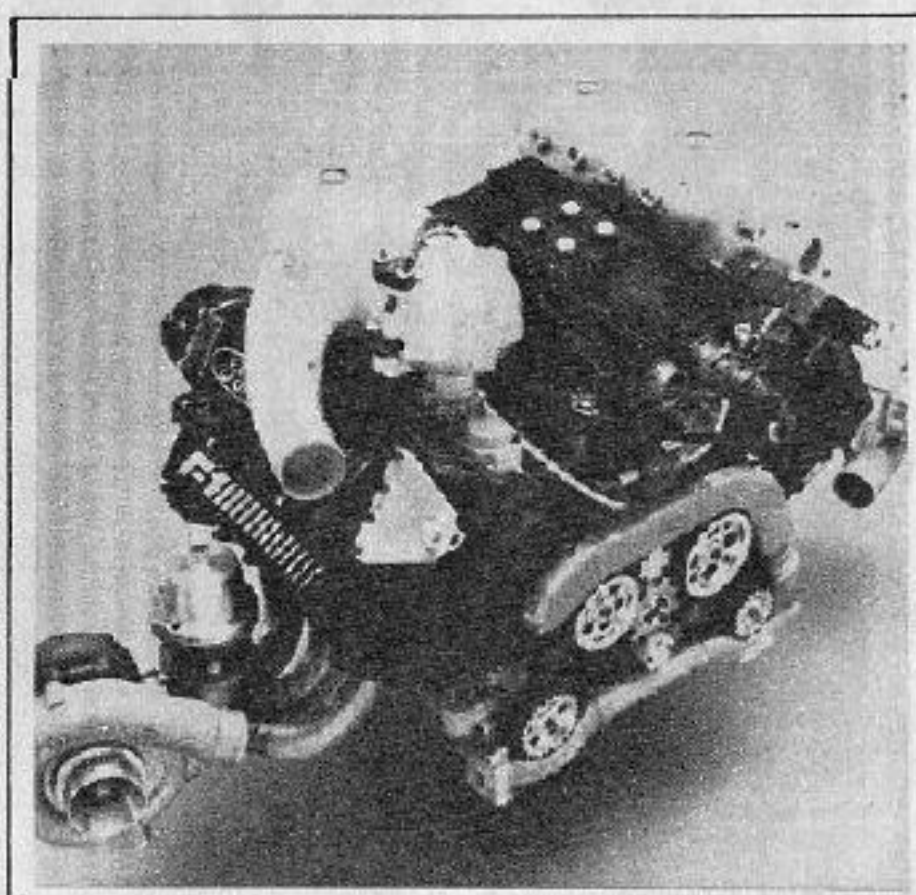
17



18



BENNETON



19



20

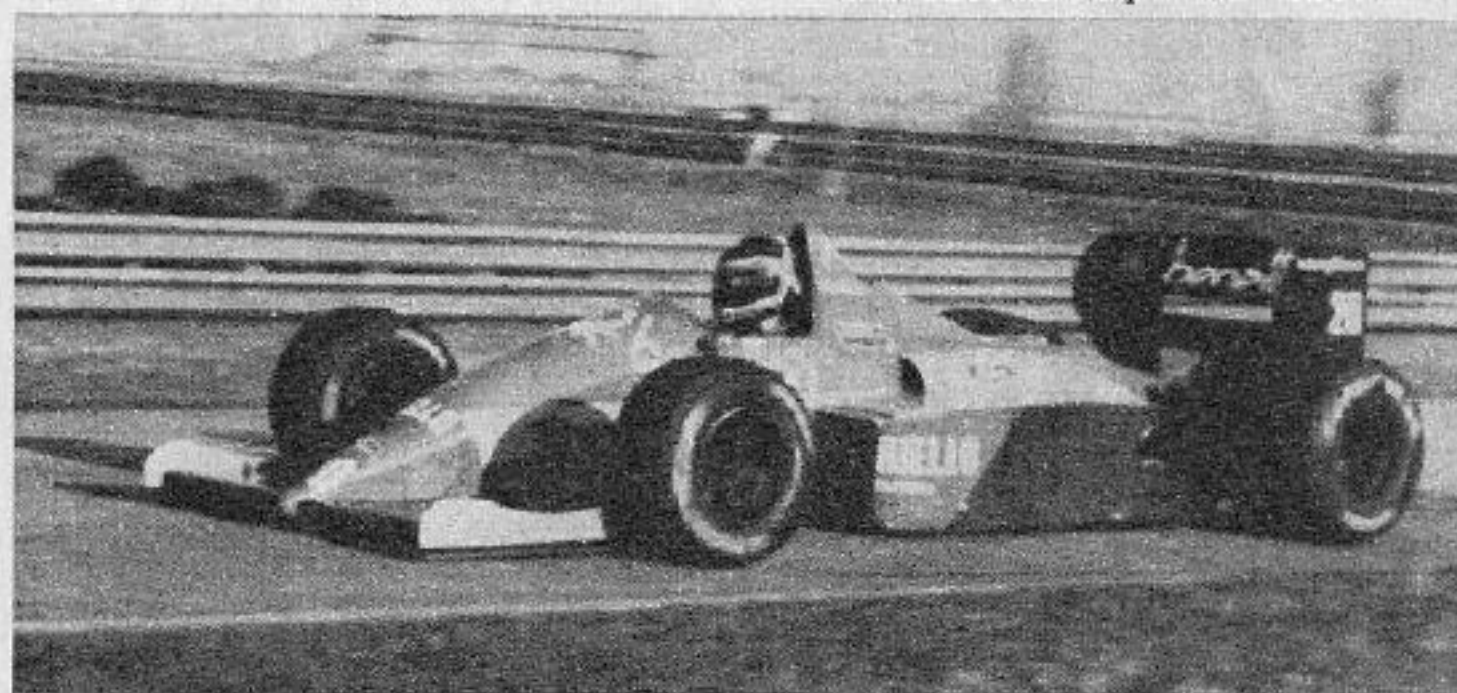
Modelo: B187
Motor: Ford
Número de cilindros: Seis en "V" doble turbo.

Director Deportivo: Peter Collins
Director Técnico: Rory Byrne

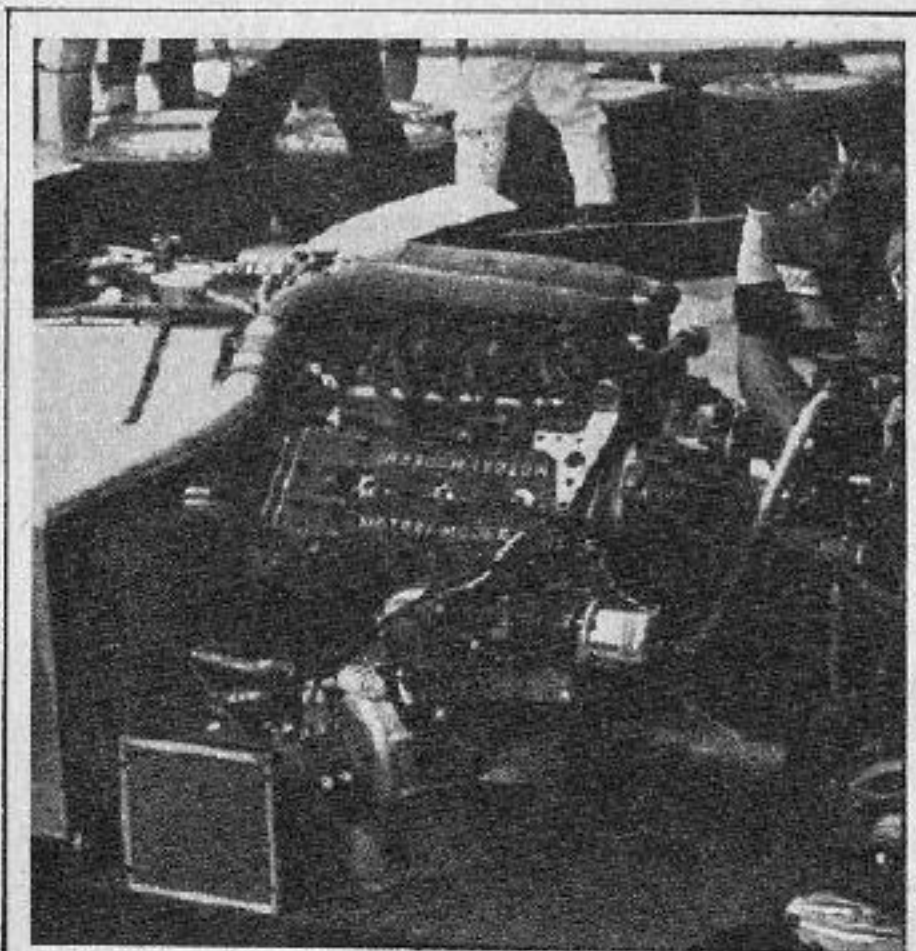
19-Teo Fabi: Italiano. Nació en Milán el 9-3-55.

Debutó en F-1 en San Marino '82 con Toleman. Disputó 48 GGPP. 3 pole positions.

20-Thierry Boutsen: Belga. Nació en Bruselas el 13-7-57. Debutó en F-1 en Bélgica '83 con Arrows. Disputó 57 GGPP.



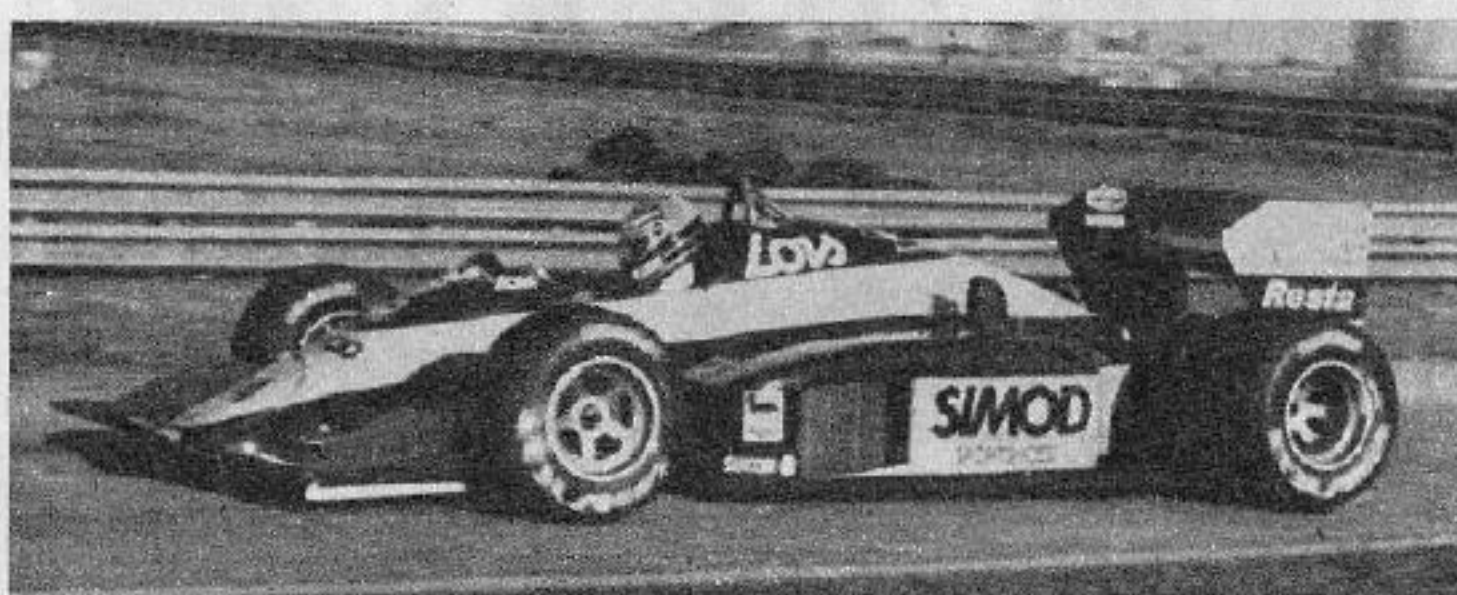
MINARDI



23



24



Modelo: M187
Motor: Motori Moderni
Número de cilindros: Seis en "V" bi-turbo. Potencia: 800 cv
Director Deportivo: Giancarlo Minardi
Director Técnico: Carlo Chiti

23-Adrián Campos: Español. Nació en Valencia en 1961. Debutará en el GP de Brasil en F-1. Fue piloto oficial VW en F-3 europea durante 1984 y

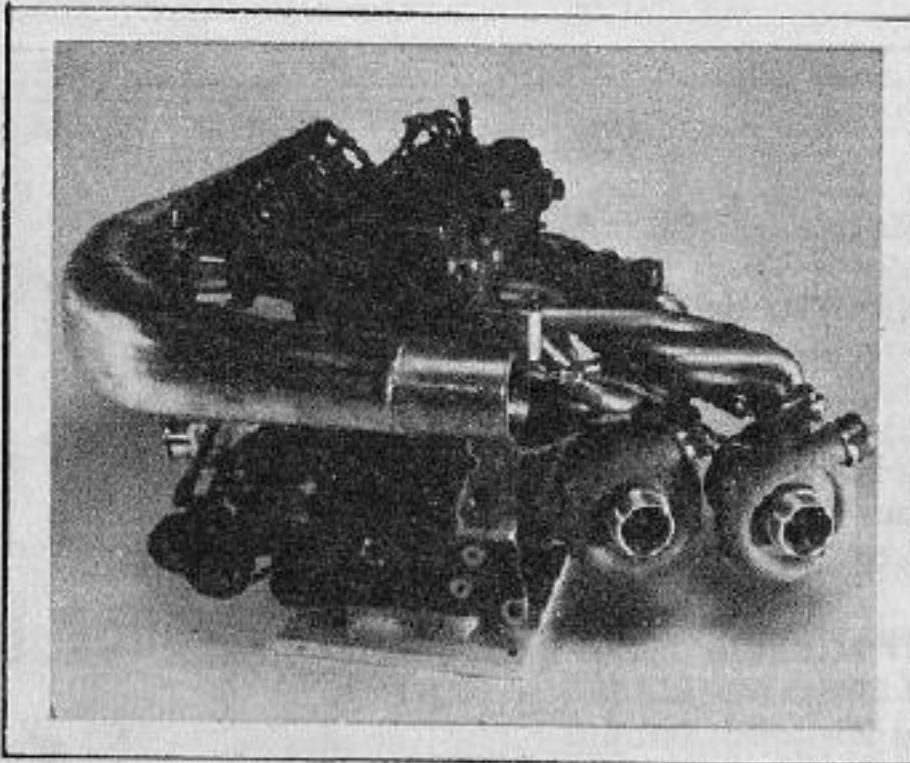
1985. En 1986 corrió en F-3000 con chasis Lole y March. Es el quinto español que arriba a la F-1.

24-Alessandro Nannini: Italiano. Nació en Siena el 7-7-59. Debutó en F-1 en el GP de Brasil '86 con Minardi. Corrió 15 GGPP.

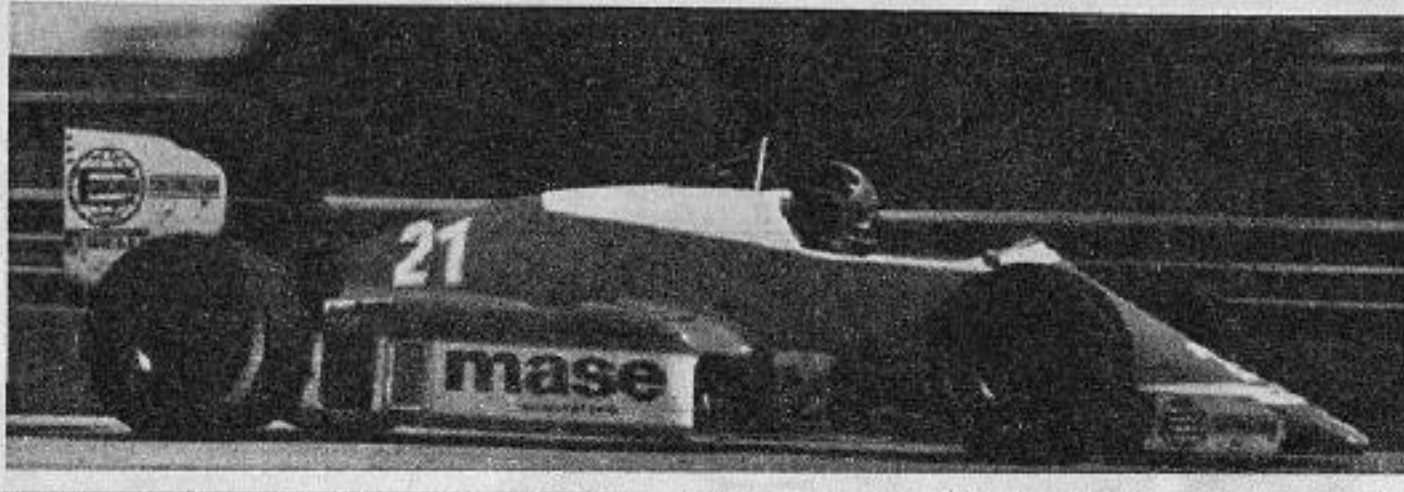
OSELLA



Modelo: FA1D
Motor: Alfa Romeo
Número de cilindros: Ocho en "V", turbo. Potencia: 780cv.
Director Deportivo: Enzo Osella



Director Técnico: **21-Alex Caffi**: Italiano. Nació en Bresela el 18-3-64. Debutó en el GP de Italia '86 con Osella. Subcampeón '83 en la Fórmula Fiat-Abarak, ganador de la Copa de Europa de F-3 en 1985. Disputó un GP.



la fórmula uno 1987

LOS CAMBIOS DE EQUIPOS

Sumamente intenso fue el movimiento del mercado de pilotos durante la pretemporada. Sin embargo, esa intensidad no estuvo acompañada por la espectacularidad ya que de todos esos "cambios de camiseta" que en el automovilismo son cambios de butacas, sobran holgadamente los dedos de una mano para contabilizar los que adquirieron una trascendencia superior a la común. No hubo grandes pases.

Quizás el más importante haya sido el de Gerhard Berger a Ferrari. Fundamentalmente por lo que significó el ingreso de un nuevo piloto al equipo italiano, ya que si bien el austriaco se ha ido ganando un lugar destacado en la categoría, lo suyo quedó algo minimizado ante la magnitud de lo que hace Ferrari. Ese puesto que ocupa Gerhard Berger fue el que tuvo Stefan Johansson, quien emigró hacia otro equipo "grande", como McLaren, en lo que sin dudas constituyó el otro cambio de magnitud, también en este caso más por el nombre del equipo que del piloto.

En un nivel menor en cuanto a importancia tenemos lo de Thierry Boutsen, que tras varios años con Arrows pasó a Benetton cubriendo el hueco dejado por Berger, y también lo de Piercarlo Ghinzani, quien finalmente acompañará a René Arnoux en Ligier, luego que el "eterno" Jacques Laffite se convenciese de que aún no está físicamente en condiciones de volver, tras su grave accidente en Brands Hatch. También en este rubro podemos colocar a Derek Warwick, que de Brabham pasó a Arrows, a Martin Brundle que emigró de Tyrrell rumbo a Zakspeed, a Christian Danner, que retornará a este último equipo tras su incursión por Arrows, y a Jonathan Palmer, que tras dejar Zakspeed "ancló" en Tyrrell.

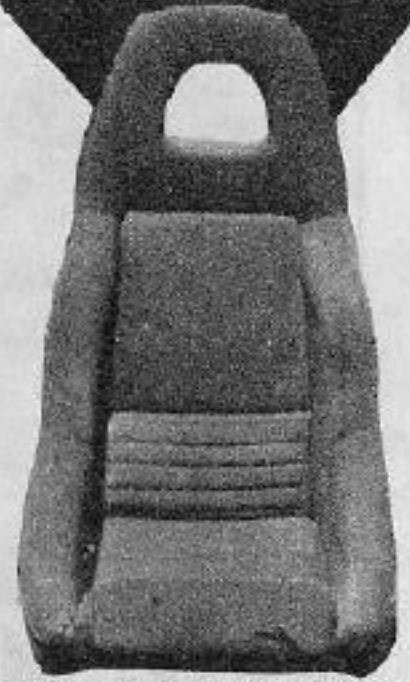
Por último nos quedan dos pases producidos en los denominados equipos chicos. Así Iván Capelli será el encargado de conducir el March en su retorno a la categoría, dejando el AGS que había tenido a su cargo en un par de ocasiones el año anterior, mientras que Philippe Alliot, tras su desvinculación con Ligier, tendrá en el flamante equipo de Larrousse asegurada su continuidad en la categoría mayor.

Hasta aquí los cambios producidos con pilotos que ya estaban el año pasado en la Fórmula Uno. Porque también hubo otros, que tuvieron como protagonistas a algunos que retornan y a otros que debutan. Para el primer caso lo más trascendente es lo de Eddie Cheever, ya que tras estar un año casi sin correr (sólo participó en Detroit reemplazando a Tambay en el Lola) volverá a ser actor habitual de la categoría sobre un Arrows. El otro regreso es el de Alex Caffi, que tras su solitaria incursión sobre un Osella en el campeonato pasado, tendrá ahora su continuidad confirmada durante toda la temporada en el mismo equipo italiano y un tercero el de Andrea De Cesaris, quien ocupará un lugar en Brabham.

En lo referido a debuts absolutos lo más destacables es lo del japonés Satoru Nakajima, quien será el coequipier de Ayrton Senna en el equipo Lotus. Una presencia a la que no es ajena Honda, que este año equipará con motores a la escudería inglesa. Otras dos caras nuevas serán las del español Adrián Campos, sobre el Minardi y la de Pascal Fabre, sobre el AGS.

No podemos dejar de mencionar dos pases de diseñadores que han tenido gran trascendencia. Se trata de los de John Barnard y Gordon Murray. El primero tras su exitoso paso por McLaren fue a Ferrari, en tanto que Murray, tras varias temporadas y el fracaso del modelo BT 55, dejó Brabham por McLaren.

CASA ZAGAGLIA S.A. BUTACAS COMPETICION



PRESENTA SU NUEVA BUTACA DE COMPETICIÓN ESPECIAL RALLY - T.E. - TOTALMENTE DE CAÑO REFORZADO * RELLENO DE POLIURETANO * TAPIZADO DE VINILO * APOYACABEZA INTEGRADO

ENVIOS AL INTERIOR

F. de OLIVEIRA 4683. CASEROS, Pcia. Bs. As.
(F. 1678) TEL. 664-5400
J.B. JUSTO 3350. Capital Federal

NO TRABAJE MAS EN EL PISO O DENTRO DE UNA FOSA

ELEVE EL VEHICULO DONDE
Y CUANDO USTED LO
REQUIERA CON EL

MOVIL

TECNO
2000
(M.R.)

Indispensable para taller mecánico, chapista, estación de servicio y lavadero de autos, porque:

- Fácil de maniobrar aún en plena carga (carga máxima 2000 kg)*
- Hace accesibles todas las partes mecánicas (altura máxima 2 mts.)
- Montado sobre ruedas, se desplaza con la misma facilidad de un gato.

FERRERERIA INDUSTRIAL

Maden

TEL: 747-3492

AV. ANDRES ROLON 1972 (1643). BECCAR.

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS
DE PLAZA!



DISTRIBUIDORES **TANDILBER**

INDUSTAP

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

FLUJO METRO

Profesional FM-185



Testea: tapa de cilindro, múltiple de admisión y escape carburador, toma dinámica. Precisión ± 1% escala total.

O. NEMARIC
ALSINA 114
(1642) S. ISIDRO
(01) 743-2252

bielas de competición

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

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



SERVICE DIESEL BARRAGAS

• BANCO DE PRUEBA BOSCH •
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

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

CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

LIGIER



25



26

Modelo: JS29
Motor:
Número de cilindros:
Director Deportivo: Guy Ligier
Director Técnico: Michael Tetu

25-René Arnoux: Francés. Nació en Grenoble el 4-7-48. Debutó en F-1 en Bélgica '78 con Marlini. Disputó 112 GGPP; ganó 7; 18 pole positions; 12 records de vuelta.

26-Piercarlo Ghinzani: Italiano. Nació en Riviera d'Adda el 16-1-52. Debutó en F-1 en Bélgica '81 con Osella. Disputó 51 GGPP. Campeón Europeo de F-3 en 1977. Campeón de Italia de F-3 en 1979.



FERRARI



27

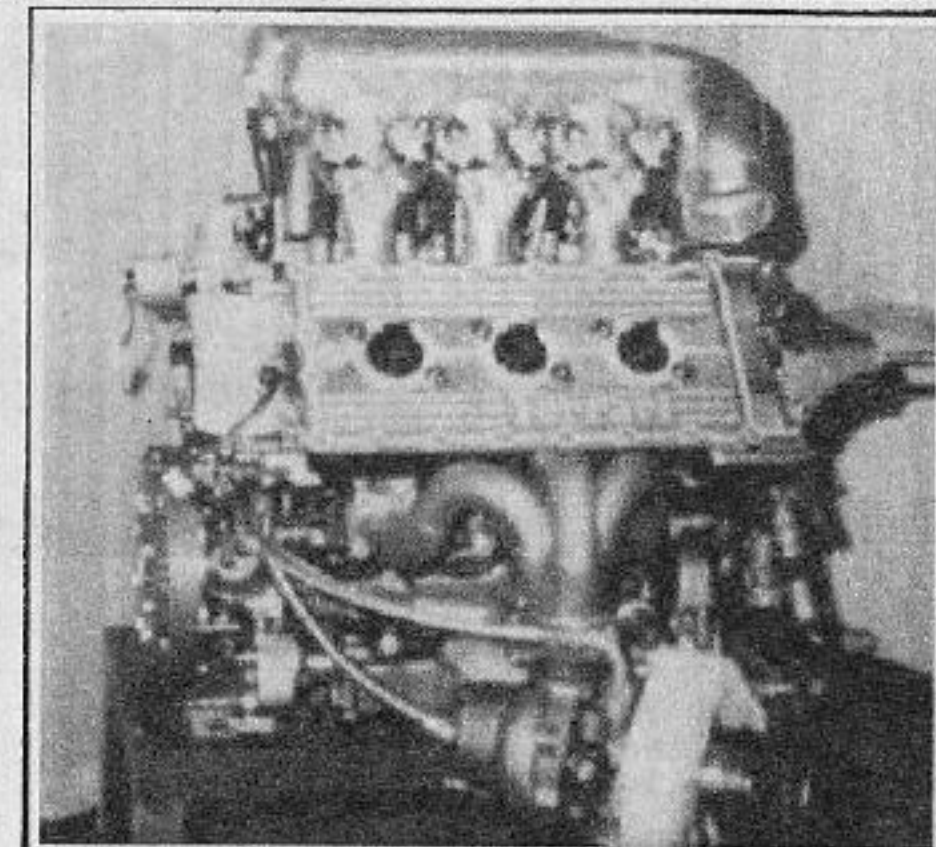


28

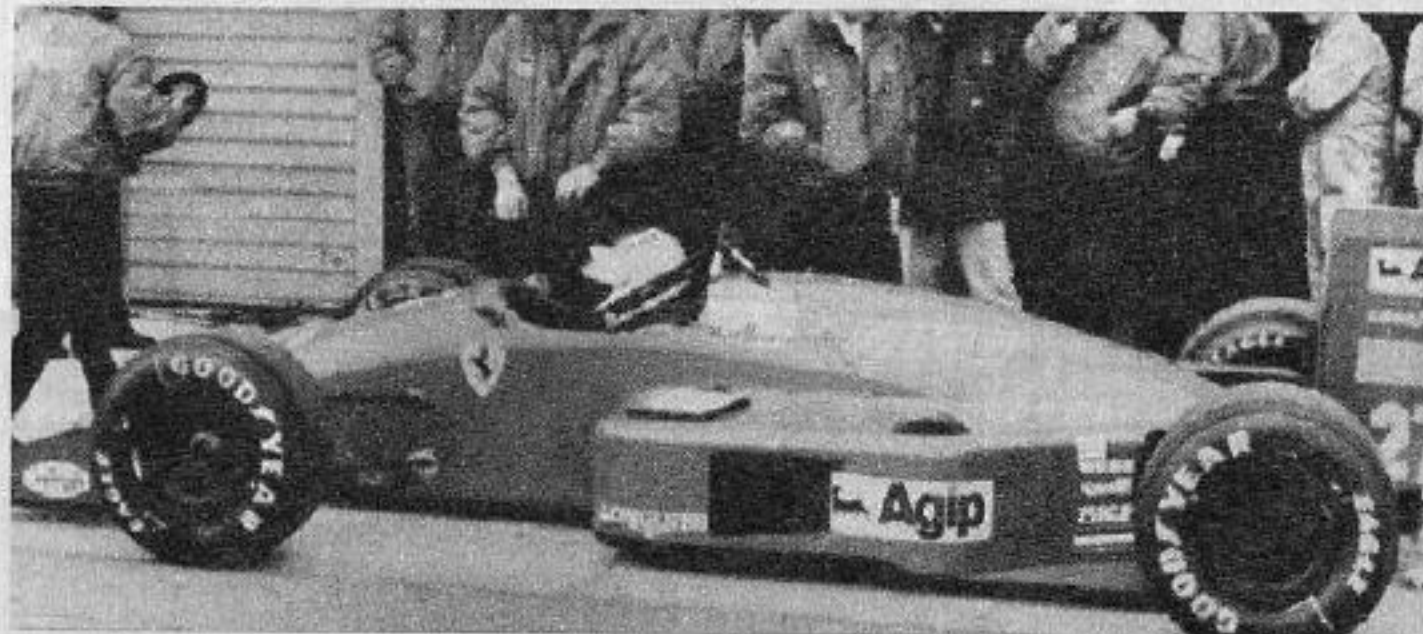
Modelo: F1-87
Motor: Ferrari
Número de cilindros:
 Seis en "V" a 90°. Biturbo. Potencia: 880 cv.
Director Deportivo: Marco Piccinnini
Director Técnico: John Barnard

27-Michele Alboreto: Italiano. Nació en Milán el 23-12-56. Debutó en F-1 en San Marino '81 con Tyrrell. Disputó 89 GGPP; ganó 5; 2 pole positions; 3 records de vuelta.

28-Gérard Berger: Austriaco. Nació en Viena el 27-8-59. Debutó en F-



1 en Austria '84 con ATS. Disputó 36 GGPP; ganó 1; 2 records de vuelta.



LARROUSSE-CALMELS

Modelo:
Motor: Ford Cosworth
Número de cilindros: Ocho en "V" (3.500 cm³). Potencia: 570 cv.
Director Deportivo: Gérard Larrousse.
Director Técnico:

29-Philippe Alliot: Francés. Nació en Voves, el 27-7-54. Debutó en F-1 en Brasil '84 con RAM. Disputó 33 GGPP. Campeón francés de Fórmula Renault 1978.



Gérard Larrousse.

LA CANCELACION DEL G.P. DE CANADA

No se correrá el G.P. de Canadá, que era uno de los que más gustaban (cosa cada vez más rara) del revuelto calendario del Campeonato del Mundo de F-1.

La desviación, si no la degeneración, comenzó en F-1 con la guerra de los cigarrillos, siguió con otras siempre menos ligadas al mundo del automóvil, y provoca ahora la cancelación de un G.P. por culpa de la "guerra de la cerveza".

En efecto, Canadá no queda de lado por razones técnicas o deportivas, sino porque la F-1 ha exagerado en las pretensiones, y sobre todo, en el juego a distancia contra la categoría americana del CART, la organización que, usando las mismas armas de la FOCA, ha prácticamente echado fuera de las fronteras del subcontinente norteamericano a la F-1.

La empresa cervecera Labatt apoyaba a la F-1. La Molson, al CART. La F-1 le hizo "la corte" a Molson, alentándola con la perspectiva de superponerse a la Labatt, pero las cuentas se hicieron mal y el

resultado es que no se correrá en Canadá.

De este modo, la F-1 pierde dos veces. Primero, pierde una sede que había conquistado su puesto dignamente, y que era del agrado de todos; y en segundo lugar pierde también la ventaja material, porque queda la "base" americana de Detroit, último "fortín" de esa porción del continente, pero es una base costosísima, ahora que no está más Canadá para dividir los gastos de los viajes. Y Detroit, con su circuito callejero que a nadie complace, corre el riesgo de no resistir demasiado tiempo más.

En Europa, "tiemblan" otros Grandes Premios, clásicos y no clásicos (Austria, Portugal, España) que podrían ser muy afectados por los costos crecientes. Y, por cierto, no le hacen bien a la F-1 tantos y tantos cambios de reglamentos y de métodos que la llamada "nueva FISA" ha impuesto, siguiendo sin reaccionar a las histéricas y también arrogantes improvisaciones del presidente Balestre.

la fórmula uno 1987

LAS NOVEDADES

Todo comienzo de temporada llega con novedades para la Fórmula Uno. Es una regla inexorable que se cumple temporada tras temporada como no podía ser de otra manera en una actividad con la dinámica del automovilismo y especialmente en su nivel más exigente.

Este año una de las novedades de trascendencia que tendrá la categoría será en el plano reglamentario. Así, en cumplimiento de lo determinado por la FISA en noviembre pasado, entrarán en vigencia las limitaciones a los motores turbo, utilizándose una válvula obligatoria que controlará la presión de sobrealimentación, la que solo podrá alcanzar hasta 4 bar para pruebas de clasificación y carrera. Estas válvulas, según lo dispuesto, serán sorteadas por la FISA antes de cada Gran Premio y las controlarán permanentemente técnicos de la entidad.

Asimismo, y también por obra y gracia de las nuevas disposiciones, podrán volver a competir con posibilidades los motores atmosféricos en este caso con 3.500 centímetros cúbicos de cilindrada máxima y un peso mínimo de 500 kg, 40 menos que el reglamentado para los coches con motores con turbo.

Pero no sólo técnicas serán las novedades. También las habrá en el plano de los equipos, pues en esta temporada tendremos dos que se agregarán a los habituales. Uno será March, que retornará a la Fórmula Uno tras varios años, con la escuadra de Cesare Gariboldi y teniendo como piloto al italiano Iván Capelli. La otra nueva presencia será un debut absoluto, como es el caso del team Larrousse, que como muchos habrán imaginado con exactitud, es obra de Gérard Larrousse, el ex piloto y director de Renault. Ambas escuderías utilizarán el motor Cosworth atmosférico de 3.500 cc, al igual que Tyrrell que retornará a esa planta impulsora tras haber sido el último usuario de los turbo.

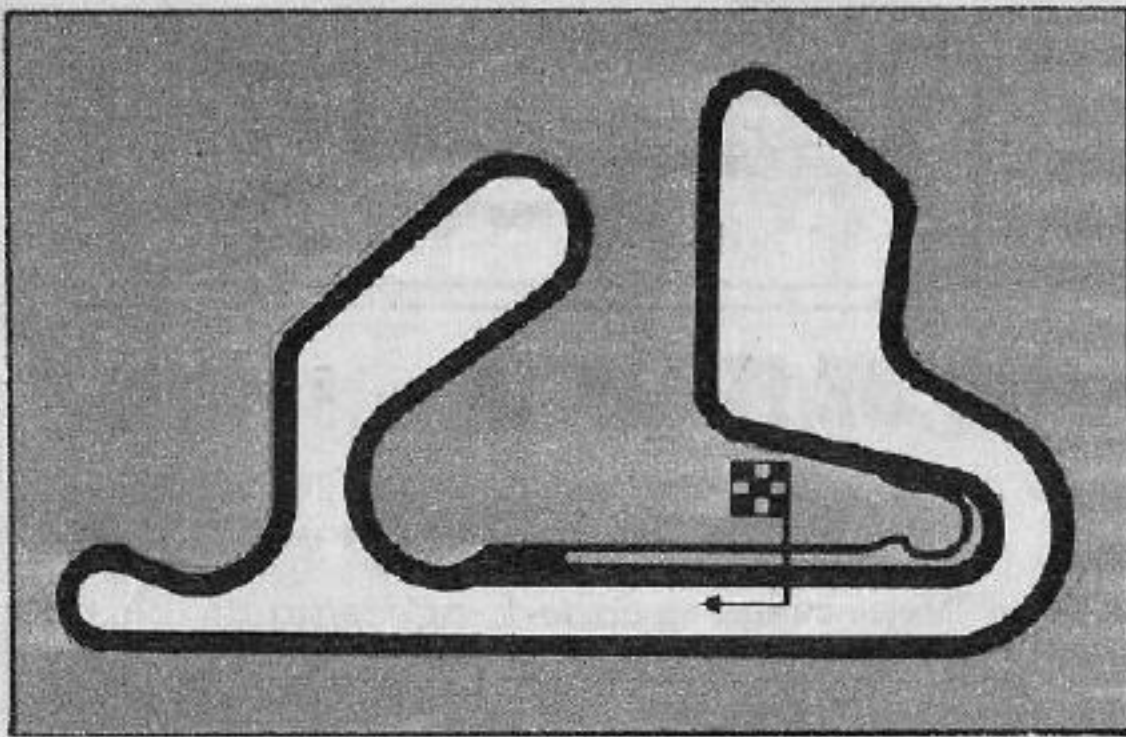
En los motores, otras novedades de este torneo 1987 estarán dadas por Lotus, que tras varios años de utilización de los Renault turbo pasará a las huestes de Honda, vistos los buenos resultados obtenidos por Williams. Un cambio en el cual se sostienen gran parte de las esperanzas de la gente de Lotus de volver a consagrar a un piloto suyo, en este caso Ayrton Senna, campeón mundial. Lotus y Williams también serán los únicos que presenten la revolucionaria suspensión electrónica. Por su parte, Benetton modificó sus impulsores, dejando el BMW para pasar a utilizar Ford, heredado luego del retiro del equipo Lola de Carl Haas. Finalmente nos queda Ligier, y la duda sobre su futuro, ante la ruptura con Alfa Romeo, con quien tenía comprometida la provisión de motores.

Nos quedan por último las "nuevas" carreras que tendrá la programación del Campeonato, ya que como fecha que se reincorpora al calendario estará el Gran Premio de Japón, carrera que luego de una década volverá a realizarse, no en el circuito del Monte Fuji como ocurriese en 1976 y 1977, sino en el de Suzuka.

TODOS LOS GG.PP.

GRAN PREMIO DE BRASIL

12 de abril



La espera llegará a su fin el próximo domingo, cuando tras una larga pausa de más de cinco meses vuelve la Fórmula Uno para iniciar su 38vo. Campeonato Mundial. Como es habitual desde hace unos años, será el Gran Premio de Brasil la cita inicial, proponiendo al autódromo de Jacarepaguá como escenario. Un trazado de 5.031 metros que desde las 13, y con televisación en directo por Canal 9, deberá ser transitado en 61 oportunidades. La actividad previa comenzará el viernes con los entrenamientos oficiales y pruebas clasificatorias, repitiéndose el esquema el sábado.

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1m 25s 501/1000 a un promedio de 211.829 km/h. (1986).

Mejor vuelta en carrera: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con una marca de 1m 33s 546/1000 a un promedio de 193.612 km/h. (1986).

Distancia total en carrera: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1h 39m 32s 583/1000 para 61 vueltas a un promedio de 184.980 km/h. (1986).

James Hunt comparte con el desaparecido Ronnie Peterson el privilegio de haber sido el piloto que logró más pole positions en este Gran Premio. Cada uno la obtuvo en dos ocasiones. Haciéndolo el inglés en 1976 y 1977 y el sueco en 1973 y 1978. Paradójicamente, ninguno pudo ganar jamás la carrera. Con una sola pole se encolumnan luego Emerson Fittipaldi (1974), Jean Pierre Jarier (1975), Jacques Laffite (1979), Jean Pierre Jabouille (1980), Nelson Piquet (1981), Alain Prost (1982), Keijo Rosberg (1983), Elio De Angelis (1984), Michele Alboreto (1985) y Ayrton Senna (1986).

quistas obtenidas en 1973, 1978, 1984 y 1986. Con las tres logradas en 1974, 1976 y 1977 le sigue McLaren, con dos, producto de las temporadas 1980 y 1982, está Renault, y con una cada una, Shadow (1975), Ligier (1979), Brabham (1981), Williams (1983) y Ferrari (1985).

Pasando al rubro motores, la hegemonía de los Cosworth es amplia. En nueve ocasiones (1973-74-75-76-77-78-79-81-83), autos impulsados con dichos motores largaron adelante. En cuatro ocasiones, todas en años pares (1980-82-84-86), lo hicieron los Renault, mientras que Ferrari marcó el camino por única vez en 1985.

Entre las marcas la primacía de las poles la tiene Lotus, con sus cuatro con-

La edición 1973 fue la que vio menos autos en grilla de partida, ya que largaron apenas 20. En la vereda opuesta están las versiones de 1982, 1983 y 1984, con 26 coches. A su vez, la menor cantidad de arribos se produjo en 1977, con 7 autos que recibieron la bandera a cuadros sobre 22 que largaron, en tanto el mayor índice de efectividad ocurrió en 1974, con 17 clasificados sobre 25 que partieron. En cuanto a los abandonos, la mayor cifra la tuvimos en 1984, con 17 sobre 26 participantes, y la menor, en 1973, 1974, 1975 y 1980, con solo 8 autos desertados.

De los pilotos que el domingo correrán en Jacarepaguá es Riccardo Patrese quien acredita mayor cantidad

de presencias en el Gran Premio de Brasil. Tiene 9, sin contar la del 87, habiendo sido la mejor la producida en 1981 al salir tercero con el Arrows detrás de Reutemann y Jones aquel día del famoso cartel "Jones-Reutemann".

En cambio en el historial de la carrera es Jacques Laffite el piloto que más veces participó. Ininterrumpidamente desde 1975 hasta el año pasado, el francés estuvo entre quienes largaron, dándose en 1979 con Ligier el gran gusto de ganar. Lamentablemente en esta ocasión estará ausente por primera vez desde que participa con continuidad en la Fórmula Uno.



