

CORSA

CORSA
20
AÑOS
A FONDO

**LARRAURI HABLA...
Y MUERDE**

**MAS COLOR: T.C.,
C.A.P., INDY CARS**

**TURISMO EN
AVELLANEDA
(Y UNA HISTORIA SECRETA)**

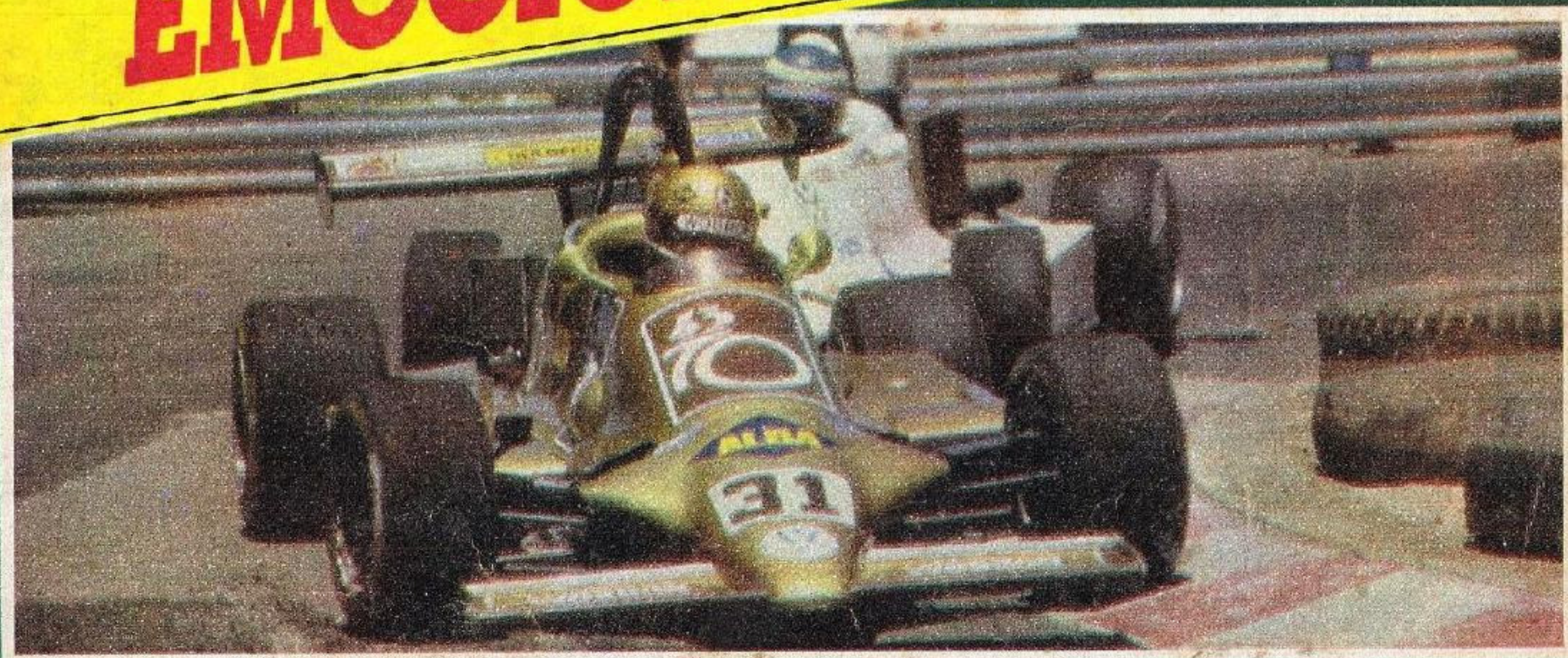
INFORME ESPECIAL

LOS F.1 DEL FUTURO

¡WILLIAMS vs. LOTUS!



F.2 EN COLONIA Y RALLY GRAN PREMIO EN ENTRE RIOS
EMOCIONES FUERTES



Rally Nacional

XXVI GRAN PREMIO. Chiavarolle en la General, Torrás y Martínez en sus clases y Besc y numerosos abandonos, muchos de éstos de fuste, en carrera atractiva.

POCOS HEROES... Y VA

Hay que reconocerlo. Las expectativas creadas por el Gran Premio eran escasas. A lo sumo, la definición del campeonato en la Clase Dos, y la lucha prevista por él, entre Bescham y Stillo, se podía calificar de interesante. Por lo demás, esperábamos algo de lucha en la clase mayor, donde estaba prevista la participación de un lote llamativo, aunque con el título en las manos de Gabriel Raies, solo la lucha detrás suyo podía interesar. Asimismo,

la realización de una prueba en caminos de una provincia con escasa experiencia, y donde la actividad rallística es poco más que desconocida, presagiaba falta de entusiasmo en el público y, por ende, una carrera sin ese calor popular que en el rally—como en cualquier otra competencia de ruta—es imprescindible para llegar a buen puerto. Sin embargo, el Gran Premio del Automóvil Club Argentino aunó los ingredientes necesarios para convertirse —realmente—

en una gran carrera. Detallemos.

SUSPENSO EN LA CLASE TRES: RAIES "FANE", PERKINS ADELANTE, CHIAVAROLLE TRIUNFANTE

Tras la escasa veintena de virajes que integraron la primera prueba clasificatoria, el promedio de 161.309 km/h del ganador, Raies, definió el carácter de la prueba. La cuestión sería definida a favor de quien



FICHA GENERAL

Fecha: 11 al 13 de diciembre de 1988.

Lugar: Caminos de la provincia de Entre Ríos.

Ubicación: Zona central de la provincia de Entre Ríos.

Autoridades: Director de la Prueba: Rafael Sierra; Colegio de Comisarios Deportivos: Tomás Albo (Presidente), Abel Fejara y Miguel A. Calandra; Comisario Técnico: Daniel Afione.

Condiciones climáticas: Caluroso y con algunos primes bajo lluvia.

Tipo de trayecto: Caminos de tierra muy veloces, con ríspio fino.

Participantes: 59, 20 en la Clase 1, 26 en la 2 y 13 en la Clase 3.

Público: Numeroso a lo largo de la ruta.

Difusión: TV Canal 10 de Córdoba (Motores en Marcha); Canal 5 de Concepción del Uruguay; Canal 13 de Santa Fe; Canal 12 de Fray Bentos. Radio: LT11 Concepción del Uruguay; LV21 Radio Champaquí (Radio Rally); Radio General Paz de Córdoba (A fondo); Radio Rivadavia (Carburando); Radio El Mundo (Campeones); Radio Villa María (Autovisión); Radio Universidad de Córdoba (Auto diario); LV3 Radio Córdoba (Auto dinámica); LT14 de Paraná (Página de automovilismo), y Fuedas y Motores (San Luis).

Organización: Buena.

Espectáculo: Bueno.