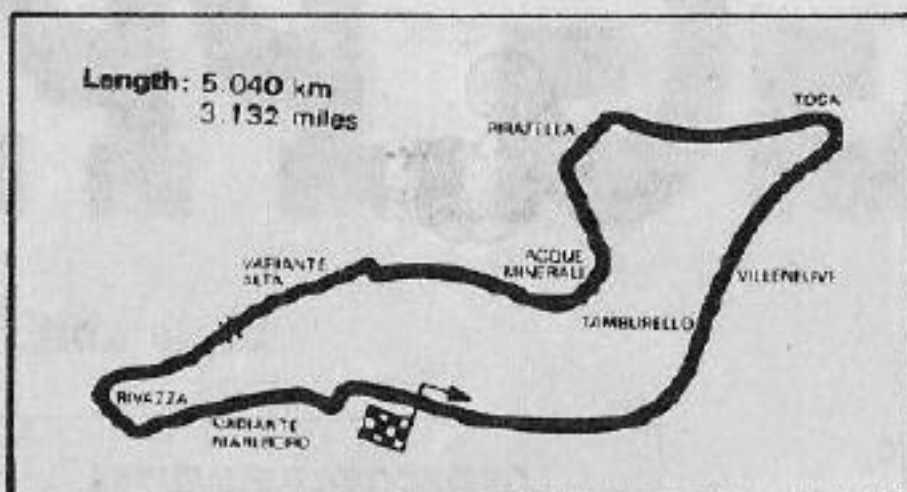
HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
11/2/73	Interlagos	Emerson Fittipaldi	Lotus 72 Cosworth
27/1/74	Interlagos	Emerson Fittipaldi	McLaren M23 Cosworth
25/1/75	Interlagos	Carlos Pace	Brabham BT44 Cosworth
25/1/76	Interlagos	Niki Lauda	Ferrari 312 T
23/1/77	Interlagos	Carlos Reutemann	Ferrari 312 T-2
29/1/78	Jacarepaguá	Carlos Reutemann	Ferrari 312 T-2
4/2/79	Interlagos	Jacques Laffite	Ligier JS 11 Cosworth
27/1/80	Interlagos	Rene Arnoux	Renault RE 21
29/3/81	Jacarepaguá	Carlos Reutemann	William FW 07 Cosworth
21/3/82	Jacarepaguá	Alain Prost	Renault RE 30 B
13/3/83	Jacarepaguá	Nelson Piquet	Brabham BT 52 BMW
25/3/84	Jacarepaguá	Alain Prost	McLaren MP 4/2B Porsche
7/4/85	Jacarepaguá	Alain Prost	McLaren MP 4/2B Porsche
23/3/86	Jacarepaguá	Nelson Piquet	Williams FW 011 Honda

ASI LLEGARON EL AÑO PASADO

POS.	PILOTO	AUTO	TIEMPO	VTAS.º
1º	Nelson Piquet	Williams-Honda	1h39m32s 583/1000	63
2	Ayrton Senna	Lotus 98 T-Renault	1h40m07s 410/1000	63
3	Jacques Laffite	Ligier JS 27-Renault	1h40m32s 342/1000	63
4	Rene Arnoux	Ligier JS 27-Renault	1h41m00s 012/1000	63
5	Martin Brundle	Tyrrell 014-Renault		62
6	Gerhard Berger	Benetton B 186-BMW		61
7	Phillipe Streiff	Tyrrell 014-Renault		61
8	Elio De Angelis	Brabham BT 55-BMW		60
9	Johnny Dumfries	Lotus 98 T-Renault		60
10	Téo Fabi	Benetton B 186-BMW		58

GRAN PREMIO DE SAN MARINO 3 de mayo

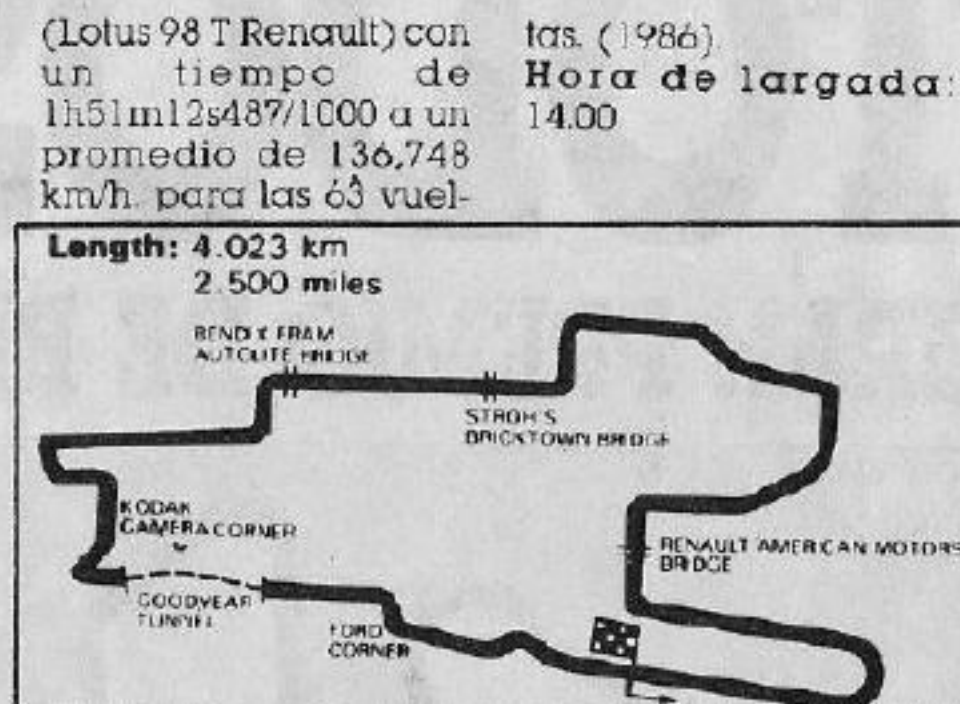


Circuito: Dino Ferrari de Imola (5.040 metros).
Pole Position: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1m25s050/1000 a un promedio de 213.333 km/h. (1986).
Mejor vuelta en carrera: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con una marca de 1m28s667/1000 a un promedio de 204.631 km/h. (1986).
Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con un tiempo de 1h32m28s408/1000 a un promedio de 196.208 km/h. para las 60 vueltas. (1986).
Hora de largada: 9.30

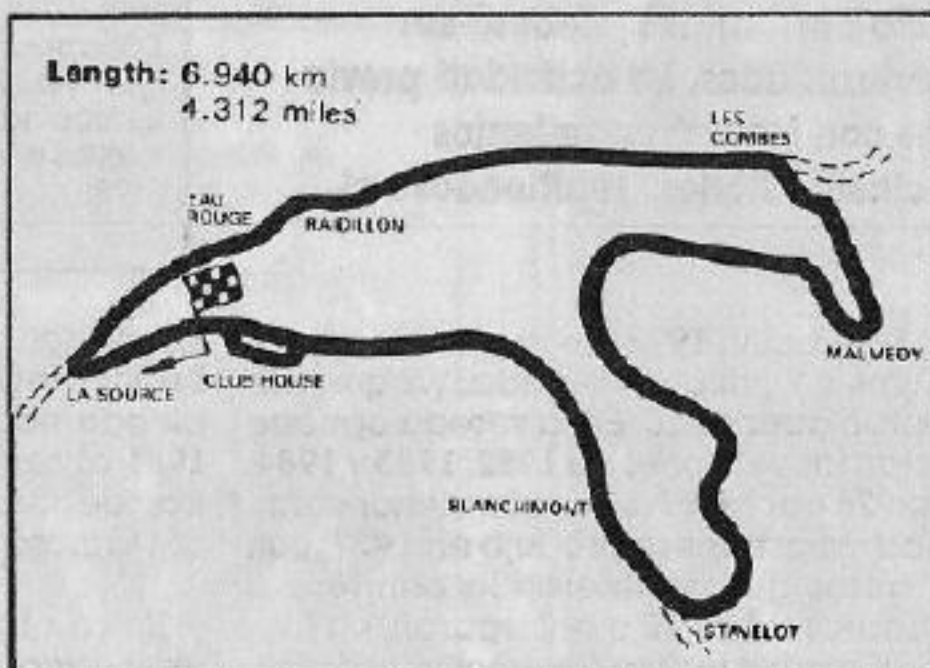
ra: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con una marca de 1m28s667/1000 a un promedio de 204.631 km/h. (1986).
Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con un tiempo de 1h32m28s408/1000 a un promedio de 196.208 km/h. para las 60 vueltas. (1986).
Hora de largada: 9.30

GRAN PREMIO DE DETROIT 21 de junio

Circuito: Callejero de Detroit (4.023 metros).
Pole Position: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1m36s301/1000 a un promedio de 147.344 km/h. (1986).
Mejor vuelta en carrera: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con una marca de 1m41s233/1000 a un promedio de 143.077 km/h. (1986).
Distancia total en carrera: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1h51m12s487/1000 a un promedio de 136.748 km/h. para las 63 vueltas. (1986).
Hora de largada: 14.00



GRAN PREMIO DE BELGICA 17 de mayo



Circuito: Spa-Francorchamps (6.940 metros).
Pole Position: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1m54s331/1000 a un promedio de 218.523 km/h. (1986).
Mejor vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con una marca de 1m59s282/1000 a un promedio de 209.453 km/h. (1986).
Distancia total en carrera: Nigel Mansell (Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1h27m57s925/1000 a un promedio de 203.548 km/h. para las 43 vueltas. (1986).
Hora de largada: 9.30

ra: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con una marca de 1m59s282/1000 a un promedio de 209.453 km/h. (1986).
Distancia total en carrera: Nigel Mansell (Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1h27m57s925/1000 a un promedio de 203.548 km/h. para las 43 vueltas. (1986).
Hora de largada: 9.30

GRAN PREMIO DE FRANCIA 5 de julio

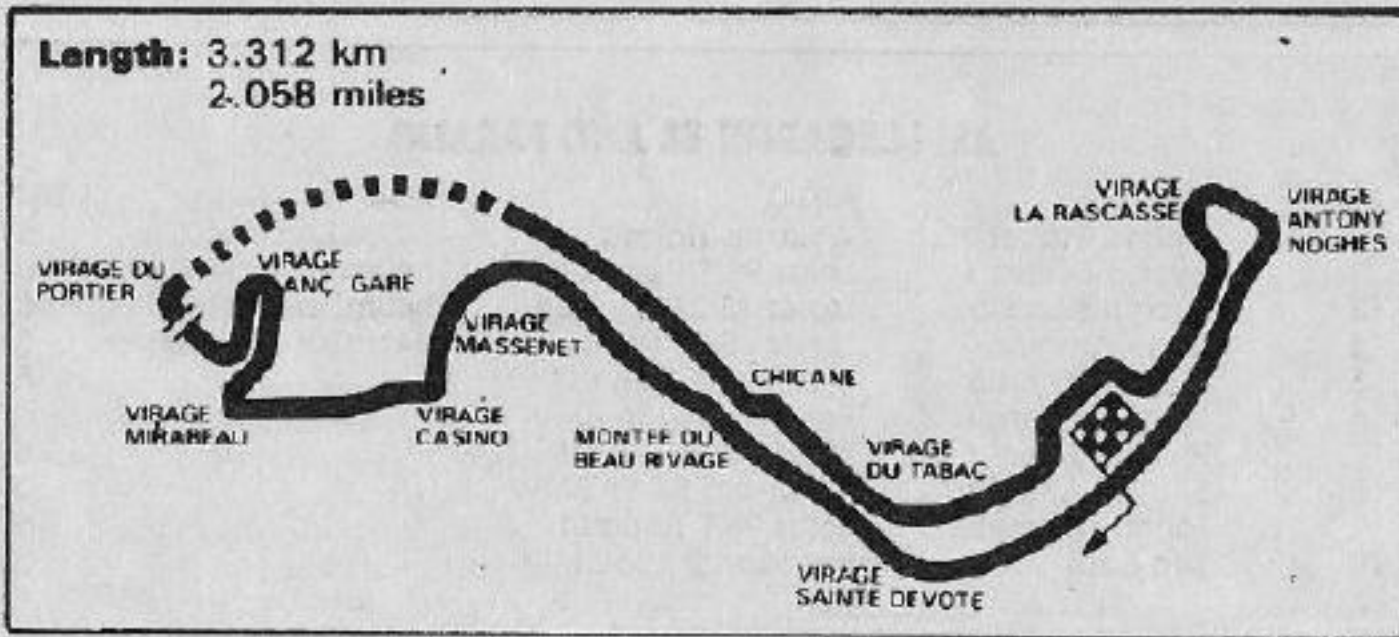
Circuito: Paul Ricard (3.813 metros).
Pole Position: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1m06s526/1000 a un promedio de 206.337 km/h. (1986).
Mejor vuelta en carrera: Nigel Mansell (Williams FW 011-Honda) con una marca de 1m09s993/1000 a un promedio de 196.117 km/h. (1986).
Distancia total en carrera: Nigel Mansell (Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1h37m19s272/1000 a un promedio de 188.062 km/h. para las 80 vueltas. (1986).
Hora de largada: 8.15



GRAN PREMIO DE MONACO 31 de mayo

Circuito: Callejero de Montecarlo (3.328 metros).
Pole Position: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con un tiempo de 1m22s627/1000 a un promedio de 144.999 km/h. (1986).
Mejor vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con una marca de 1m26s607/1000 a un promedio de 138.335 km/h. (1986).
Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con un tiempo de 1h55m41s060/1000 para las 78 vueltas. (1986).
Hora de largada: 10.30

ra: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con una marca de 1m26s607/1000 a un promedio de 138.335 km/h. (1986).
Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con un tiempo de 1h55m41s060/1000 para las 78 vueltas. (1986).
Hora de largada: 10.30



GRAN PREMIO DE INGLATERRA 12 de julio

Circuito: Silverstone (4.719 metros).
Pole Position: Keijo Rosberg (Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1m05s591/1000 a un promedio de 258.984 km/h. (1985).
Mejor vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con una marca de 1m09s886/1000 a un promedio de 243.067 km/h. (1985).
Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con un tiempo de 1h18m10s436/1000 a un promedio de 235.405 km/h. para las 65 vueltas. (1985).
Hora de largada: 10.30



GRAN PREMIO DE ALEMANIA 26 de julio

Circuito: Hockenheim (6.797 metros).
Pole Position: Keijo Rosberg (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con un tiempo de 1m42s013/1000 a un promedio de 239.864 km/h. (1986).
Mejor vuelta en carrera: Gerhard Berger (Benetton B 186-BMW) con una marca de 1m46s604/1000 a un promedio de 229.534 km/h. (1986).
Distancia total en carrera: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1h22m08s263/1000 a un promedio de 218.463 km/h. para las 44 vueltas. (1986).
Hora de largada: 9.30



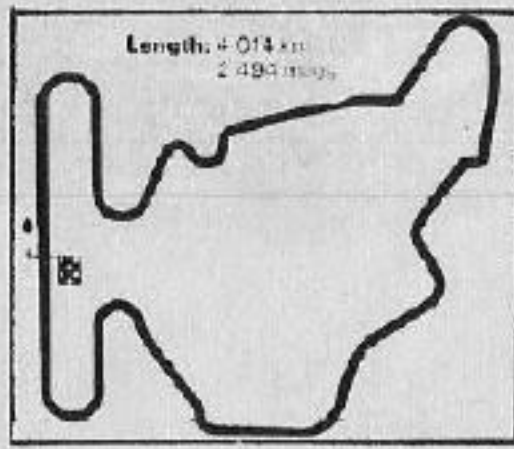
GRAN PREMIO DE HUNGRÍA 9 de agosto

Circuito: Hungaroring (4.014 metros).

Pole Position: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1m29s450/1000 a un promedio de 161.547 km/h. (1986).

Mejor vuelta en carrera: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con una marca de 1m31s001/1000 a un promedio de 158.794 km/h. (1986).

Distancia total en carrera: Nelson Piquet



(Williams FW 011 Honda) con un tiempo de 2h00m34s508/1000 a un promedio de 151.804 km/h. para las 76 vueltas. (1986).

Hora de largada: 9:30

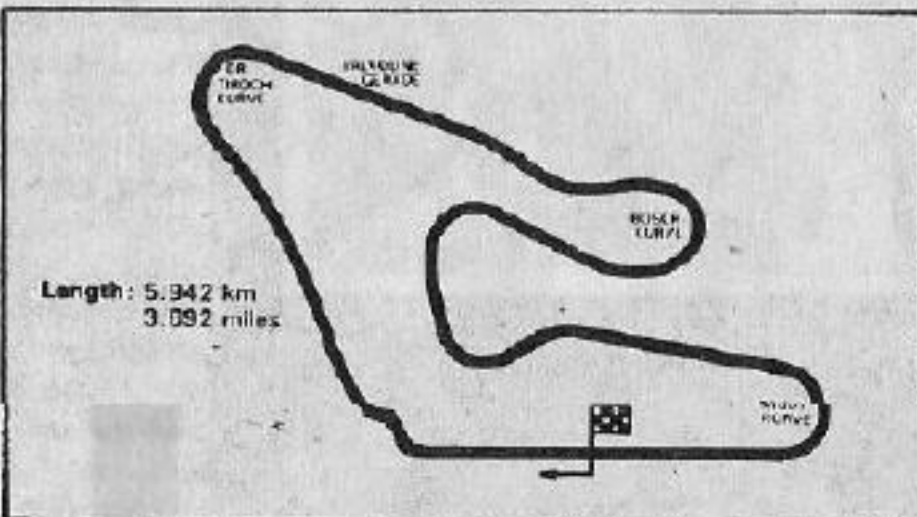
GRAN PREMIO DE AUSTRIA 16 de agosto

Circuito: Osterreicherung de Zeltweg (5.942 metros).

Pole Position: Teo Fabi (Benetton B-186-BMW) con un tiempo de 1m23s549/1000 a un promedio de 256.032 km/h. (1986).

Mejor vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con una marca de 1m29s241/1000 a un promedio de 239.701 km/h. (1986).

Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-



Porsche) con un tiempo de 1h20m12s583/1000 a un promedio de 231.132 km/h. para las 52 vueltas. (1986).

Hora de largada: 9:30

GRAN PREMIO DE ITALIA 6 de septiembre

Circuito: Monza (5.800 metros)

Pole Position: Teo Fabi

(Benetton B-186-BMW) con un tiempo de 1m24s078/1000 a un promedio de 248.341

km/h. (1986).

Mejor vuelta en carrera: Teo Fabi (Benetton B-186-BMW) con una marca de 1m28s099/1000 a un promedio de 237.006 km/h. (1986).

Distancia total en carrera: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1h17m42s889/1000 a un promedio de 228.373 km/h. para las 51 vueltas. (1986).

Hora de largada: 9:30



GRAN PREMIO DE PORTUGAL 20 de set.

Circuito: Estoril (4.350 metros).

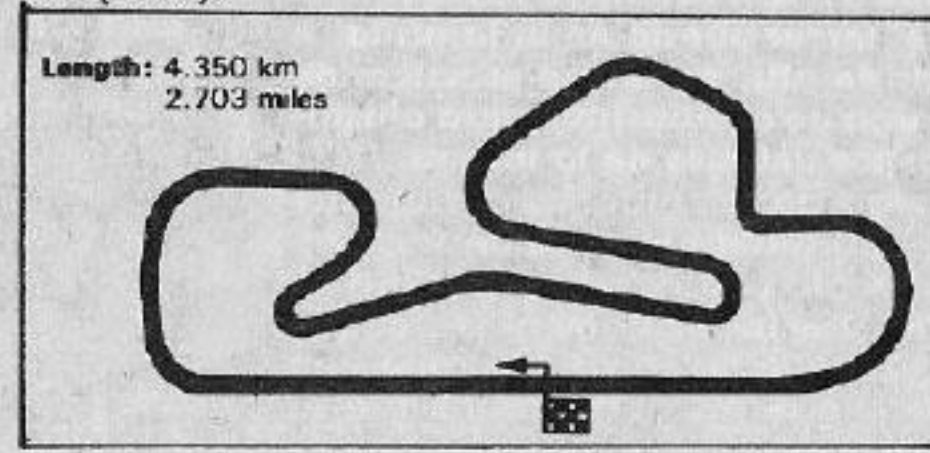
Pole Position: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1m16s673/1000 a un promedio de 204.244 km/h. (1986).

Mejor vuelta en carrera: Nigel Mansell (Williams FW 011-Honda) con una marca de 1m20s943/1000 a un promedio de 193.469 km/h. (1986).

Distancia total en carrera: Nigel Mansell

(Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1h37m21s900/1000 a un promedio de 187.644 km/h. para las 70 vueltas. (1986).

Hora de largada: 10:30.



GRAN PREMIO DE ESPAÑA 27 de septiembre

Circuito: Jerez de la Frontera (4.218 metros).

Pole Position: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de

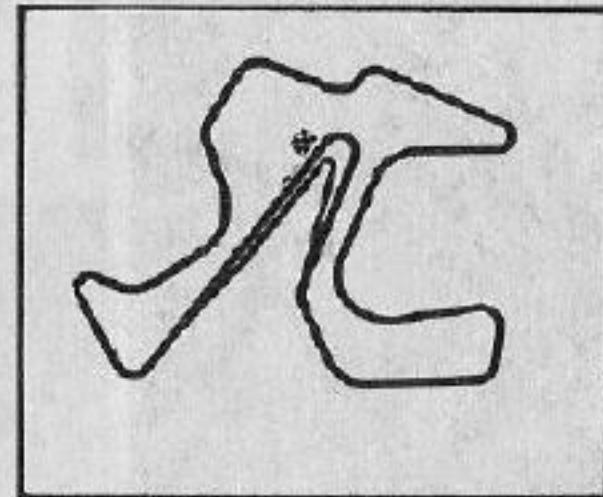
1m21s605/1000 a un promedio de 186.077 km/h. (1986).

Mejor vuelta en carrera: Nigel Mansell (Wi-

lliams FW 011-Honda) con una marca de 1m27s176/1000 a un promedio de 174.186 km/h. (1986).

Distancia total en carrera: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1h48m47s735/1000 a un promedio de 167.486 km/h. para las 72 vueltas. (1986).

Hora de largada: 10:30.



GRAN PREMIO DE MEXICO 18 de octubre

Circuito: Hermanos Ricardo y Pedro Rodriguez (4.421 metros).

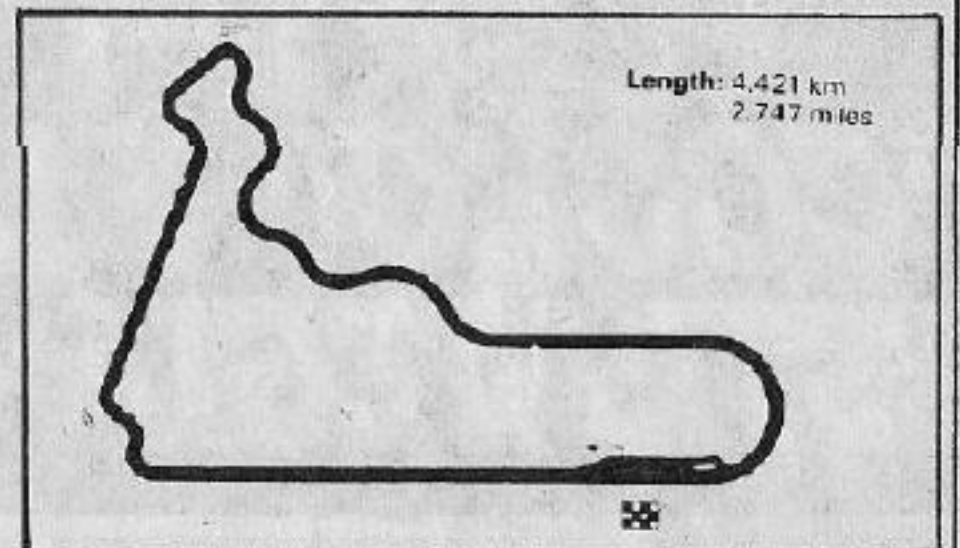
Pole Position: Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1m16s990/1000 a un promedio de 206.723 km/h. (1986).

Mejor vuelta en carrera: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con una marca de 1m19s360/1000 a un promedio de 200.549 km/h. (1986).

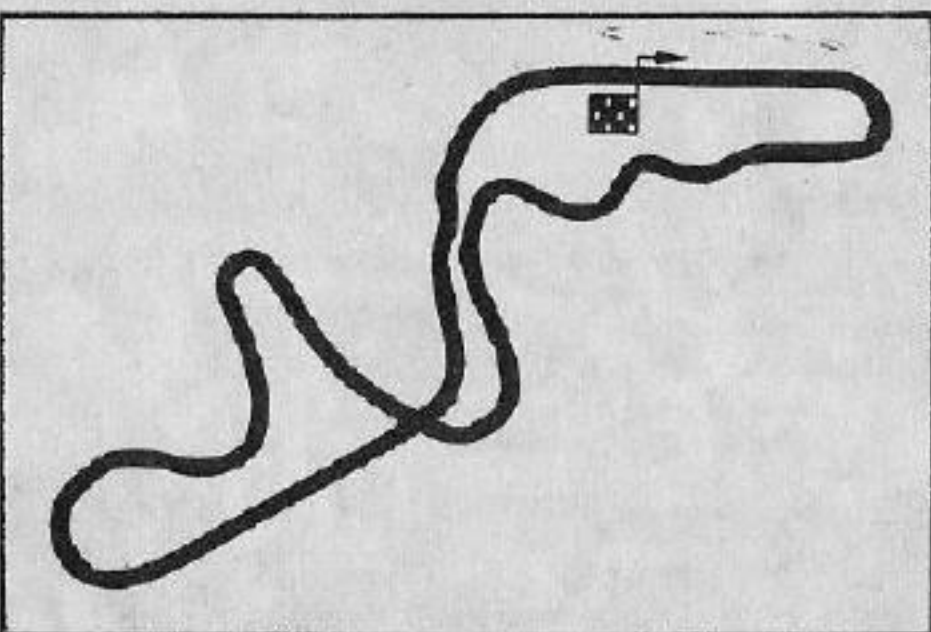
Distancia total en carrera: Gerhard Berger (Benetton B-186-BMW)

con un tiempo de 1h33m18s700/1000 a un promedio de 193.306 km/h. para las 68 vueltas. (1986).

Hora de largada: 16:30.



GRAN PREMIO DE JAPON 1º de noviembre



Circuito: Suzuka (6.146 metros).

Será la primera vez que el circuito de Suzuka reciba a la F-1. Este Gran Premio se celebró en dos oportunidades en el Fuji International Speedway, siendo los ganadores Mario Andretti (Lotus-Ford) y James Hunt (McLaren-Ford), en 1976 y 1977, respectivamente.

Hora de largada: 2:00.

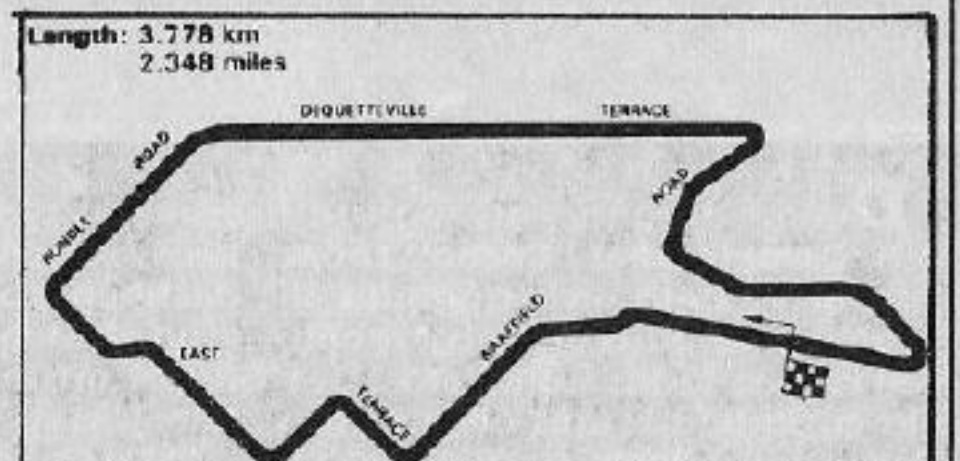
GRAN PREMIO DE AUSTRALIA 15 de nov.

Circuito: Adelaide (3.778 metros).

Pole Position: Nigel Mansell (Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1m18s403/1000 a un promedio de 173.519 km/h. (1986).

Mejor vuelta en carrera: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con una marca de 1m20s787/1000 a un promedio de 168.398 km/h. (1986).

Distancia total en ca-



Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-Porsche) con un tiempo de 1h54m20s388/1000 a un promedio de 162.609

km/h. para las 82 vueltas. (1986).

Hora de largada: 0:30.

la figura

OSVALDO LOPEZ

cuenta los detalles de su triunfo en Rafaela

En el podio, disfrutando de un nuevo triunfo en el Club Argentino de Pilotos, bien elaborado por él y su equipo en los días previos.

El Nissan 300 ZX ganador de Rafaela, circulando con la trompa en buen estado, aunque sobre el final se soltara sin causarle problemas mayores.



"COCHO" Y LA ESTRATEGIA PERFECTA



Dueño de una personalidad única, Oswaldo Abel "Cocho" López mostró en Rafaela, en la apertura de la temporada para el Club Argentino de Pilotos, todas sus facetas. Desde la capacidad para organizar a todo su equipo en una carrera larga, hasta pensar en la mejor estrategia para enfrentar a todos sus rivales que en cada temporada quieren sacarle el número uno y la escarapela nacional.

Su último triunfo había sido en Bai-

carce, el 23 de noviembre de 1986, en los Nissan 300, cuando ya era dueño del título; y el reencuentro con la victoria es recordado por "Cocho" desde el mismo viernes de entrenamientos.

"El viernes comenzamos a trabajar en carga de combustible, cambio de neumáticos, temperaturas de las gomas e hicimos la planificación de la carrera junto a mis mecánicos y a todo el equipo. El sábado sólo nos dedicamos a clasificar, hice una vuelta

chupado y vi que no rendía, entonces me tiré a hacer el tiempo solo y conseguí el tercer puesto en la largada. A partir de allí, seguimos practicando la carga de combustible para ajustar todos los detalles de la misma."

Luego de las pruebas clasificatorias, habitualmente se hace una revisión técnica de los autos del Club de Pilotos. Ese fue el momento en el que el campeón se enojó bastante con todo su equipo, al descubrir que su Nissan 300 ZX pesaba entre quince y

veinte kilos más que el de Silvio Oltra.

"Me enojé porque soy un viejo chinchudo, tengo 38 años e igual me pongo nervioso cuando veo que estamos dando handicap a los demás. El Nissan pesaba muchos kilos más que lo que permite el reglamento, y al auto hay que hacerlo con todo lo que él permite. Ya estábamos dando ventajas al tener dos décimas menos de compresión, para cuidar el motor; y encima con lo de los kilos otorgábamos más ventajas. Por supuesto que el enojo se me pasó a los diez minutos, como buen gallego que soy."

Entre estrategias y prácticas de carga de combustible, llegó el domingo de la carrera, en el que "Cocho" puso en práctica todo lo que había planeado junto a su equipo en los días previos, y salió "redondo".

"Había varias cosas importantes que respetar en la carrera. La primera era hacer una buena largada, donde no era tan importante estar en la punta pero no había que tocarse con nadie. En segundo lugar, mantenerse expectante, cerca de los primeros, sin romper ningún plástico porque sabía que muchos iban a deteriorar la trompa al empujarse, tal como ya lo habían hecho en pruebas de clasificación. El tercer paso a seguir era ir aliviando poco a poco el auto con el consumo de combustible, y girar la mayor cantidad de vueltas posibles con el auto liviano, porque así se descargaba la goma trasera derecha y el caucho podría aguantar toda la carrera. La estrategia era parar a cargar combustible en los últimos minutos de carrera. En los boxes me marcaban la cantidad de vueltas cumplidas, mientras que en mi reloj miraba la hora. Cuando faltaban poco más de cinco minutos para que termine, paré a cargar algunos litros de combustible y salí para ganar la carrera."

En el funcionamiento correcto de todo lo planificado en los días previos se basó el nuevo triunfo de "Cocho". Mérito de un conjunto de gente que piensa permanentemente en ganar carreras, y así lo reconoce el propio piloto.

"El triunfo no es sólo mío, sino del equipo de Cocho López. Todos los 'chicos' hace mucho tiempo que están conmigo; hemos ganado dos campeonatos juntos y vamos en busca de un tercero si es posible. Las cosas se están haciendo muy bien, porque todo lo que planificamos se cumplió a la perfección, y por eso ahora podemos disfrutar de este triunfo."

Esta vez no fue nada fácil. Debó luchar con Alfredo Pisandelli, Hugo Olmi, Silvio Oltra, René Zanatta, Oscar Rodríguez Marsilli y Gustavo Der Ohanessian. A todo los superó, ya sea en estrategia, en la pista, o por tener esa dosis de suerte que todo campeón necesita siempre. "Cocho" se llevó veinte puntos de oro, y puso proa rumbo a un tercer título, que muchos querían evitar.

Esta fue el primer capítulo de un renovado Club de Pilotos... con "viejos" ganadores. ■

Marcelo Padin

CORSA A FONDO

NISSAN 300 ZX Y DATSUN 280 ZX EN RAFAELA, SANTA FE (29/3/87)

CUESTION DE LUCIDEZ

Sin duda, la claridad de razonamiento fue lo que prevaleció en la auspiciosa reunión rafaelina. Si no preguntente a "Cocho", la crónica de cuyo triunfo también podríamos haber titulado como "La sobria lucidez del N° 1"... O, asimismo, a los nuevos dirigentes del Club de Pilotos o a los organizadores de la prueba que, por su parte, hicieron gala de equilibrio y sensatez para llevar a cabo un comienzo de temporada difícil... y exitoso.



La primera presentación del año del C.A.P. en Rafaela dejó mucha tela para cortar, para contar y también para comparar con 1986. Es evidente que más allá de la desaparición de algunas figuras, como el ex doble campeón "Tito" Bessone, Esteban Fernandino, entre otros, la categoría se mostró revitalizada. En parte por la reaparición de otros hombres trascendentes, como Alfredo Pisandelli y Norberto Picetti, el aporte de los teceístas Jorge Oyhanart y "Johnny" De Benedictis, del potencialmente promisorio Oscar Zanatta, que subió de categoría para la carrera en su ciudad, el ex internacional Ariel Bakst y el ex campeón del T.C.2000 Rubén Darav, quienes le dieron colorido, realimen-

tando el fuego que en el '86 corría serio riesgo de extinguirse. Lo visto en el este santafesino hace que la carta de crédito permanezca abierta, aunque "una golondrina no hace verano". Habrá que ver qué ocurre en Paraná el 26 de abril y de allí en adelante.

Es cierto que la de Rafaela fue un carrerón, como dijimos en nuestro primer análisis, pero también debe entenderse que la experiencia hecha en Rafaela, por las características del circuito, no es repetible en otros escenarios de menor dimensión. Los casi 4.800 metros que ahora tiene el óvalo, con las dos chicanas incluidas, permitió que pudieran largar 38 autos sin problemas y a que las dos categorías corriesen

juntas durante una hora y media. Ello dio lugar a luchas interesantes, a la formación de numerosas pelotones, que el trabajo en la succión se prestara para el lucimiento del espectáculo, ya que esas condiciones de marcha hacen que los "sorpasos" sean permanentes. Pero el futuro no será de esa manera. En los trazados chicos se volverá a las finales con categorías separadas, donde lo fundamental es lograr la misma consistencia que se obtuvo en Rafaela. Para ello hace falta un buen nivel de autos y pilotos, y eso se obtiene con trabajo en los talleres y luego en la pista. En una palabra, con seriedad. Y ese es el camino que parecen haber elegido las nuevas autoridades que han toma-

do recientemente el comando del Club Argentino de Pilotos. Ojalá puedan seguir transitándolo Fernando Boggio y Cia.

El hecho de correr durante 57 vueltas al óvalo rafaelino demostró que fue positivo para la categoría, pero también, y lo reconocieron los mismos protagonistas, demostró que no todos los pilotos tienen ritmo y físico para aguantar esa exigencia. Volvemos a la palabra anterior: seriedad. Si los pilotos del CAP asumen la instancia de esa manera, seguramente deberán pensar en algunos cuidados también en esos aspectos, vitales para llegar entero al final de una carrera. La pérdida de ritmo no solo puede generar retrasos en la clasificac-

**CARTA DE PRESENTACION
CARLOS BONI**



Carlos Heberto Boni tiene 29 años, nació en la Capital Federal el 16 de marzo de 1958, está casado con Patricia y tiene una hija llamada Jessica.
Comenzó a correr en 1983 en la Fórmula 07, y un año más tarde lo hizo en Standard Mejorado con un Fiat 600. Siguió en esa especialidad en 1985 y 1986, logrando el subcampeonato en el último año.
Debutó en los Datsun 280 ZX y en el automovilismo nacional en Las Parejas, el 17 de agosto de 1986, sorprendiendo a muchos cuando estaba tercero hasta que un neumático lo traicionó y lo dejó en el décimo lugar al final. Sus mejores actuaciones han sido el cuarto puesto de Santa Fe 86 y el quinto conseguido en Mar del Plata. En 1987 seguirá con el Datsun 280 ZX durante toda la temporada.



Arriba: Carlos Zabala colocando la calcomanía de Escapesilens en su Datsun 280 ZX. Culminó duodécimo en buena labor. Jorge Temengo guía un Ford para que Borgogno baje la bandera a los Nissan y Datsun.

ción, sino también accidentes. En los propios pilotos está el evitarlo.

La renovada clase 280 ZX mostró muchos cambios exteriores en el aspecto de los autos y, también, algunos internos, de menor cuantía. Lo cierto es que los autos no sólo han quedado más funcionales, sino también más vistosos que antes. Quizá también creamos que las renovaciones son, generalmente, positivas y por eso nos gustaron. Lo concreto es que el trabajo realizado por Roberto Lacativa, Daniel Sancho y Norberto Morosano, en materia de matriceria, diseño y resina plástica, ha sido realmente positivo.

En materia estrictamente deportiva, y más allá de los mencionados en el comentario de la semana anterior, hay algunos trabajos dignos de ser destacados tanto en el orden general como en algunos parciales. En Nissan no queremos olvidarnos de Oscar Zanatta, quien no sintió demasiado el cambio de categoría, pero, quizá, al igual que su hermano, hayan estado muy presionado para la carrera de su ciudad, ya que los vimos realmente muy excitados, sobre todo a René. Picelli hizo una buena reaparición, Carlos González llegó a estar cerca del grupo de punta antes de su abandono, lo mismo que el misionero Urrutia y el efímero —duró sólo 13 vueltas— Rubén Daray.

Entre los Datsun fue también positivo lo de Carlos Boni, el debutante local Daniel Barbieri, el ex campeón del Turismo Carlos Zabala, Alberto Heritier, Walter Alfraco, Ramón Arias y Ariel Bakst, quien mientras no tuvo problemas estaba en el segundo pelotón de su clase, demostrando que lo que natura entrega no se pierde aunque transcurra el tiempo. El rosarino está en otra etapa de su vida y ahora toma esta actividad como una manera de divertirse exclusivamente y sin aspiraciones "de ser el mejor como pensaba an-

les, cuando intenté la locura de Europa".

Finalmente cabe comentar la organización de la carrera, del nuevo circuito, con las chicanas, que permitió que pudiera correr en el óvalo con mucho menor riesgo y hacer una buena experiencia para la próxima presentación del T.C. 3 litros en ese escenario. Las chicanas que construyó la gente de Atlético funcionaron a la perfección y solo habrá que hacer pequeños ajustes para una próxima presentación. Realmente es un gusto ir a ese autódromo a trabajar, más allá de ese polémico y larguísimo acceso de tierra que, a pesar de estar siempre en buen estado, no nos gusta transitar. El club no es específicamente una entidad de automovilismo, pero lo cierto es que el dinero que recauda en esa actividad lo reinvierte en obras para mejorar el escenario y sus instalaciones. A propósito... ¿No sería un buen ejemplo a imitar por el ACA ahora que se hará cargo del autódromo de Buenos Aires? Otro aspecto digno de destacar es la proverbial amabilidad y la celeridad del servicio de prensa montado normalmente por el Club, conducido por Susana Cei y Néstor Peretti, con la eficiente colaboración de Liliana Bértola, Mónica Peretti y las operadoras de ENTel Rafaela, que facilitan permanentemente el trabajo del periodismo. Sería positivo que todos los clubes siguieran el ejemplo y no estuviéramos incomunicados en el medio del campo cada vez que vamos a un autódromo del interior, aun en ciudades importantes como Córdoba, Mendoza, San Juan, Paraná, encabezando una larga lista. Por último, un párrafo para la evolución de los neumáticos Paul, que aún sin la incorporación de la nueva y moderna tecnología que se prevé para mediados de año, cuando inaugure la nueva planta en Paraná, han mostrado una confiabilidad realmente llamativa.

BOLETIN DE ORGANIZACION

- Organizador:** Club Atlético de Rafaela.
- Promotor:** Club Argentino de Pilotos.
- Accesos:** 3, todos de tierra en buen estado. 3 puntos.
- Controles:** Excelentes y ordenados. 5 puntos.
- Comodidades:** Muy buenas. 4 puntos.
- Estado del circuito:** Optimo. 5 puntos.
- Boxes:** (instalaciones). Muy buenos. 4 puntos.
- Boxes:** (condiciones de trabajo). Muy buenas. 4 puntos.

LUCES Y SOMBRAS

- Lo positivo:** Que el C.A.P. haya iniciado el año con renovados bríos y buscando lo mejor para la categoría. El haber presentado 38 autos en línea de partida augura un buen futuro.
- Lo negativo:** Que algunos pilotos de Nissan no hayan previsto un planteo de carrera más tranquilo pensando que la carrera duraba una hora y media y salieran a "matarse". De los 19 autos que largaron llegaron solo 8. Es poco inteligente para la carrera y para la categoría.
- Lo lindo:** Lo contrario de lo anterior. Los pilotos menos experimentados de 280 ZX hicieron planteos más lógicos que los experimentados de la mayor. Anduvieron rápido pero respetándose y así vieron la bandera a cuadros 13 autos sobre 19 que partieron.
- Lo feo:** La presentación de algunos autos para los que pareció no hubiera existido el receso de casi 4 meses.
- Lo mejor:** La presentación del autódromo de Rafaela. Cada vez que se llega allí hay algo nuevo y bien realizado. Esta vez fueron las chicanas que permitieron recuperar el óvalo. Dicen que para la próxima —la del T.C. grande— van a construirse las cabinas de transmisión sobre la tribuna frente a boxes.
- Lo peor:** Los toques que produjeron roturas de trompas, radiadores y otros elementos en la clase mayor y posteriores deserciones importantes. Ir en la succión es diferente a empujarse o apoyarse. Los experimentados pilotos de los Nissan saben muy bien de lo que hablamos...
- La actitud:** De Daniel Sancho que aceptó su desclasificación sin presentar apelación alguna evitando un litigio inútil. La del comisario técnico —Juan Manuel Esnal— que revisó a los cinco primeros de Nissan y a los diez de Datsun. Apparently habrá rigidez este año en las revisiones.
- La gran escalada:** La de Rementería. De vigesimosexto a tercero.
- Lo lamentable:** Que se hayan quedado Oltra, Olmi, Zanatta y Ohanesian, que en un comienzo estuvieron en la conversión por la punta. Con ellos el final hubiera sido más peleado.



**DATSUN 280 ZX
a HUGO REDOLFI**



Contó con la ayuda de un equipo muy bueno, planificó la carrera teniendo en cuenta todos los factores que la misma tenía, no se desesperó cuando tuvo algunos problemas en las primeras vueltas y viajó muy "apurado" en todo el transcurso de la competencia. Fue el único que logró llegar en la misma vuelta que "Cocho", terminando primero en su clase y segundo en la general. Mas que merecida esta copa CORSA para él.

**NISSAN 300 ZX
a JORGE OYHANART**



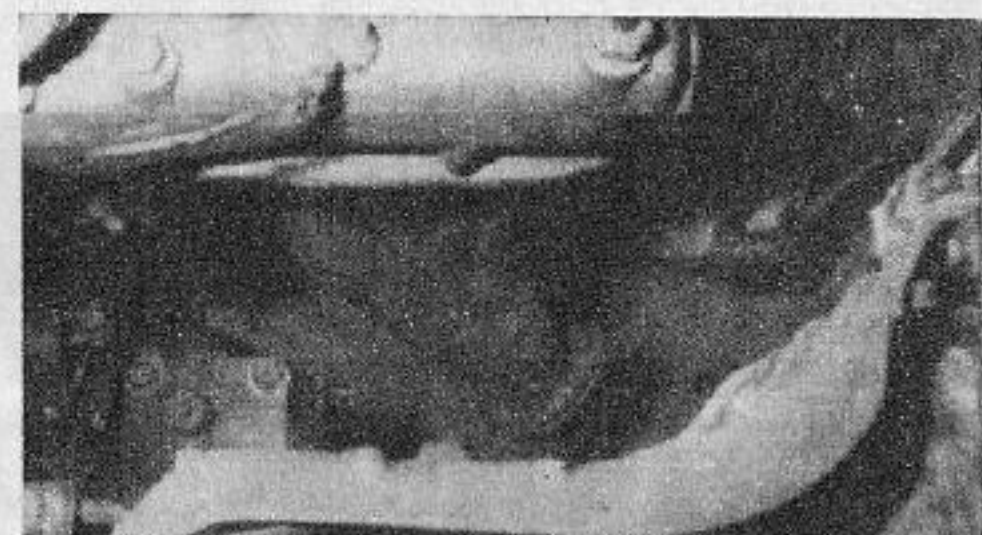
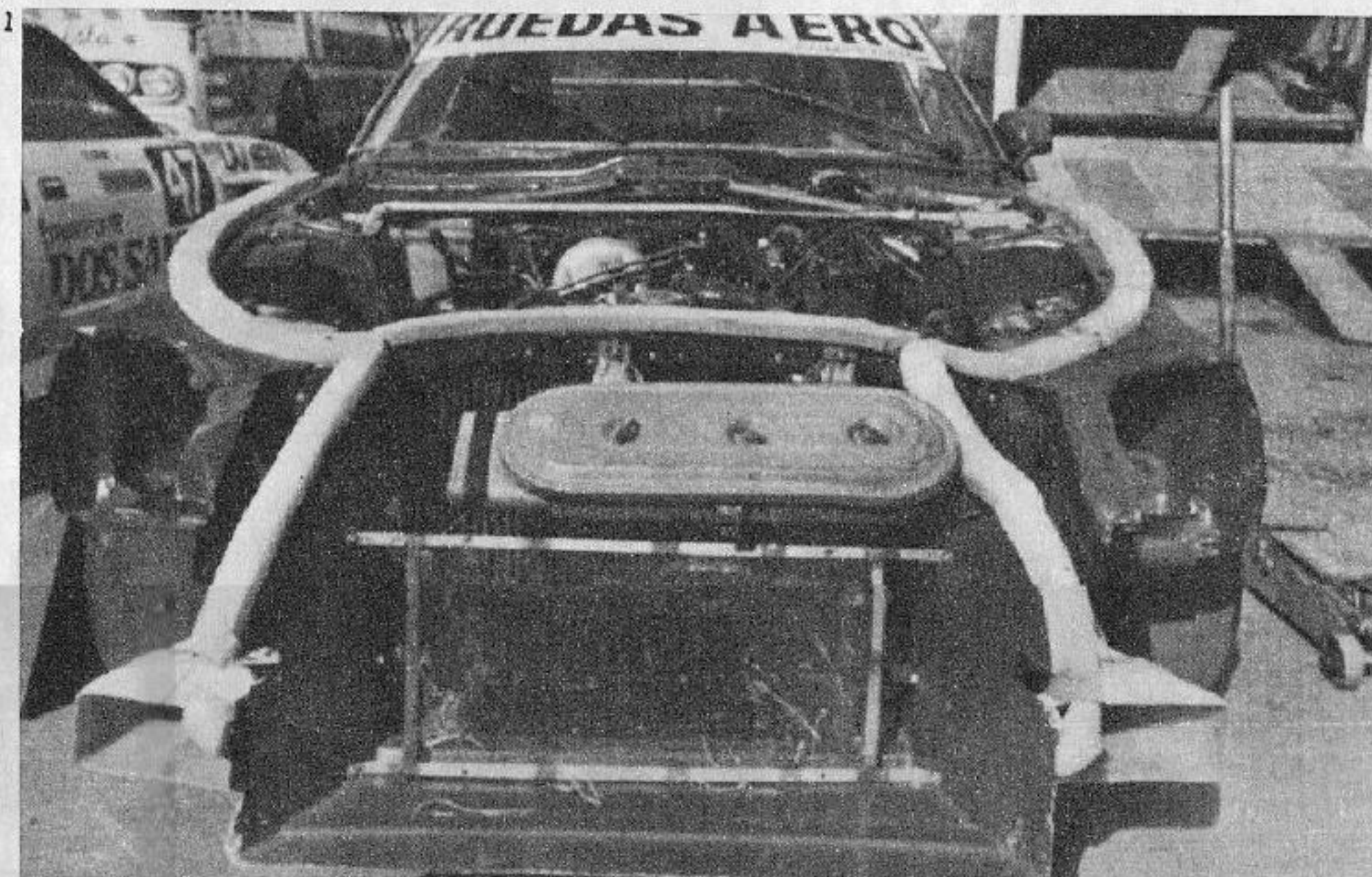
Hizo las cosas tal como las debe realizar un debutante en cualquier categoría, aunque sea figura en otra especialidad. No pretendió grandes cosas, pero durante todo el fin de semana aprendió, escuchó comentarios, vio cómo se trabaja y además contó con la ayuda de Juan Pozniak. Se fue a Rafaela para conocer el circuito que utilizara el TC y volvió con un segundo puesto muy importante en los Nissan 300 ZX. Motivos más que suficientes para que el "Vasco de Pilar" se lleve la copa CORSA.