ham en el campeonato que faltaba definir, vencedores; escasos participantes

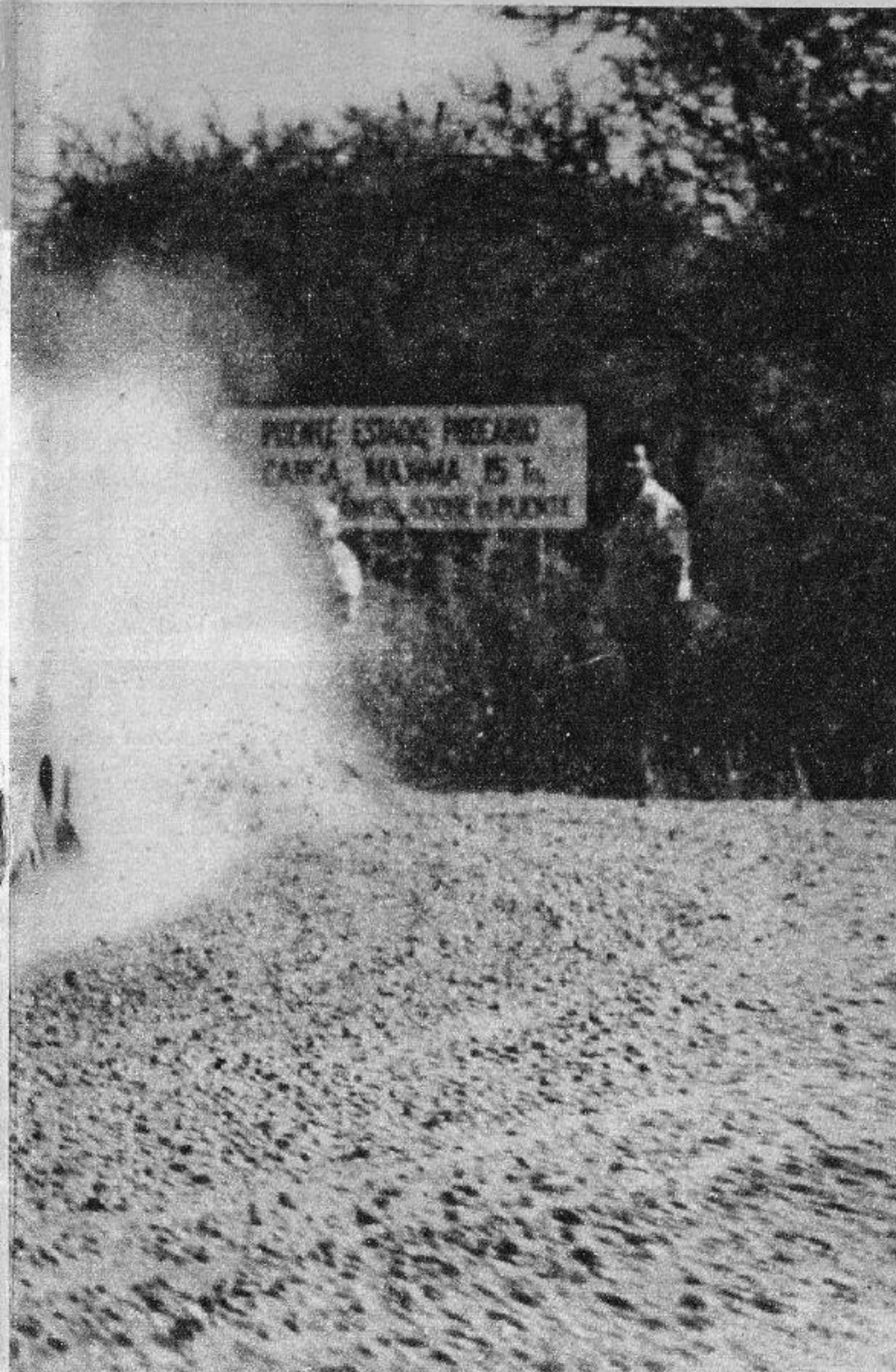
ARIAS TUMBAS

contara con el auto más veloz y supiese conservarlo derecho en el rípid, algo no siempre sencillo. El retiro del campeón y el de Carlos Veronesi dejó a Perkins con la única contra de **Eduardo Chivarolle**, dueño éste de un medio mecánico perfectamente adecuado y capaz de destruir esa racha adversa que desde hace varios años lo persigue, pese a algunos buenos resultados parciales obtenidos en el interin. La lucha entre el veterano gaucho de Alberdi y el cordobés fue

interesantísima. Ambos pusieron todo de sí, culminando su liza con el abandono de Perkins en momentos en que la diferencia con "Chiava" se podía contar en segundos y con los dedos de la mano. Para el cordobés, terminado el problema que representaba Perkins, se inició otro: su propia caja de velocidades. "Me quedé sin quinta velocidad y se escuchan unos ruidos extrañísimos en la caja. Voy a tener que cambiarla, pero... no sé. Creo que no voy a tener tiempo.