MODIFICACIONES EN LOS DATSUN 280 ZX

Producción: Néstor Carbia
Fotos: Enrique Bianco

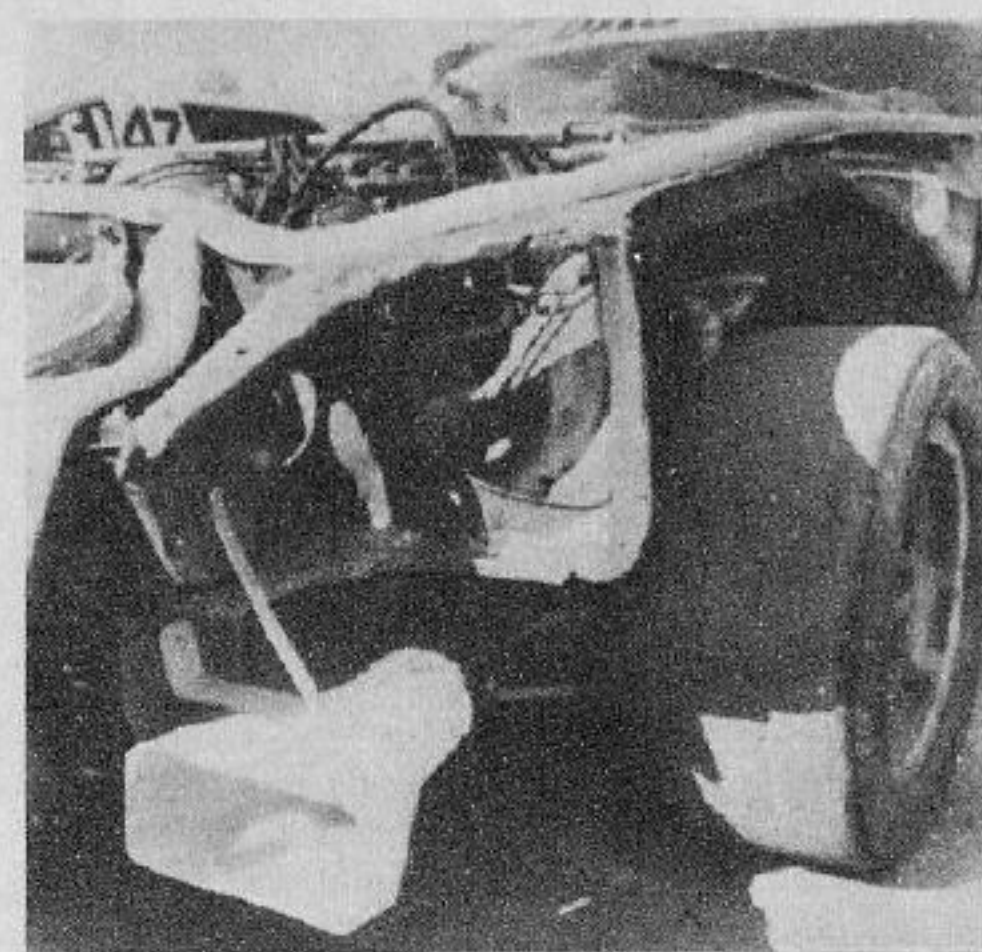
ENTRE PLASTICOS Y ESCAPES

En Rafaela se vieron los cambios en las coupés Datsun del CAP. La sub-comisión técnica de la CDA permitió mejorar la seguridad y aerodinámica de los autos japoneses. En las fotos se aprecian los detalles.



1- Se aprecia la nueva cajonera para canalizar el aire hacia el radiador de agua, encerrado en ella, junto al filtro de aire, el que recibe el flujo a través de la canalización de la trompa. En ambos laterales del cajón, en su parte interior se ve la toma de aire de refrigeración de frenos. Primer plano en la foto número 7, junto a los soportes correspondientes. 2- Lateral y perfil de la trompa con el spoiler y tomas de aire integradas. Se aprecia la generosa dimensión del pasarruedas delantero, que permite una rápida evacuación del aire caliente que circula en esa zona, consecuencia de la temperatura que generan los neumáticos y los frenos. 3- La placa plástica con el número actúa como venturi ya que está levemente separada del acrílico trasero, el cual tiene un orificio rectangular de generosas dimensiones cubierto por el deflector. Así, al transitar el aire frío entre el acrílico y la placa, contribuye a evacuar del habitáculo los gases y el calor. En la parte frontal de los nuevos guardabarros traseros puede verse la entrada de aire para refrigerar frenos y neumáticos traseros, cuya salida se ve en la parte inferior de la cola en 4- Nueva forma del flamante y efectivo ale-

ron trasero. Este trabajo fue realizado en resina plástica por Astilleros La Rioja, concebido por Daniel Sancho y Roberto Lacativa, quien se encargó de matricular los modelos. 5- Por debajo del múltiple de admisión, se aprecian las tres salidas individuales del múltiple de escape que convergen a un colector y los nuevos caños de escape dobles, más cortos y con salida a la izquierda como se ve en 6- Por otra parte, el reglamento '87 prevé reforzos de chasis con chapas superpuestas, abulonadas o soldadas, copiando la forma original de cada zona, sin permitirse triangulaciones, cuerdas o tensores. Se admiten correctores de convergencia en las parrillas de suspensión traseras, para facilitar el trabajo de alineación. El cambio de los bujes de goma por teflón se realizó en el anclaje del puente trasero y donde había silent-blocks. Las palieres ahora son obligatoriamente flotantes, mientras que son libres las regulaciones de la sonda de aire y la caja negra -ambas originales-. Se permite corregir las tasas de la leva, rebajar hasta 0,5mm los pistones y hasta 0,4 mm la tapa de cilindros. Cada cámara de combustión no debe exceder los 44 cm³.



LA AGITADA ETAPA DE LOS MOTORES TURBOCOMPRESIDOS EN LA FORMULA UNO

LA DECADA TURBULENTA

Desde el ingreso pionero de Renault a la F.1 en 1977, introduciendo una técnica motorística que revolucionaría al "mercado", muchas cosas han pasado.

...Hasta los cambios reglamentarios que harán que el presente año cierre el ciclo de predominio de los impulsores turbo en la categoría máxima. Así, toda una "fantástica" era habrá concluido. Actualicémosla en cifras.



MOTORES

TABLA DE EFICIENCIA

	Carr	Vic.	%	Poles	%	RV	%	Ab.	%
Renault	256	20	7.8	48	18.7	22	8.6	141	66.1
Ferrari	177	12	6.8	13	7.3	11	6.2	66	37.3
BMW	142	9	6.3	15	10.6	14	9.8	81	57.0
Alfa Romeo	121	0	0.0	0	0.0	1	0.8	86	71.1
Honda	103	14	13.6	7	6.8	15	14.6	42	40.8
Porsche	102	22	21.6	7	6.9	16	5.7	43	42.1
Hart	93	0	0.0	1	1.1	2	2.1	66	71.0
Motori Moderni	45	0	0.0	0	0.0	0	0.0	40	88.9
Zakspeed	38	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	73.7
Ford	27	0	0.0	0	0.0	0	0.0	20	74.1

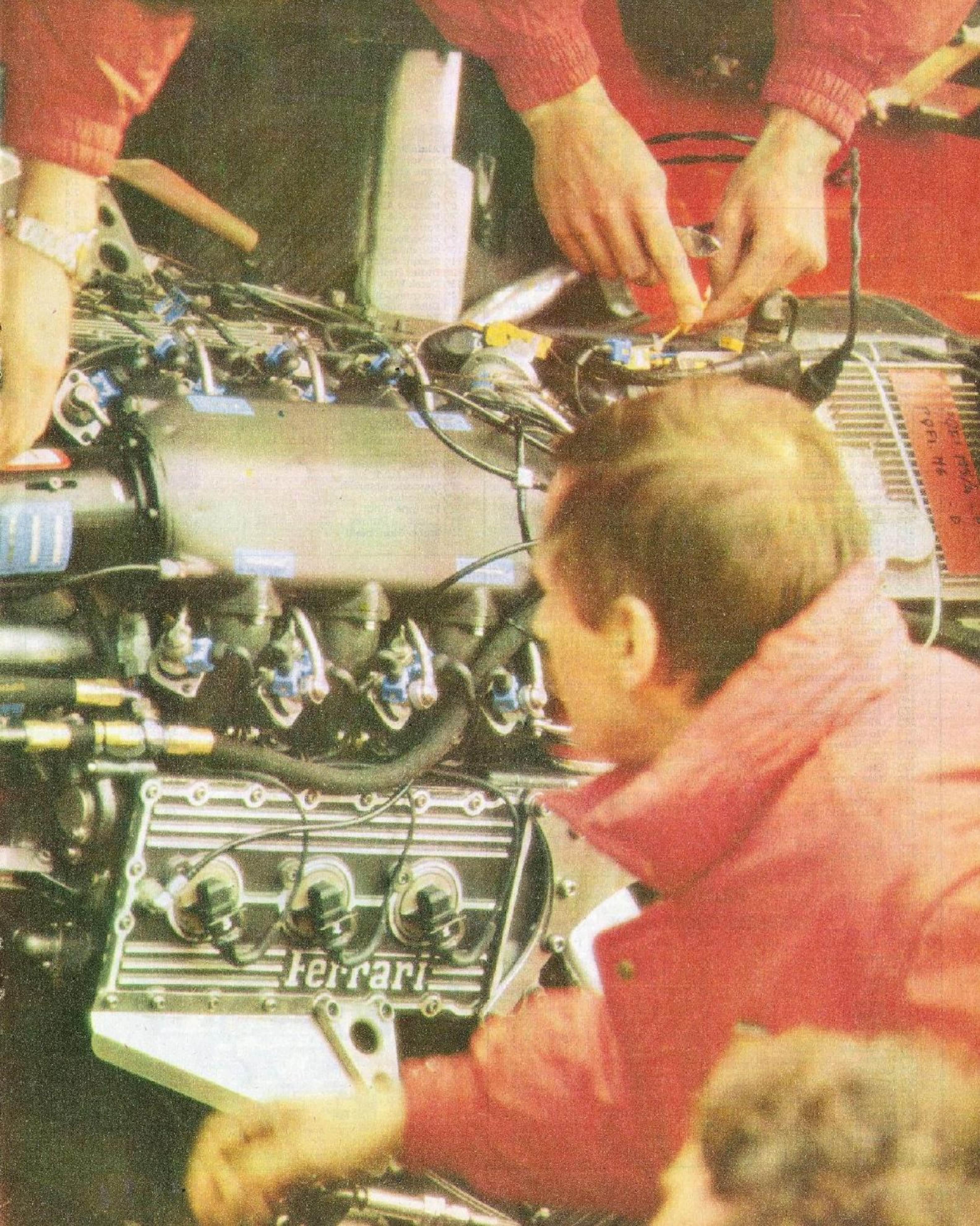
EN LA ZONA DE LOS PUNTOS

	1º	2º	3º	4º	5º	6º	Puntos
Renault	20	22	30	19	28	19	564
Ferrari	12	19	18	18	11	4	374
Porsche	22	12	8	7	4	2	333
BMW	9	7	5	8	7	14	193
Honda	14	9	6	6	6	5	239
Alfa Romeo	—	2	1	3	3	2	83
Hart	—	1	2	3	1	3	30
Ford	—	—	—	1	1	1	6

El Renault RS 10 con Jean-Pierre Jabouille en su habitáculo, marcha rumbo a su primera victoria en el Gran Premio de Francia de 1979.

La gran satisfacción llegaba a dos años del debut en F.1.

La imagen del nuevo motor turbo que Ferrari utilizará en esta temporada en el Campeonato Mundial. Un motor que quedará en la historia por ser el último diseñado de este tipo de impulsores de F.1 que cesarán en su vigencia el próximo año.



Ferrari



Alain Prost



René Arnoux



Nelson Piquet

PILOTOS

CARRERAS DISPUTADAS Y KILOMETROS RECORRIDOS

	KM.	CARRERAS
1º) René Arnoux	22.542	106
2º) Alain Prost	22.153	94
3º) Nelson Piquet	15.309	73
4º) Patrick Tambay	14.865	65
5º) Derek Warwick	12.338	69
6º) Nigel Mansell	11.793	54
7º) Riccardo Patrese	12.259	71
8º) Elio de Angelis	9.640	50
9º) Michele Alboreto	9.467	48
10º) Thierry Boutsen	9.445	45
11º) Ayrton Senna	9.348	46
12º) Keijo Rosberg	8.926	49
13º) Andrea De Cesaris	8.768	56
14º) Stefan Johansson	8.381	40
15º) Eddie Cheever	8.106	47
16º) Jacques Laffite	7.836	41
17º) Niki Lauda	7.494	34
18º) Gerhard Berger	7.434	36
19º) Teo Fabi	7.034	48
20º) Jean Pierre Jabouille	6.443	45
21º) Jonathan Palmer	6.129	37
22º) Didier Pironi	5.558	25
23º) Manfred Winkelhock	5.472	34
24º) Martin Brundle	5.327	23
25º) Marc Surer	5.247	26
26º) Philippe Streiff	4.719	22
27º) Piercarlo Ghinzani	4.520	42
28º) Philippe Alliot	4.436	33
29º) Huub Rothengatter	4.210	27
30º) Mauro Baldi	4.117	25
31º) Gilles Villeneuve	3.149	19
32º) Christian Danner	2.886	15
33º) Johnny Dumfries	2.878	15
34º) Bruno Giacomelli	2.529	14
35º) Alan Jones	2.406	19
36º) Pierluigi Martini	2.143	15
37º) François Hesnault	1.789	19
38º) Alessandro Nannini	1.533	15
39º) Jo Gartner	1.458	8
40º) Allen Berg	1.281	9
41º) Johnny Cecotto	1.026	9
42º) Stefan Bellof	1.026	4
43º) Ivan Capelli	693	4
44º) John Watson	594	4
45º) Conrado Fabi	466	3
46º) Mario Andretti	393	2
47º) Brian Henton	284	1
48º) Alex Caffi	261	1
49º) Kenny Acheson	172	2
50º) Mike Thackwell	123	1

PILOTOS

PRUEBAS DE CLASIFICACION

	Carr.	Pole	2º	1º fila	%
1º) Arnoux	106	18	17	35	33,0
2º) Prost	94	16	19	35	37,2
3º) Piquet	73	14	14	28	38,3
4º) Senna	46	15	4	19	41,3
5º) Mansell	54	4	10	14	25,9
6º) Jabouille	46	6	5	11	24,4
7º) Tambay	65	5	4	9	13,8
8º) Rosberg	49	3	5	8	16,3
9º) De Angelis	50	3	3	6	12,0
10º) Patrese	71	1	3	4	5,6
11º) Alboreto	48	2	1	3	6,2
12º) Teo Fabi	48	3	0	3	6,2
13º) Villeneuve	19	1	2	3	15,8
14º) Berger	36	0	2	2	5,5
15º) Pironi	25	1	0	1	4,0
16º) Andretti	2	1	0	1	50,0
17º) Johansson	40	0	1	1	2,5
18º) Cheever	47	0	1	1	2,1

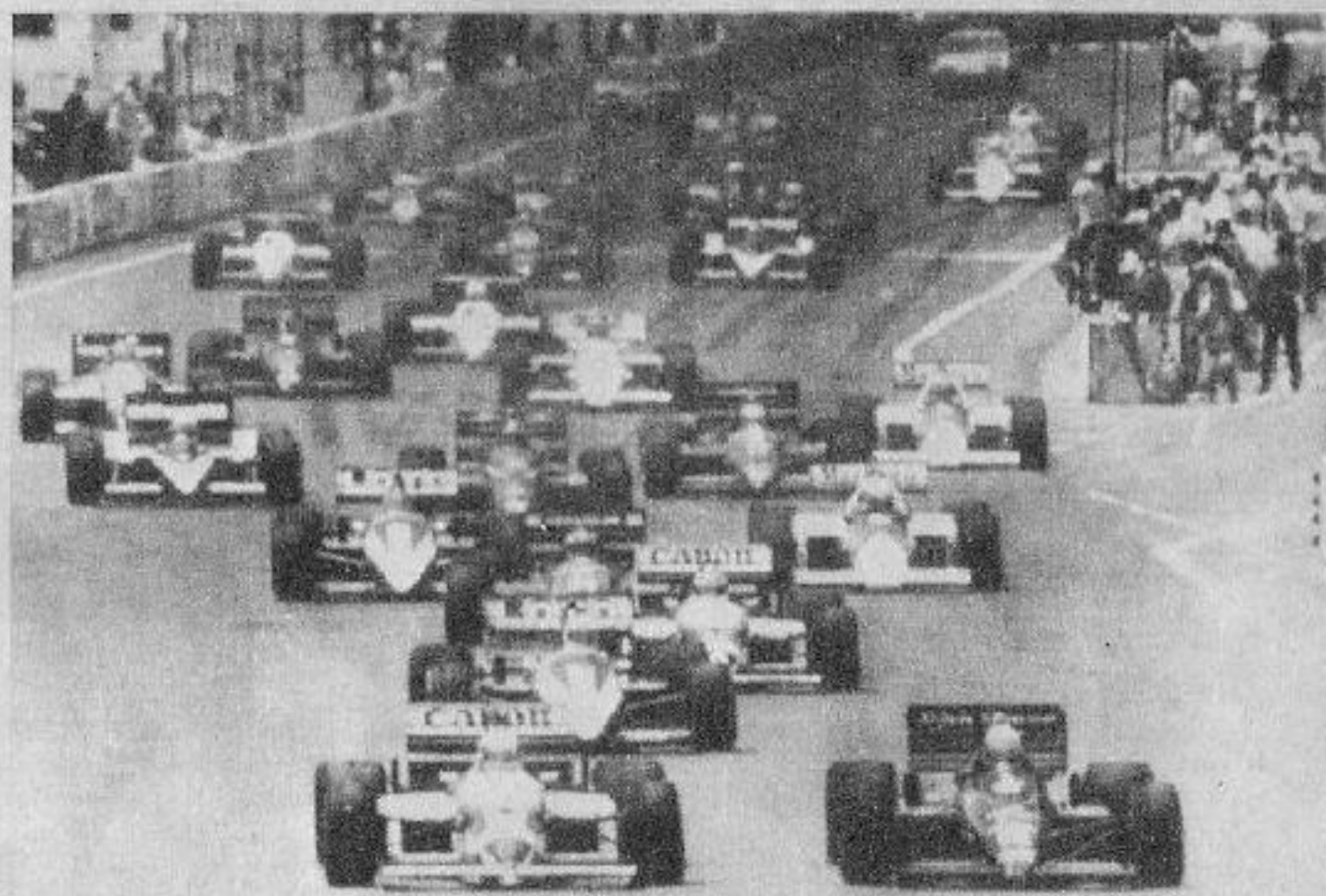
PILOTOS CARRERAS Y PUNTOS

	Carreras	Pts.	Promedio
1º) Alain Prost	94	360	3,8
2º) Nelson Piquet	73	196	2,7
3º) René Arnoux	106	177	1,7
4º) Nigel Mansell	54	125	2,3
5º) Ayrton Senna	46	109	2,4
6º) Michele Alboreto	48	97	2,0
7º) Niki Lauda	34	86	2,5
8º) Patrick Tambay	65	85	1,3
9º) Keijo Rosberg	49	85	1,7
10º) Elio de Angelis	50	67	1,3
11º) Stefan Johansson	40	52	1,3
12º) Didier Pironi	25	50	2,0
13º) Derek Warwick	69	37	0,5
14º) Jacques Laffite	41	34	0,8
15º) Gilles Villeneuve	19	32	1,7
16º) Eddie Cheever	47	26	0,5
17º) Riccardo Patrese	71	25	0,3
18º) Gerhard Berger	36	21	0,6
19º) Jean Pierre Jabouille	45	21	0,5
20º) Andrea De Cesaris	56	20	0,3
21º) Thierry Boutsen	41	13	0,1
22º) Teo Fabi	48	8	0,1
23º) Martin Brundle	23	8	0,3
24º) Philippe Streiff	22	7	0,3
25º) Marc Surer	26	6	0,2
26º) Alan Jones	19	4	0,2
27º) Mario Andretti	2	4	2,0
28º) Ivan Capelli	4	3	0,7
29º) Johnny Dumfries	15	3	0,2
30º) Mauro Baldi	25	3	0,1
31º) Piercarlo Ghinzani	42	2	0,05
32º) Jo Gartner	8	2	0,2
33º) Philippe Alliot	33	1	0,03
34º) Christian Danner	17	1	0,06
35º) Bruno Giacomelli	14	1	0,07

PILOTOS

TABLA DE EFICIENCIA

	Carr.	Vic.	%	Zona Puntos	%	RV	%	Ab.	%
Prost	94	25	26,6	56	59,6	17	18,1	32	34,0
Piquet	73	11	15,1	34	48,6	16	21,9	34	46,6
Arnoux	106	7	6,6	40	37,8	12	11,3	44	41,5
Mansell	54	7	13,0	28	51,8	6	11,1	23	42,6
Lauda	34	6	17,6	13	38,2	6	17,6	20	58,8
Senna	46	4	8,7	20	43,5	4	8,7	22	47,8
Alboreto	48	3	6,2	19	39,6	2	4,2	23	47,9
Rosberg	49	3	6,1	20	40,8	3	6,1	25	51,0
Tambay	65	2	3,1	22	33,8	2	3,1	32	49,2
Pironi	25	2	8,0	11	44,0	3	12,0	7	28,0
Villeneuve	19	2	10,5	5	26,3	1	5,2	11	57,9
Jabouille	45	2	4,4	3	6,7	0	0,0	37	82,2
De Angelis	50	1	2,0	23	46,0	0	0,0	24	48,0
Patrese	71	1	1,4	8	11,3	2	2,8	48	67,6
Berger	36	1	2,7	8	22,2	2	5,5	16	44,4



Una largada a todo turbo con Senna y Mansell adelante del lote.

Los turbos ya tienen dictada la sentencia de muerte en la Fórmula Uno. Se firmó sobre el filo del año anterior la Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA), poniendo así un anticipado cierre con el último día de 1988, a un ciclo que en sus comienzos, y más aún en su cercano desarrollo, pareció destinado a un espacio de tiempo mucho mayor que el que efectivamente cumplirá hasta que, dentro de algo menos de dos años, pase a ser un recuerdo.

De todas maneras ya llevamos unas cuantas temporadas con los motores turbo impulsando a los autos participantes en el **Campeonato Mundial de Fórmula Uno**. Para ser más exactos, diez han sido hasta ahora los torneos que, primero en ínfima medida, y en los últimos años, en absoluta mayoría, tuvieron como protagonistas a estas plantas impulsoras que, por todo lo hecho y lo que aún les resta por hacer, tienen desde ya asegurado un lugar importante en la historia de la Fórmula Uno de todos los tiempos. Es que sin dudas han marcado un hito sumamente trascendente.

Interesante resulta entonces hacer un repaso a esta década "turbulenta" que tuvo hasta el momento la categoría, con estos motores que entre otras cosas quedarán en el recuerdo por haber sido los que desplazaron, no sin bastante esfuerzo, a los **Cosworth**, que hasta fines de la década del sesenta parecían eternos tras haber dominado la especialidad durante tantos años. Pero en esta vida a todo, y a todos, es llega su hora del adiós. Y a los **Cosworth** les llegó el influjo del incontrolable avance de los turbo. Esos mismos turbo que ahora también ven cercano el momento de su despedida...

Pero no es la intención de esta nota ponernos nostálgicos, sino repasar lo hecho por los motores turbo, sus equipos y pilotos, en esta última década. Y esa visión retrospectiva debe, obviamente, tener su mojón inicial en el ahora lejano sábado 16 de julio de 1977, fecha en que en el circuito de Silverstone la Fórmula Uno se reunió para una nueva edición del Gran Premio de Inglaterra. Dicho Gran Premio, que también para muchos quedó en el recuerdo por haber sido el primero en el cual Gilles Villeneuve mostrara ese talento que lo llevara a una idolatría que aún hoy, después de su muerte, mantiene, tuvo otro acontecimiento que para nada pasó desapercibido. Fue la presencia, por primera vez, de un auto con motor turbo comprimido en una carrera de Fórmula Uno.

Renault quiso, de esa manera, ingresar al mundo de la categoría más exigente del automovilismo mundial. Mucho se había hablado de este proyecto en los años anteriores, incluso por parte de otras empresas. Muchas también fueron las dudas que lo acompañaron sobre la factibilidad de su concreción. Muchas asimismo eran las expectativas y las incertidumbres sobre lo que podía pasar en un terreno aún inexplorado en la Fórmula Uno. Renault decidió encararlas poniendo sobre la pista al modelo que llevara la

denominación **RE 20**, que con los tradicionales colores amarillo, blanco y negro que distinguen a la marca en todo el mundo, fue confiado a **Jean-Pierre Jabouille**, un piloto que hasta ese entonces carecía prácticamente de experiencia (sólo había corrido una sola carrera sobre un Tyrrell) en la Fórmula Uno, aunque sí estaba dotado de inmejorables condiciones de "téster", que era lo que le interesaba a Renault en esa etapa de experimentación.

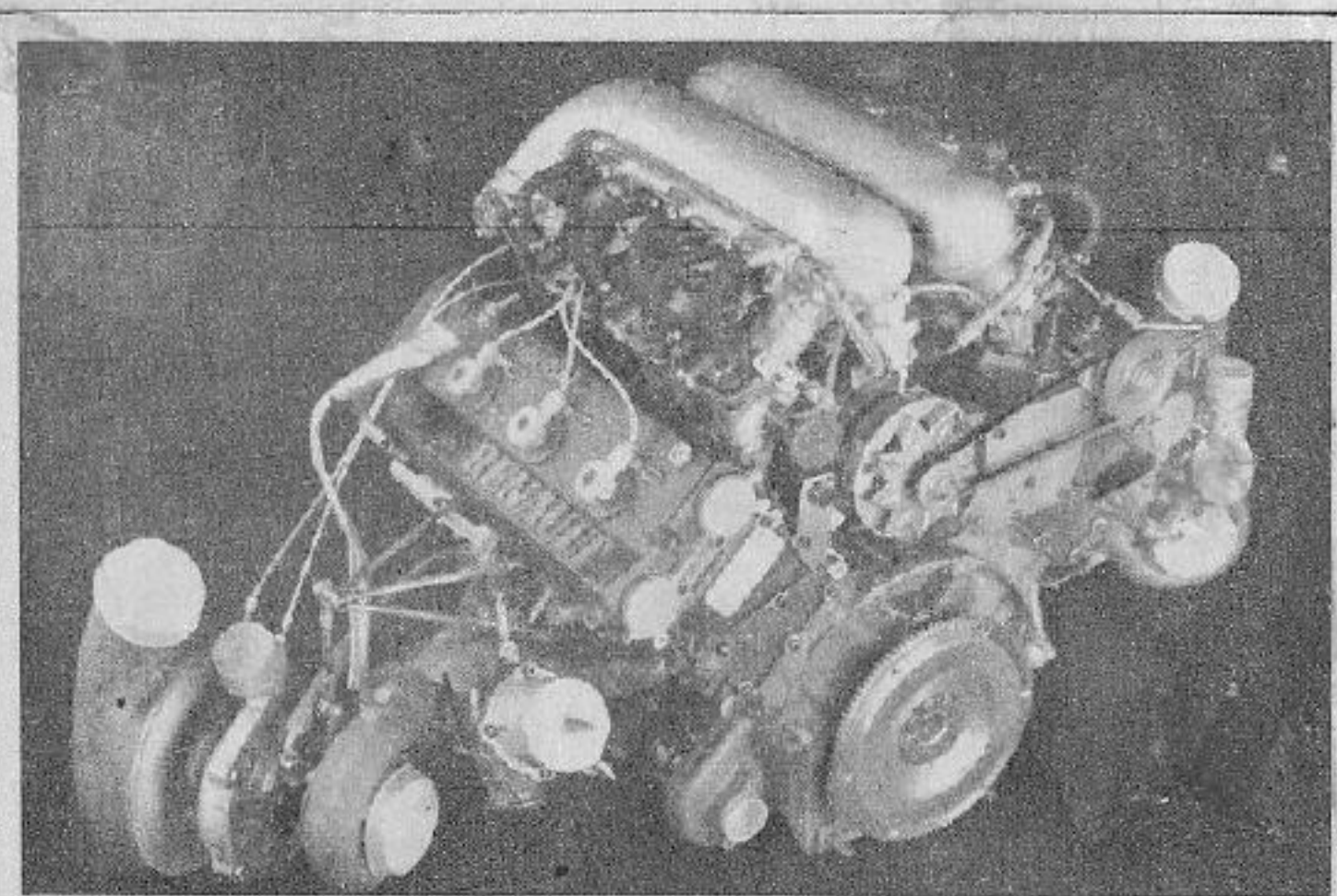
Aquel debut del turbo, sobre un chasis Renault, pasó sin gloria y con algo de pena. Jabouille clasificó en el vigésimo lugar, y en carrera duró apenas 16 vueltas antes de retirarse con problemas eléctricos. Esto sólo fue una muestra de los duros comienzos que afrontó el recién llegado a la categoría. Duros comienzos representados por reiterados abandonos que signaron las presentaciones del novedoso producto francés. Sin embargo la convicción siguió firme, y la primera lucecita de esperanza se encendió en el Gran Premio de los Estados Unidos de 1978, cuando en Watkins Glen, Jabouille llegó cuarto conquistando los primeros puntos.

Fue el preanuncio de las etapas felices que vendrían... muy pronto. Ya en la tercera carrera de la temporada siguiente, en Sudáfrica, Jabouille colocó al Renault en la "pole position" y mostró que el turbo estaba para ganar. Aquella vez no pudo, pero la espera de tres meses más tuvo su recompensa, ya que llegó nada menos que en Francia, que al compás de la Marsellesa vibró con un doble "debut" victorioso: el de Jabouille y, por sobre todo, el de un motor turbo comprimido en F1.

El turbo no sólo había ingresado y se había mantenido en la Fórmula Uno, sino que también había vencido. El ejemplo de Renault comenzó a tener imitadores. Primero fue Ferrari con un motor propio, luego BMW que equipó a Brabham y ATS, más tarde del TAG Porsche, que tantas satisfacciones le daría a McLaren, y el Honda que hoy ha colocado al tope a los Williams. Así, paulatinamente, los turbo fueron invadiendo a la Fórmula Uno. Tyrrell, el último bastión de los Cosworth, cayó a mediados de 1985.

Tal poderío incrementó ambiciones. Y así el título, de simple objetivo, pasó a convertirse en una obligación. Y quien primero llegó a él fue BMW en 1983, gracias a los servicios de Nelson Piquet y su Brabham. Luego Porsche, por tres años consecutivos, en el '84, el '85 y el '86 (en este caso, compartido con Honda), selló definitivamente la preeminencia de los turbo. Para Renault quedó la frustración. Pese a ser quien marcó el camino y quien tantos primados obtuvo como muestran los cuadros respectivos, se quedó sin lo que más le importaba: el título mundial, ya sea de constructores o de pilotos. Una frustración que derivó en su retiro.

También esta era de los turbo estuvo, como es lógico, acompañada por los pilotos. Pilotos que debieron adaptarse a sus exigencias o que "nacieron" a la categoría con ellas. Una lectura de los cuadros que componen esta nota, mostrará el predominio que en esta década



Uno de los motores biturbo que presentó Renault en Fórmula Uno.

MOTORES

CARRERAS DISPUTADAS Y KILOMETROS RECORRIDOS

	KM.	CARRERAS
1º) Renault	95.043	482
2º) BMW	54.352	287
3º) Ferrari	38.299	177
4º) Hart	24.064	169
5º) Alfa Romeo	23.672	158
6º) Porsche	23.279	102
7º) Honda	20.931	103
8º) Motori Moderni	5.801	47
9º) Zakspeed	5.433	38
10º) Ford	4.532	27

EQUIPOS QUE UTILIZARON MOTORES TURBO

1º) Renault	227 veces
2º) Ferrari	177
3º) Brabham	141
4º) Lotus	116
5º) McLaren	102
6º) Williams	97
7º) Ligier	93
8º) Toleman	93
9º) Alfa Romeo	92
10º) Arrows	84
11º) Osella	66
12º) Tyrrell	46
13º) RAM	46
14º) Minardi	45
15º) Zakspeed	38
16º) Foite	35
17º) Benetton	7
18º) ATS	30
19º) Spirit	28
20º) AGS	2

PRUEBAS DE CLASIFICACION

	Primera Fila	Pole Positions	Segundo Tiempo
1º) Renault	84	50	34
2º) BMW	28	15	13
3º) Honda	27	7	20
4º) Ferrari	26	13	13
5º) Porsche	18	7	11
6º) Hart	1	1	—

de los turbo tuvieron, cada uno en su rubro. **Alain Prost** y **René Arnoux**. Coincidentemente, dos hombres ligados durante largo tiempo a quien como Renault fue pionera en este tema. El Bicampeón, como se podrá ver, ha sido el más exitoso y eficaz en cuanto a resultados. Arnoux, quien más carreras corrió y kilómetros recorrió llevando a sus espaldas estos propulsores. Distintos logros que tienen su valor. Y para el final,

un detalle que quizá para muchos habrá pasado inadvertido: en esta nómina de pilotos que manejaron siquiera una vez un auto con motor turbo, no encontramos a ningún argentino. Ni pensamos que sea muy probable que lo haya en la corta existencia útil que les queda. Una deuda pendiente, para lamentar.

Miguel Angel Sebastián

Colección
CORSA



RENAULT 11 TURBO Grupo A
Piloto: François Chatriot
Navegante: Michel Perin



CAMPEONATO MUNDIAL 1987 DE RALLY

Foto: Martin Holmes

EXCLUSIVO

desde el habitáculo

ESCRIBE JUHA KANKKUNEN

Después del Rally de Portugal, donde finalizó cuarto luego de sufrir graves problemas con sus amortiguadores, el actual campeón mundial llegó a esa conclusión. "El viejo Ford Escort anda más rápido que los autos de Grupo A", sentenció.

"HAY QUE MANEJAR MAS DESPACIO..."

En este rally, estuvo presente en todos la seguridad del espectador. Este año, el recorrido fue un poco más corto y, debido a que no se usaron los primes de Sintra, habíamos esperado que también fuera más seguro. En el '86 se usaron primes en nuevas rutas asfaltadas en el norte de Portugal que resultaron increíblemente rápidas. Por lo tanto, nos alegraba volver a los viejos primes de tierra, aunque fueran más duros. La gente aceptó la idea de los primes "superespeciales" que se realizaron en Estoril y Braga. Es mejor tener este tipo de prueba que muchas dummies en las rutas como sucedía en Sipra.

Era la primera vez que el Grupo A corría este año en rutas de tierra y nos preguntábamos si nuestros sofisticados autos podrían ganar, como en Montecarlo. Entrenamos durante dos semanas, pero la mayor parte de la ruta era conocida. Aquí las cosas nunca cambian demasiado. Todos los años se procura reparar los caminos de tierra dañados durante el invierno. Esos primes seguían igual. Este es el único rally en que tenemos un montón de primes con superficies mixtas, pero hasta los de asfalto son excepcionales. Están llenos de agujeros y te sacuden en sentido tridimensional. Es estúpido tener primes mixtos ya que es horrible manejar rápido con gomas o suspensión erróneas. Los primes de asfalto son muy difíciles, completamente diferentes a los de Montecarlo. "Miki" Biasion se pasó seis semanas probando el auto cuando los demás corríamos en Suecia. El es un piloto de asfalto "top" e hizo un buen trabajo. En la tierra el problema era obtener suficiente pisada manteniendo la suspensión lo suficientemente firme para los golpes aunque no tanto como para romper el chasis.

Hay muchos problemas cuando se manejan autos de Turismo sobre tierra. Uno no puede conseguir suficiente pisada ni pueden ubicar llantas tan grandes en los pasarruedas. En el asfalto se necesita suspensión firme, pero con gomas estrechas de perfil bajo es difícil manejar, ya que el auto se pone muy "nervioso" en las irregularidades. Nuestro equipo tenía tres suspensiones diferentes: para Estoril, el asfalto y la tierra. Con motores como éstos, no se tiene reserva de potencia en tercera, cuarta o quinta, lo que implica que se debe controlar al auto con la dirección y los frenos, pero no con el acelerador.

Ahora se maneja por donde se quiere, como con un auto de Grupo B en el asfalto. Hay que conducir con mucho cuidado, usando las trayectorias correctas todo el tiempo, frenando sólo cuando es necesario. Se debe cambiar completamente el estilo de manejo.

Nuestros autos tienen alrededor de 240 HP y me parece que el viejo Ford Escort de 16 válvulas era más rápido en asfalto o tierra pesada. En el Rally de los Mil Lagos creo que el Escort podría vencer a estos nuevos autos. Los de Grupo A sólo son más rápidos en curvas pronunciadas o en condiciones favorables. El team decide que reparto de potencia utilizar, en este caso tuvimos 45% adelante y 55% detrás en todo



Kankkunen saltando en Portugal... tenía que hacerlo con cuidado porque los amortiguadores se rompían.

momento. Yo prefiero más potencia atrás pero así surgen otros problemas. Al tener motor delantero, hace falta mucha potencia en las ruedas donde se apoya el peso. El inconveniente sin embargo, fue conservar los autos enteros. Estoy seguro de que si hubiésemos empezado con fallas, no habríamos terminado muchos. Respecto de mí, supe rotundamente que no gané puntos para el campeonato mundial si abandono, aunque hubiese estado en la punta. Encontrar el límite correcto es lo más difícil. Yo no soy como Markku Alen, quien conoce una sola velocidad: ¡la máxima! Pero hay mucha diferencia entre ser ganador o campeón. Usted descubrirá que Markku sólo va realmente bien en Portugal o en el Mil Lagos. Ser campeón debe enseñarnos a veces a ser vencidos incluso por nuestros propios compañe-

ros de equipo, y eso es algo que Markku nunca acepta.

Los amortiguadores fueron el principal inconveniente. Fueron espantosos hasta que se recibió un tipo diferente. Pienso que el problema fue permitir que la suspensión cayera demasiado y eso rompió el vástago del amortiguador. El equipo tenía tres tipos, Markku siempre colocó el mejor y, como nosotros éramos el auto que llegaba último a los auxilios, teníamos los peores repuestos y el servicio más lento. Hasta tuvimos que correr con suspensión de asfalto en el eje trasero porque no había más amortiguadores para tierra. En Estoril no hubo problemas. Terminamos el primer día en cuarto lugar, 52s detrás de Markku Alen, lo que para mí estuvo bien. El segundo día anduvimos mejor en dos primes, fuimos vencidos en los dos siguientes y entonces

comenzaron los inconvenientes. Perdimos dos minutos en el primer prime duro cuando se rompió el amortiguador delantero. Entonces, debido a que los mecánicos estaban trabajando en el auto de Biasion, perdimos otros dos minutos y, en el primer golpe del siguiente prime pasó lo mismo, demorándonos dos minutos más. Retrocedíamos al sexto lugar. El día siguiente todo anduvo bien en los primes lisos, pero cuando el piso fue más duro nuevamente perdimos cuatro minutos hasta Biasion, con la caja trabada en segunda, fue un minuto más rápido... Entonces, cambiamos todo y el auto empezó a andar bien, pero en ese momento el terreno era tan poceado que lo único que pude hacer fue conducir cuidadosamente hasta el final y esperar que los demás abandonaran, como pasó en Suecia. Así subíamos en la clasificación cuando Biasion rompió del todo su auto sin que pareciera haber ninguna razón. Se retrasó tanto que Cesare Fiorio le dijo que tenía que conducir a fondo para ver qué más podía romper. No fue divertido para nosotros manejar con calma, pero quizá a fin de año pueda necesitar los puntos de ese cuarto lugar. Diez puntos no están demasiado mal.

Los Volkswagen y Renault de tracción delantera eran fantásticos. Son muy cómodos para ser asistidos, livianos y con grandes ruedas. Normalmente no son los más rápidos, pero siguen andando. Con Kenneth Eriksson y Jean Ragnotti estos equipos tienen muy buenos pilotos. Los tiempos en asfalto demuestran cuán potente debe ser ese Renault. Empiezo a preguntarme si se necesita realmente tracción en las cuatro ruedas en este tipo de pruebas llenas de saltos. Cuando tenía un auto fuerte del grupo B, la tracción en las cuatro ruedas era una gran ventaja. Es diferente con un auto de grupo A. En el viejo Audi Quattro acostumbraba desacelerar para acelerar luego con fuerza. En el grupo A no se tiene la potencia para eso. Ahora es una situación diferente. Es mejor tener un auto que pueda tener fallas mientras se lo golpea sin ir más despacio. Nuestros autos de Turismo de nueva tecnología se las arreglaron para terminar el rally a pesar de lo que dije, pero solo porque tenemos que manejar más despacio.

Nos entristeció oír que hubo otro accidente fatal en el rally. Los esfuerzos de los organizadores fueron ciento por ciento mayores que antes, aun donde había mucho público. Quizá no hubo tanto como en años anteriores, y sospecho que cuando la gente vea cuánto más despacio vamos en estos nuevos autos, habrá todavía menos el año próximo. Pienso que fue mala suerte el accidente, pero no es bueno para los organizadores mezclar las superficies. Ningún rally del mundo tiene tal cantidad de primes con superficies mezcladas. En este lugar el conductor perdía el control sobre el asfalto cuando tenía que usar cubiertas para tierra.

Para mí no habrá más rallies del Campeonato del Mundo hasta Acropolis (a fines de mayo), así que me despidió por algunas semanas.

LA OFENSIVA EUROPEA

CONEXION
PERUANAERNESTO "NETO" JOCHAMOWITZ INTRODUCE EL
CHASIS BRITANICO REYNARD EN LA CATEGORIA

Cuando Ernesto "Neto" Jochamowitz irrumpió en la Fórmula 2 Sudam en San Juan '85, fue "descubrir a un sudamericano diferente". Por el segundo auto de Kissling habían pasado ya el venezolano Juan Cochosa, el paraguayo Danny Candia y el chileno Francisco González, con actuaciones poco relevantes.

Hizo tres presentaciones ese año. En San Juan estuvo entre los punteros llegando en cuarto lugar. Luego fue a Córdoba, donde se mostró a buen nivel en los entrenamientos. En carrera largó desde muy atrás —complicado en clasificación por falla de neumáticos para lluvia—, y abandonó. Participó en algunas carreras en Italia, y volvió a la F-2 en Punta del Este '85 donde, aunque no anduvo muy bien, alcanzó a demostrar su calidad.

Ahora, después de otras incursiones en Italia e Inglaterra en la Fórmula 3, donde terminó la temporada pasada a bordo de un Reynard oficial, clasificando cuarto en Spa bajo la lluvia y quinto en la Copa Europea disputada en Imola, vuelve a Sudamérica. Con esos antecedentes, cabe preguntarle:

—¿Por qué la F-2 Sudamericana y no alguna de las europeas, sobre todo teniendo tan buena relación con Reynard?

—Desde el primer momento me gustó mucho esta categoría tan competitiva, sea a nivel de pilotos como de autos y equipos. Mi intención era quedarme en Reynard, pero hay dos condiciones para que corra el campeonato Sudam y no el inglés. La primera es económica: una temporada completa en Sudamérica, con mi auto atendido por un equipo argentino, cuesta casi la mitad que en Gran Bretaña. Además, las empresas de mi país, y sobre todo las estatales, tienen más interés en apoyar una campaña sudamericana que una en Inglaterra. Por ello vine para participar en F-2 Sudam. Ahora, con el cambio de reglamento técnico, y la igualdad que se tiene con Europa, Estados Unidos y Japón, un piloto sudamericano que pretenda ir más allá de sus fronteras, puede hacer la misma experiencia que en Europa, con un costo mucho menor. La diferencia es que allá se está en la vidriera del mundo. Pero, para iniciarse, la F-2 es genial; luego, si se consiguen los medios, cualquier buen piloto podrá ir a Europa a correr en las mismas condiciones. Lo único que ten-

drá que hacer es reconocer los circuitos. Es más, creo que hasta se podría ir con equipos sudamericanos.

—¿Con qué auto y equipo correrás?

—Con un chasis Reynard 873 y, casi con seguridad, equipado con motor VW-Spiess, atendido por el equipo INI en Buenos Aires. El chasis será oficial del equipo inglés, ya que a Reynard le interesa mucho entrar en este mercado. En cuanto a los motores, tampoco tendré problemas ya que entre Spiess y Reynard hay una excelente relación, a pesar de que este año Novamotor será el proveedor de motores al equipo inglés. Había otras alternativas de motores como los Volkswagen de Judd o los Alfa Romeo, pero como Biagini trabajará con Volkswagen, Spiess consideramos que es mejor unificar criterios y mecánica.

—¿Qué mejoras tiene el Reynard 873?

—No muchas. Es una pasada en limpio del modelo anterior. Yo no lo he probado, pero sí lo hizo Andy Wallace y su opinión fue que funciona mejor que el del '86. En diferentes circuitos ingleses hizo entre 7/10 y un segundo menos. El monocoque es el mismo. Se cambió el tanque de combustible, la aerodinámica y los frenos, además de la nueva caja que diseñó Reynard para Heland, con posibilidad de usar seis marchas si el reglamento lo permitiese. La experiencia con los frenos de este modelo la hice yo a fines del '86; al principio tuvimos problemas con los discos, de mayor diámetro y otro material, a tal punto que destruí un auto probando en Silverstone al partirse uno de esos discos en un frenaje. Se siguieron los ensayos, y ahora andan realmente bien. El tanque de nafta también fué probado. Es de nuevo diseño y está previsto para que absorba hasta la última gota de combustible sin chupar aire, lo cual es letal para los motores con inyección.

—¿Cómo funcionará tu equipo en Argentina?

—Enviaré dos cubiertas Pirelli a Reynard y él adecuará el reglaje de la suspensión del nuevo auto a ellas. Cuando el coche esté listo, quizá con la nueva caja y el motor de Spiess ya montados, lo llevaremos a Perú para una conferencia de prensa. Luego, lo trasladaremos a Buenos Aires para las primeras pruebas —ya radicando en el taller de INI— y finalmente

correremos. Esperamos hacerlo en Mendoza (tercera del torneo) o en la siguiente. Viviré en Lima y vendré a la Argentina a probar el auto cuando sea necesario, además de mantener un estrecho contacto telefónico con el equipo. Ellos se encargarán del traslado y de la atención del auto en las carreras.

—¿Cómo será el futuro?

—El nuestro será el único Reynard que correrá. Luego veremos si hay más interesados en hacerlo. Conviniómos con Adrian Reynard en que nosotros hagamos la experiencia, y ver si para el '88 podemos formar un equipo enteramente peruano, con dos autos y atendido en nuestro país. Si ello sucediera, quizá nos convertiríamos en los representantes de la marca en la categoría.

—¿Supiste qué tratativas hubo entre Reynard y Maldonado?

—Reynard me consultó respecto a quién podía ofrecerle sus productos, y le dije que lo hiciera con Kissling o Maldonado. El intentó hablar con "Willy" pero no pudo. A "Yoyo" sí logró contactarlo. No supe qué pasó luego. Tampoco sé por qué Reynard no fue a Mar del Plata como preveía.

—¿Qué opinas de los chasis de la categoría, y por qué preferís el inglés?

—Comenzaré con los chasis que maneje. El Berta es muy sensible a los cambios de puesta a punto y bastante neutro. Con el Martini se puede guiar muy seguro; es franco y perdona errores en el momento de doblar. El Ralt es un "carro" que tiene una marcada tendencia a la subvirancia, mientras que el Reynard es neutro, sensible a los cambios como el Berta, pero más fácil de poner a punto; es rápido, está bien equilibrado aerodinámicamente, y su manejo no se complica. En cuanto al Dallara, no lo he manejado pero creo que fue superado por los ingleses. Fue un boom en su primera temporada cuando incorporó la fibra de carbono a la categoría. Ganó el campeonato italiano y el europeo, repitiéndolo este año con el equipo de Enzo Coloni en la pasada temporada, pero este debió modificarlo para mantener la hegemonía.

Creo que el Dallara no ha evolucionado como lo hizo Reynard, que ahora es el auto más buscado en Europa por los mejores equipos y pilotos. Creo que todos los campeonatos

serán muy competitivos. Quizás los ingleses sigan siendo superiores en su país, y los italianos en el suyo, mientras el resto de los torneos se los repartirán entre todos. A propósito, ¿no sería una mala idea probar con un Berta en Europa?

—Volviendo a los motores, ¿no hubiera convenido más usar los Alfa, a pesar de no aunar criterios con el equipo de Biagini?

—Yo vine a la Argentina pensando en usar los Alfa, pero es más sencillo con los VW. Además, los motores italianos son más costosos, y por ser más sensibles deben ser revisados con mayor asiduidad, lo que encarecería nuestro proyecto. La decisión la tomamos con el equipo INI y mi amigo "Lucho" Fischer, en Buenos Aires.

—¿Qué esperas de tu regreso a la categoría?

—Quiero correr una temporada completa, lo que en Europa no pude concretar. Después, lograr los mejores resultados, dedicando a ello toda mi dedicación y esfuerzo. Por último, contribuir a hacer crecer y proyectar mundialmente a esta Fórmula Dos que es y será, sin duda, la mejor categoría sudamericana, así como la única que permitirá una confrontación directa con el resto del mundo. ¿Qué visión han tenido sus pilotos al adoptar el reglamento de la Fórmula 3? Al principio el cambio será más costoso, pero luego no sólo se amortizará, sino que el horizonte que se abre será amplísimo.

Así pasó por Buenos Aires Ernesto Jochamowitz, "Neto" para la mayoría. Un chico peruano de 21 años, con el fuego de la juventud, talento y la madurez que le dieran muchos años de automovilismo iniciados a los siete años en el karting, en su país. Un peruano definido muy bien con esta frase: "Acelera con los dos pies". ■

PARA INTERNARNOS EN LOS DETALLES DEL NUEVO FIAT DE TURISMO ESTUVIMOS JUNTO A JULIO PARDO...

¿REGATTA A



El Fiat Regatta ha sido uno de los modelos que revolucionaron la Clase 2 del Turismo, junto al Volkswagen Gacel. Entre ambos modelos fueron dejando sin posibilidades al tradicional Fiat 128, que dominó en la categoría desde los lejanos tiempos del Turismo Nacional Clase "B".

El primero en utilizar un Fiat Regatta 100 fue Carlos M. Flammini, que se presentó en el Autódromo Municipal de Buenos Aires el 18 de mayo pasado. Este auto no funcionó bien, y su piloto debió cargar todo antes del domingo de la carrera, pues no entró en la final. Posteriormente, Flammini sufriría un grave accidente en Río IV, donde el Regatta se destruyó; haciendo su última aparición en el Cabalén, pero sin éxito.

Curiosamente, los dos modelos "100" del Regatta que se presentaron, el del ya mencionado Flammini y el de Pernía, no han funcionado como corresponde. El auto del "Tano" tiene gravísimos problemas de torsión, a tal punto que luego de varios giros aparecen algunas ondulaciones en el techo, sobre el parante lateral, a causa

del esfuerzo a que es sometido.

Raúl Ottaviani fue otro de los que desarrolló poco a poco otro Fiat Regatta, pero modelo 85. Su mejor actuación fue en Resistencia, donde luchó por la punta junto a Omar Bonomo con su Gacel, y culminó en un excelente segundo puesto al final, compartiendo el record de vuelta con el actual campeón.

Julio Pardo no se quedó atrás, y presentó su Regatta 85 en Buenos Aires, el 16 de noviembre. "Esa máquina fue construida en poco más de dos semanas, y sólo quisimos saber cómo se comportaba en la pista. Por eso, lo corrí yo, para conocer detalles, defectos y hacer un plan de trabajo. Los mejores tests son los que se hacen en carrera."

Este auto, que está siendo utilizado por Alberto Baldinelli en su campaña 1987 en el Turismo, es propiedad de Julio Pardo, quien trabaja a full en su taller de la calle Nogoyá para presentar lo mejor en cada una de las competencias. Pardo está secundado por su hijo Julio, Pablo Materi (armador), Hipólito Gamboa (pulidos de tapas y

LA CAMPAÑA DEL FIAT REGATTA

CARRERA	OTTAVIANI (85)	FLAMMINI (100)	PERNIA (100)	PARDÓ (85)
Bs. As. (18-5-86)	—	48°-1m57s30 N/C	—	—
Río IV (15-6-86)	31°-1m30s58 N/C	N/C	—	—
Cabalén (9-7-86)	40°-1m28s22 N/C	36°-1m26s66 N/C	—	—
Las Parejas (27-7-86)	10°-1m12s59 12°	—	—	—
9 de Julio (24-8-86)	12°-1m30s23 AB	—	—	—
Gral. Roca (14-9-86)	12°-56s18 5°	—	26°-57s57 N/C	—
Chaco (28-9-86)	3°-1m13s69 2°-R. VTA	—	—	—
Rafaela (19-10-86)	5°-1m16s35 9°-R. VTA	—	37°-1m21s74 N/C	—
Bs. As. (16-11-86)	17°-1m39s59 8°	—	—	16°-1m39s74 AB (Pardo)
Avellaneda (14-12-86)	29°-1m10s89 N/C	—	—	8°-1m09s13 17° (Baldinelli)
Bs. As. (1-3-87)	12°-1m38s440 5°	—	19°-1m42s057 N/L	3°-1m36s64 10° - R. VTA. (Baldinelli)

L EXITO?

En varias oportunidades se estuvo muy cerca de ver a un Fiat Regatta como triunfador en la Clase Dos. Hasta el momento no lo ha conseguido, pero los responsables de poner en pista ese modelo seguirán "embarcados" en hacerlo funcionar. Aquí mostramos la técnica de uno de los modelos más nuevos del Turismo.

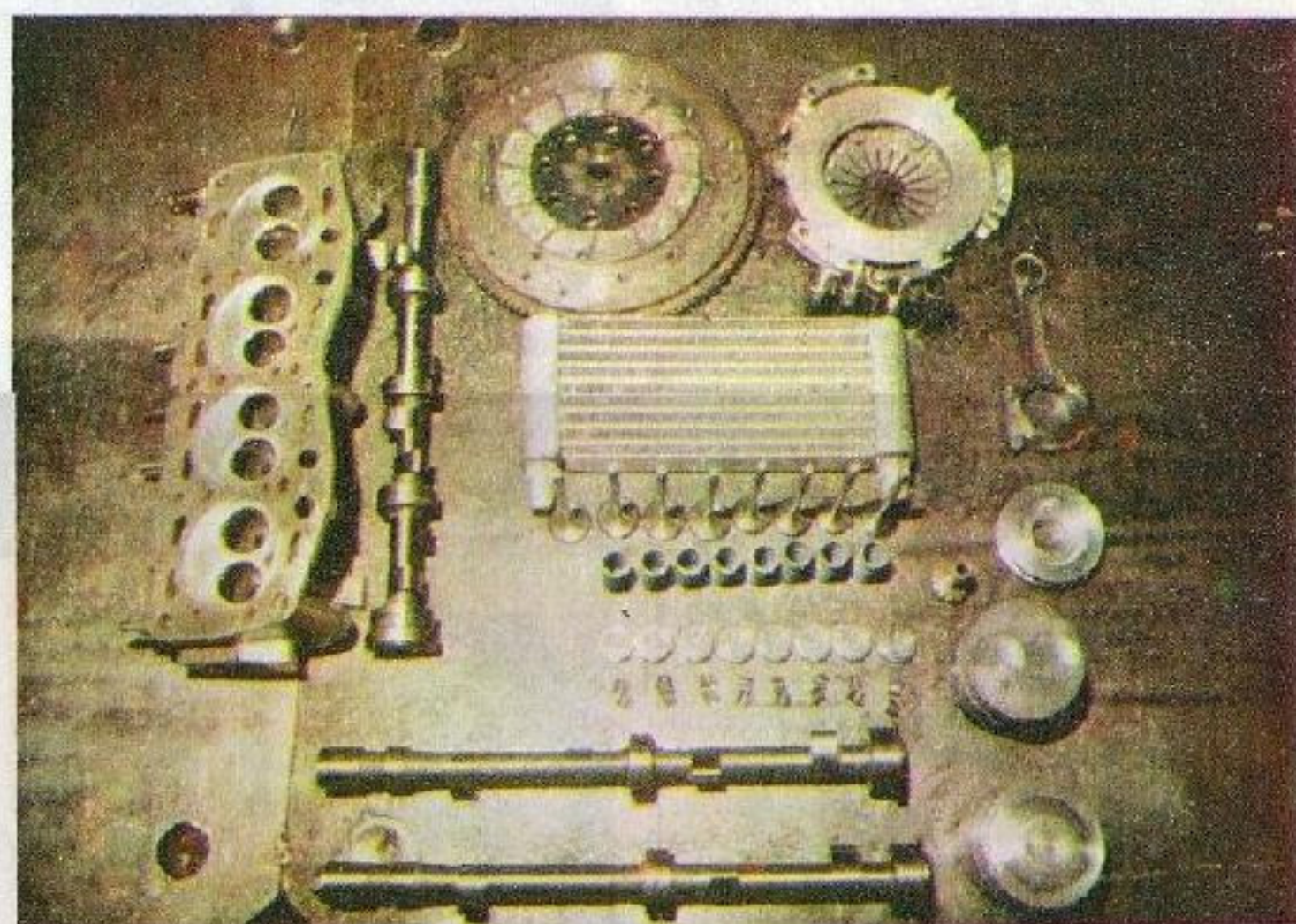
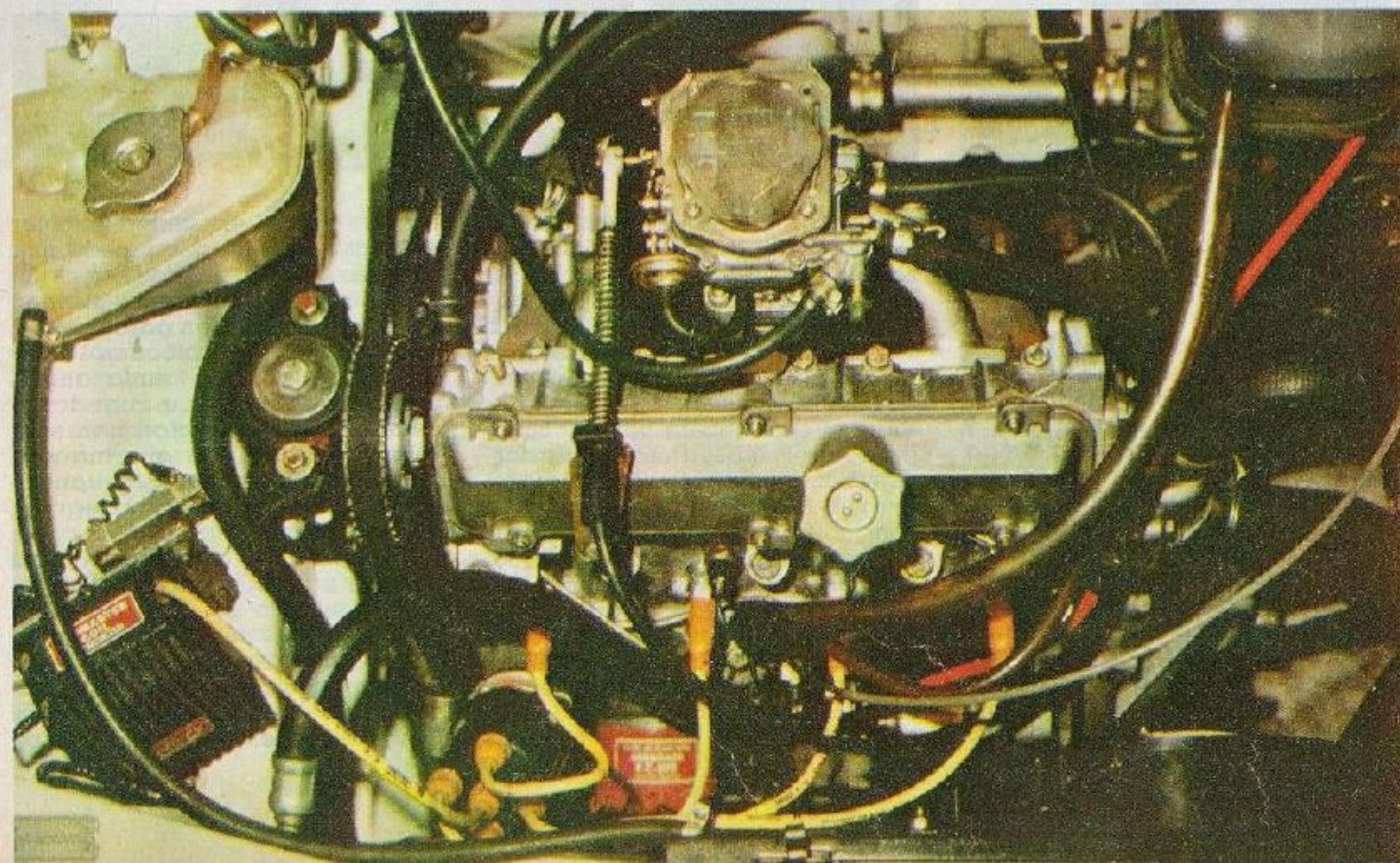


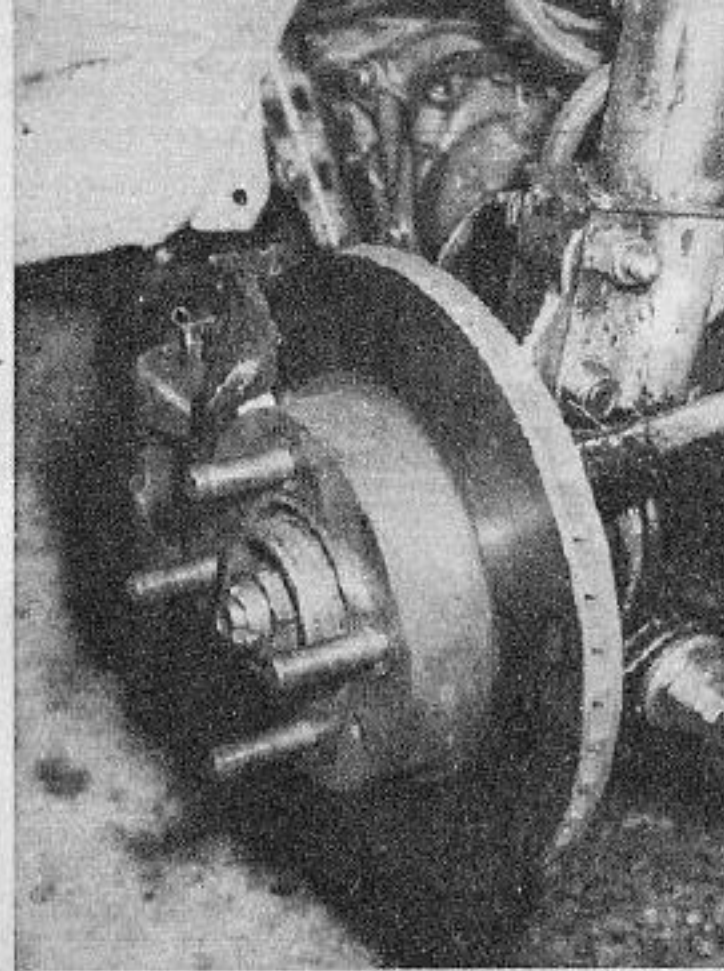
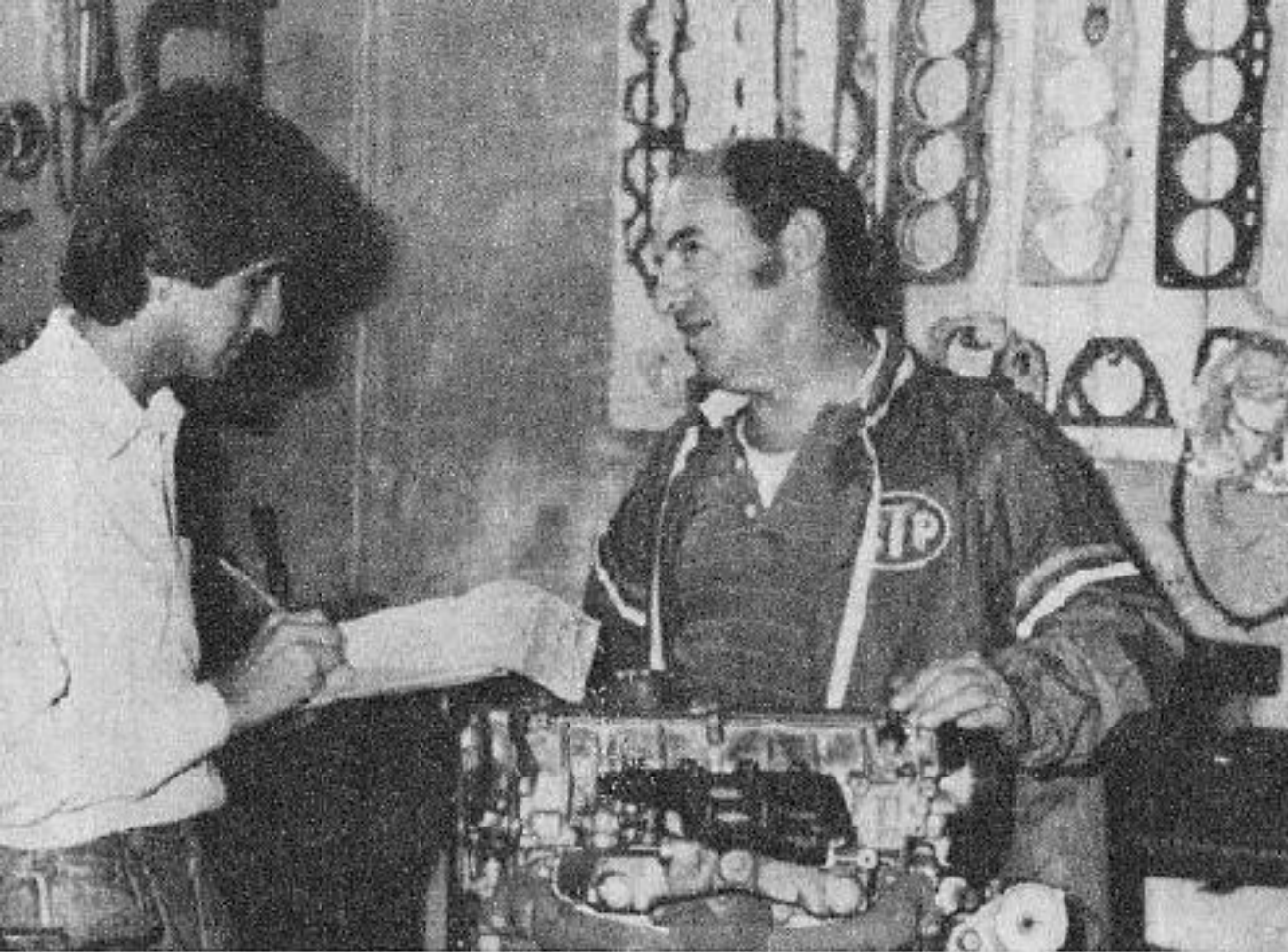
Foto mayor. El Regatta '85 de Julio Pardo en manos de Alberto Baldinelli. Abajo. El vano motor de ese mismo auto. Arriba. Se aprecia en la foto la trompa y parrilla originales. Sobre estas líneas. Arriba se ve el embrague, radiador de aceite y biela. Sobre la izquierda el árbol de levas del '85 y la tapa de cilindros. También se ven las válvulas, resortes, platos y pernos. Abajo, los árboles de levas del modelo '100 y sobre la derecha la polea del cigüeñal y los pistones de ambos modelos.



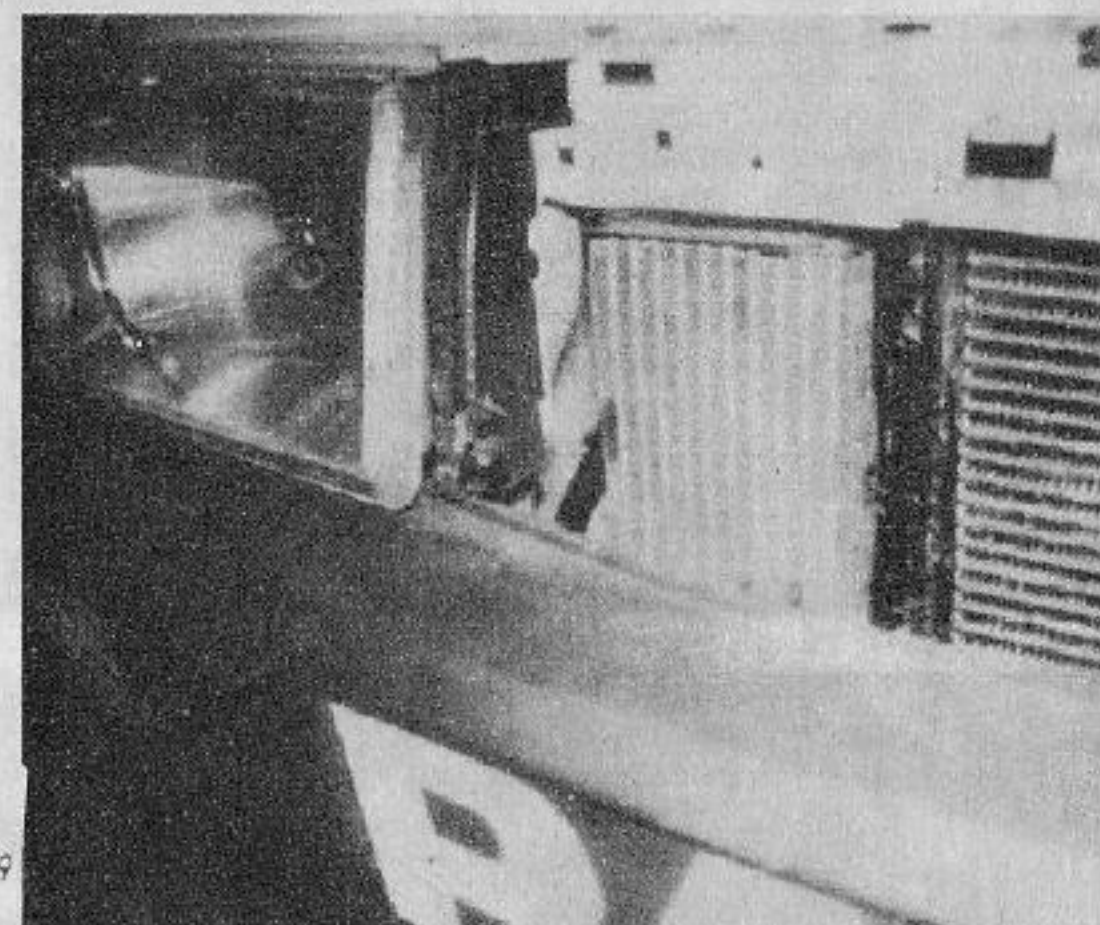
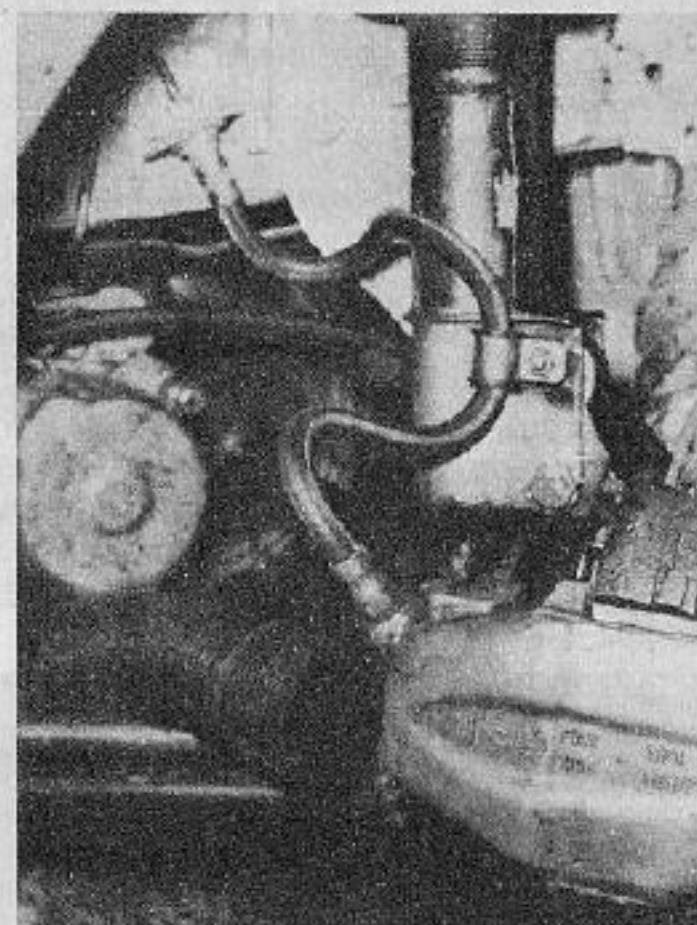
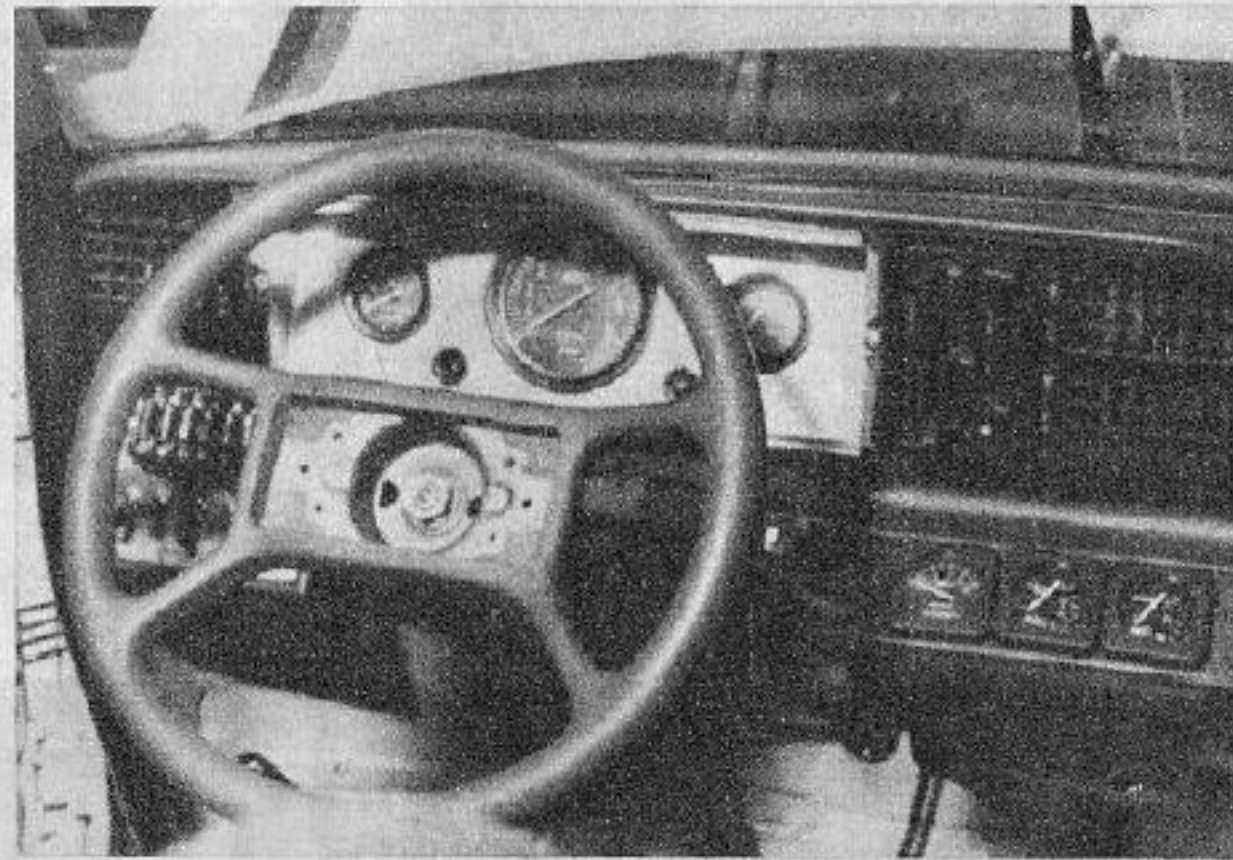
múltiples), y los colaboradores son Sergio Gambino y Gustavo Pardo (sobrino de Julio).

En el auto aún queda mucho por hacer, asegura el preparador. "Fue una gran alegría estar debajo del peso mínimo en la verificación técnica de la carrera de Buenos Aires. Le colocamos unas planchas de plomo para lastrarlo, pero si tenemos en cuenta que sólo le sacamos material de insonorización, tapizados, asientos, y muy pocas cosas más, yo creo que el futuro es muy bueno, porque el motor del Regatta 100 es casi treinta kilos más pesado, entonces estaremos muy bien con los kilos del reglamento y en esta categoría no se puede regalar nada."

En el vano motor se puede apreciar el "engendro que hicimos para que la bomba succione toda la nafta del tanque", como define el propio Julio Pardo al sistema ubicado muy cerca de la torreta del amortiguador delantero derecho. En muchos autos ese sistema se hace en el mismo tan-



1- Julio Pardo, el motor del Regatta y CORSA. 2- En el tres delantero se aprecia el disco ventilado con un caliper. 3- En el interior, el extinguidor con dos mangueras para la zona delantera y trasera del auto. Se alcanza a notar uno de los "embudos". 5- El puesto de comando con los relojes de presión de aceite, cuenta rpm y temperatura de agua en el tablero principal; presión de combustible, voltímetro y marcador de combustible a la derecha, y la fusiblera junto a los interruptores de luces a la izquierda, entre las rayas del volante. 6- Salida de escape sobre el costado derecho del vehículo. 7- Llantas de aleación super liviana, marca Sudam. 8- Palanca de cambios, frenos de mano y matafuego. En el tablero se aprecian los interruptores de la bomba eléctrica, contacto, electroventilador y botón de arranque. 9- Otra vista del tren delantero, con el cliper en primer plano y la manguera de refrigeración de los frenos. 10- Detalle de los radiadores de agua a la derecha y aceite a la izquierda. 11- La bobina de encendido, alojada en el extremo delantero derecho del vano motor. 12- El amortiguador delantero, de regulación a rosca, hecho por el propio Julio Pardo.



que, pero Pardo decidió colocarlo en ese lugar, donde funciona a la perfección. También se aprecian la batería alojada en distinta posición, la caja de encendido y el tejido protector del carburador.

Con respecto al tema seguridad, el auto tiene un tratamiento muy bueno. Indudablemente en este aspecto se nota la experiencia que Pardo ha recogido a lo largo de los años. "El sistema antiincendio consta de dos extinguidores interiores, que son accionados desde adentro y afuera del habitáculo. En el interior del auto, un matafuegos tiene dos salidas orientadas hacia la parte delantera y trasera del mismo, en tanto que también una de las mangueras está dirigida hacia el vano motor." El cortacorriente se colocó del

lado derecho, aunque inicialmente el sistema iba a ser colocado sobre la parte izquierda del auto, la butaca es FADES y el cinturón de seguridad combinado.

"Aún me quedan mucho por hacer, pues tengo que trabajar en nuevas levas y tapas. Yo todavía no hice las suspensiones rotuladas, y es otra de las cosas que aún queda en el 'tintero'. En suspensión trabajamos con valores muy duros, tanto de amortiguadores como de espirales. Los amortiguadores los hago yo mismo, desde 1976, y siempre han dado buenos resultados, y la alineación la hacemos junto con Alberto Baldinelli. Para refrigerar los frenos hemos colocado dos mangueras que salen desde abajo del babero y que cumplen su fun-

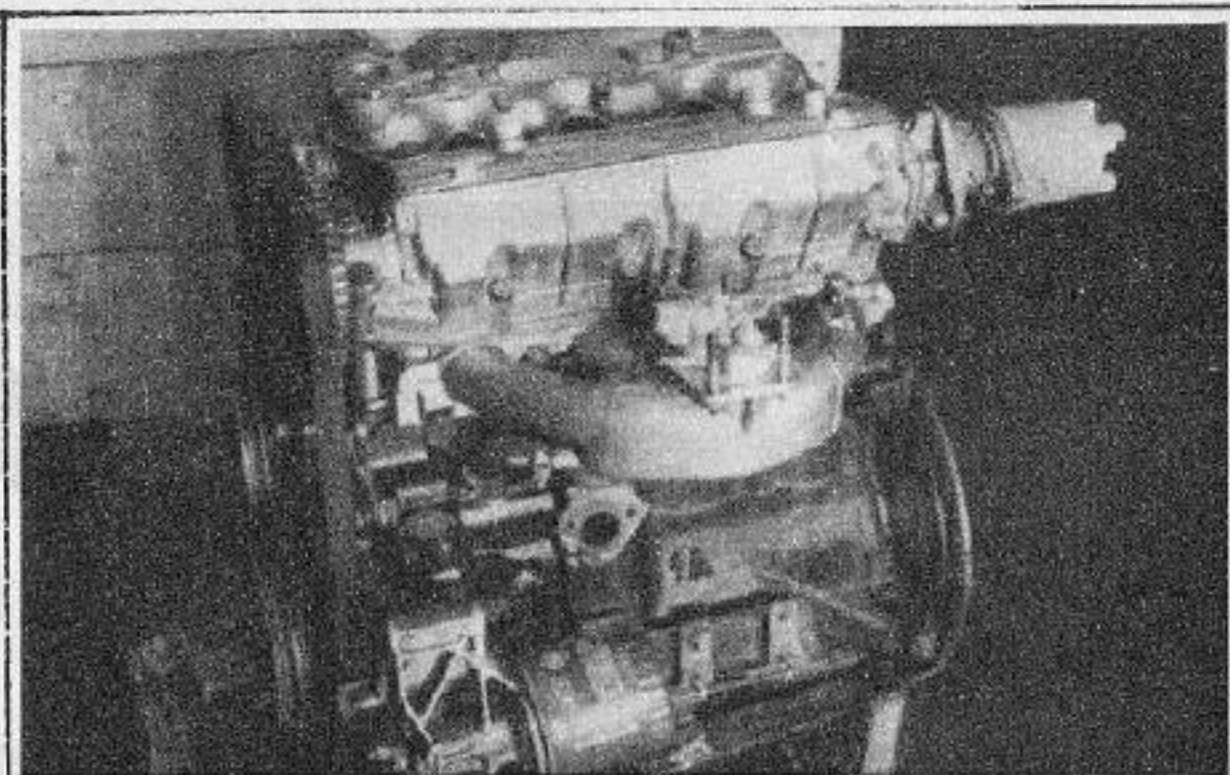
ción sin problemas. El disco delantero es ventilado y el flexible reforzado."

En todo el auto se aprecia una prolijidad asombrosa. En el interior, atrás, se puede apreciar toda la "cáscara" pelada. El tanque de nafta no ha sufrido modificaciones, y ese es otro ítem sobre el cual deberá trabajar Julio para que el peso sea menor, especialmente cuando a ese mismo casco se le coloque el motor del Regatta 100, con doble árbol de levas a la cabeza.

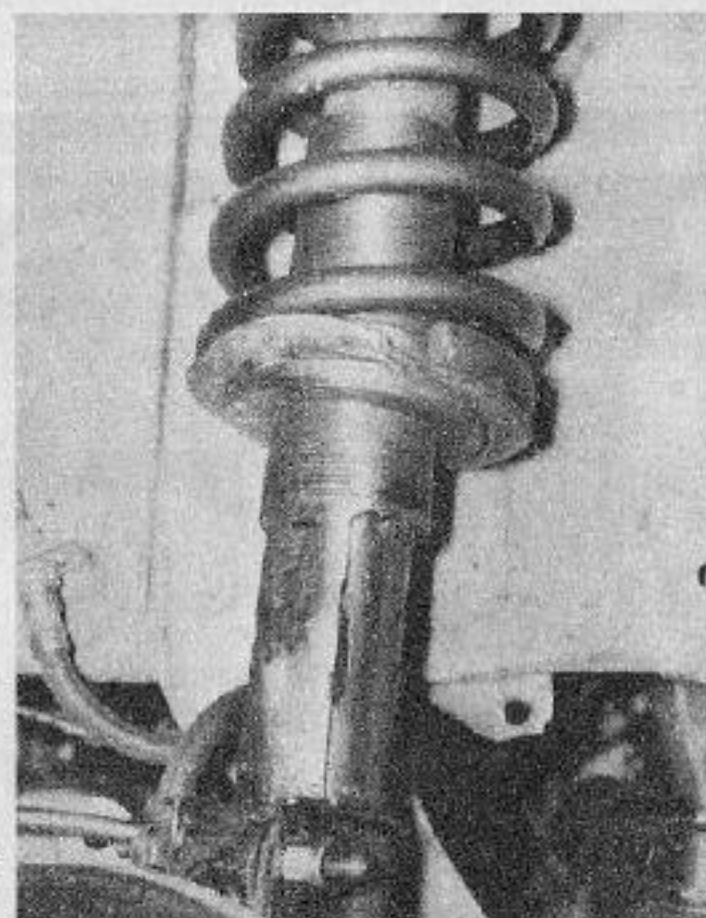
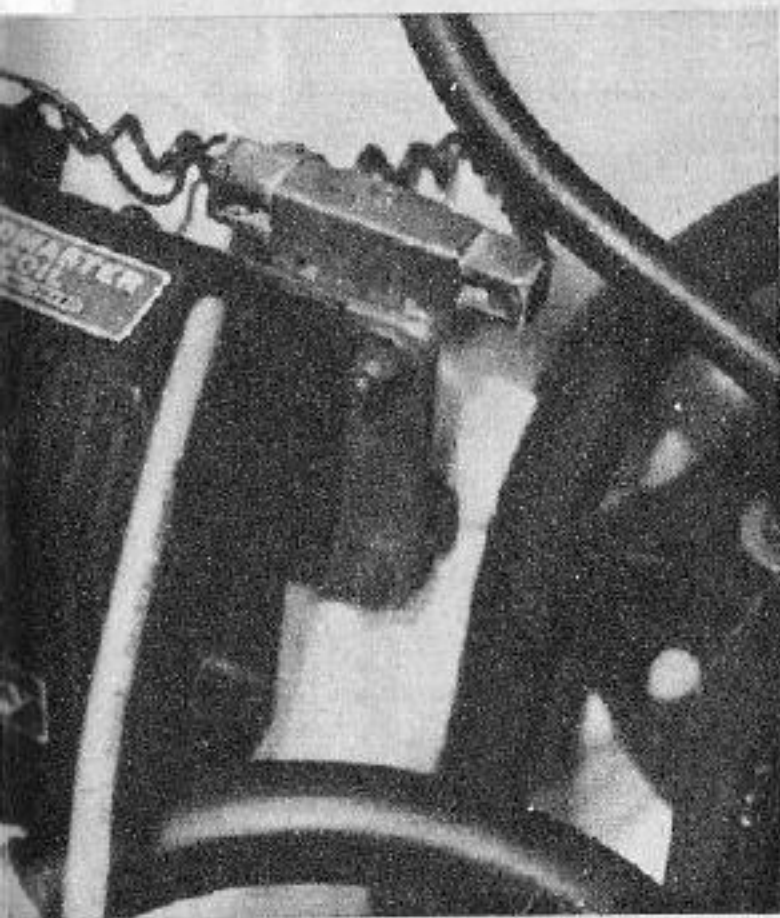
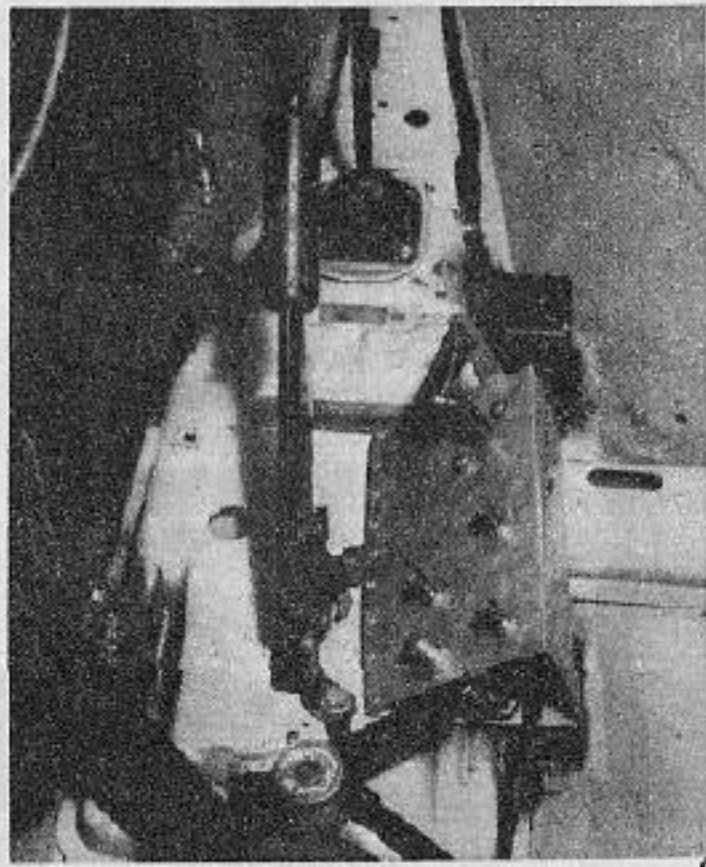
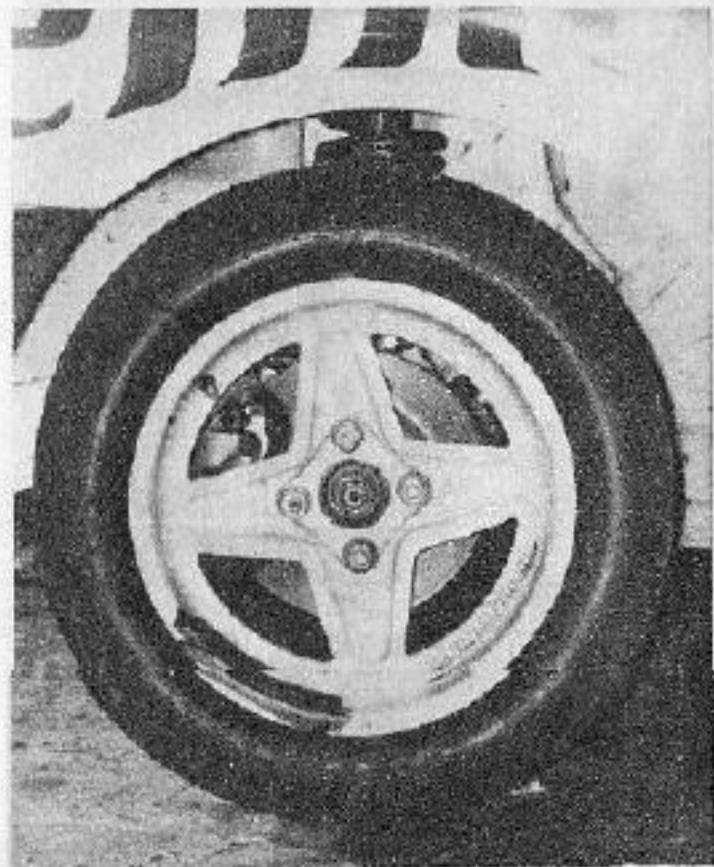
"Para terminar el motor del '100' sólo me faltan los pistones. Los mandamos a pedir a Italia, pero aún no tenemos novedades; yo ya tengo hechos los trabajos sobre las levas, y ni bien estén esos elementos lo voy a armar para probar inmediatamente."