¿Cuánto se tarda para hacerlo?" preguntaba en Salto Grande a Sigfrido Schroeder, habitual mecánico de Raies y para la ocasión oficiante una vez más como navegante de Héctor Hernández sobre el impecable R-18 azul metalizado. Lucio Bonaldi, con otro R-18 que mostraba las huellas de un accidente durante su traslado a remolque, logró finalizar pese a que el humo celeste que salía de su escape denotaba un pistón pinchado o un arbol desfalliente. Lo que fuere no im-

pidió que llegara a la culminación de la carrera envuelto en una nube de gas aceitoso. Díaz Mayer no pudo —una vez más— arribar, luego de haber circularado entre los diez primeros mientras no tuvo inconvenientes con la temperatura de su motor, algo que también padecieron Carmelo Cordovanna y Carlos Neira, finalizando ellos asimismo con su retiro. Marcelo Foche y Guillermo Madero, con otro R-18 (aunque TX y "preparado" tan solo con un árbol de levas similar al

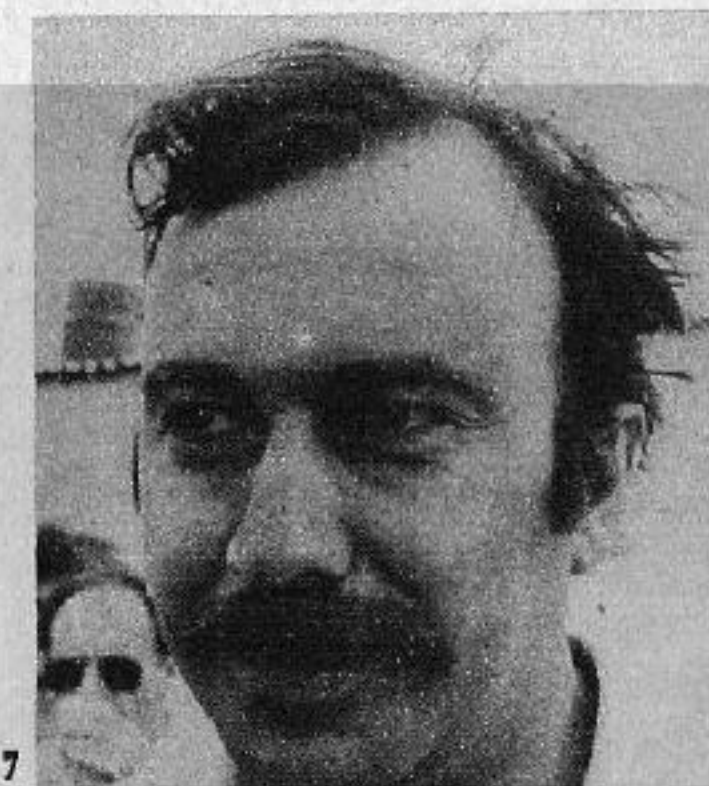


Izquierda arriba: Podio triunfal para Jorge Bescham (mano levantada) y Jose Garcia. La coronación de un gran esfuerzo.

Foto mayor: Eduardo Chivarolle, luego de cambiar su caja de velocidades siguió obteniendo victorias en primes. Nunca cejó en su esfuerzo y ganó merecidamente el velez Gran Premio '86.

Arriba: Miguel Tomás pasando el único vado del rally en el Arroyo Pedernal.

Abajo: Momento definitivo. Mientras De Giovanni y Lopez Piccioni buscan y arreglan la falla de la bobina, los supera Jorge Bescham.



4. Lucio Bonaldi logró arribar con una continua falla en el motor. El último día gastó seis litros de aceite. 5. José Elchepare fue el mejor entremano clasificado. 6. Detención de Hernández (a la izquierda) en un auxilio en Larroque. Mientras Carlos Cellis (primeros pantaloncitos de jean), Ribe Nill (derecha) consulta tiempos con Schroeder (dentro del auto). 7. José Elchepare. 8. El matrimonio Bescham iniciando el festejo. 9. Esperando para entrar al reagrupamiento de Salto Grande conversan Sigfrido Schroeder, Rubén Ribe Nill, Hector Hernández y Eduardo Chivavolle. Detrás el R-18 ganador. 10. Así arribó Alfredo Altamirano durante casi todo el rally: espectacular. 11. El ganador y segundo en el campeonato de la Clase Uno: Angel Martínez a su paso por San Cipriano.

usado por el equipo oficial en 1981) se recuperaron de su vuelco en el PC 3, aunque al igual que otros, recorrieron la primera etapa sin parabrisas. Avelino Fontana—enterrriano de Paraná—no lograba integrarse a la lucha y era evidente su ansia por arribar.

CLASE DOS: BUSCANDO EL CAMPEONATO

Mientras Altamirano buscaba la punta "llevándose" a Omar De Giovanni, Stillo y Bescham intentaban ganarse el uno al otro. Para aquel, era necesario arribar delante del Fiat super europa 1,5. Para éste era imprescindible ganar, y que entre él y Stillo hubiese algún otro auto, de ahí la necesidad de "largar" como "liebre" a De Giovanni. Pero todo se simplificó velozmente con el abandono de Mario Stillo, luego de haber tenido inconvenientes con el termostato. Una vez retirado ese elemento, no se purgó el circuito de refrigerante y la formación de burbujas gaseosas de alta temperatura quemó la junta de la tapa de cilindros, extraña falla en un R-12 armado por los Batelli. El vuelco (o "acostada") de Miguel Torrás y el mismo incidente sufrido por Bescham, así

como la falla eléctrica de Altamirano, ayudaron a De Giovanni a ganar la punta, aunque Omar ya había demostrado que no necesitaba de esas ventajas para dominar. Lo suyo fue excelente, aunque un cambio de bobina al comienzo de la segunda jornada dio por tierra con sus esperanzas de ganar, mientras que Torrás, "silbando bajito" fue hacia adelante con otro R-12 semiformal "powered by Batelli" y ya sin más apremios. Sabía que era muy difícil ganar el Gran Premio, pero la confiabilidad de su auto, junto a un manejo experimentado y veloz, le dio el halago inesperado. "Eso fue lo fundamental", aseguraba el campeón saliente de la división.

Por otra parte, los abandonos se multiplicaban: Miguel Tubal, luego de una performance muy interesante, Carlos Piazza sin haber destacado como en otras ocasiones, Carlos Elis imposibilitado de repetir la demostración efectuada en su "reentré" de San Luis. A todo esto, un nombre poco habituado a los puestos de vanguardia se hacía notar con fuerza: Claudio Frecha, utilizando mecánica de Carlos Scarbassi y un auto armado por Jorge Cilo en Lanús. Sus problemas en

la carrera llegaron entre el PC 16 y el PC 25. En aquél, la selectora de la caja de velocidades lo dejó con tercera y cuarta marcha tan sólo. En éste se le atrojó el alternador.

Volviendo a la punta, Bescham no tuvo tranquilidad en ningún momento. A los nervios que le provocaba la obtención de su tercer título nacional, se sumaba la rotura del embrague. "Bajen el chapón y preparen todo para cambiar la caja", decía a sus auxilios en Villa Eleonora, inicio del antepenúltimo prime del rally. Cumplido éste, se determinó el cambio. Pero... el disco del embrague no estaba en la camioneta de auxilio de ese punto (Urdinarrain) puesto que había sido prestado a Tubal un día antes. Dispuesto a penalizar lo que fuese necesario para asegurarse la llegada, intentó el cambio, pero... no había un repuesto disponible. El ofrecimiento de De Giovanni fue automático: "Yo te sigo por si necesitás ayuda". Claro, son muchos años de pelear juntos para llevar a Fiat hacia adelante, con o sin apoyo. Y eso pesa. Una vez arribados al final, ambos Super Europa 1,5 mostraban huellas en sus paragolpes. En el trasero de Bescham, en el delan-