Exteriormente se pueden apreciar las llantas de aleación superliviana fabricadas por Sudam, que soportan treinta toneladas de presión sobre el centro. "Me las dieron para probarlas, y cuando las colocamos bajo presión aguantaron treinta toneladas antes de romperse, cuando las comunes ya se partían con sólo veinte. Te imaginás que mandamos a pedir urgente esas llantas, porque son mucho más seguras que las otras."

El tablero tiene todo lo que el piloto necesita para controlar el funcionamiento del auto. En el panel central están los relojes de presión de aceite, cuentarrpm y temperatura de agua. Sobre la izquierda del piloto se encuentra la caja de fusibles, sobre los interruptores de luces, limpiaparabri-



Este es el motor del Fiat Regatta 100 de Vicente Pernia. Muchos están pensando en él para la Clase 2, y Pardo es uno de ellos. Sólo le faltan los pistones para poder tenerlo listo.



sas, luneta térmica y lavaparabrisas. A la derecha del puesto de comando hay tres relojes que marcan la presión de combustible, voltímetro y medidor de nafta. Todos los instrumentos son BRD. Al lado de la butaca y detrás de la palanca de cambios está el comando del freno de mano y junto a él se encuentra un pequeño tablero con las perillas que accionan la bomba eléctrica, el electroventilador, el contacto y el botón de arranque, todo a mano para evitar cualquier tipo de inconvenientes.

Próximamente, Julio Pardo colocará el motor del doble árbol de levas a la cabeza sobre el actual casco e inmediatamente comenzará una sesión de entrenamientos destinada a quitar los defectos primarios del nuevo impulsor. El casco del modelo Regatta

de Fiat es exactamente igual, tanto en los modelos 85 como 100, por lo que es llamativo que tanto Flammini como Pernia, que apostaron al "100" no hayan tenido buenas actuaciones y se hayan sumado los problemas con carrocería, cosa que no ha sucedido con los autos de Ottaviani y Pardo.

Hasta el momento, la victoria se les ha negado sistemáticamente, tanto a Ottaviani como a Baldinelli, que han sido los que más se le acercaron. De todos modos, de acuerdo con lo visto en el Autódromo de Buenos Aires el primer día de marzo y con las conclusiones sacadas en esta "excursión" técnica, es de suponer que los laureles no están tan lejos... y Pardo quiere demostrar que no suponemos mal. ■

Por Marcelo Padín
Fotos: Miguel Algaraz

COMPARACION TECNICA FIAT REGATTA 85

MOTOR	STANDARD	COMPETICION
Posición:	delantera transversal	delantera transversal
Cilindros:	4 en línea	4 en línea
Diámetro:	85,4 mm	86,8 mm
Carrera:	63,9 mm	63,9 mm
Cilindrada:	1.498,57 cm ³	1.512,49 cm ³
Relación de compresión:	9,2 a 1	11 a 1
Potencia máxima:	82 CV	130 CV
Régimen:	5.500 rpm	7.800 rpm
Par máximo:	11,77 kgm a 3.000 rpm	14,68 kgm a 5.500 rpm
Combustible:	súper	súper
DISTRIBUCION		
Valvulas:	2 por cil. a la cabeza.	originales trabajadas.
Arbol de levas:	a la cabeza, accionado por correa dentada.	idem. con levas de Pardo.
ALIMENTACION		
Carburador:	Weber de doble cuerpo con apertura diferenciada.	Weber original de doble boca, con apertura simultánea.
Bomba:	mecánica, con filtro previo a la entrada de la bomba.	eléctrica Kolley.
LUBRICACION		
Bomba:	de engranajes con válvula limitadora de presión.	idem. con radiador de aceite en aluminio.
REFRIGERACION		
Sistema:	forzado por bomba centrifuga, electroventilador y termostato.	termostato anulado, radiador, bomba y electroventilador originales.
ENCENDIDO		
Tipo:	electrónico.	mecánico.
Orden de enc.:	1-3-4-2	1-3-4-2
Bujías:	Magneti Marelli 6W78 LPR Champion NR7Y Bosch WR6D	Bosch W2CS o Champion 59 G
Distribuidor:	con avance centrifuga y corrector de depresión.	Dubecco mecánico a platino.
TRANSMISION		
Embrague:	Monodisco seco y mando mecánico.	Cortés, con placa de aluminio monodisco doble diafragma.
Caja:	de cinco marchas sincronizadas y M.A.	cinco marchas no sincronizadas y M.A. con autobloqueante.
Relaciones 1ª:	4,091:1	3,230:1
2ª:	2,235:1	1,842:1
3ª:	1,469:1	1,434:1
4ª:	1,042:1	1,200:1
5ª:	0,827:1	1,056:1
M.A.:	3,714:1	3,714:1
Relación final: 17/61	3,588:1	13/53-4,076:1 y 13/55-4,230:1
Peso:	935 kg con aire acond.	812 kg en la carrera de Bs. As.
FRENOS		
Delanteros:	de disco.	de disco ventilado.
Traseros:	de campana con zapata autotocentrante.	idem.
SUSPENSIONES		
Delantera:	independiente, con brazos oscilantes interiores. Resortes helicoidales. Amortiguadores hidráulicos y telescópicos de doble efecto.	idem. con distintos valores.
Trasera:	independiente, con brazos oscilantes interiores, amort. hidráulicos y telescópicos de doble efecto.	idem. con distintos valores de resortes y espirales.
DIRECCION		
Tipo:	a cremallera, columna de dirección articulada.	original.
Diámetro de giro:	10,3 m.	10,3 m.
RUEDAS Y NEUMATICOS		
Llantas:	de acero estampado, 4 1/2"x13.	Sudam, de aleación superliviana 7"x13".
Neumáticos:	radiales de acero Pirelli Citigrato P-3	Faraco y Paul de competición.
INSTALACION ELECTRICA		
Tensión:	12 volts.	12 volts.
Alternador:	14 V - 55 amperes.	14 V - 55 amperes.
MEDIDAS		
Largo total:	4.260 m	4.260 m
Dist. entre ejes:	2.455 m	2.455 m
Trocha delantera:	1.395 m	1.420 m
Trocha trasera:	1.416 m	1.400 m
Ancho total:	1.650 m	1.650 m
Alto total:	1.420 m	1.320 m
Despeje:	25 cm	15 cm
CAPACIDADES		
Tanque de combustible:	55 l	Original
Sist. de refrigeración:	7 l	Original
Carter de aceite:	4,1 l	Original
Caja y diferencial:	3,26 l	Original
Caja de dirección:	0,140 l	Original
Depósito lavaparabrisas:	1 litro	Original

rally mundial

TRES NOVEDADES CON TRACCION TRASERA

BMW M3 NISSAN SILVIA

PROPULSION '8

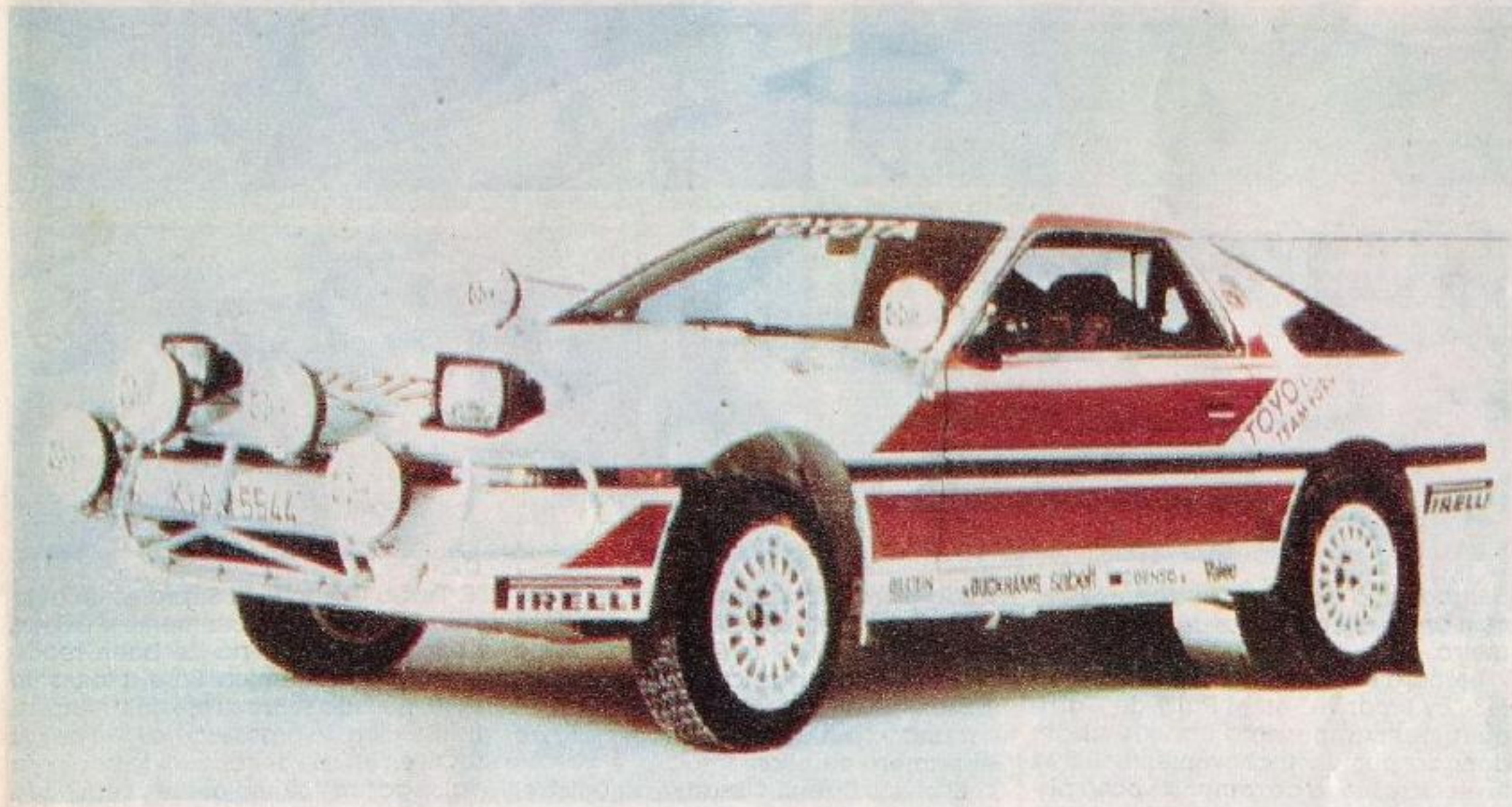
Durante muchos años estuvimos acostumbrados a que los nuevos autos que se presentaran con aspiraciones de correr en los principales campeonatos de rally, estuviesen dotados de soluciones tales como doble tracción y motores comprimidos (con uno o dos turbos). Sin embargo, la modificación del reglamento del campeonato mundial, determinó que esas soluciones fuesen más difíciles de alcanzar, puesto que debían incorporarse en una serie de por lo menos 5000 vehículos, lo que no siempre es recuperable comercialmente. Porque es muy diferente colocar elementos sofisticados en doscientos autos (como sucedería en el Grupo B) que en la cantidad mencionada. Los costos se multiplican veinticinco veces. Por otra parte, algunos modelos han demostrado que la tracción en las cuatro ruedas no es siempre la alternativa ideal para un rango de potencia entre 200 y 300 HP como poseen la mayoría de los autos del Grupo A que compiten. Por ello recientemente se han presentado tres nuevos automóviles: dos de ellos japoneses y el restante, alemán.



200 SX V6 TOYOTA SUPRA 3.0 i

7

Si bien ninguno de ellos propone soluciones técnicas de avanzada, estos tres autos están destinados a competir en los campeonatos mundial y europeo de rally. Evidentemente, las limitaciones del Grupo A han decidido a las fábricas a utilizar —algo modificadas— versiones de gran producción.



El nuevo Nissan 200 SX probando en Kenya con vistas al rally Safari. El motor V6 le otorga un torque mucho mayor que en los modelos anteriores. El auto completó en el rally Firestone 500 en aquel país con buenos resultados.

Ya visto en el Rally de Portugal conducido por el finlandés Jari Niemi y en el de Garrigues por Bernard Beguin, el BMW M3 —evidente evolución de la línea 300— no posee soluciones extraordinarias: ni tracción integral, ni turbo... Su motor es una lejana derivación del usado años ha en la F2 Europea.

El Supra está destinado a reemplazar al potente Celica TC Turbo. Es el primer modelo de la marca destinado a rally desde el '82 que no posee turbocompresor. También fue probado intensamente en territorio keniano pensando en el Safari.

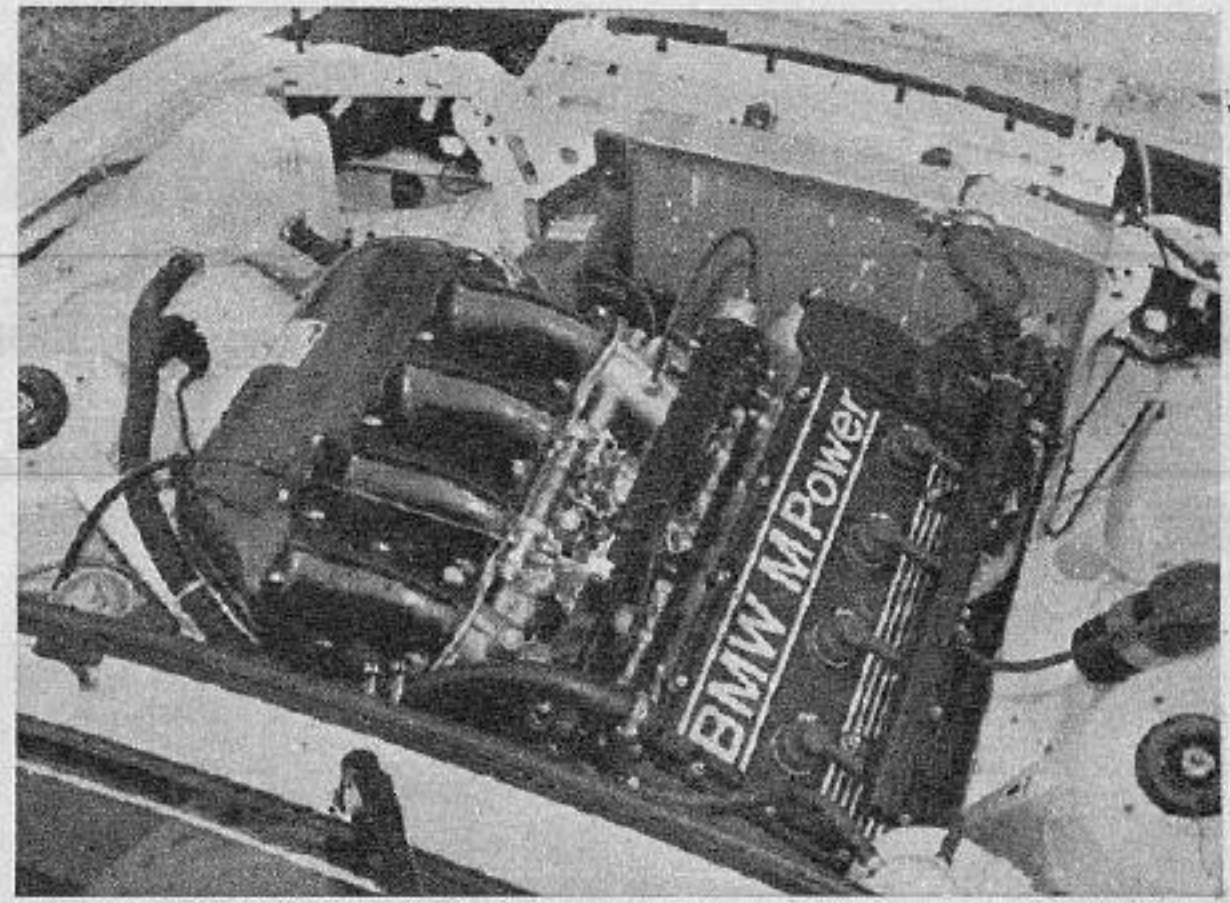
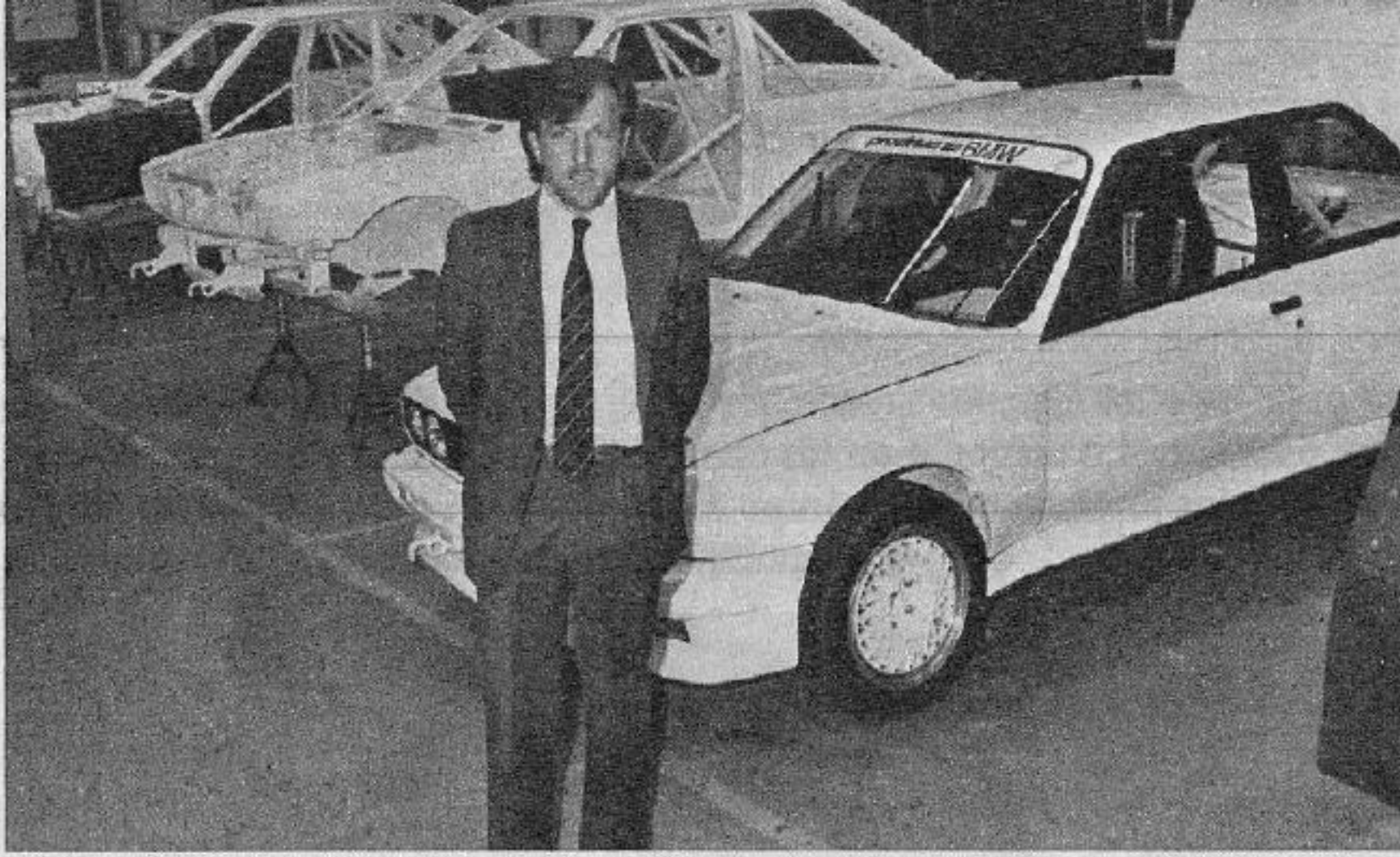
Cuando **CORVEN** corre... ...Usted **GANA**

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

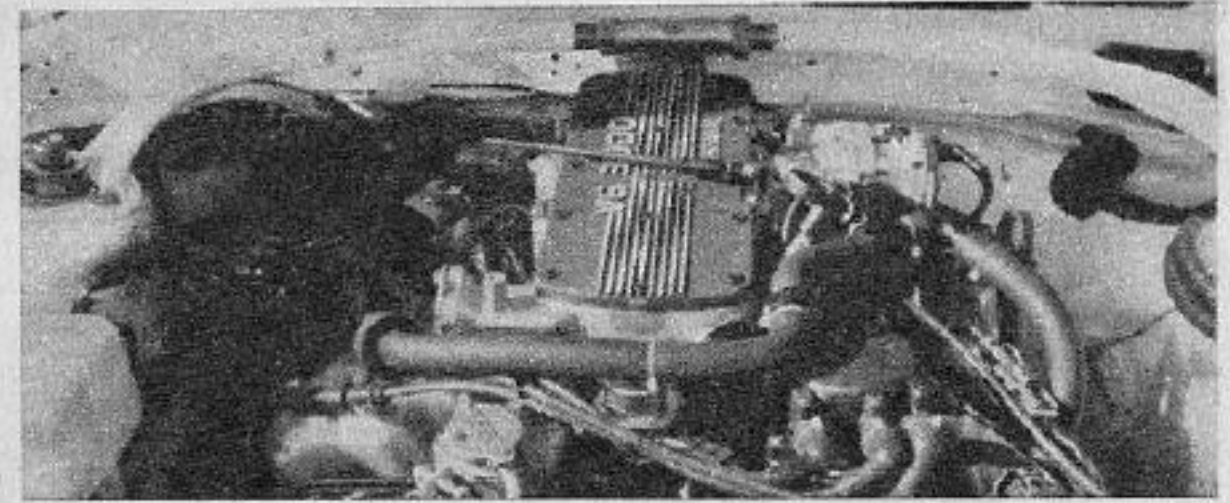


SUCURSALES	
ROSARIO	9 de Julio 2673 tel. 217935
BS. AIRES	Juan B Justo 3165 - Tel. 855.6385
DISTRIBUIDORES	
NORTE	HECTOR ANGELINI: C. Alvarez 1005 tel. 218717 Tucumán Sarmiento 451 tel. 90122 - 90119 Carreras (S.F6)
NORESTE	JOSE M. ANGELINI: 25 de Mayo 683 tel. 28424 Resistencia
CENTRO	VICENTE CALDERONE: Ruta 8 y Mitre tel. 23219 - 21446 Venado Tuerto

Fabricantes: **CORVEN S.A.C.I**
Puyrredon 735 tel. 22736 - 23531
(2609) Venado Tuerto - Pcia. Sta. Fe



Arriba: David Richards -ex navegante de Vatanen- en el taller de Prodrive, donde se preparan las versiones para rally del BMW M3. Derecha: el motor de cuatro cilindros, derivado lejano del usado años ha en la F-2. Abajo, extrema derecha: Motor V6 de 3 litros del Nissan Silvia 200 SX. Es similar al del modelo 300 ZX. Derecha: la coupé Toyota Supra fotografiada en las afueras de Nairobi durante pruebas para el Rally Safari.



BMW, ausente como equipo oficial en rally desde 1973, ha construido un kit para equipar un nuevo modelo M3, el cual se encuentra homologado desde el pasado 1º de marzo. El kit, pensado tanto para rally como para su utilización en pista, es una forma económica para la participación de los pilotos particulares. Se compone de un monocasco, preparado por la empresa germana Matter, que incluye una jaula antivuelco, así como motor, transmisión y suspensiones. Sin embargo, para rally deben agregarse varios accesorios no previstos para el uso en circuitos.

Para ello, David Richards, quien fue navegante de Ari Vatanen sobre los Ford Escort RS inauguró una empresa denominada Prodrive, que ampliará el desarrollo de los BMW M3 para rally. Este ha comenzado con nuevos circuitos de alimentación, refrigeración, lubricación y eléctricos así como detalles de suspensión. Todo ello independientemente de BMW, la cual no desea comprometerse en rallies.

El M3 es absolutamente tradicional. Tiene aspiración normal, tracción trasera y motor delantero. De esta manera abarata los costos a que deben enfrentarse sus usuarios. El motor desarrolla poco menos de 300 HP—el máximo permitido—logrando hacerlo con nafta de 98 octanos y sin recurrir a otros combustibles. Esta planta impulsora es una variante descendiente de los motores F-2 de BMW, e incorpora elementos ya testeados en Fórmula Uno.

Una de las ventajas de este tipo de tracción es que es considerablemente más liviana que la doble. Recordemos que BMW tiene autos de la serie 300 con solución 4 x 4, aunque todavía no fabricados en el número suficiente para homologarlos. Su caja de cambios es Getrag de cinco velocidades, similar a la usada en algunos Opel de rally, y posee una alternativa homologada, dando un ancho rango de posibilidades en sus relaciones. El puente trasero fue fabricado por BMW, mientras que el diferencial de deslizamiento limitado es ZF. Para rally el M3 usará ruedas de 16

pulgadas, lo que posibilita la colocación de discos de frenos de mayor diámetro.

Bernard Beguin ha debutado con un M3 "By Prodrive" en el Rally de Garrigues, del campeonato francés, abandonado por un inconveniente en la inyección, luego de ganar los ocho primeros primes. Beguin y Marc Duez estarán en Córcega, así como en una o dos pruebas mundiales más en esta temporada.

NISSAN SILVIA 200 SX

Nissan vuelve al campeonato mundial de rally utilizando un nuevo auto. Basado en la versión de la coupé Silvia comercializada en los EE.UU., este modelo posee un motor de seis cilindros en V y estará presente en cinco rallies mundiales de esta temporada, el primero de los cuales será el Safari en Kenia, una de las competencias tradicionales del programa Nissan.

El Silvia 200 SX posee el motor de tres litros de cilindrada que normalmente impulsa al 300 ZX, tiene suspensión independiente en las cuatro ruedas, McPherson adelante y brazos semiarrastrados atrás. Tal como es normal para la marca, la tracción es trasera.

Luego de su debut en el Safari, el equipo Nissan se presentará en Acrópolis, Olympus y Costa de Marfil, considerando la posibilidad de concurrir a la Hong Kong-Pekin. Desde la primera competencia, los pilotos serán los kenyanos Mike Kirkland y Shekhar Mehta, sumándose un tercer coequipier exclusivamente para el Safari.

El Silvia posee la menor distancia entre ejes de los autos de punta en el rally mundial (la misma que el Mazda 323 FWD) y su utilización en la especialidad comenzó en 1981 como auto del Grupo Dos con motor de 2000 cm³ y dos válvulas por cilindro cuando debutó conducido por Timo Salonen. En el '82 se usó el Violet GT de Grupo Cuatro de 1770 cm³ y cuatro válvulas por cilindro. Ese mismo año fue homologada una versión coupé denominada GTS, sobre el cual se colocó un motor turbocompri-

mido para Mil Lagos y el RAC, pero sufriendo muchos inconvenientes. En el '83 llegó el 240 RS de Grupo B. El último Safari donde participó oficialmente Nissan fue el del '85, con Kirkland, Ambrosino y Mehta, clasificándose tercero el primero de ellos.

El grupo Datsun-Nissan se adjudicó el Safari en siete oportunidades, cuatro de ellas consecutivas, mientras que en el '86 el único que corrió con la marca en esa prueba fue Jayant Shah, quien abandonó rápidamente.

Este último piloto, junto a Mike Kirkland, fue quien se ocupó de probar al Silvia 200 SX en dos rallies del torneo nacional keniano (el Firestone 500 y el Rift 300). Sus impresiones fueron que si bien el motor posee un torque excelente le falta potencia máxima.

TOYOTA SUPRA 3.0i

La decisión de construirlo se tomó en julio del '86, para reemplazar al Celica

TC Turbo Grupo B. El Supra es un auto grande, construido totalmente en metal y con una carrocería de buen rendimiento aerodinámico. Pese a tener un motor pesado sobre su eje delantero, su distribución de pesos es 51/49%. Para su debut en el Safari—conducido por Bjorn Waldegaard—su motor fue preparado por el Toyota Racing Department en Japón, si bien luego la preparación estará a cargo del Toyota Team Europe, en Alemania. Su suspensión, de largo recorrido (240 y 250 mm), fue adecuada especialmente a las pruebas africanas, donde el equipo ha sido favorito en los pasados años. Luego de los primeros tests hechos por Robin Ulyate, donde se utilizó un diferencial con relación 4.55:1, mostró una interesante velocidad final: 208 km/h.

El programa de Toyota para el '87 incluye el debut en el Safari, Costa de Marfil y otras tres competencias del campeonato mundial.

CARACTERISTICAS TECNICAS

	BMW M3	NISSAN 200 SX	TOYOTA SUPRA 3.0i
Nº Cilindros	4 en línea	V6 (60°)	6 en línea
Cilindrada	2332 cm ³	2960 cm ³	2954 cm ³
Diámetro/carrera	94/84 mm	87/83 mm	83/91 mm
Relación de compresión	12:1		11.3:1
Potencia máxima	275 HP/8200 RPM	240 HP/7000 RPM	260 HP/6600 RPM
Torque máximo	26.5 kgm/7000 RPM	29 kgm/7000 RPM	31.6 kgm/5800 RPM
Alimentación	Inyección Bosch Motronic	Inyección ECCS	Inyección Nippondenso EFI
Nº válvulas	16	12	24
Distribución	DOHC	DOHC	DOHC
Lubricación	Seca	Seca	Seca
Ubicación motor	Adelante	Adelante	Adelante
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Embrague	Bidisco	Monodisco	Bidisco
Velocidades	5 + M.A.	5 + M.A.	5 + M.A.
Frenos delanteros	Discos ventilados 332 mm	Discos ventilados	Discos ventilados 305 mm
Suspensión delantera	McPherson	McPherson	2 Parrillas
Suspensión trasera	Brazos semiarrastrados	Brazos semiarrastrados	2 Parrillas
Dirección	Piñón y cremallera	Piñón y cremallera	Piñón y cremallera
Largo	4360 mm	4460 mm	4620 mm
Ancho	1675 mm	1745 mm	1670 mm
Alto	1365 mm	1320 mm	1310 mm
Trochas AD/AT	1412/1434 mm	1485/1480 mm	1390/1425 mm
Peso	1050 kg	1250 kg	1350 kg

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 148

8 de abril de 1987

Segundo Safari de Pinamar

Hobaica, entre barro y arena

Villa Gesell, BA - El binomio conformado por los madariaguenses Robert Hobaica y Daniel Phoyu, conduciendo un Lodi-Ford, se adjudicó la clasificación general del Segundo Safari de Pinamar, disputado en las cercanías de esa localidad balnearia, en dos etapas, durante los días 7 y 8 de marzo pasado.

Largaron 71 vehículos 4x4, divididos en cuatro clases según cilindrada y preparación. La primera etapa, corrida al oeste de la ruta Interbalnearia, se caracterizó por sus barroales. En ella, el Lodi de Hobaica hizo una diferencia considerable, lo que le permitió correr con toda tranquilidad en la segunda, por los médanos del norte de Pinamar. Longhi-Visconti, los hermanos Melón Gil y Sellart-XX fueron triunfadores en sus categorías.

Clasificación final: 1° Hobaica-Phoyu (Lodi Ford/Madariaga) 1h 00m 52s; 2° Yoldi-Martinez (Mercedes Benz/Moreno) 1h 01m 10s; 3° Melón Gil (Ford/Madariaga) 1h 04m 22s; 4° Luquez-Medina (Estanciera/XX) 1h 05m 20s; 5° Longhi-Visconti (Jeep-Ford/Castelli) 1h 08m 49s; 6° Rodríguez Ralio-Varela (Jeep-Ika/Mar del Plata) 1h 10m 47s; 7° Pereyra-Pereyra (Estanciera/Villa Gesell) 1h 10m 51s; 8° Vives-XX (XX/XX) 1h 11m 02s; 9° Tristán-Córdoba (Ika-Ford/XX) 1h 11m 40s; 10° Paredi-XX (XX/V. Gesell) 1h 12m 24s; 11° Rioja-López (Falcon/Mar del Plata); 12° Marchal-Morales (Ika Ford/Mar del Plata); 13° Masson-XX (Tornado/Mar del Plata); 14° Sellart-XX (Jeep Ika/Mar del Plata) 1h 19m 12s. Terminaron la prueba 44 binomios.



El Lodi-Ford de Robert Hobaica, por los médanos de la segunda etapa (Foto Miguelángel).



Sellart, ganador de la categoría menor, lucha con el barro (Miguelángel).



Los hermanos Melón Gil, triunfadores de la Clase 3, acosados por Alieri-Pardo (Miguelángel).

Fórmula IES 3CV en Nueve de Julio

OTRA PARA EL CLAN GIANETTO

Nuevamente la Fórmula IES 3CV Competición acompañó al Turismo de Carretera en la segunda incursión de esta última en autódromo, llegándose hasta 9 de Julio el domingo 22 con 34 participantes que libraron una final de primer nivel a 10 giros en el circuito de 3.385,10 metros, en la cual intercambiaron la punta al paso por la línea de sentencia ocho pilotos: (Horacio Begué en la 1ª y 2ª; Sergio Gianetto en la 3ª y 4ª; Carlos Gianetto en la

5ª; nuevamente Sergio Gianetto en la 6ª, cediendo en la 7ª ante su hermano Carlos, quien sería superado en la siguiente por René Rivanegra, que a su vez entregaría la posta nuevamente al menor de los Gianetto y éste en la última a Carlos Gianetto, siendo éste el ganador de una competencia de trámite memorable.

Clasificación final 10 giros: 1° Carlos Gianetto (Tigre) 18m 48s 57/100 a 108,076 km/h;

2° Sergio Gianetto (Tigre) 18m 49s 80; 3° Horacio Begué (Buenos Aires) 18m 50s 37; 4° René Rivanegra (Buenos Aires) 18m 50s 65; 5° Oscar Villamor (San Fernando) 18m 51s 13; 6° Carlos Altamirano (Tigre) 18m 51s 58; 7° Nelson Gianetto (Tigre) 19m 23s 54; 8° Omar Florez (Lobos) 19m 23s 80; 9° Ricardo Egui (Tapiales) 19m 24s 12; 10° Daniel Altamirano (Tigre) 19m 27s 48. **Campeonato:** Sergio y Carlos Gianetto 35 puntos; Begué 16; Nelson Gianetto 14; González 12.

Karting en Alvarez y en Berabevú

PANERO EN MAYOR Y CIFRE EN VENADENSE

Totoras, SF - El 15 de marzo abrieron sus campeonatos anuales dos categorías kartísticas santafesinas: el Mayor se presentó en Alvarez, mientras que el Venadense lo hizo en Berabevú, ganando respectivamente el sanjorgense Hugo Panero y el villacañense Edgardo Cifré.

Karting Mayor

Organizó el Club Unión, de Alvarez, utilizándose un circuito de tierra compactada de 610 metros. Corrieron 51 pilotos y las series fueron ganadas por Hugo Panero, Juan Carlos Alvarez y Eliseo Sparrioli. Las semifinales fueron para Adrián Nicoletti y para Alvarez. La final tuvo el siguiente resultado:

Final, 20 vueltas: 1° Hugo Panero (San Jorge) a 75,882 km/hora; 2° Juan Carlos Alvarez (Godoy) a 1s 08; 3° Sergio Cerutti (San Agustín) a 2s 93; 4° German

Pérez (Sunchales); 5° Juan Brach (Rosario); 6° Ariel Spina (Albarellos); 7° Adrián Sampaolesi (Casilda); 8° Ives Minetti (Rafaela); 9° Germán Cortese (Santa Fe); 10° Daniel Allena (Rosario). La próxima fecha de esta categoría será el 5 de abril en el circuito asfaltado de 1.400 metros del autódromo de Rosario.

Karting Venadense

En este caso organizó la Cooperadora del Hospital de Berabevú, usándose un trazado de tierra de 400 metros. Hubo 20 pilotos presentes y las dos series fueron para Horacio Valenti y Edgardo Cifré.

Final, 15 vueltas: 1° Edgardo Cifré (Villa Cañas) a 57,260 km/hora; 2° Horacio Valenti (Chovet); 3° Daniel Ianni (Chovet); 4° Horacio Lo Valvo (Venado Tuerto); 5° José Luis Guizzardi; 6° Víctor Alcami; 7° Oscar Galván; 8° Ezio Castellini.

TC 2000 Santafesino

DANIEL GÓMEZ, DUEÑO Y SEÑOR

Totoras, SF - El TC 2000 Santafesino tiene su zona de máxima influencia en el SE de la provincia; en Villa Constitución está el ente fiscalizador de su actividad, el Automóvil Club Deportivo de esa ciudad.

En 1986 el campeonato constó de ocho fechas, todas en circuitos de tierra, hábitat natural de la división. Esas ocho jornadas se realizaron en cuatro circuitos: los de Baradero, Firmat, Villa Constitución y Bigand, con el infrecuente dominio de un hombre: **Daniel Gómez** (32 años, casado) ganó las 8 carreras finales, prevalenciado además en 6 pruebas de clasificación y en 7 de las series en que participó. Además, en las tres instancias fue el piloto más veloz de la categoría, al establecer los promedios más elevados.

El **Ing. Oscar Goixart** (33 años, casado) fue el subcampeón con 4 segundos puestos y un tercero; **Adrián de la Red** (27 años, soltero) fue tercero en el torneo;

lo mejor suyo fueron dos segundos puestos.

Fueron 12.101 las personas que pagaron entrada en las ocho fechas. En la 5ª, Firmat, se registró la mayor afluencia, con 2.618 personas.

Pese al relativo éxito deportivo, el TC 2000 Santafesino no contó, en 1986, con un parque adecuado. Apenas en dos oportunidades se logró congregarse a 15 autos. En Firmat, apenas fueron 11. Ese es el desafío que tiene la categoría para 1987. Superarse en cantidad además de en calidad. Hay nuevos pilotos interesados en incorporarse, nuevos autos y una expectativa de establecer el promedio de asistencias a cada carrera en los 20 autos.

Por de pronto, el calendario se estirará a 10 fechas, más el Coronación, al agregarse a los escenarios utilizados algunos como los de Gessler y María Juana.

Veintiséis son los volantes que figuran en el ranking actual. Este es el listado:

1 - **Daniel Gómez** (Villa Constitución, SF); 2 - **Oscar Goixart** (San Nicolás, BA); 3 - **Adrián de la Red** (Villa Mugueta, SF); 4 - **Héctor Brandi** (Villa Constitución, SF); 5 - **Eugenio Basile** (Rosario, SF); 6 - **Alberto Cravero** (Villa Constitución, SF); 7 - **Hilario Petri** (Villa Constitución, SF); 8 - **Angel Blázquez** (Rosario, SF); 9 - **Juan Carlos Landucci** (Máximo Paz, SF); 10 - **Gabriel Battigelli** (Soldini, SF); 11 - **Hugo Abramor** (La Emilia, BA); 12 - **Juan Carlos López** (Máximo Paz, SF); 14 - **Miguel Bianchi** (Rosario, SF); 15 - **Alberto Vanelli** (Arroyo Seco, SF); 16 - **José Bruguez** (San Nicolás, BA); 17 - **Raúl Genitrini** (Máximo Paz, SF); 18 - **Raúl Miglio** (Arroyo Seco, SF); 19 - **Juan Vergaro** (Soldini, SF); 20 - **Carlos Graziano** (San Nicolás, BA); 21 - **Angel Gulloto** (Rosario,



En la noche de los campeones santafesinos, el podio del campeonato 1986, con Gómez, Goixart y de la Red.

SF); 22 - **Sergio Giovangelo** (Máximo Paz, SF); 23 - **Hugo Marchessani** (San Nicolás, BA); 24 - **Jorge Cortese** (San Nicolás, BA); 25 - **Daniel Ranciani** (Firmat, SF); 26 - **Carlos Petacci** (Villa Constitución, SF).

F-2 BB, TC Biplaza y Fiat 600 TN en La Plata

MOIX, DOCE PORTAS Y PEREYRA



Pedro Moix estrenó bien su N° 1, superando ajustadamente a Arrom en F-2 BB.



Triunfó en Fiat 600 TN: Oscar Pereyra. Ahora con mecánica de Nicki.

El domingo 22 de marzo la subcomisión de automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata, en el Autódromo Parque de Estancia Chica, inauguró la temporada automovilística

1987 con la presencia de las categorías Fórmula 2 Biplaza Bonaerense, Fiat 600 Turismo Nacional y Turismo Competición Biplaza, disputándose en la oportunidad, el Gran Premio

Aniversario Diario La Razón de La Plata.

Fórmula 2 BB. En la primera de la temporada, esta fórmula presentó veinte máquinas, realizando dos series clasificatorias. Se impusieron Miguel Arrom y Pedro Moix, justamente quienes luego, en la final, serían los protagonistas de la lucha por el primer puesto durante las veinte rondas pactadas, imponiéndose el campeón Moix por solamente 60/100. Prácticamente en la misma largada la carrera perdió a dos seguros protagonistas al quedarse tras la primera curva Omar Furlan y ser embestido por Rubén Marich quien solo pudo mantenerse en pista durante seis rondas. El trío puntero se completó con Jorge

Trovato, colocando de esa forma dos motores VW en los primeros puestos detrás del Peugeot del campeón Carlos Aboy. Luego de retrasarse hasta los últimos puestos en la segunda ronda, remontó en forma brillante obteniendo al final tres importantes puntos para el recién iniciado torneo.

Turismo Competición Biplaza. Esta categoría

también inició la temporada con buen parque. Fueron 16, cifra que el año pasado alcanzaron solamente en alguna carrera y que además cuenta con la seguridad de ampliarse en las próximas fechas.

Durante más de la primera mitad de las veinte vueltas, lucharon por la punta Fronzín, Costa y Doce Portas hasta que se retrasó Costa y Gustavo Fronzín rompió la segunda velocidad. Esto permitió el acercamiento de Doce Portas al campeón, llegando a la última vuelta prácticamente "soldados"; antes de la curva final el auto de Fronzín se cruzó, y fue embestido por Doce Portas, quedando ambos fuera de la pista, aunque este último en mejor posición, lo que le permitió volver más rápido y de esa forma ganar la competencia. La disputa por el tercer puesto tuvo características similares entre Pileo y Giurlo, resultando favorecido Pileo ante un trompo de Giurlo al "jugarse" el resto.

Los Fiat 600 Turismo Nacional fueron los que más sintieron el "impacto" de la primera competencia, presentando

solamente 10 autos, radicando principalmente esta escasez de máquinas en el cambio de reglamento que obligó a cambiar las llantas y neumáticos; de cualquier manera la competencia mantuvo el interés en el público a pesar de la deserción de Muñiz en la largada por la rotura de un palier. Lucharon toda la carrera por la vanguardia Pereyra y Perono intercambiando la posición de privilegio. Ganó Pereyra, mientras que Perono logró el record de vuelta; Ricardo Algeri giró sin apremios durante toda la carrera en el tercer puesto y Horacio Genoud, con el auto que en la temporada anterior le diera el subcampeonato a Juan Beloqui, repuntó desde el fondo hasta que se disponía ir a la caza del tercero, momentos en que apareció una falla que le mermó el rendimiento.

Clasificaciones

Fórmula 2 Biplaza Bonaerense: 1° **Pedro Moix** (Peugeot-La Plata) 20v. 14m 11s 40/100 a 126,850 km/h; 2° **Miguel Arrom** (VW 1500-Lanús) 12m 12s; 3° **Jorge Trovato** (VW 1500-Berazategui) 12m 24s 96; 4° **Carlos Aboy** (Peugeot-

Wilde) 14m 40s 26; 5° **Alberto Digiorgio** (Peugeot-Ranclagh) 14m 58s 87; 6° **Horacio Pérez**, 19 v (VW 1500-Quilmes).

Turismo Competición Biplaza: 1° **José Doce Portas** (Chevrolet-Monte Grande) 20v 15m 55s 2/100 a 119,205 km/h; 2° **Gustavo Fronzín** (Ford-Tigre) 15m 6s 73; 3° **Oscar Pilso** (Chevrolet-Ramos Mejía) 15m 12s 29; 4° **Salvador Giurlo** (Chevrolet-Luis Guillón) 15m 16s 48; 5° **Marcelo Fronzín** (Ford-Tigre) 15m 37s 48; 6° **Raúl Ferreyra** (Chevrolet-Florencio Varela) 15m 43s 25; 7° **Oscar Gamari** (Chevrolet-Ciudadela); 8° **Néstor Ramonda** (Chevrolet-Monte Grande); 9° **Jorge Costa** (Chevrolet-Remedios de Escalada); 10° **Rubén Álvarez** (Ford-Ramos Mejía).

Fiat 600 Turismo Nacional: 1° **Oscar Pereyra** (Berisso) 12m 22s 24/100 a 109,129 km/h; 2° **Roberto Perono** (Lanús) 12m 22s 74; 3° **Ricardo Algeri** (La Plata) 12m 31s 50; 4° **Horacio Genoud** (Florencio Varela) 12m 41s 70; 5° **"Charly"** (La Plata) 13m 2s 80; 6° **Juan Artuzamunoa** (La Plata).

(Informe y fotos, Carlos Ramón Varela)

LEGITIMOS ESCAPES ESPECIALES

UNICOS FABRICANTES

GANÓSSILLEN[®]

28

AÑOS DE EXPERIENCIA
RESPALDAN
NUESTROS PRODUCTOS

PARA TODAS LAS LINEAS DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS

VENTA Y COLOCACION: AV. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel: 772-2347 771-3354 - ENVIOS AL INTERIOR

LLANTAS DE COMPETICION

T.C. 2000
F2 Limitado-Nacional
F. Renault Argentina
F2 Codocuz y Estreacor
F-5
Turismo clase 2, 3 y 4
SPORT PROTOTYPE
También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados. • ENVIOS AL INTERIOR



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

Claudio Néstor Etchart

DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA:
KITS, y HOT ROD CALIDAD,
SOBRIEDAD Y ESTILO
Comézanos y Decida
ARRIOLA 2400 (casi usq. Villegas).
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL: 653-2100; 657-7828



CANGALLO 1314/24
1100 - CAPITAL FEDERAL
27-2841 / 2000 / 9009/0010

**EN UNA OPERACION
3 RESULTADOS:**

- * LAVA
- * LUSTRA
- * Y PLASTIFICA

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

SOLICITELO
EN ESTACIONES DE SERVICIO
Y CASAS DE ACCESORIOS

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES LUBRICANTES MITRE

AGENTE OFICIAL BEL-RAY COMPETICION
BATERIAS PRESTOLITE
AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO
88-9857 Envios al Interior



Joseph EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 19209
Tel. 747-2557 - (1640) Aposado
BIELAS para Chevrolet Std. Especiales
ENGRANAJES, distribución variable para Chevrolet
CABLES siliconados para todas las marcas
TREN de poleas dentadas

CUBIERTAS WALTTRAC BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP
LLANTAS BRONCO
TEL: 541-2894 70-6387



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

CONS: TEL 782-3000 COLCAMOS EN EL ACRO
Nueva dirección: LIBERTADOR 6602

VARAK^{art}

“MAS QUE UNA MARCA, UNA COSTUMBRE...
¡¡LA DE GANAR !!”

PRESENTA SU MODELO C-R 86 II

FABRICADO CON:

- *Chassis realizado en tubo de acero SAE 1045, con certificado.
- *Eje 30 mm. rectificado en acero 1045.
- *Disco de freno en fundición nodular
- *Rulemanes importados 1ª calidad.
- *Rótulas torjadas con deslizamiento en nylon.
- *Camisa del cable de freno en acero con deslizante de teflón.
- *Nueva pintura EPOXI en polvo electro-estática Inalterable.
- *Puntas de eje matrizadas en una sola pieza.
- *Pastillas de freno, nuevo compuesto tipo "RACING".



PARA MOTOR 100 ó 125 cms³
CON O SIN CAJA

LA MEJOR CALIDAD
AL MENOR PRECIO
CONSULTE PLAN 3 PAGOS

₳ 550

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

VARA KART SRL.
DISTRIBUIDORES OFICIALES

- SANTA FE: Federación Regional N° 4 Arenales 1306. TOTORAS. Tel.: 93221
- NEUQUEN: Flores y Estevez: Conquistadores del Desierto 120. Neuquén. Tel.: 25-878
- CHACO: Alejandro Giampietro: Av. 9 de Julio 1762. Resistencia. Tel.: 20-312 ó 29-663
- LA PAMPA: Raúl Alberto Sosa. Avda. Viale s/n. CATRILO. Tel.: 91-115

- BUENOS AIRES: Carlos Palomar. S. Martín y Belgrano. Villa Flandria. Luján. Tel.: 94-242
- CORDOBA: M. Genovese: Boulevard Alvear 345. VILLA MARIA. Tel.: 25-085
- CORDOBA: ABALÓN: Rivera Indarte 368. Córdoba. Tel.: 31-271
- USHUAIA: Tierra del Fuego: Miguel Angel Rosendo. Don Bosco 509. Tel.: 92239

TC y SP del Oeste en Dolores

FERNANDEZ Y UNO-DOS PARA FORD

El domingo 22 de marzo el TC del Oeste inició su actividad anual en el excelente trazado asfaltado de 1.660 metros del autódromo de Dolores, donde se presentó conjuntamente con la clase SP (standard) con la organización del Auto Moto Club de esa ciudad.

Buena cantidad de público asistió al espectáculo. En horas de la mañana se realizaron las pruebas de clasificación, donde empataron el mejor tiempo Juan José Tomaz y Jorge González, este último reapareció con la mecánica del Ing. Joseph. Diez autos quedaron en un segundo, presagiando la lucha que vendría. En total participaron en TC 23 máquinas.

Las series fueron para Alberto Larribe, Oscar Piccoli y, sorprendentemente, Carlos Lanciotti, con un auto de SP, que aprovechó la circunstancia de un toque múltiple para alzarse con el triunfo.

Pese a correr las series conjuntamente, SP tiene luego su propia final. Ahí,

Carlos Lanciotti repitió su triunfo, esta vez ante sus pares y de punta a punta, dejando segundo a Antúnez que hace sus primeras armas en la categoría. Ucci fue tercero tras una salida de pista pero le quedó el consuelo de haber marcado el récord de vuelta a 112,542 km/hora.

Final SP, 8 vueltas: 1° Carlos Lanciotti (Chevrolet/Chacabuco), 7m18s88/100 a 108,852 km/hora; 2° Guillermo Antúnez (Chevrolet/Fco. Alvarez) 7m23s59; 3° Antonio Ucci (Chevrolet/Martin Coronado) 7m31s28; 4° Julio Fernández (Chevrolet/San Fernando) 7m32s41.

La final de TC del Oeste tuvo primero en la punta a Tomaz, seguido por Fernández y Piccoli. A éstos se sumó Larribe hasta que paró y Segade Sánchez que remontó. En la octava vuelta, Tomaz sufrió el reventón de una manguera de aceite, pese a que no pierde el liderazgo hasta recién diez vueltas después, cuando a aquello se suma un neumático pinchado.

Fernández pasa a la punta entonces y es escoltado al final por Piccoli, para alegría de la barra adicta a Ford, que hacía mucho no presenciaba un "uno-dos" de sus autos en esta categoría.

Final TC, 20 vueltas: 1° José Luis Fernández (Falcon/José L. Suárez) 17m47s00/100 a 112,120 kms/hora. 2° Oscar Piccoli (Falcon/Gral. Rodríguez) 17m50s66; 3° Jorge González (Chevrolet/Haedo) 17m56s90; 4° Julio Ottati (Chevrolet/Merlo) 17m58s66; 5° Daniel Biondo (Falcon/José C. Paz) 17m59s37; 6° Juan José Tomaz (Chevrolet/Monte Grande) 18m03s00; 7° José Segade Sánchez (Chevrolet/Monte Grande) y 8° Rodolfo Guala (Chevrolet/Dock Sud).

(Informe de César Gómez)
(Informe de César Gómez)



El vencedor, José Luis Fernández (de buzo claro) y a su lado su acompañante Miguel Herrera. (Foto Ricardo González)

Auto Cross en Buenos Aires

ESTINGO ARRANCO GANANDO



Un ejemplar de Auto Cross en espectacular pirueta

El pasado domingo 22 de marzo en el Predio Ferial Recoleta se cumplió la primera fecha del Torneo de Auto Cross que organiza la Asociación Propietarios Auto Cross.

En el circuito de 350 metros de recorrido, acondicionando especialmente con saltos y charcos, se disputaron cuatro series que fueron ganadas por Carlos Estingo, Daniel Montero, Daniel Salbucci y Marcelo Teruello.

En la Final, pactada a 8 vueltas, el triunfo correspondió a Carlos Estingo, quien además marcó la "pole" con 19s59. El ganador prácticamente no tuvo oposición aunque se destacaron los trabajos de Sail Nagas, Luis Garone y Ricardo Huincha.

Estos autos aptos para cualquier tipo de terreno admiten motores de has-

ta 850 cm³ y cuentan con suspensiones apropiadas para los accidentados circuitos. El torneo continúa el próximo fin de semana, contando como siempre con la fiscalización de la Federación Regional N° 1.

Clasificación Final: 1° Carlos Estingo (Estringo-DKW) 2m40s00 para las 8 vueltas; 2° Daniel Montero, (Belfi-Renault); 3° Juanjo Biaggi, (SaltaDuna-Renault); 4° Mario Calvino, (NerviEscap-Renault); 5° Sail Nagas, (NerviEscap-Renault); 6° Daniel Salbucci, (Dan Kart-Renault); 7° Marcelo Teruello, (SaltaDuna-Renault).

(Informe de Duilio Caro)

Fórmula 5 Nacional Cordobesa RANKING 1987

Córdoba - Fue dado a conocer el ranking para 1987 de la Fórmula 5 Nacional (monoplazas con motor de moto, los que no hay que confundir con la F-5 Cordobesa que corre con motores 3 litros en la zona Este de la provincia).

El N° 1 le corresponde lógicamente al campeón de la categoría en 1986, Eduardo Pérez Giménez, de Río Tercero, localidad que es un poco el centro de esta división y patria chica de un gran número de sus cultores.

Estos son los 31 pilotos con numeración asignada:

1 Eduardo Pérez Giménez (Río Tercero); 2 Elvio Vecchio (Río Tercero); 3 Néstor Governatori (Río Tercero); 4 Rubén Quiroga (Río Tercero); 5 Rubén Cragnolini (Río Tercero); 6 José López (Almafuer-

te); 7 Aldo Suárez (Río Tercero); 8 José Governatori (Río Tercero); 9 Omar Giovelina (Oliva); 10 Aldo González (Río Tercero); 11 Ricardo Guzmán (Río Tercero); 12 Walter Luna (Villa Carlos Paz); 14 Claudio Pittavino (G. Deheza); 15 José Bauk (Villa María); 16 Jorge Governatori (Río Tercero); 17 Fabián Santillán (Oliva); 18 Jorge Díaz (New York City); 19 Miguel Oviedo (Río Tercero); 20 Daniel Sosa (Córdoba); 21 Roberto Turco (Río Cuarto); 22 Ricardo Luna (Villa Carlos Paz); 23 Pablo Ortega (San Agustín); 24 Omar Pittaro (Río Tercero); 25 Facundo Ucar (Córdoba); 26 Oscar Sanricca (Villa María); 27 Héctor Sangiuliano (Río Tercero); 28 Carlos Baudino (Río Tercero); 29 Fabián Ferucci (Almafuerle); 30 Roberto Duarte (Córdoba) y 31 Rubén Viano (Laguna Larga).

Karting en Ayacucho

PETERSEN, EL MOLINERO

Mar del Plata, BA - El marplatense Carlos Petersen fue triunfador en la segunda fecha del torneo anual del Karting zonal, disputada el domingo 22 de marzo en el circuito El Molino, de la ciudad de Ayacucho, donde gran cantidad de público respondió a la convocatoria del organizador, el Club Independiente de esa ciudad, a través de su subcomisión de este deporte.

Se presentaron 40 karts, obligando a la realización de tres series. Fueron sus ganadores Jorge Aróstegui, Gustavo Espinosa y Carlos Petersen, este último poco después el vencedor de la final, tras 24 vueltas al trazado de tierra de 550 metros de desarrollo.

Final: 1° Carlos Petersen (Vara/Mar del Plata); 2° Jorge Aróstegui (Tiger/Tandil); 3° Jorge Infantino (Tiger/Tandil); 4° Gustavo Espinosa (Vara/Mar del Plata);

5° Néstor Vidosa (Tiger Mar del Plata) y 6° Javier Román (Tiger/Mar del Plata).

(Informe y foto Raúl Fernández)



Carlos Petersen - acá en el autódromo de Mar del Plata - fue vencedor en Ayacucho, en la segunda fecha del torneo zonal.

¡BIENVENIDO JUAN PABLO II!

Un recuerdo inolvidable de la visita del Papa

¡El vicario de Cristo y sucesor de Pedro en la Argentina!

Usted que va a vivir el privilegio de acompañar al Papa en su segunda visita a la Argentina, puede hacer que su recuerdo lo acompañe para siempre. Hechos tan trascendentales para los Argentinos deben perdurar en el tiempo, por eso le brindamos la oportunidad de tener para siempre un recuerdo único de la visita del Vicario de Cristo con LA MEDALLA DEL PAPA.

JUAN PABLO II es el pastor de la grey católica, que sale a recorrer los caminos del mundo para llevar no sólo la palabra de Jesús a todos los confines, sino para darnos una enseñanza de humildad y devoción a todos los pueblos del mundo de buena voluntad. Su visita es un privilegio superior que debemos vivir en plenitud y conservar en la memoria como uno de los hechos fundamentales para una convivencia, en armonía y en paz, de todos los Argentinos.

Su presencia en la Argentina en momentos tan difíciles de la consolidación de la Democracia, reviste un alto grado de significación que no podemos dejar de comprender, por eso debemos apoyar con nuestra presencia su paso por Buenos Aires y las distintas ciudades del interior que visitará y que oirán su palabra de amor y reconciliación.

¿Cómo podemos hacer para perpetuar en el tiempo, su paso por nuestra Argentina, su visita de amor a nuestras almas, la bendición de poder escuchar sus mensajes pastorales para una vida mejor? Con una medalla conmemorativa de su estada con nosotros, algo que no es común que suceda: ¡es el Primer Papa que nos ha visitado en dos mil años de Cristiandad...!

La medalla del Papa.

Una medalla especialmente creada para esta ocasión, diseñada expresamente para conmemorar esta visita papal. Los orfebres que la realizaron pusieron especial atención para hacer de ella, algo digno de lo que representa: El perfil del Papa Juan Pablo II, finamente tallado, se destaca sobre un fondo mate que da al conjunto una profundidad de relieve notable, resaltado por el nombre de Su Santidad. En el reverso, enmarcado por la leyenda "Commemoración Visita Papal 1987" se



ANVERSO



REVERSO

aprecia el mapa de la República Argentina, también en relieve.

Las ciudades que recorrerá Juan Pablo II en su itinerario son las siguientes: Buenos Aires, Bahía Blanca, Viedma, Mendoza, Córdoba, San Miguel de Tucumán, Salta, Corrientes, Paraná, Rosario, Luján, y se señalan con puntos azules para su mejor ubicación.

La medalla se presenta en metal finamente platinado; diámetro vertical de 42 milímetros y diámetro horizontal de 34 milímetros y suspendida de una cadena de 60 cm. de longitud.

Juan Pablo II

El sacerdote polaco que se reveló, desde su ascensión al Papado en 1978, no sólo como un vigoroso guía espiritual de los 600 millones de católicos en todo el mundo sino también como un gran estadista de nuestro tiempo, es un hombre que no conoce el miedo, pero que está lleno de amor.

Sus palabras después de la entrevista que mantuvo con Ali Agca, el hombre que quiso matarlo, fueron "El Señor nos concedió la gracia de reunirnos como hombres y hermanos, porque todos los sucesos de nuestra vida deben confirmar que Dios es nuestro padre y que todos somos sus hijos en Jesucristo y, así, todos somos hermanos".

Haga cuanto antes su pedido para tener la medalla del Papa.

Porque "Cristo es el amor para ser amado—según dijo la Madre Teresa de Calcuta— es el camino para ser andado, es la verdad para ser dicha, la vida para ser vivida" y Juan Pablo II es su Vicario aquí en la tierra, hoy y por muchos años más, para que nos ilumine en el sendero a seguir.

¡Y qué mejor que tener el recuerdo de su venida en esta hermosa medalla, que nos hable para siempre de sus caminos de bondad y de comprensión porque "la santidad no es el privilegio de pocos, sino una necesidad para todos".

Quizá transcurran años para que sepamos apreciar en su justo valor la fuerza de su palabra rectora, pero podemos llevar su Medalla como testimonio de nuestra incondicional devoción a JESUCRISTO, a través de su Vicario aquí en la tierra: JUAN PABLO II.

¿Cómo no llevar consigo una medalla con su efígie que nos recuerde su paso por nuestra querida patria?

O.G.P. Argentina S.A.
Paraguay 794 - piso 1º (1057)
Capital
Casilla de Correo 5507 (1000)
Buenos Aires

IMPORTANTE: El recuerdo de Su Santidad Juan Pablo II puede ser adquirido únicamente en nuestras oficinas de Lunes a Viernes de 9 a 19 hs. y Sábados de 9 a 12 hs.

CUPON PERSONAL PARA LA MEDALLA CONMEMORATIVA DE JUAN PABLO II

Para enviar a: O.G.P. Argentina S.A.
Paraguay 794, 1º piso (1057) Capital
Casilla de Correo 5507 (1000) Buenos Aires

PAP 85111

Sí, deseo recibir directamente en mi casa la Medalla Conmemorativa de JUAN PABLO II.

(Indique la cantidad deseada)

Medalla/s de JUAN PABLO II con su respectiva cadena, al precio de \$ 21,- cada una. Agrego a la cantidad indicada \$ 4,- para los gastos de envío.

Forma de pago:

Giro } Orden: O.G.P. Argentina S.A.
 Cheque }

Prefiero pagar al cartero al recibir la/s medalla/s, la suma total más los gastos de contrarrebolso.

APELLIDO:
NOMBRE:
DIRECCION:
LOCALIDAD: Cód. Postal
PROVINCIA:

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

10227

Regularidad en Mar del Plata

OJOS EN LA NOCHE

Mar del Plata, BA - La recientemente formada subcomisión de Regularidad y Rally, dependiente de la filial local del Automóvil Club Argentino, organizó y llevó a cabo el pasado sábado 14 de marzo una prueba de regularidad, nocturna, denominada por ello "Ojos en la Noche".

La prueba -que antaño era un clásico de la regularidad marplatense- fue todo un éxito, con gran cantidad de participantes, muchos de ellos debutantes, y algunos venidos de puntos tan distantes como Santiago del Estero, Bariloche, Tranque Lauquen y Azul que se sumaron a los de la región: marplatenses, necochenses, tresarroyenses, etc.

Cumplida la primera vuelta (el trayecto, comenzado a las 22 horas, comprendía dos vueltas al circuito Mar del Plata, Miramar, La Ballenera, Mar del Plata) lideraban los necochenses Gentile-Lanzavecchia, con 16 p.e.c., aventajando por una unidad a los locales Urbano-Rodríguez (piloto debutante, navegante experimentado). Luego ambos binomios se retrasarían.

Se produjo entonces el avance de Abaurrea-Salas y Kuhn-Kuhn, que terminarían siendo ganador y segundo, respectivamente.

En la entrega de premios, además de los trofeos de la prueba fueron adjudicados los correspondientes al campeonato local 1986. En pilotos, el campeón fue el mismo Teodoro Abaurrea y subcampeón Adolfo Kuhn. En navegantes, el campeón fue Carlos Salas y subcampeona Inés de Del Buono.

La prueba, por su carácter especial, no contó con puntaje para el torneo anual, el que constara de siete fechas, la primera de ellas -la Doble Mechongué- ya habrá sido corrida el 4 de abril al publicarse el presente despacho.

Clasificación final: 1° Teodoro Abaurrea-Carlos Salas (Regularista/Necochea) 35 pec; 2° Adolfo Kuhn-Nora de Kuhn (R/Mar del Plata) 49; 3° Alejandro Esquibel-Héctor Fernández (R/Necochea) 57; 4° Claudio Almerares-Freddy Almerares (R/Necochea) 63; 5° Alberto Pascual-Oscar Rebuffone (R/Mar del Plata) 65; 6° Pedro Urbano-José Rodríguez



Adolfo Kuhn y Nora de Kuhn fueron segundos con este Falcon (Foto Ratil Fernández).

(R/Mar del Plata); 7° Willy Crippa-Carlos Alzueta (R/Mar del Plata); 8° Darío Marchegiani-Juan Urdangaray (R/Mar del Plata); 9° Fabián Maffioni-José L. Bonifaci (Novicio/Mar del Plata); 10° Juan C. Tarántola-Rossana Gibbs (Debutante/

Mar del Plata); 11° Alfredo Gentile-Carlos Lanzavecchia (R/Necochea); y 12° Rodolfo D'Onofrio-Juan A. Poli (D/Mar del Plata). Terminaron 31 autos.

F-2 Interprovincial en Alta Gracia

TRIUNFO DE RUBEN VILLA



Rubén Villa, en foto de archivo, con el auto ganador en el Cabelén.

Totoras, SF - El 15 de marzo comenzó su calendario 1987 la Fórmula 2 Interprovincial en su segundo año de vida. Esta categoría de monoplazas es el resultado de la fusión de las Limitada Santafesina, la Fórmula 2 Cordobesa y la Fórmula 3 Cordobesa.

La carrera de apertura se realizó en el autódromo Oscar Cabalén, de las cercanías de Alta Gracia, con 17 máquinas, y en ella triunfó el subcampeón de la temporada anterior, el santafesino Rubén Villa.

La carrera final se corrió sobre 18 vueltas al circuito de 2.600 metros de asfalto. Tuvo el siguiente resultado:

1° Rubén Villa (Fuentes, SF) 21m 08s 86/100 a 132,780 km/hora; 2° Miguel A. Konjuh (Los Molinos, SF) 21m 10s 34; 3° Juan Yanantuoni (Capitán Bermúdez, SF) 21m 41s 12; 4° Carlos Bertino 21m 47s 62; 5° Miguel Marchetto (Córdoba) 21m 48s 13; 6° Oscar Luciani (San José de la Esquina, SF).

Campeonato: Villa, 9 puntos; Konjuh, 6; Yanantuoni, 4; Bertino, 3; Marchetto, 2; Luciani, 1 punto. **Próxima fecha:** Marcos Juárez, el 1° de mayo.

Anuario Grand Prix IV

CON MUCHA INFORMACION

El colega pergaminense Roberto Ostoich nos ha hecho llegar un ejemplar de su Anuario Grand Prix, volumen 4, en el que a través de un centenar de páginas informa sobre todo lo acontecido en 1986 con respecto a las categorías de la región que tiene como epicentro a Pergamino: F-2 Bonaerense, Monopostos 850 (ahora FR Bonaerense) y TC Zonal.

Crónicas, estadísticas y reportajes son complementados con artículos sobre los corredores de la zona que se destacaron a lo largo del año pasado en otras categorías aún nacionales.

Como siempre, el trabajo de Ostoich (que tuvo en Daniel Domínguez a un valioso colaborador) es de primera y revela un alto sentido profesional.



CERTAMEN ARGENTINO DE MOTOCICLISMO (C.A.M.)

CALENDARIO EDICION 1987

Fecha Titular	Entidad Organizadora	Fecha Suplente	Fecha Titular	Entidad Organizadora	Fecha Suplente
05/04/1987	CLUB ATLETICO ARGENTINO Marcos Paz 459 - TE: 453 2123 - FUENTES (S.Fe)	12/04/1987	02/08/1987	CLUB ATLET. 9 DE JULIO OLIMPICO Ruta Prov. N° 1 - TE: 61241 2413 - FREYRE (Cba)	09/08/1987
26/04/1987	CENTRO CULTURAL Y DEP. RAMONA 2301 - RAMONA (S.Fe)	03/05/1987	16/08/1987	UNION CULTURAL Y DEPORTIVA Av. San Martín 288 - TE: 6267 2347 - SAN GUILLERMO (S.Fe)	23/08/1987
17/05/1987	CLUB DEP. UNION PROGRESISTA 9 de Julio 519 - TE: 20281 3013 - SAN CARLOS SUR (S.Fe)	24/05/1987	06/09/1987	INSI. ENS. SECUND. "M.MORENO" Cnel. Domínguez y S Fe - TE: 93174 2258 - S. CLARA DE BUENA VISTA (S.Fe)	13/09/1987
07/06/1987	ASOC. BOMBEROS VOLUNTARIOS 9 de Julio 505 - TE: 91295 2553 - JUSTINIANO POSSE (Cba)	14/06/1987	20/09/1987	INSI. SECUNDARIO "Pbio. E. CASTOLDI" Pedro Sauberan 387 2581 - LOS SURGENTES (Cba)	27/09/1987
06/07/1987	CLUB DEP. "JORGE NEWBERY" Av. Jorge Newbery 151 - TE: 81109 2252 - GALVEZ (S.Fe)	12/07/1987	11/10/1987	TIRO FEDERAL Y DEP. MORTEROS TE: 2436 2421 - MORTEROS (Cba)	18/10/1987
19/07/1987	CLUB SPORTIVO SUARDI Bv. San Martín 766 - TE: 7177 2349 - SUARDI (S.Fe)	26/07/1987	08/11/1987	PREMIO CORONACION (Por licitación)	15/11/1987



CARLOS QUINTIAL AUTOMOTORES

TARJETAS
DE CREDITOS

MECANICA INTEGRAL

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
ENCENDIDO - CARBURACION
NACIONALES E IMPORTADOS

MONROE 826 - Capital Tel.: 781-3125

ARMADO Y FABRICACION EXCLUSIVA DE KIT

MERCEDES BENZ - LOTUS - ALFA ROMEO
MG Y ARENEROS

SEGURIDAD DE ENTREGA
CONOZCA NUESTRA FABRICA
VEA ARMAR SU COCHE DEPORTIVO
CON MECANICA Y COLOR A SU GUSTO

ENVIOS AL
INTERIOR

Av. San Martín 5594 Capital Federal Tel.: 53-9911



ALFONSO VEGA

Encendido - Carburación
Afinación de motores
Mecánica General
Electricidad

Lavado - Engrase
Cambios de Aceite

11 de Setiembre 2234 (1428) Capital
Tel.: 783-4998/5055 784-5535

Tarjetas
de Crédito

★
MOTOS

★ Killer ★

★
MOTOS

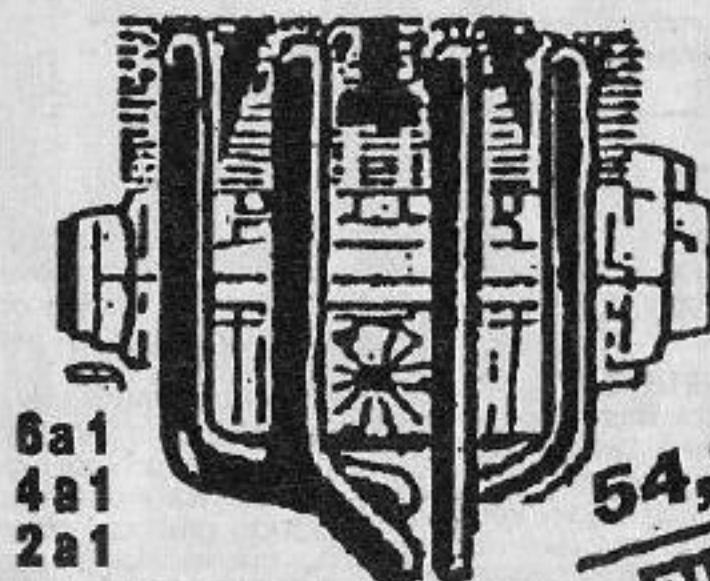
Presenta sus nuevos Modelos de Escapes
y Silenciadores *Ninja*

Totalmente fabricados en duro aluminio.

1 año de garantía escrita

También Mod.
2 tiempos

Tarjetas
de Crédito



54,90

ETERNA
DURACION

Adquieralos en:

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



S.R.L.

COMPANIA RECTIFICADORA ARGENTINA

ESTABLECIMIENTO MECANICO
DE RECTIFICACION DE MOTORES
DIESEL Y NAFTEROS

LAS HERAS 1740
FLORIDA
Tel. 797-3312

TELEFRANK

Mecánico Esp. Land Rover



Land Rover Ltd



LAND ROVER

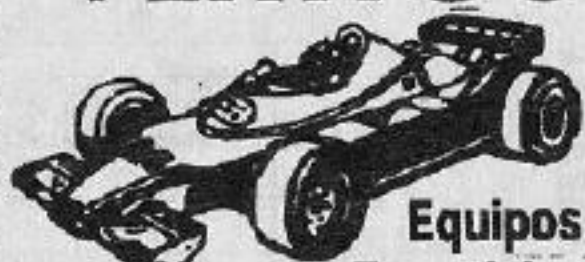
Mecánica Integral
Repuestos

Envios al Interior

CRISOLOGO LARRALDE 3675
Ex Republicas - CAP. FED
Tel. 542-8899

Escapes

VERTIGO



Garantía 12 meses

Equipos
Especiales

Atención a Talleristas
Colocación en el acto

Av. de los Constituyentes 3614 Capital Tel. 571-8499
Av. Mazca 3524 Capital Tel. 50-0300

Olaya 1044 Capital

BFGoodrich Radial TA

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

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



NEUMASUR
Australia 1160
Teléfono:
28-1017/0558/0993
Capital

MONZA SUR

H. Yrigoyen 9336
L. de Zamora

NEUMAWARNES

Warnes 899
Capital

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

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

IMPORTANTE

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

Parabrisas Corp Casilla de Correo N° 4494 Correo Central	1000 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados	CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

FIAT 128 1.300 clase 2, urgente. Con todo lo mejor. Filtros Pardo, 8 ruedas 4 lluvia. Barato. Permuto. Tratar TE. 243-2761. Eduardo. Después 18 hs.

Vendo **FORMULA DOS** Andujar mecánica Dodge caja Meriggi R5 Trator Dodge, ruedas completas, repuestos varios, permutas, facilidades, acepto auto menor-mayor valor. TE. 52-5991, 52-9710. Horacio Comercial. \$14.000.

Vendo o permuto **TMO. CARRETERA BANAERENSE** clase L mecánica Torino, caja ZF, motor OKM. Listo para largar. Cigüeñal, tapa bielas, pistones del mismo. Llamar al TE. 761-3737 o dirigirse a Lavalle 4725. V. Martelli.

Vendo **CASCO FIAT 1690** modelo 70 con fallantes, sin motor, sin parabrisas ni luneta, lateral izquierdo un poco golpeado. Ideal categoría Clase "5" rally provincial. Soaveira esquina Santa Fe, Mar. Norte

Hugo Panero vende **CHASIS SABEKART** campeón argentino temporada 1986, si motor, impecable, ver Tucumán 1857. San Jorge. TE. 0407-40569.

BERTA MK III. RENAULT 16 el mejor auto de la Entrecor que pilota Zanello. Acepto permuto, auto camión, cereales, inmueble. Tratar Héctor Chaichir. TE. 0455-22226, 21226. Horario comercial. Brown Dorego 3240. Villaguay, E. Ríos.

Vendo **RENAULT RALLY** mecánica 86, casco 85, Lote repuestos, dirigirse Chubut 345, San Francisco (2400) Córdoba.

KARTING COMPETICION motor RF chasis Fox-Trak oro Km vendo por cambio de categoría o permuto por motor Fiat Spa-

rio 1100 o casco 147. Dr. Luis Belaustregui 3418. TE. 67-9251. Capital.

KARTING CHASIS Fox-Trak motor papilla OKM llantas Swiss, Hutless, varios repuestos. Su precio casi un regalo. Vendo urgente en conjunto o separado. TE. 566-6454, 568-4871. Luego 18 hs. Lope de Vega 2291. Cap. Fed.

TITIN Fiora vende DODGE ó CHEVROLET Turismo de carretera listo para largar, mecánica Izaguirre, velocidad garantida. Trator Colón 2950. Mar del Plata. TE. 3-3184 y 29480.

KARTING DAP italiano, motor RF, preparación cuna, Casi nuevo. Listo para largar, con 8 gomas nuevas y accesorios. Vendo o permuto por automotor pequeño. Valor US\$ 1000 Borges 2563, Olivos.

Vendo **FIAT 600** turismo santafesino armado completo, con trailer, una sola

cho por Marchese. Vendo urgente o permuto, Avenida Roca 801, Hurlingham. TE. 665-8909.

KARTING DAP italiano, motor RF OKM, preparación Acuña con ocho gomas nuevas y accesorios a toda prueba. Permuto por coche chico o vendo \$1.700. Borges 2563. Olivos.

JARTUBG DAO italiano, motor R.F. OKM, preparac. Acuña con ocho gomas nuevas y accesorios. Listo para correr o permuto o moto. Precio \$1.700, Borges 2563. Olivos.

Vendo o permuto **FIAT 850LL** listo para largar. Mecánica Nicolara, butacas Pardo. Un auto de primera. Escucha oferta. TE. 524-4113. Juan José. Con trail

Jorge Tenengo vende **Chasis Tullia XXII** con caja relaciones. Llantas, trailer, financiación. Permuto auto calle. Trator TE.

MOTOR FIAT 1.5 (1500cc) P/ 128 ó REGATA 85 NUEVO ó KM. COMPLETO. ALTERNADOR - EMBRAGE - BOMBA DE AGUA - CARBURADOR - DISTRIBUIDOR COMPLETO EN ORDEN DE MARCHA. PRECIO COSTO CONCES. AÑASCO 1972 CAP.

carretera, además un motor Standard desarmado, Juan de Garay 3669. Santa Fe. TE. 042-37290.

FIAT 129 1.300 Clase 2 urgente, con todo lo mejor, fierros, Pardo, 8 ruedas más 4 lluvia. Barato, permuto. Trator TE. 243-2761. Eduardo. Después 18 hs.

RALLY FIAT 128 motor 1.300 Excelente estado vendo o permuto. Repuestos auto bloqueante caja de 5, llantas, cubiertas, jaula Fades, suspensión Liggett. Líquido \$8.200. Mod. 81 T.C. TE. 792-0912. Adrien. Mont.

SPORT PROTOTIPO (ex 1050) modelo 86, completo. Motor de punta. Chasis Sergio. Listo para ganar. No es barato. TE. 821-7205, 826-9006. Capital Federal.

RENAULT 12 IS grupo A 1979, 1985 y 1986, prepa-

0492-25675, fuera horario comercial.

Vendo **FORMULA 5** chasis Lady monocasco, motor Zanella, carburador Mibuni, encendido electrónico. Todo a estrenar. Dirección Vélaz 392. Ciudadela. Horario, de 8 a 12 y 14 a 19. TE. 665-6805, de noche.

PEUGEOT 504 para Rally, 2 motores, 2 cajas, 12 gomas. Trator Pelliza 3065 o TE. 804-4031/41. Int. 522.

Miguel Arrom vende o permuto por auto o pick up P2 B.B. **AUTO PUNTA 4to.** en el campeonato 1986. Listo para largar. Caja Saenz con todas sus relaciones, Mecánica VW. Bieles Saenz, Cangazú 675, Temperley. —240-0091.

rados para Rally, con repuestos varios, caja Meriggi, autobloqueante y otros. Acepto permutas. Hablar al TE. (01)253-1090/2603/7489.

Alquilo **RENAULT LX12** para rally provincial. Hablar con Daniel Griwienie al TE. 25-2046.

CHEVY STOK CAR listo para largar. 2º en el campeonato, tiene todo lo mejor que existe. Construido por Pardo. Vendo o permuto. Financio. Automotora Oeste, Gaona esq. Derqui. Moron. TE. 623-7191 y 628-6717.

Vendo **PEUGETO T.C. 2000** casco, motor OKM, jaula, tapizado mástración, tablero, rodadores agua, aceite, cañerías multidisco. Caja Saenz. Dulbecco recuperadora; amortig. Horario rigido o independiente; tapa entubada. TE. (0293)2-8912.

KARTING DAP italiano, motor RF preparado Acuña. Ocho gomas nuevas a toda prueba. Casi oro Km. Listo para largar. Vendo o permuto por coche precio \$1.700, Borges 2563. Olivos.

RENAULT 18 pista líquida, llamar TE. 804-4031/41. Interno 522.

Marcelo Benegas vende o permuto **FORMULA RENAULT** Argentina onasis Depac 1984. Cinco carreras, ex. Giorgi con cho llantas. Repuestos varios. Entre Ríos 1741. Monte Maiz, Córdoba. TE. 70-175. Horario de comercio.

FIAT 128 1300 Clase 2 urgente con todo lo mejor, fierros Pardo, 8 ruedas, más 4 lluvia. Barato. Permuto. Trator TE. 243-2761. Eduardo. Después 18 hs.

Vendo **FORMULA 5. MOTOR ZANELLA** hecho 180, 2 puntas de eje, con mazos Peri y Rulemanes, 2 mazos traseras, 2 amortiguadores. Jarsa. Separado o junto a \$800. Chamúa 457. Villa Tesel

Vendo **FIAT SE1.300 84** 3 n golpes, llantas lava 6 parantes. TE. 744-1312. Total \$9.200. Cubiertas especiales. Llamar 15 hs. en adelante.

Titin Fiora vende **DODGE Y/O CHEVROLET T.C.** listo para largar, velocidad y aceleración garantida. Trator TE. 023-33184, 023-26894, Colón 2950. Mar del Plata.

Titin Fiora vende **DODGE TC O CHEVROLET** listos para largar. Velocidad garantida. Colón 2950. TE. 3.3184 ó 2-9480. Mar del Plata.

T.C. 200 COUPE SIERRA en mateo. Compete. Ocho susp. trasera, un dif más dos papeles, dos spicer Dana 30. Vendo Norberto Rossone. Pje. Sporting y Samiento, Corral de Bustos. TE. 0468-21517.

Nito Masso vende **FIAT 600 T.N.** completo listo para largar. Susp. Franco, motor Padovani, block OKM. Papeles flotantes, todo a nuevo. Acepto mayor valor, diferencia a convenir. TE. 207-5084, 204-8265, \$5.000.

COUPE CHEVY EMPESADA para stock car Caja ZF. Tapa de baul y otros fierros más papeles al día. Total \$2.000. Libertad 5550 San Martín. TE. 752-7677 o permuto.

Vendo **KARTING SAPUCAY** chasis Sabekart, impecable. Bieles Omega. Encendido competición, 2 juegos cubiertas armadas. También permuto por moto u otra cosa interesante. Llamar TE. 0460-95056. Peyrano. Sta. Fe.

Do Formula 5. **MOTOR ZANELLA** hecho 180, 2 puntas de eje, con mazos Peri y Rulemanes, 2 mazos traseras, 2 amortiguadores. Jarsa. Separado o junto a \$800. Chamúa 457. Villa Tesel

Luis Cagno vende **FIAT 1300 EUROPA TURISMO** pista Clase Dos, listo para largar. Para pista o categoría zonal. Cubiertas y

repuestos. Caja quinta o cuarta, con autobloqueante. TE. 752-0451, 0321-21470.

CHEVROLET 400 ampaón 1/4 milla 86, C.A.M. motor T. 2 F. Arrimada relación. 400 m en 14 segundos. Plus K/h. 235. Rojo, cristales negros, ventana, pintura americana. Firestone Cavallino. Permuto moto TE. 756-1872, 765-9920. Daniel.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Vendo **VALIANT III** motor para ablandar, excelente casco palanca al iso, bien de tapizados. TE. 653-0489.

Vendo **504 6R 2 1984** motor tierra de Sierra muy bueno \$11.500. Roque Saenz Peña 2921. Olivos.

FIAT 128 1300 1973 JAVIA Calveio Vendo TE. 70-6387.

Vendo **COUPE FIAT 1.500** modelo 69. Muy buena chapa y pintura, sin golpes, cinco gomas nuevas, color blanco. Perfillo. Calle 14 N° 1153. La Plata TE. 36920

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo **FORD A 29** original, funcionando, papeles al día. \$1.500. TE. 766-8684. Serrano 3050. Boulogne

COUPE CHEVROLET 1947 totalmente original, vendo o permuto muy buen estado. Precio \$2.400. Ver Bernaldes 1837. Capital Federal. TE. 567-9988.

Vendo **CHEVROLET COUPE 1941** idea para coleccionistas. Hacer fecha rally zona Santa Fe. Trator Oscar Yessen 1º de Mayo 452, San Gerónimo Norte 3011. Pcia Santa Fe.

Vendo **CISITALIA MOD. 65** fecha dura, tapizadas a full. Motor OKM cromado. Altimbras, Patas F2. Detalles de pintura y armado. Papeles al día. Valor \$2.200. Trator Zanni 269. TE. 0396-3652. Pehuajo Sr. Galo.

2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS -VENTA-

Vendo **CITROEN GSA** Dollys 81, caja Sta. color gris, metal perfecto estado. Llamar. TE. 0924-20686. Doreguelra Bs.As.

Vendo o permuto **CITROEN M28 AXAM MOD. 80** 20.000 Km nuevo. \$4.000 opt. x Jeep buen estado. Fibra. TE. 624-7160, 629-4326. Sr. Juan Carlos.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

PORSCHE 911 réplica plástico a terminar, montado casco fillo nuevo. Mecánica Frito, talla pintura, tapizado, ruedas. Puede colocarse motor 128. Hay Accesorios. Lista patentar \$1.800. Permuto, calle 1, N° 66. La Plata.

ARENERO VENDO CHASIS 70 KG con o sin mecánica Renault Gordini. Acepto pago en dos veces. Jaula tubular, despulgadas 14 N° 153. La Plata (1900) TE. 021-45012 de mañana.

VENDO JEEP IKA de exposición. Motor Diesel, caja cuarta, butacos, instr. compet. carrocería de chapa reform. Capota, puertas Bata antivuelco, gomas T.V. Llantas magnes. TE. 652-0261. Yrigoyen 1560. Lomas Mirador.

Revista CORSA N° 1083. Director: Jorge Augé Baccuè. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/89. 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 este de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas,

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.