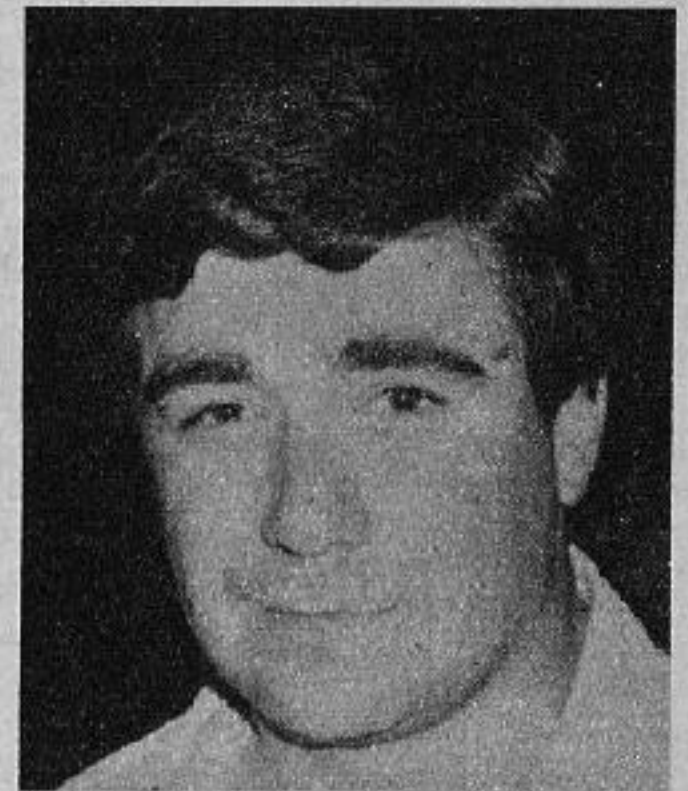
HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Eduardo Chivarrolle: "Si bien fue bueno, el comienzo no fue excelente. No había podido recorrer la ruta previamente y eso fue dar un gran handicap. En el PC 5 se me tapó un glicleur del carburador y luego, mientras volvíamos desde Paraná, Hernández se fue afuera, dándome algo de ventaja. En la segunda etapa, con la mayoría de mis rivales fuera de carrera, aflojé el ritmo. Sin embargo, los problemas comenzaron con la caja de velocidades. Me quedé sin quinta marcha y luego decidí cambiarla por las dudas. Lo hicimos antes de entregar el auto a parque cerrado el viernes por la tarde y a la vez cambiamos la relación final por una más corta, que me sirvió mucho en la última etapa. Además de eso, solo nos faltaba algo de freno en el eje trasero, aunque solo por falta de regulación, ya que el cambio de la caja nos insumió mucho. Al fin ganó un rally. Era hora que se me diera. ¿La última carrera que gané?... ni me acuerdo."

Angel Martínez: "Corrí como lo hice durante todo el año, con la caja intermedia (12 x 53) y no tuve más problemas que la lucha con Gómez y Lambrecht. Fui al GP para lograr el segundo puesto en el campeonato de la clase y lo logré, aunque no especulé para nada durante la carrera. Tampoco podía hacerlo dada la competencia. Sólo me detuvo la pinchadura de la goma trasera derecha en el PC 15".

Héctor Hernández: "El mayor inconveniente que tuvimos fue la rotura del escape, que fue reparada por el equipo de Rales, a quien tengo mucho que agradecer, ya que yo concurrí desde Catriel con un solo auxilio que no alcanzaba para una carrera de las características de esta. Además, en algún momento sufrí con la nafta—quizá debido a que mi auto tiene el tanque estándar—. En las largas rectas cada cinco o seis kilómetros levantaba un poco el pie del acelerador, debido a que creo que el motor no aguanta tantas kilómetros al régimen máximo. El auto, pese a que el alternador no cargaba la batería desde el PC 22, terminó en perfecto estado".