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editoras de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Rylea S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos. Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zata 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. Abril de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA

Correo Argentino Central B Sucaesales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4.961
	Código Postal 1092
	Concesión N° 7.970



RAVAZZI ARGENTINA

ESCAPES - ANTIVUELCO - DEFENSAS

Agradecemos a todos los pilotos y equipos del "Club Argentino de Pilotos" por la confianza depositada en nuestros productos, logrando de esta manera una performance óptima en los escapes de los automóviles Nissan 300 Z X y Datusun 280 Z X. Y también a los siguientes participantes:

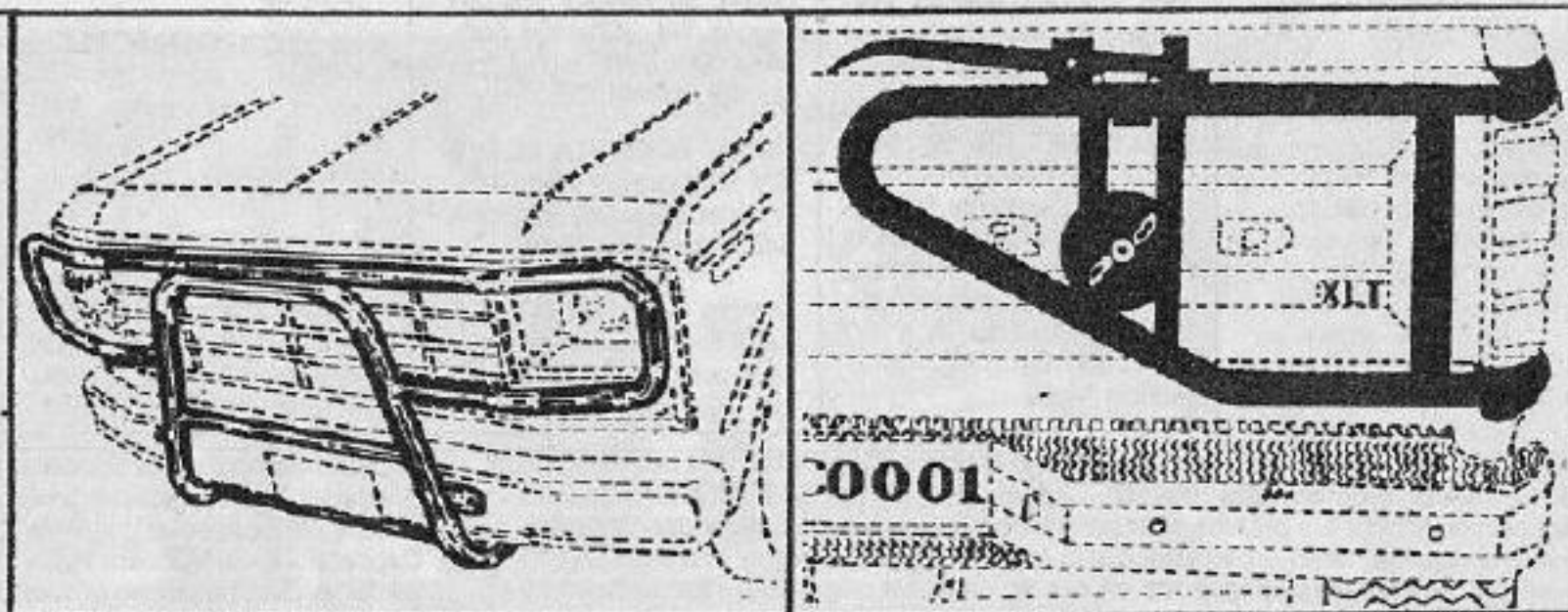
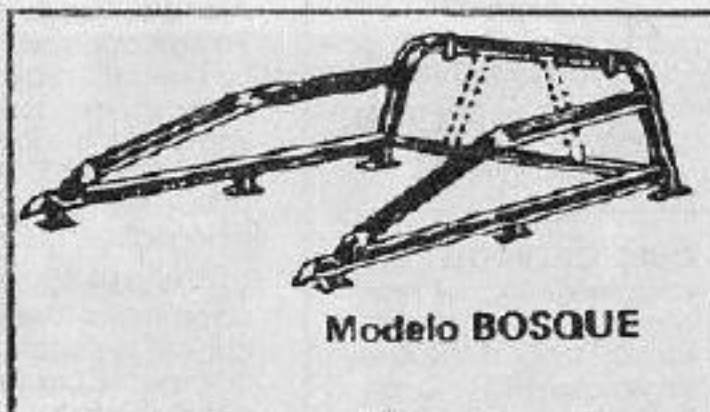


Oscar Caputo	Peugeot 504	Rally
Guillermo Nadin	Alfa Romeo	Grupo 2
Daniel Difalcis	VW	T.C. 2000
Hugo Olmi	Nissan 300 ZX	Nissan 300 ZX
Miguel Golia	Nissan 300 ZK	Nissan 300 ZK
Oswaldo Ballestero	Ford	T C Biplaza
Mario Viana	Torino	T C Biplaza
César Rivara	Ford Falcon	Stock Car
Pedro Battista	Chevrolet	Stock Car

ELEMENTOS QUE FABRICAMOS PARA COMPETICION: JAULAS ANTIVUELCO - MULTIPLES ESPECIALES - PEDALERAS - ETC...

EQUIPAMIENTO
COMPLETO

BARRAS
DEFENSAS
ESTRIBOS
TRANQUERAS
PORTA FAROS
LANZAS REMOLQUE TRIANGULADAS
BARRAS PROTECTORAS DE PUERTA TRASERA
Y TODO LO QUE USTED SOLICITE



RAVAZZI ARGENTINA

FABRICA
CONVENCION 347 (1706) HAEDO
Tel.: 659-5830

VENTAS
AV. CATAMARCA 3256
(1754) SAN JUSTO

ZONAS DISPONIBLES

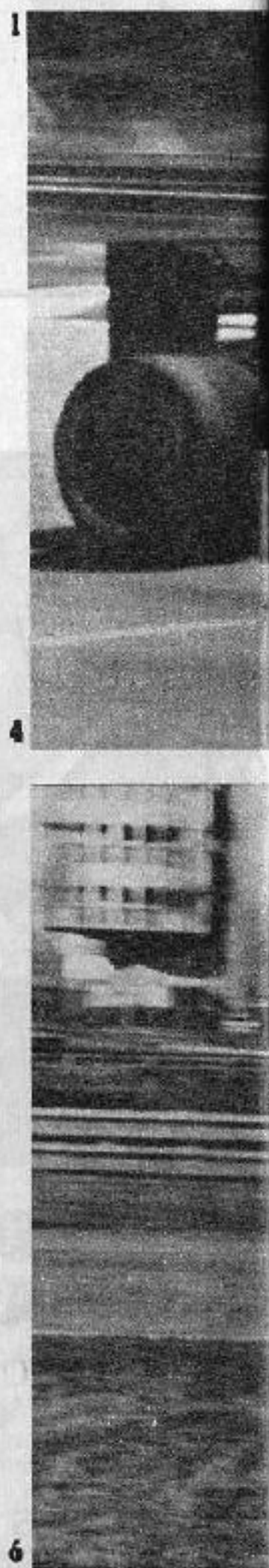
EXCLUSIVO
DESDE RIO DE JANEIRO

fórmula uno

LOS ULTIMOS ENSAYOS GENERALES PREVIOS A LA

PRELUDIO AGITADO

Varios equipos se afanaron por estar en pista lo más posible, a fin de acelerar los preparativos finales para el inminente comienzo de temporada. En cierto modo, los previsibles contratiempos mecánicos de todo test, el mal estado del piso y el clima inestable se encargaron de frustrarlos. De todas formas, hubo interesantes confirmaciones y hasta sorpresas gratas. Pero nada tiene que ver con esto el conflicto que comenzó a desatarse entre los pilotos y la FISA, en torno a la seguridad y a la famosa superlicencia...



Rio de Janeiro, en la vigilia del Gran Premio de Brasil, se presentó menos calurosa que de costumbre. Es que ya estamos en otoño, y no castiga más el sofocante calor de enero. Si el sol quemaba, basta con buscar la sombra y se puede vivir. Esta es la única cosa positiva de la fecha tan avanzada para el comienzo de la temporada. Por el resto, todo está como antes: la pista sigue siendo infame, toda ondulada, y la organización se halla en crónica tardanza también en las cosas esenciales.

Y en torno al Gran Premio, recrude-

cieron además las polémicas locales que tienen como base el gasto de dinero público por un "evento" que favorece solamente a los extranjeros.

También Brasil da señas de sufrimiento hacia la Fórmula Uno, que otorga un poco a este país con una situación económico-social muy grave.

En este ambiente se vivieron seis días de pruebas en la pista de Jacarepaguá, con el objetivo de que las escuderías se prepararan para correr el primer G.P. del año. En realidad, los días de tests fueron muchos menos,

también para aquellos que empezaron a trabajar desde el lunes. Primero fue la pista sucia, que limitó las acciones, luego algunos inconvenientes en tal o cual máquina, y al final la lluvia que se desencadenó viernes y sábado, tornando imposible casi cualquier trabajo significativo.

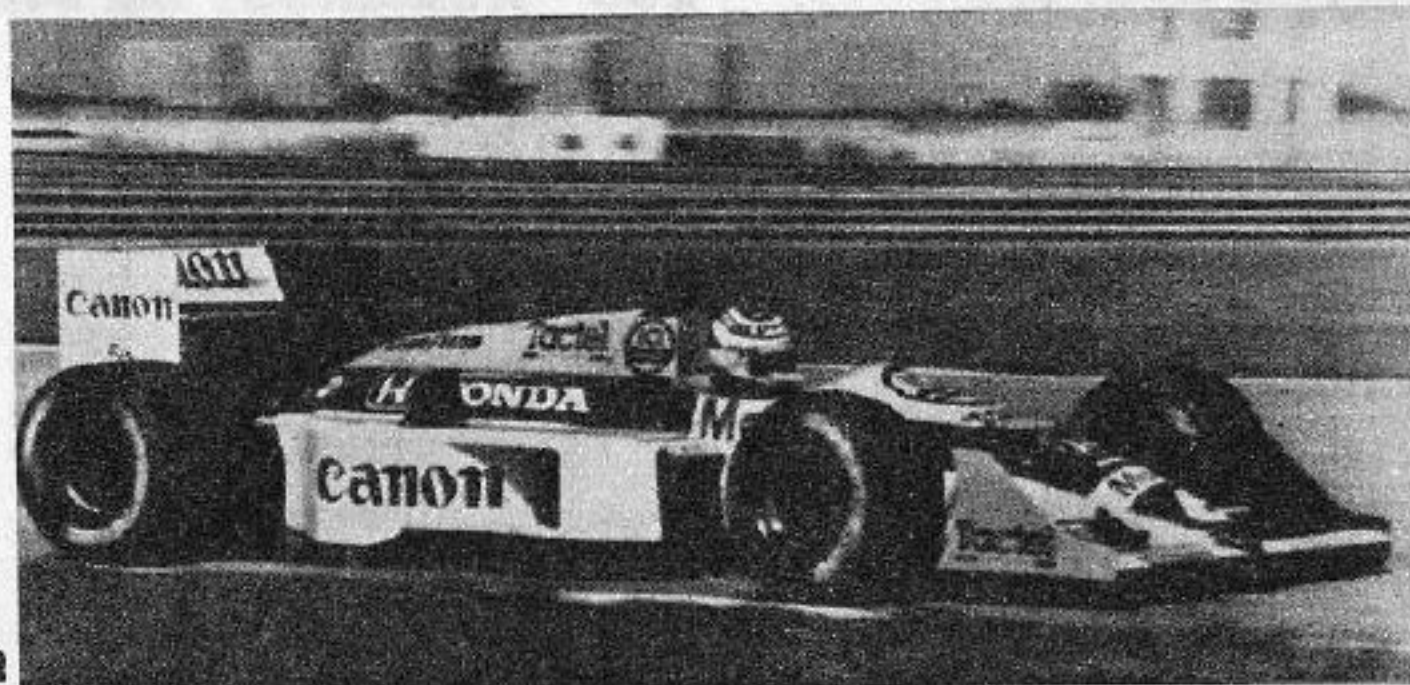
Resumiendo sobre lo que se ha visto, y teniendo además en cuenta las presumibles reticencias de todos a mostrar lo efectivo de sus posibilidades, podemos volcar deducciones bastante válidas en cuanto a lo que presentará el inicio del Campeonato.

Ante todo, la confirmación de la alta calidad de los que fueron los protagonistas de 1986: el McLaren-Porsche y el Williams-Honda, que no han hecho cambios radicales y que continúan siendo las máquinas a batir. Sólo hay que decir que la afinación del chasis y de la aerodinámica del McLaren, y sobre todo la gran tarea de Porsche sobre el motor, deberían poner a Prost y a Johansson en condiciones mejores que en el '86. A esto hay que verificarlo, naturalmente, pero creemos que McLaren se presenta como la máquina más fuerte del mo-

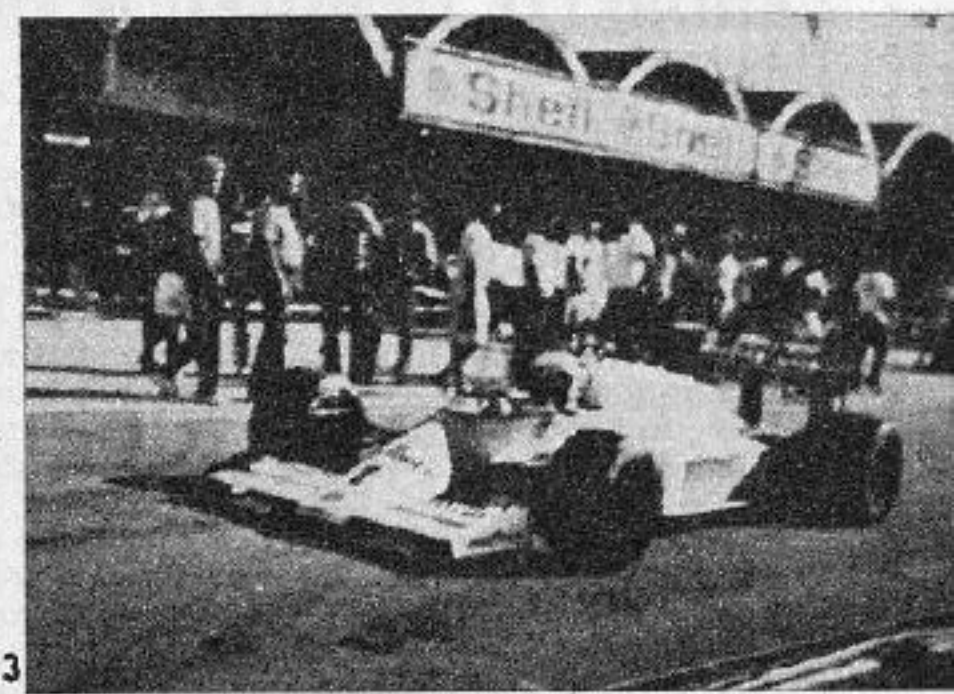
ACTIVIDAD OFICIAL DEL G.P. DE BRASIL, POR DENTRO

10
0

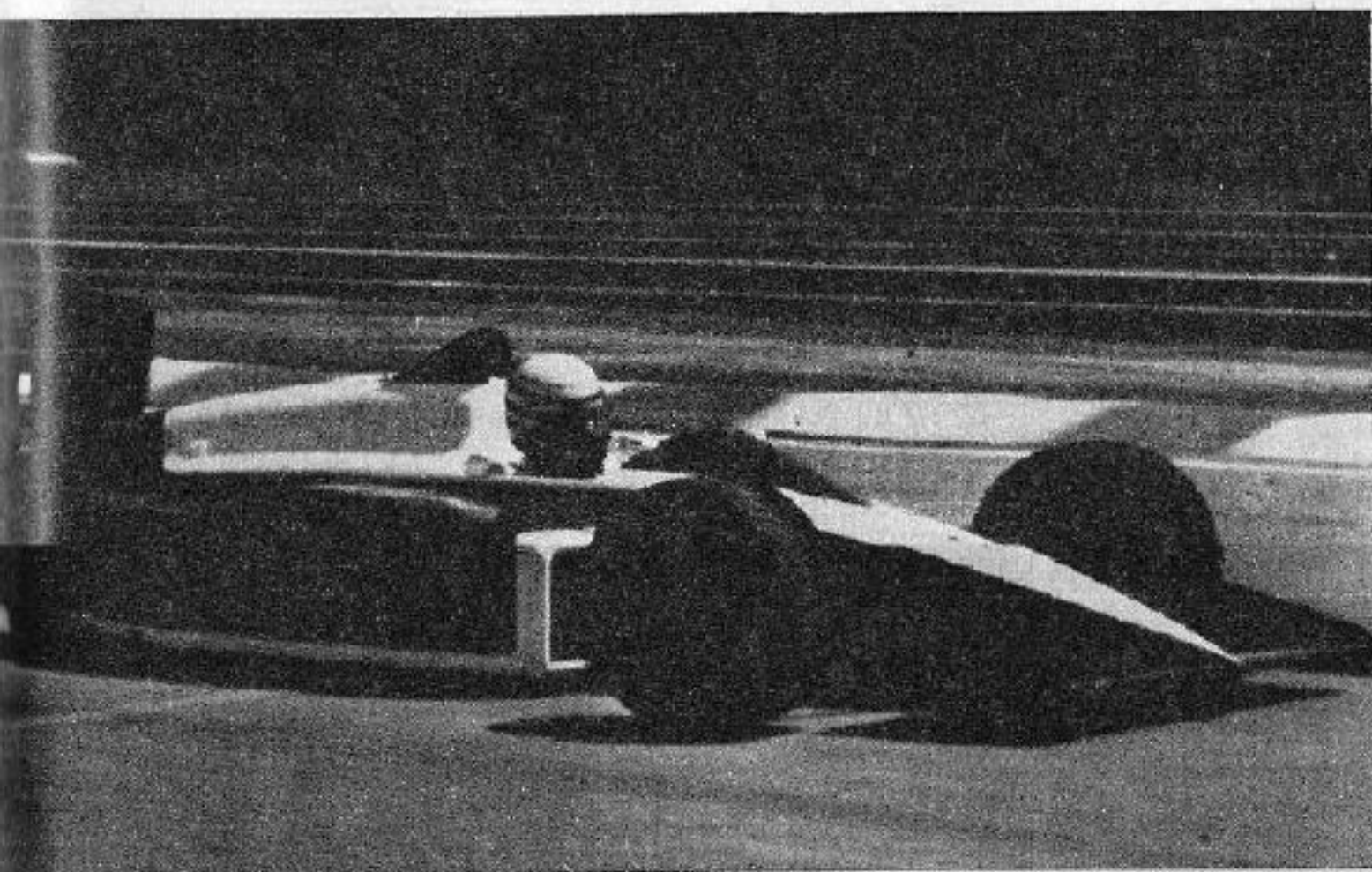
Texto y fotos: Franco Lini
Radiofotos: A.P. y Reuter



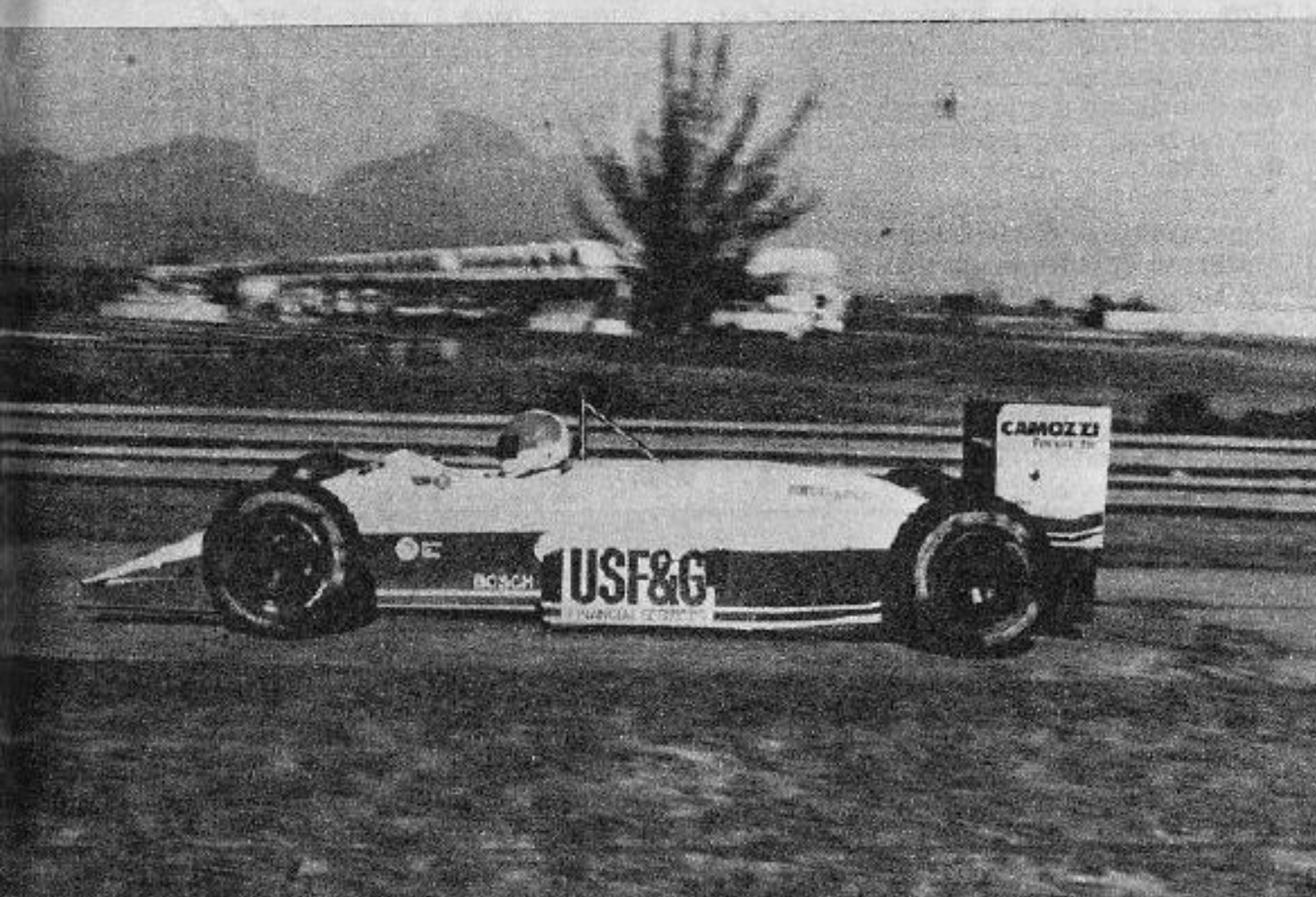
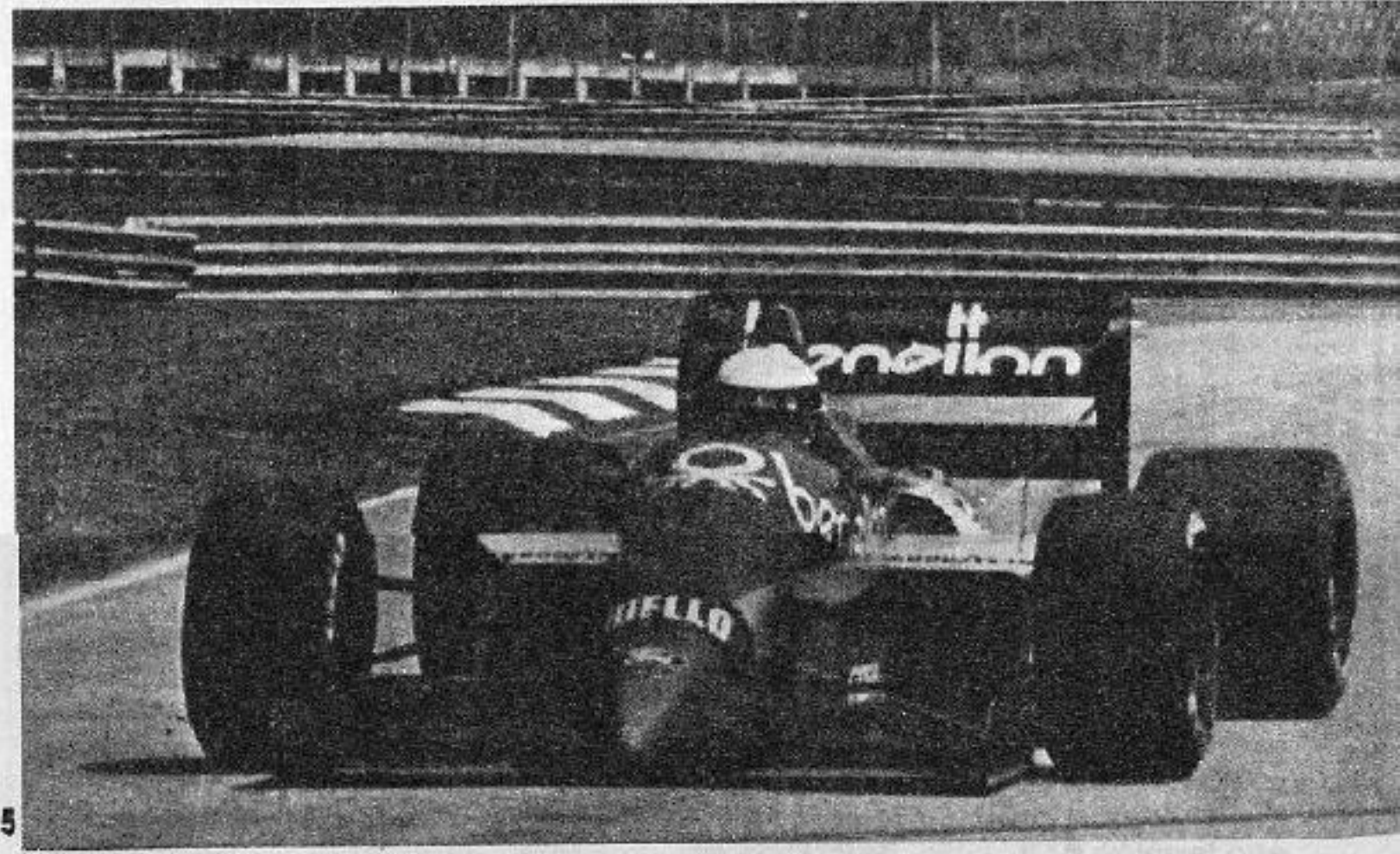
2



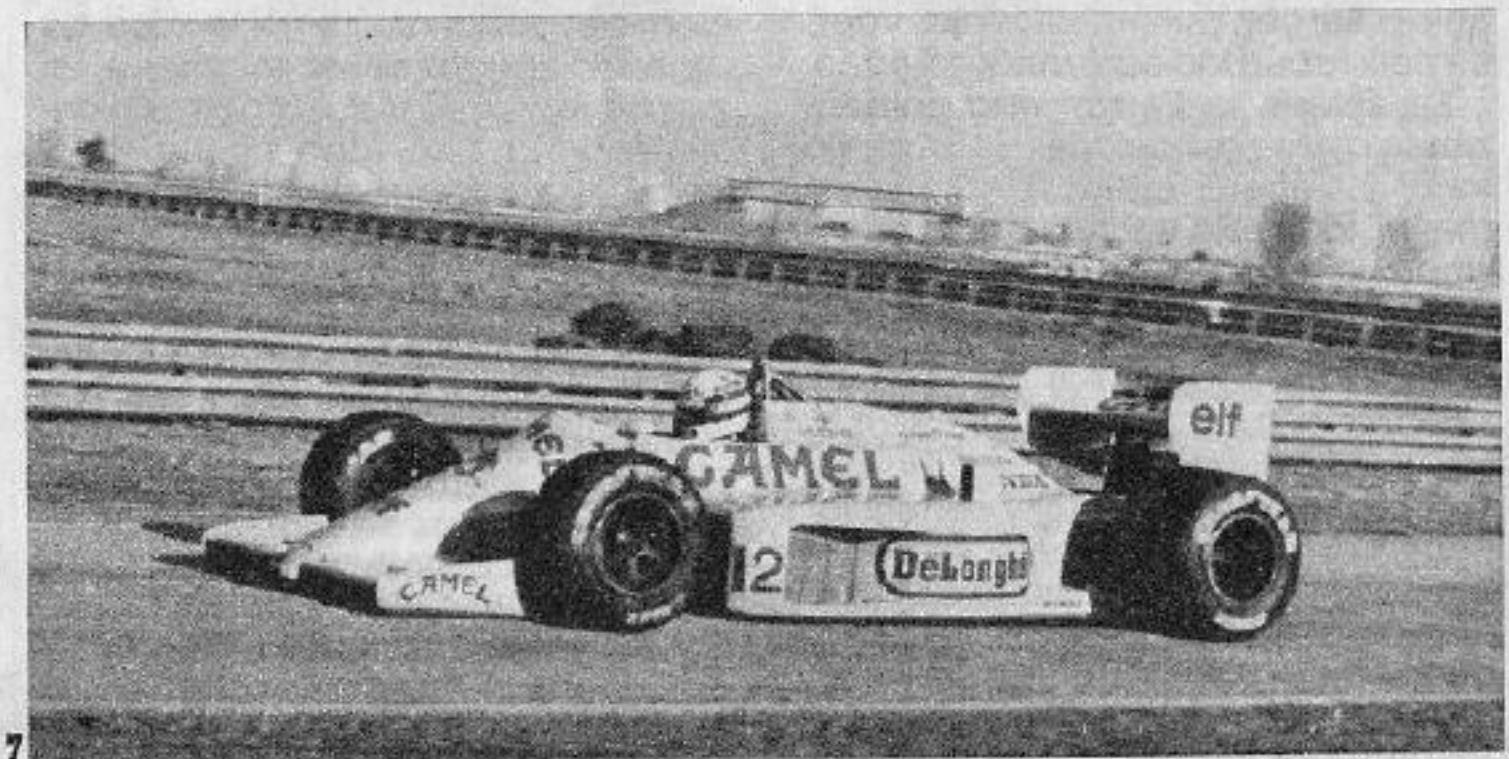
3



5



7



1) Detención en boxes de la Ferrari F1-87. Barnard (de espaldas) observa la actividad en torno de Alboreto. Raro, ver esas camperas en Rio, ¿no? 2) Piquet sobre el Williams FW18B-Honda de trompa más redondita. 3) El nuevo McLaren MP4D-TAG Porsche sale de boxes al mando del Campeón. 4) Patrese sobre el "híbrido" Brabham BT56-BMW. 5) Fabi con el multicolor Benetton B187-Ford. El más veloz. 6) Warwick y el promisorio Arrows A10-Megatron BMW. 7) Senna guía el Lotus 99T-Honda "electrónico".

mento, porque debe tener también confiabilidad.

Williams, que ha renunciado por el momento a utilizar la suspensión con control electrónico, será siempre más fuerte cada vez, pero considero que tendrá todavía algunos problemas con los neumáticos, con respecto a McLaren.

La tercera escudería de éxito es la Lotus, que cuenta con un chasis excelente al que le han añadido el potente motor Honda. La única duda es ver si el conjunto chasis-motor será una feliz conjunción, como lo fue con Renault.

Lotus tiene, teóricamente, la ventaja de su nueva suspensión controlada electrónicamente, rueda por rueda. Si ésta funciona sin ceder, la innovación permitirá la adherencia constante de las ruedas al terreno, así como la estabilidad de la máquina, a lo que se le sumaría un mayor bienestar al piloto. Una ventaja notable, sobre todo en circuitos como el Jacarepaguá, pero ¿funcionará bien y sin romperse?

Luego viene Benetton, que en estas pruebas obtuvo el mejor resultado absoluto en lo que concierne a las prestaciones de los adversarios. Albo-

reto dijo: "Parece que fuera sobre rieles, tan estable y veloz es"; pero esto es un cumplido del piloto de Ferrari. Según Teo Fabi, las cualidades de 1986 han sido exaltadas, corrigiendo los defectos que eran, sobre todo, de inercia en las curvas lentas. El motor Ford comienza ya a mostrar su potencial, y pronto será sustituido por una versión más potente y más elástica, con tiempos de reacción menos lentos.

Esta escudería fue la más "mirada" en la temporada '86, y lo será también este año.

La que resultó una revelación inesperada en Río fue Arrows (ver aparte). Estas pruebas significaron, también, las primeras confrontaciones abiertas y públicas de la Ferrari con los otros, con cierta perplejidad. A ojo, dado que los cronómetros tienen una importancia relativa en este tipo de tests, se puede decir que la Ferrari no parece "desenvuelta" como las otras máquinas. Sucede que llevará un tiempo armonizar el conjunto de máquina, motor y cambio nuevos, pero el mismo deberá dar resultados confortantes.

Indy Cars

ANDRETTI, DEMOLETOR EN LONG BEACH

En la apertura del campeonato '87, Mario Andretti (varias veces ganador en ese escenario) fue el hombre a batir. Desde el sábado, en clasificación, mostró superioridad, marcando la pole position con su Lola T8700-Chevrolet. Lo que significó además la primera "pole" para el motor Ilmor Chevrolet, liberado a la venta en esta temporada ya que en 1986 sólo era utilizado por el equipo Penske, a cargo del desarrollo. También vale aclarar que esto rompe el tradicional dominio de los Cosworth como el de los March.

La grilla se completaba adelante con Roberto Guerrero (March 87C-Cosworth) y en segunda fila, el equipo de Pat Patrick: Emerson Fittipaldi y Kevin Cogan (también con Ilmor Chevrolet). En el decimocuarto lugar largaba Fabrizio Barbazza (campeón de la ARS) y en el decimoséptimo, Didier Theys (campeón de Super Vee).

Al partir, Andretti y Fittipaldi se separaron del resto, preanunciando un duelo entre ambos. No fue así: la rotura de la válvula que regula la presión del turbo dejó de a pie al brasileño, y Andretti no tuvo más rivales a la vista, resultando líder permanente en las 95 vueltas.

Por su parte, Bobby Rahal (actual campeón de la categoría) se pegó contra la pared, Guerrero terminó con fuego en su motor; Danny Sullivan, por lo mismo que Fittipaldi; Cogan por rotura de motor; Michael Andretti, con el spoiler delantero roto. En síntesis, carrera de trámite lineal. La segunda fecha será en Phoenix (Arizona) el próximo 12 de abril. Allí los Indy Cars compartirán la reunión con las American Racing Series, que inician su temporada, donde se espera este Juan Manuel Fangio II (y nosotros también para contárselo).

Clasificación final: 1º Mario Andretti, 2º Al Unser Jr., 3º Tom Sneva, 4º Michael Andretti, 5º Josele Garza; todos salvo Andretti Sr., con March 87C Cosworth.

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

De los tres días de pruebas, martes, miércoles y jueves, Ferrari tuvo sólo dos puntos, puesto que un pequeño inconveniente de frenos (que al final era un problema de ciertas piezas que debían llegar de California) le impidió las prácticas el martes. El jueves, finalmente, la escuadra italiana pudo girar largo tiempo. Alboreto hizo una treinta de giros, marcando el mejor tiempo de la mañana. Y con esto terminó su trabajo, dejándole el auto a Berger, que en estos días vago un poco aburrido esperando su turno.

En síntesis, la Ferrari está comenzando a dar prestaciones de un cierto tono, y deberá mejorar constantemente: todo está en ver cuánto mejoraron ya los otros.

PLAYA DE BOXES

ELECTRONICA AVANZADA. En McLaren, no sólo Porsche ha trabajado mucho, aliviando el motor y perfeccionando su comportamiento, sino que Bosch también ha hecho lo suyo. En efecto, los expertos de dicha electrónica llevaron a Río un instrumental increíble con dos enormes computadoras cerradas en cubos de un metro de lado, que ocupan muchísimo espacio. Y con ellas siguen paso a paso a la máquina: vía radio pueden darle instrucciones a los pilotos para eventuales modificaciones. No llegamos todavía al telecomando, pero estamos cerca. Que esto le quite al piloto otra tajada del gusto de conducir, parece importar poco.

VESTIDA PARA MATAR. No, no es el nombre de una película. El caso es que en Río se habla mucho del horrible "vestido" que le han puesto a los Benetton, que se presentaron con una confusión de colores que ni el más fantasioso y desprejuiciado de los brasileños se animaría a lucir. Si fue hecho para dar un golpe, lo lograron, pero el buen gusto ha sido ofendido. Y es una pena porque la máquina va fuerte, y la veremos a menudo en los primeros lugares...

LA VALVULA DA QUE HABLAR. Las pruebas de Río no dejaron en claro los interrogantes sobre las gomas, y menos aún los del funcionamiento de la válvula limitadora de la presión, de la cual hay opiniones diferentes y hasta reclamos de uso parcial. Teniendo en cuenta que algunos denuncian el hecho de que, después de un cierto período de uso, esta válvula se desarregla, y viendo que en carrera ninguno utiliza presiones de alimentación elevadísimas, cierto técnico ha sugerido obligar al uso solamente en las pruebas, quitándolas para las carreras. Podría ser una buena idea, aunque se correría el riesgo de algunos abusos.

Lo mejor, a nuestro parecer, hubiera sido elegir a otro fabricante para este adminículo. En realidad, no es el principio lo que está en discusión, por cuanto las válvulas compradas por la FISA en Norteamérica son pesadísimas y realizadas de manera ordinaria. Un técnico inglés ha dicho: "Si un lomero me hiciese un trabajo similar, lo echaría inmediatamente". Y con esto está todo dicho: lo que se cuestiona es la fabricación de esta ya famosa válvula.

ARROWS: LA REVELACION. Las buenas prestaciones se esperaban de parte de Williams, McLaren y Lotus, y acaso también de Benetton, puesto que se podía suponer que éstos estarían en primer plano, aun sin conocer las posibilidades actuales del motor Ford seis cilindros turbo.

Pero fue una verdadera sorpresa.

Con fondo de boxes y de cubremotores de Benetton-Ford, departen Teo Fabi (de espaldas), Boutsen, Berger, Prost y Alboreto. ¿El tema? Imagínense... Si la ahora carísima superlicencia y la falta de rigor en cuanto a la seguridad que debería imponer la FISA. Hay mar de fondo...

Otra locura "made in FISA"

LOS "NUMEROS" DE BALESTRE

En italiano se dice, de alguno que no razona más que hace y dice cosas locas, que... "da los números".

Esta parece ser la actividad preferida de la FISA, desde hace algún tiempo y no solamente en sentido figurado.

La FISA ha hecho muchas cosas "locas" en los últimos años, pero ahora se puso a "dar los números" en sentido efectivo, y atención que son números que se refieren a dinero... Deporte y técnica, que eran las bases de la actividad de la Federación Internacional, han sido cancelados, y ahora se habla solamente de dinero, que evidentemente es el deporte favorito del Señor Balestre, además de ser el del vicepresidente de la FISA, Sr. Ecclestone. Sólo que se está exagerando. Veamos lo último que "encontró" la FISA en este sentido.

Para obtener puntos en el nuevo Campeonato Mundial de Turismo, hay que inscribirse... pagando 60.000 dólares norteamericanos por máquina. Ningún premio por participar en la largada (o reembolso en especies). Al final del año, la máquina Campeona del Mundo recibe un premio de 100.000 dólares... habiendo tenido gastos por lo menos veinte veces mayores. El resultado es que se anotaron solamente catorce máquinas en el Campeonato: todas las demás no pueden obtener puntos. Al final del año, por lo tanto, podremos tener una marca Campeona del Mundo que no ha, sin embargo, ganado ninguna carrera. Después de la prime-

ra (Monza), Alfa Romeo tiene 40 puntos, y Maserati 30. Alfa Romeo se clasificó 14º, y Maserati 24º y última...

Todo bien, para la FISA de Balestre, que en definitiva puso en el mercado un título de Campeón del Mundo que se puede comprar prácticamente a priori. ¡Viva el deporte!

Ahora, a pocos días de la primera carrera del Campeonato Mundial de la F-1, he aquí otros "números" inventados por la increíble FISA de Balestre: para obtener la superlicencia hay que pagar, y caro. Hasta el año pasado eran 5.000 francos franceses (cerca de 850 dólares). Ahora la FISA pretende 1.000 francos más por cada punto conquistado en el Campeonato Mundial precedente. Alain Prost, sobre esta base, debería pagar 77.000 francos (algo así como 12.500 dólares) por haber tenido la culpa de conquistar tantos puntos en el torneo '86...

En suma, la FISA ha inventado un premio al revés: cuanto mejor es uno y vence, más debe ser penalizado pagando. ¿Una monstruosidad? Sí, según la gente normal; no, según los "capos" de la FISA.

Yo digo que, lógicamente, debería suceder lo contrario, es decir que la superlicencia debe ser automáticamente concedida a quienes han conquistado puntos en el Campeonato, como premio a la calidad individual.

La superlicencia, en realidad, debe ser sólo un documento que atestigüe que el titular es uno de los pocos capaces de con-

EN LA CARRERA DE CELEBRIDADES...

FANGIO JR., TODA UNA CELEBRIDAD

Previo al G.P. de Long Beach de Indy Cars, se disputó una nueva edición de la "Carrera de las Celebridades", que convocó a personalidades del cine, la T.V., el periodismo y el automovilismo "yanqui", a bordo de impecables Toyota Celica GTS.

Entre los famosos que acudieron podemos citar a: Gene Hackman, Richard Anderson (protagonista de la serie de T.V. McGyver), los hermanos Justine y Jason Bateman, Woody Harrelson, Perry King, Chad McQueen (hijo de Steve McQueen) y, entre los pilotos "profesio-

nales", a Parnelli Jones, Dan Gurney y nuestro Juan Manuel Fangio II.

Para equiparar posibilidades, se decidió que las estrellas del celuloide y el video largaran antes. De ese modo, además de paridad se ganó en espectáculo, ya que si bien los "stars" tenían como medio circuito de ventaja inicial, en pocos giros ambos pelotones se unieron y ahí empezó el baile. A decir verdad, nadie regaló nada, y por ello los autos, en su mayoría, quedaron bastante maltrechos.

De cualquier modo, destacable la ac-



ducir un Fórmula Uno. Se convirtió, en cambio, en una penalización para los mejores.

Bien entendido esto, los pilotos se negaron a pagar, y han hecho muy bien. ¿Que hará Balestre, los "destichará" a todos?

LOS PILOTOS RECLAMAN

Aparte de la grave cuestión de la superlicencia a pagar, los pilotos tienen muchas otras cosas que aclarar con la Federación Internacional, y se lo han encargado a Alain Prost, que al menos por el momento sustituye a Lauda en la presidencia de su asociación.

Prost ha tenido repetidos coloquios telefónicos con Jean-Marie Balestre, al cual le ha planteado ya los puntos de vista de los pilotos sobre una serie de asuntos. Y también reclamos, sobre todo porque se le presta poca atención a las cuestiones de la seguridad. En el circuito de Río, por ejemplo, no se han hecho las cosas tal cual fueron pedidas, como la ampliación de cierta curva, la elevación de los guard rails, la ubicación de gomas usadas en las zonas externas de curvas peligrosas, aparte del hecho de que la pista está, cada vez más, en peor estado.

Los pilotos reclaman también dos lugares en la Comisión de la F-1 para ellos, y con derecho a voto, cosa que hasta ahora no se les ha concedido. Todo esto será discutido en los próximos días.

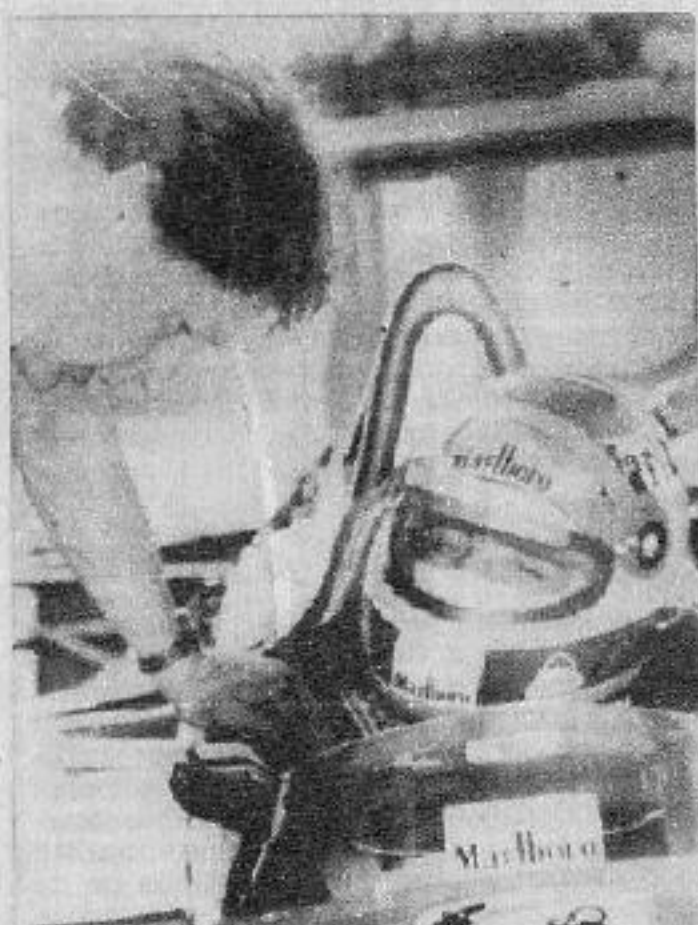
De todos modos, los pilotos se negaron a pagar los costos de las superlicencias que fueron solicitadas, y están todos de acuerdo. También Senna, que resulta que había pagado, pero en realidad fue Lotus quien pagó por él, sin consultarlo.

F.L.

tuación de Fangio Jr. que resultó el mejor entre los profesionales, luchando la punta prácticamente desde el inicio. Al largarse, el líder era Dan Gurney, hasta que éste se pasó en una frenada. Tomó la delantera Parnelli Jones con Fangio a sus espaldas. En feroz mano a mano, prevaleció el argentino, confirmando sus dotes para este tipo de carreras "monomarca" (¿remember Miami con Mazda?). En lo promocional, esto le viene de perillas a nuestro compatriota en el automovilismo norteamericano.

Clasificación final: 1°) Jason Bateman, 2°) Richard Anderson, 3°) Juan Manuel Fangio II, 4°) Parnelli Jones.

Informe: Héctor Cademartori (desde los EE.UU. y sin maquillaje)



John Barnard trabaja con Michele Alboreto. Algo que, en principio, no sería habitual en pista durante el año, ya que el inglés decidió encargarse del F1-87 de Berger, pero... Nótese el parabrisas estirado en Río.

GOODYEAR PARA TODOS

¿RECAMBIOS FORZADOS EN CARRERA?

Con el Grand Prix de Brasil que se hará el próximo domingo, arranca un Campeonato Mundial de F-1 que se anuncia un poco confuso.

Tantos cambios en las reglas técnicas, un número elevado de transferencias de pilotos y también de técnicos de una escudería a otra, la desaparición de algunas formaciones y la aparición de otras similares: un complejo de cosas que hacen a este Campeonato por lo menos curioso, aun cuando en apariencia los protagonistas de los primeros planos deban ser los mismos del año pasado, con el retorno de Ferrari a los puestos de vanguardia, junto a McLaren, Williams y Lotus.

Una de las cosas más importantes es la situación de monopolio en la cual se vino a encontrar Goodyear después de la decisión de Pirelli de abandonar la F-1. Este año, todos tendrán los mismos neumáticos, hecho que dejaría suponer una condición de mayor equilibrio, ya que no habrá más disparidad atribuida a las gomas. Pero no obstante, las diferencias seguirán existiendo, no porque Goodyear proveerá gomas distintas a esta o a aquella escudería, sino porque un determinado neumático será bueno para la máquina "X", pero menos bueno para la "Y". En otras palabras, queremos decir que la goma única para todos no ofrecerá ningún alivio a los técnicos incapaces de obtener tenida al piso y tracción a través del perfecto equilibrio del chasis y las suspensiones.

Esto es un fenómeno que se había verificado en el pasado, pero que fue un poco omitido. Sin remontarnos a la historia lejana (hace una veintena de años era clamorosa la diferencia de desgaste de las gomas Firestone entre Ferrari y Lotus, por ejemplo), también en 1986 fue evidente que Williams solicitaba a las gomas mucho más que McLaren. Las dos últimas carreras de la temporada, en México y Australia, lo demostraron de manera brillante, haciendo perder el título a Mansell y Piquet, a favor de Prost.

Gomas iguales para todos, por lo tanto, lo cual no significa un mismo rendimiento. Y veremos quién habrá sabido resolver mejor la ecuación rendimiento-duración entre los proyectistas de chasis.

Es importante revelar un hecho curioso y poco comprensible: los técnicos de Goodyear "aconsejan" al menos una parada en boxes durante la carrera, para la sustitución de las gomas.

El año pasado, las Pirelli demostraron poder hacer toda una carrera, y bien vista la victoria de Berger en México. La molestia de los competidores era pues fuerte, y Goodyear había echado mano a una estrategia que permitía prestaciones velocísimas en detrimento de la resistencia, compensando con la velocidad el tiempo que se perdía en el cambio. Este año, en cambio, la competencia no existe, y por consiguiente si Goodyear pide como nunca una detención en boxes, es porque no hace gomas capaces de cumplir todo un G.P. sin obligar al piloto a detenerse. ¿Por imposibilidad técnica? ¿Para favorecer la espectacularidad? ¿Para ponerse al resguardo de sorpresas desagradables? No se sabe, pero el hecho está ahí, con todo lo que ello conforma, porque las detenciones a mitad de carrera son siempre aleatorias y pueden alterar los verdaderos valores.

Este tema es una de las cosas desordenadas de este Campeonato '87 que, en cambio, tiene una positiva: no estarán más las famosas gomas de clasificación que se usaban solamente para un giro o dos, para obtener tiempos excepcionales mediante una también excepcional adherencia dada por cubiertas blandísimas, inutilizables en la vuelta sucesiva.

F.L.

IMPORTADAS de FRANCIA
 PEUGEOT toda la línea,
 RENAULT 11/12/16 y MOTOS,
 BUJIAS ESPECIALES de
 Gran PERFORMANCE
 Que Eliminan el "RATEO"

EYQUEM
 CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
 CABELLO 3363/65 (1428) PALERMO
 Tel.: 801-3952/3957/8634/8059

VOLANTES DEPORTIVOS MATRA 5 y ORIGINALES

AUTOMOTORES TRACTORES Y NAUTICA

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
 REPARACION Y RECAMBIO

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

Seguridad y garantía!...

RESORTES DE SUSPENSION

AG

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

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION REPARACION Y SERVICE REPUESTOS

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

DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA

TAUNUS L, GXL y GHIA.

ENVIOS AL INTERIOR

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

TARJETAS DE CREDITO

¡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

Su casa, oficina o negocio POLARIZADO con MATERIAL ESPEJADO

sugerencias... **EDDIE PUBLICITARIA SRL**
 Córdoba 443, 1° P. "A",
 Tel. 311-2104

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

ESCUOLA DE PILOTOS

CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA

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

5 AÑOS DE EXPERIENCIA Y RESPONSABILIDAD FORMANDO NUEVOS PILOTOS

AVALADO CON LA EFECTIVA CALIDAD DE NUESTROS PILOTOS EGRESADOS

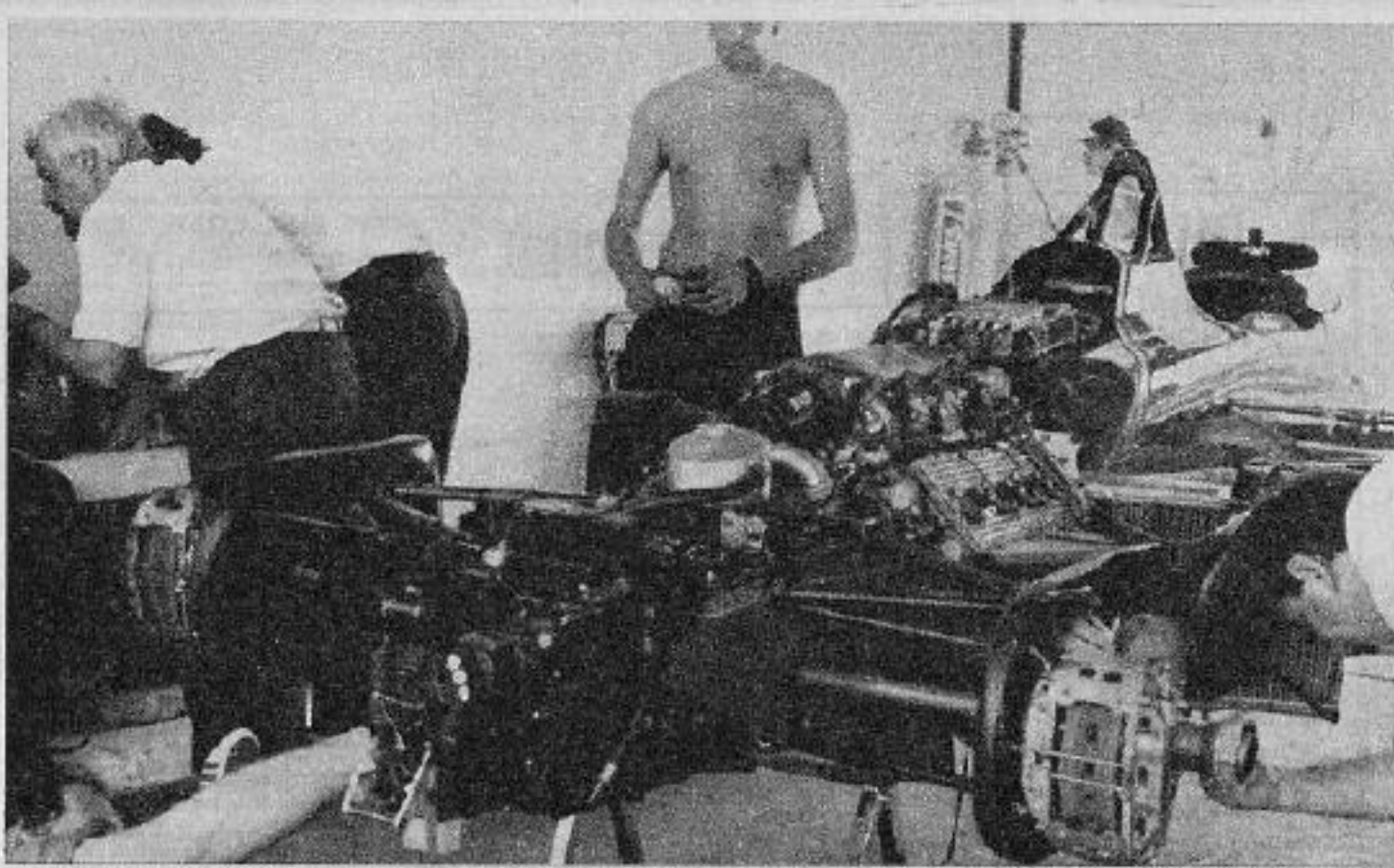
Autódromo de Buenos Aires
 Miércoles y Viernes 11 a 14 hs.

¡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



Arduo trabajo sobre el tren trasero de la Ferrari nueva, que exhibe la puercitud de sus soluciones y el sistema longitudinal de transmisión.

en cambio, constatar la notable eficiencia de los nuevos **Arrows**, confiados a **Cheever** y a **Warwick**, que aparecen totalmente transformados respecto de los Arrows del año pasado. Las buenas performances se deben sobre todo al chasis, que aunque es nuevo ya denuncia una óptima calidad, pausable de mejoramiento.

El motor lleva la inscripción "Megatron", pero en realidad se trata del BMW clásico, vertical, que la escudería adquirió en block y que fue confiado a **Heini Mader** para el reacondicionamiento y la manutención. Es cierto que el motor es importante, pero es la facilidad para conducir y la tenida al piso del chasis, lo que le ha dado al Arrows cualidad de valor, como lo ha manifestado **Eddie Cheever**, que volvió a la F-1 después de un año de "exilio" (salvo la esporádica presencia en el GP de Detroit con el equipo FORCE-Ford).

Con los medios financieros de la nueva propiedad de la escudería, se puede suponer que los Arrows serán de mejor nivel durante toda la temporada '87.

DE CESARIS A BRABHAM. Se confirmó, por fin, quién será el compañero de equipo de **Riccardo Patrese** en la escuadra inglesa: el italiano **Andrea De Cesaris**.

El miércoles, la FISA había anunciado que el piloto sería **Mauro Baldi**, y un día después **Patrese** fue notificado por su propio equipo de que sería **De Cesaris**. Como fuera, semejante tardanza en la decisión final no era ni mínimamente del agrado de **Patrese**, quien lógicamente declaró, a modo de desahogo: "Me disgusta lo que está sucediendo en la escudería. No sabemos qué hacer; ni siquiera tenemos idea de cómo preparar todo para la semana próxima (por esta), porque nadie dice qué es lo que debemos poner primero. Giramos con una máquina por la mitad, y eso no me alegra. Ciertamente no es una situación alentadora, a pocos días del inicio del Campeonato. De cualquier modo, sólo queda esperar que alguno me diga cómo están las cosas".

Por la verdad no es ésta la mejor situación para un piloto, pero todo era consecuencia del hecho de que el patrón de la escudería, **Bernie Ecclestone**, está muy ocupado con sus otros empeños, más importantes y lucrativos, como para dedicarse a algo que para él se ha convertido en un "pequeño negocio"...

EL ARSENAL TECNICO

FERRARI

F1-87/95: Michele Alboreto y Gerhard Berger. Una sola F1-87 fue llevada a Brasil, ya que los otros dos ejemplares estaban aún, en Maranello, en fase de terminación. Respecto de las pruebas de Imola, los nuevos monostos sufrieron muchísimas modificaciones en detalles. Se apreciaba el nuevo tanque de aceite ubicado siempre en el distanciador entre el motor y la caja. Fueron aplicados nuevos espejos retrovisores, que originalmente debían ser parte de una sola pieza comprendiendo también un pequeño deflector para evitar turbulencias en la zona del habitáculo. En Brasil se optó en cambio por añadir un minúsculo parabrisas provisional ligeramente curvado hacia arriba, para desviar el flujo del aire. Como sucedió en Imola, se repitieron los problemas con los pernos de fijación de las arandelas de ataque de los trenes, de tal forma que la Ferrari quedó prácticamente parada el miércoles para poder montar los nuevos elementos realizados por la VOTEC, una industria aeronáutica vecina al aeropuerto de Rio de Janeiro. Luego se hicieron llegar las piezas nuevas de California.

Para evitar que el aire caliente que sale de los lados de los pontones interfiriese con el flujo de aire sobre las tomas de las turbinas, fueron aplicadas una rebabas en chapa sobre la parte cercana al borde redondeado de los flancos.

También fueron dispuestas experimentalmente pequeñas "bisagras" verticales a los planos laterales del alerón, pero más allá de las dimensiones consentidas en el reglamento. Si estos dispositivos aerodinámicos, adoptados por muchos otros equipos, se revelaran positivos serán construidos entonces nuevos planos laterales en medida reglamentaria.

El jueves fueron modificados ligeramente los dos pequeños planos horizontales entre las ruedas posteriores, mientras las tomas de aire de los frenos traseros, ultraplacas tipo McLaren, fueron desmontadas para dejar lugar a otras en forma de periscopio, muy similares a las de los Williams. El viernes los mecánicos de Maranello emplearon el tiempo en modificar el habitáculo en la zona de la pedaleira, según las medidas de **Berger**, que el jueves encontró muchas incomodidades y tuvo problemas de manejo de la palanca de cambios.

Los próximos dos monostos de la serie F1-87 que arribaron a Brasil, tendrán más modificaciones en detalles y en el sistema de cambios, pero **Bernard** tiene en mente una larga lista de mejoras ya para Imola. En estos tests, Ferrari probó tres nuevos motores y dos cajas de cambio.

McLAREN

MP4/3-1: Alain Prost. MP4/2c-A: Stefan Johansson. Primeros pasos en pista del nuevo McLaren, el primer monost de la era posterior a **Bernard**. La máquina realizada bajo la responsabilidad de **Steve Nichols** se diferencia particularmente por reformas en la aerodinámica de la parte superior, que incluyen algunas modificaciones estructurales. Fue necesario construir un nuevo chasis con la zona del tanque de combustible totalmente nueva, más baja y reducida notablemente. Es nueva también la disposición de los radiadores en los flancos, ya sin salida de aire en la parte superior, sino en la parte lateral, como en los otros principales monostos.

Se modificó asimismo la suspensión anterior, mientras todo el resto ha quedado sin variantes. Naturalmente la posición de manejo se ha vuelto más recostada para poder bajar la carrocería en la zona central.

El trabajo sobre este nuevo monost se inició en septiembre en la vieja fábrica de McLaren, donde fueron realizados todos los diseños, la coccción del nuevo chasis se hizo en Southampton, en

LOS TIEMPOS

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves
1) Fagi (Benetton)	1m32s43/100	1m32s39/100	1m30s38/100	1m28s38/100
2) Piquet (Williams)			1m30s53	1m29s83
3) Senna (Lotus)	1m33s66	1m30s17	1m30s50	1m30s56
4) Cheever (Arrows)			1m33s38	1m30s95
5) Boutsen (Benetton)	1m32s98	1m32s11	1m30s96	1m31s40
6) Alboreto (Ferrari)	1m33s30	1m32s39	1m32s22	1m31s27
7) Prost (McLaren)	1m33s72	1m31s34	1m31s95	1m31s42
8) Patrese (Brabham)	1m35s56	1m33s51	1m31s87	1m31s56
9) Warwick (Arrows)	1m32s58	1m31s78		
10) Berger (Ferrari)				1m33s84
11) Johansson (McLaren)				1m33s97
12) Nannini (Minardi)	1m35s68	1m34s33	1m35s12	
13) Brundie (Zakspeed)				1m36s70
14) Danner (Zakspeed)				1m38s40
15) Campos (Minardi)				1m39s10

la firma especializada "La Marconi", pero pronto, en la nueva fábrica McLaren, habrá un sofisticado "Autoclave".

Notable el beneficio en términos de sección central del nuevo McLaren, que tiene ahora un cubremotor muy similar al de Williams.

El jueves se experimentaron los dobles planos de perfiles en el alerón posterior, con dos pequeños "flaps" a la altura trasera de la carrocería; Porsche lleva cinco motores para estas pruebas y se esperaba diez más para la carrera.

BENETTON

B 187/02: Teo Fagi. B 187/03: Thierry Boutsen. Luego de la salida de pista en el debut, a fines de febrero, del nuevo B-187, cuando cayó la suspensión posterior, fueron reformados los balancines, ahora en aleación de aluminio en vez de magnesio.

Rory Byrne aportó luego muchas modificaciones en detalles. Para estas pruebas había a disposición cinco motores, pero se esperaban para la carrera otros cuatro con características diversas que deberían mejorar el tiempo de respuesta que no es ahora de los ideales.

El Benetton continúa siendo el único monost de la serie de autos del '87 con algunas soluciones inéditas. La rotura de un motor el martes sobre el auto de **Fagi**, permitió ver la zona posterior del chasis con una forma acentuada en "T" para poder alojar los radiadores verticales. En la práctica, todos los radiadores del auto son verticales, con un notable mejoramiento de la permeabilidad al flujo de aire en el interior de los flancos y una reducción de las dimensiones externas de los mismos.

LOTUS

99T/3: Ayrton Senna. 99T/4: Muletto. Como el año pasado, Lotus hizo un auto especial para clasificar, también equipado en estas pruebas con la suspensión "activa".

Los dos monostos a disposición de **Senna** estaban dotados de la suspensión hidráulica a accionamiento electrónico, que no planteó problemas gruesos en Rio, a tal punto que será utilizada el próximo domingo en carrera. A propósito de estas suspensiones, algún detalle es añadido en cada oportunidad, como la presencia bajo la butaca del piloto, de un sofisticado aparato similar al adoptado en los aviones, capaz de captar cualquier ángulo de deriva y de rolido, y de operar instantáneamente la eventual información y compensarla con el cerebro electrónico de a bordo.

El único problema encontrado en los días de prueba estaba ligado a las vibraciones, que tal vez alteraron el sistema de control de las suspensiones. En cambio fueron superados los problemas de calentamiento de la bomba suplementaria aplicada sobre la bancada izquierda del motor y realizada en Italia, gracias a un nuevo modelo y a la refrigeración extra garantizada por un radiador similar al utilizado para la caja.

WILLIAMS

FW11B/1: Nelson Piquet. Un solo auto a disposición de **Nelson Piquet**, sin suspensiones hidráulicas, que tuvieron graves inconvenientes en Imola, a tal punto de aplazarse el debut. Sobre su auto, **Piquet** tenía una nueva trompa más redondeada en la parte terminal. Los ataques de la suspensión posterior son distintos con respecto al auto del año pasado. Los escapes fueron ligeramente modificados, debido a varias roturas ocurridas en las pruebas de febrero.

BRABHAM

BT56/1: Riccardo Patrese. De todos los autos presentados este año, el Brabham es el que tiene los flancos más voluminosos, no obstante la colocación del motor inclinado. Este nuevo monost

realizado bajo la responsabilidad de **Dave North**, el brazo derecho en todos estos años, de **Gordon Murray**, denuncia los cambios técnicos que ha tenido el programa del team de **Ecclestone**. Originalmente, este chasis cuyo diseño fue iniciado en abril de 1986, debía alojar al BMW en posición vertical, luego al seis cilindros Ford, y posteriormente otra vez al BMW pero en la versión inclinada.

El casco fue diseñado por **Sergio Rinland**, proveniente de Williams, los pontones por **John Gentry** y la caja por **John Baldwin**. La transmisión es siempre transversal Weissman, que ya no tiene marchas sino que por razones de peso y dimensiones, es ahora una tradicional de seis velocidades.

Se ahorró entre 13 y 14 cm sólo con la caja, mientras que la distancia entre ejes ha sido reducida en 25 cm con la zona del tanque más corta y alta. La suspensión posterior no tiene más los triángulos asimétricos, dado que el comando de la caja de cambios fue colocado de tal forma que ya no interfiere con el anclaje del triángulo superior.

Los pontones ahora altos y con salida de aire en la parte de arriba, deberán ser bajados y tener las fugas laterales, como todos los demás monostos. **Tony Tyler** ha sido el responsable de la aerodinámica del auto. El piloto tiene más confort de manejo, pues no está más acostado como el año pasado, aunque resulta siempre más inclinado con respecto a la posición empleada hasta el '86.

ARROWS

A10/1: Derek Warwick. A10/2: Eddie Cheever. El nuevo auto diseñado por **Ross Brown** es muy bajo y compacto; en comparación con el Brabham parece un F-2. Este técnico de la "escuela Williams" fue responsable el año pasado de la aerodinámica de Lola, y aportó toda su experiencia para hacer este auto. Por esto en la zona central del Arrows y en la aerodinámica general hay muchas semejanzas con el Lola del '86. Las salidas de aire caliente están en la parte superior de los pontones, que empujo son muy bajas y perfiladas. La suspensión posterior tiene un triángulo integrando al balancín del sistema push-rod. En los primeros días de prueba, el nuevo modelo tuvo problemas con el tanque de aceite, que luego fueron resueltos. En general el coche es muy tradicional.

MINARDI

M-187: Alessandro Nannini y Adrián Campos. Nada de nuevo sobre el Minardi, respecto de la última aparición en Imola. En relación con la pasada temporada, han sido modificadas las suspensiones anterior y posterior, que ahora tienen dos puntos móviles más, mientras otras modificaciones ha sufrido la aerodinámica interior, con nuevos perfiles extractores. Para estas pruebas había tres unidades de Motori Moderni a disposición.

ZAKSPEED

ZK841/2: Martin Brundie. ZK841/3: Christian Danner. Máquinas viejas para **Brundie** y **Danner**, modificadas en los "cajoncitos" de aspiración que han permitido hacer un cubremotor más pequeño, y también en los escapes y radiadores. En Imola aparecerán dos nuevos monostos mucho más pequeños y bajos, que seguirán de moda tipo Williams con pontones también bajos y salida lateral del aire caliente de los radiadores.

Giorgio Piola

SCAPES SILENS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

ZONA NOROESTE Y CUYO

HECTOR ANGELINI:
Sarmiento 451 - CARRERAS - SANTA FE
TEL: 0465-90119

ZONA LITORAL:

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

ZONA SUR:

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

ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS

MOTORESCAP
V.GDOR. GALVEZ (STA. FE)
TEL: 041-921483

ZONA PCIA. NEUQUEN

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

ZONA MENDOZA

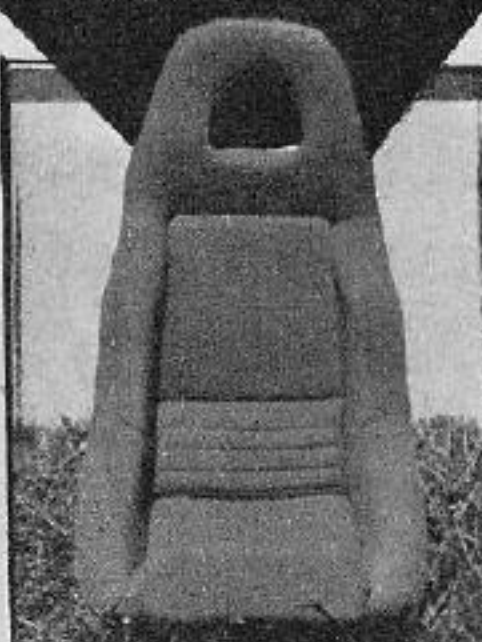
LA CASA DEL DODGE 1500:
Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA
TEL. 24-6814

ZONA CORDOBA

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

CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS COMPETICION



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

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

PROVA

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



Fabrica y distribuye **PROVA**

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

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

TARJETAS DE CREDITO

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

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

BUZOS JS ANTIFLAMA

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NÓMEX II USA



KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

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

Joseph

EL PODER DE LA EXPERENCIA

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

BIELAS para Chevrolet Std. Especiales

ENGRANAJES, distribución variable para Chevrolet

CABLES siliconados para todas las marcas

TREN de poleas dentadas

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

HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS **COMPETICION**

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

Envios al interior

Fabrica, Administración,

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



ruedas argentinas



COMPETICION

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

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

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

MUNDO Z370
(C.P. 1863)



SAN MIGUEL
664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

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

• DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)



HARPLAST

• TRABAJOS ESPECIALES •
FABRICACION Y VENTA DE KAYAK ☆ BOTES ☆ CANOAS
VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

Claudio Néstor Etchart

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

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



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

KITS ECONOVAN

VERSION: FURGON - RURAL
EJECUTIVA - AMBULANCIA

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



WORLD CAR

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

Ruta 8 esq. Cabo
San Martín - 760-3551

ALFA SE PLANTA. El número dos de la jerarquía de Abarth, luego de Cesare Fiorio, ha sido trasladado por el Grupo Fiat al Reparto Alfa Corse. Giorgio Pianta pasará de esa manera a trabajar fundamentalmente en los Alfa Romeo 75 turbo del Mundial de Turismo, y por lo tanto no estará junto a Jorge Recalde en las pruebas de neumáticos previas

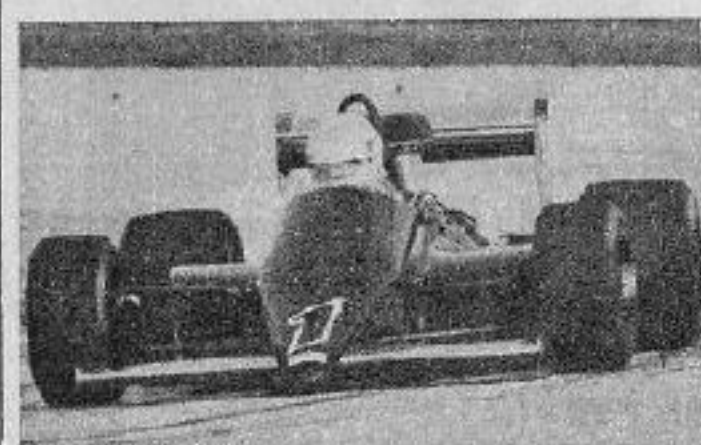
al Rally de Argentina, siendo otro hombre designado por la casa italiana el que trabajará junto al argentino en Córdoba.

BIASION, DE TOUR. Por otra parte, Bruno Saby debía estar haciendo la ruta del próximo Tour de Corse, ya que el francés, junto a su compatriota Yves

Loubet, iba a ser encargado de defender allí los prestigios de Lancia. Saby no pudo cumplir con esa tarea pues en un accidente ocurrido en su casa se fracturó el dedo menique de una mano. Massimo Biasion fue entonces llamado de urgencia por Lancia para que hiciera las pruebas, y también correrá en Córcega aunque

en el programa original no haya estado incluido en esta carrera. Biasion se agrega así a Saby y a Loubet, que representarán al team oficial Martini mientras que Jorge Recalde correrá con Lancia Delta HF 4WD del Jolly Club, sumando cuatro en total los paddines de la "lanza" en la contienda corsa.

POSIBILIDAD CONFIRMADA ¡LARRAURI A LA F.3000! (...PERO, ¿CUANDO?)



En March 87B Cosworth de Fórmula 3000, probado por Gregor Foitek, posible coequipier de "Poppy"

Cesare Gariboldi le ha ofrecido a Oscar Rubén Larrauri la primera butaca del team Genoa Racing, equipo Campeón de la temporada 1986 de Fórmula 3000. La posibilidad está en estudio por el santafesino, pues la plaza que se le ofrece estaba asignada en un principio al italiano Corrado Fabi, cuyo compañero de equipo es Gregor Foitek. Los autos que utiliza el team son March, y el que se le ofrece a Larrauri es justamente el que utilizó Ivan Capelli para conseguir el Campeonato 1986 de la categoría.

La oferta está ligada a un proyecto muy interesante para el futuro, y "Poppy" no ha tenido tiempo aún para analizarla con tranquilidad.

El principal inconveniente es que el 12 de abril tienen fecha los dos campeonatos, la de apertura del de Fórmula 3000 en Silverstone (Inglaterra) y la tercera del de Sport Prototipos con los Mil Kilómetros de Monza (Italia). Como Larrauri quiere estudiar muy bien la oferta y las posibilidades, ha decidido correr ese día en S.P. tal como estaba previsto en un principio con el equipo de Walter Brun. Para esa carrera, el team le dará al argentino el chasis nuevo con monocasco Thompson de fibra de carbono, que es más rígido que el de aluminio que Larrauri utilizó hasta ahora. Esa máquina, en las dos primeras carreras fue conducida por Walter Brun y Frank Jelinsky. También se ha confirmado que para Monza tendrá nuevos neumáticos Michelin, "los cuales esperamos que tornen el auto más competitivo y lo acerquen más en los tiempos a los Porsche oficiales y a los Jaguar", dice el santafesino.

En los días siguientes a la carrera de Monza, Larrauri hará varios tests para Michelin en el trazado francés de Clermont Ferrand, con un auto del equipo Brun Motorsport. Justamente en esos días, Poppy deberá decidir su futuro, aceptando la oferta de su ex "team manager" Gariboldi o siguiendo con Brun en Sport. Junto a él seguiremos la evolución de este trance que puede "biturcar" esperanzadamente su brillante campaña.

Néstor Palmetti
(Desde Italia)

ASI, ARNOUX DEJO SIN MOTOR A LIGIER: "EL ALFA ROMEO ES UN DESASTRE"

Eran las 10.30 hs. del viernes pasado, y el momento había llegado: los hombres de Alfa Romeo abandonaban al equipo Ligier y así se iban del circuito Dino Ferrari. Aquella hora indicaba el final de una relación comenzada hace cosa de un año, cuando Alfa no había pasado todavía a la órbita de Fiat. Una relación que prosiguió con la nueva sociedad por respeto a los compromisos tomados en nombre de la fábrica. El final, en sustancia, de una relación que no pudo aplicarse verdaderamente, puesto que las carreras de esta temporada en F-1 no han comenzado todavía.

Arnoux fue imprudente, expresándose irreflexivamente ante los periodistas presentes en Imola, como si no se hubiera dado cuenta de la gravedad de lo que hacía y decía. No lo sabemos... Lo cierto es que dijo "El motor Alfa Romeo es un desastre. Es difícil trabajar con un motor que no alcanza a cubrir dos giros sin romperse. Todo anduvo bien en las pruebas que hicimos en Francia, pero aquí todo va muy mal. Se rompieron las turbinas y los pistones, reiteradamente. Estoy dispuesto a colaborar pero me gustaría que la otra parte hiciera otro tanto. Para la F-1 debería haber dos escuadras, también de motoristas: una que trabaja en pista y otra en fábrica para el desarrollo del motor. En Alfa, por el contrario, hay sólo tres personas, que cuando están en pista no están trabajando en casa. Nuestra máquina es cerca de 30 km/h más lenta que las mejores. Nos abandonan a nosotros mismos, y en F-1 no se hacen milagros... McLaren, Williams, Lotus, van fuerte, y eso no es gracias a milagros sino al trabajo de gente capaz que se aplica a fondo".

Ante tales denuncias, la reacción de Alfa Romeo es justificadísima. ¿Cómo puede ser que un piloto de F-1, profesional de tantos años, que debería saber cómo comportarse, se largue a hacer este tipo de decla-

raciones? Es incomprensible. Algo no debe funcionar en la cabeza de Arnoux, a quien Guy Ligier ha definido como "loco".

Hay que reconocerlo: el piloto grenobles no fue nunca muy diplomático, y su visión de las cosas ha sido siempre limitada. Es un piloto velocísimo, de instinto, de pie de plomo, pero cuando la calidad natural y espontánea se le comenzó a perder a causa de la edad —cumplirá 39 años en julio—, no pudo completarla con la particular inteligencia de los pilotos, como le sucede por ejemplo a Mario Andretti, por dar un nombre.

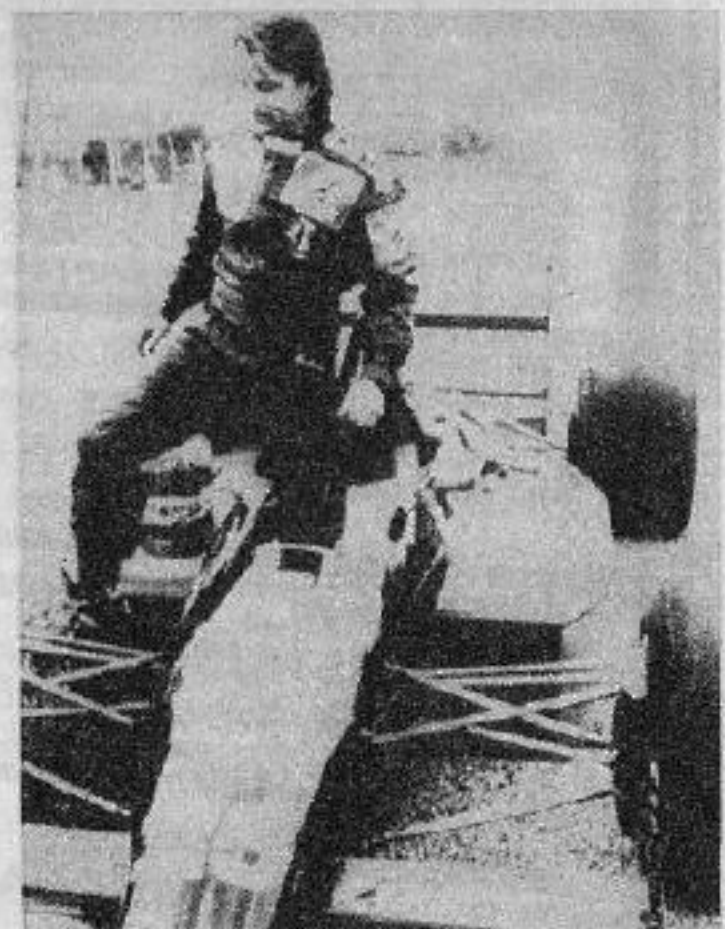
Ahora el daño está hecho. Arnoux se arrepintió. Pero ya es muy tarde.

La decisión de Alfa Romeo es comprensible, y quiere ante todo hacer entender que se terminaron los tiempos de un Alfa Romeo que se dejaba faltar el respeto por gente "curiosa", para después cargar sobre sus espaldas e imagen las consecuencias de relaciones ambiguas. Ejemplos de infelices aventuras no le faltan: con McLaren, bajo instigaciones del piloto De Adamich; con Brabham, que tuvo el mismo origen y terminó en naufragio, y más recientemente con Euroracing.

Con Ligier, la Alfa Romeo actual tenía muy claro que todo lo que concerniera a las relaciones externas estaba en manos de Ligier, y que los hombres de Alfa se dedicarían a los temas técnicos. Estaba claro: pero si un hombre de Ligier "dispara" contra Alfa, aun antes de comenzar de verdad a correr, lo mejor es el divorcio. Alfa continuará en el deporte al más alto nivel, pero las eventuales relaciones con otros deberán ser claras y leales.

Ahora, el problema más grave es para Ligier, que se encuentra sin motor a pocos días del inicio del Campeonato. Y aunque hallara otro propulsor, se plantearía el inconveniente de su adaptación a la máquina.

Guy Ligier tiene un carácter curioso. Hace algunos años atacó violentamente a Re-



René Arnoux se apea del Ligier JS29 Alfa Romeo... ¿por última vez?

naudt (acusándolo de despilarrar el dinero público), y el año pasado hizo de modo que la Renault se viera "obligada", por objetivos políticos, a proveerle motores (lo cual también terminó lamentando). Ahora había conseguido a Alfa Romeo. Pero no supo retenerlo.

Lo que lamentamos, verdaderamente, es que Piercarlo Ghinzani sea víctima de circunstancias en las cuales no tiene nada que ver.

Por otra parte, puede parecer exagerado que por las declaraciones de un piloto, una fábrica decida romper relaciones con una escudería, pero esto sobreviene por razones no formales, sino de base. Alfa Romeo, en otras palabras, ha querido dar una lección de dignidad y, sobre todo, hacer comprender bien que se terminaron aquellos tiempos del pasado reciente y que ahora se está tratando con una sociedad que no admite actitudes oscuras.

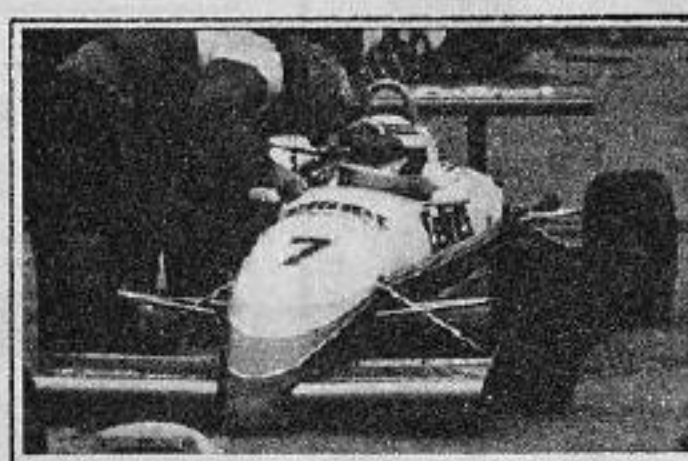
Franco Lini

Fórmula Tres alemana ROSSO YA PRUEBA EL RALT-VW

El jueves próximo pasado, en Hockenheim, Víctor Rubén Rosso mantuvo su primer contacto con el Ralt RT31 Volkswagen de Fórmula Tres, la máquina con que competirá en el torneo alemán '87 de esa categoría. En la oportunidad se hizo la presentación formal del team de Bertram Schaffer, en el que Rosso llevará el número uno y su compañero Peter Zakowski el dos.

Con la presencia del equipo Volkswagen Motorsport en pleno se realizaron los primeros tests para probar en pista los nuevos elementos.

"Me sorprendió mucho por lo bien que anda el auto. Es muy rígido, se comporta como el Dallara a pesar de no estar construido con fibra de carbono. Se nota que es un chasis bien nacido, porque los tiempos salieron rápidamente sin necesidad de exigirlo demasiado. Hacía frío, teníamos gomas viejas y yo desconocía al nuevo Ralt; pese a todo eso, luego de cinco o seis



Un Ralt RT31/87 como el que, con motor Volkswagen/Schuck, guiará este año Rosso.

vueltes estaba girando en 1m04s, y luego de 24 giros de test llegué a marcar 1m03s8/10 en el circuito chico de Hockenheim. El año pasado con el Dallara, con calor y neumáticos nuevos, nos costó mucho llegar a 1m03s2/10, por lo que pienso que con un poco más de calor y gomas buenas no va a costarnos mu-

cho bajar el 1m03s para la vuelta", declaró Rosso.

El motor de este auto también es nuevo; está preparado por Schrick, que se ocupará de los impulsores de los dos coches oficiales. Rosso tuvo una impresión igualmente buena con respecto al funcionamiento del motor, comparado con el de John Juddo que "Vichin" utilizó en la carrera de Macao del año pasado cuando su debut en el equipo.

"El motor de Schrick tiene más salida y más potencia a altos regímenes, algo similar a lo que tenía en el motor de Spiess que equipaba al Dallara", señaló el cordobés.

Esta semana, Rosso deberá hacer otras sesiones de ensayo en el trazado francés de Magny Cours, y luego en Nurburgring, ya con vistas a la apertura del torneo Alemán '87 que se hará en ese circuito el 26 de abril.

Néstor Palmetti
(Desde Alemania)

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

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS
amortiguadores



- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.

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

Envíos al interior Tarjetas de Crédito

En Avda. La Plata se atiende: Sábado 8.30 a 12 - 14.30 a 20 Domingos: 9 a 12.30 hs.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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



automundo

- SCALEXTRIC
- SEBRING
- LEONE

FOR MAYOR UNICAMENTE MARTES A VIERNES 10.30 a 17.30 hs

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

● Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault
Informes por carta: Rastreador Fournier 2522, Olivos (1636), Bs. As. o personalmente en el Autódromo de Bs. As.
Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

*** FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES ***

● BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

techo hidráulica s.r.l. DIAG. 76 N° 1585
(Ex J.M. Campos), SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

RACING PARTS

- Resortes para vehículos ISKY. Todos los tipos.
- Bolas de Rodillo. CHEVY y DODGE ISKY.
- Varillas levante válvulas ISKY.
- Platinos para válvulas Titania hierro y Dural ISKY.
- Tacómetros JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite rearco ARO.
- Encendido MALLORY. Todo taladro.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape YHT. Varios colores.

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

BUZOS ANTIFLAMA

YAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENUMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TERCER

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX 11 USA

KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en NAR DEL PLATA:
"FIRST COMPETICION"
Av. Colon 6002. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR
BRANDSEN 1123.
TEL 744-2583

Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).



CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL: 541-2694 70-6387



BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS para

- ☆ CHEVROLET ☆ FALCON ☆
- ☆ OPEL ☆ TAUNUS ☆

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS

- REGISTROS

PARA BALANCINES CHEVROLET

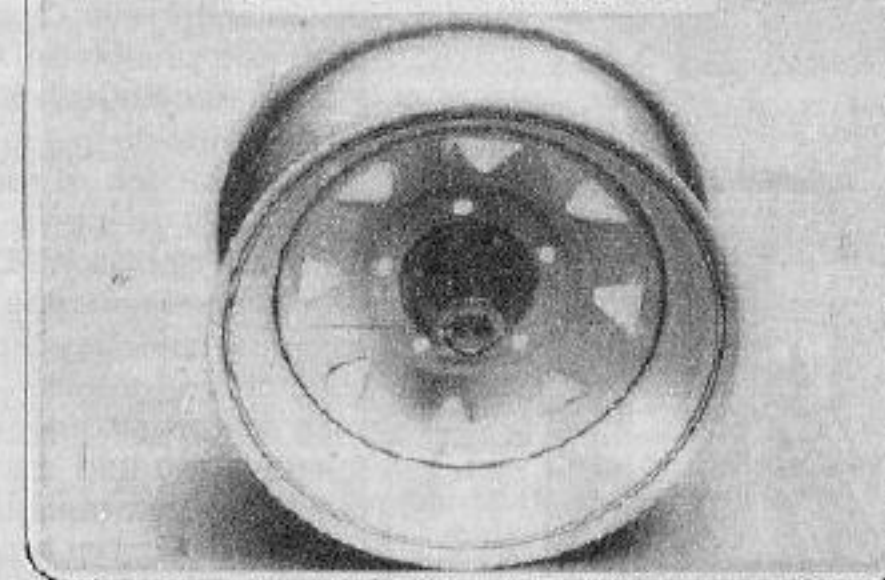
Av. del Libertador 15.208 (1640).
Tel: 747-2557. ACASSUSO

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS



SPINA HNOS.



- ★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
- ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
- ★ SEGURIDAD TOTAL
- ★ RUEDAS SPINA HNOS.

Adquirlas en las mejores casas del Ramo de todo el país

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

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

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

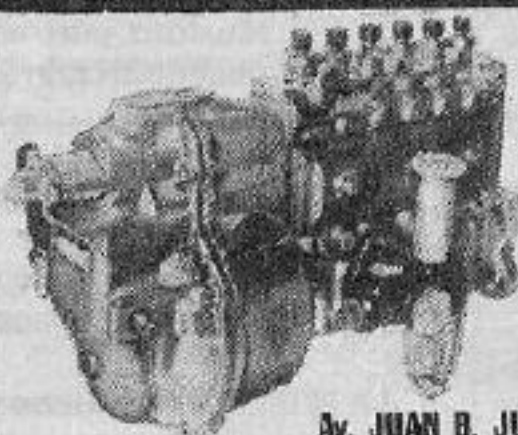
Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

TODO PARA EL DIESEL

de: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas inyectoras
- Toberas
- Bujías incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.



Av. JUAN B. JUSTO 3633. CAP. (1416). TEL: 58-4859

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

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



AUTO-MOVIL S.R.L.

Gral. E. GARZON 5255 (1440) Capital TEL. 683-1351 582-9001