Jorge Bescham: "Luché por el título desde que largué. Volqué, muy lentamente y luego que abandonó Mario (Stillo), me dediqué a tratar de llegar.



Angel Martínez

pese a que luego se complicó, con la rotura del embrague y la posterior de la caja, lo que provocó que solo pudiera conectar la quinta marcha en los últimos primes de la etapa final. Hacia el final, Omar De Giovanni me dio una gran ayuda y resignó posiciones para colocarse detrás mío en la ruta y estar listo para ayudarme si yo tenía algún problema. Eso es invaluable. Al principio, la idea era que De Giovanni fuese a ganar la carrera, luchando con Alfredo Altamirano, ya que sabíamos que sería quien nos daría más trabajo. Pero, al retrasarse tanto De Giovanni en la segunda etapa, el plan quedó sin efecto. Para 1987, la idea es correr con Fiat Regatta 85, y si la actividad comienza antes de lo previsto, usaremos inicialmente el Super Europa 1.5".

Alfredo Altamirano: "Mi idea era ganar la clase dos, pero el problema eléctrico que sufrimos en el PC 3 con el eje del distribuidor y el encendido, nos varió todo el esquema y tuvimos que conformarnos con ganar la segunda y tercera etapas y unos cuantos primes. Finalmente en el PC 19 se nos rompió el embrague y no podíamos desarrollar más de 120 o 130 km/h. Pese a todo fue un lindo cierre de año, inclusive, porque el segundo auto del equipo, que condujo el uruguayense Etchepare anduvo muy bien, sin mayores problemas".





Arriba: El roquense Ubaldo Lambrecht en el inicio de la segunda etapa con la tercera puerta de su Fiat 147 CL5 levantada. (Bonita forma de buscar mejor apoyo aerodinámico del tren trasero). Derecha: Miguel Torras con los brazos levantados en la multitudinaria llegada en Concepción del Uruguay, mientras Luis Oyola no alina a pararse.



GASTON PERKINS

"COMENCE Y TERMINE EN PUNTA"



La inscripción de Gastón Perkins y el navegante uruguayo Daniel Muzio, no causó mayor sorpresa, si bien el único antecedente nacional que poseía, se remontaba a 1985, cuando luchó con Gabriel Rates en el Rally Pagos del Tuyú. Luego se siguió dedicando al campeonato provincial de Buenos Aires, donde era uno de los dominadores habituales, en los normalmente veloces trazados elegidos. La decisión de no participar más en este certamen y la característica hiperveloz del Gran Premio del ACA, fueron casi una.

"Salvo en el primer prime, donde me ganó Rates, quien abandonó enseguida, pude largar y llegar en la punta. En efecto, únicamente la perdí en el segundo prime del segundo día, donde una salida del camino me costó unos veinte segundos, que luego recuperé. Los problemas de temperatura se iniciaron tres primes después y cambió el radiador. Pensábamos que estaba solucionado el inconveniente, pero se quemó la junta de la tapa de cilindros mientras íbamos en enlace a largar el PC15. Poco antes, con Chiavarolle nos 'dimos' en forma. La rotura le podía tocar a cualquiera y fui yo el perjudicado, aunque igual estoy contento por la performance. El régimen máximo a que circulaba era de 6.500/6.600 RPM, aunque no siempre podía mantenerlo, dadas las diferentes características de los primes. ¿El año próximo? No tengo nada definido, depende de dos circunstancias. Lo que decida hacer SEVEL y lo que yo determine. Veremos..."

Su actuación demostró que nadie era mejor que él para prologar el libro de CORSA sobre los Grandes Premios de Turismo, el cual ahora puede obtenerse en las librerías.

tero de De Giovanni. Nadie los vio hacer otra cosa que circular muy juntos. "La carrera termina aquí, ¿no es así?", preguntaban Bescham y H. García. La respuesta afirmativa fue un bálsamo. El auto blanco y amarillo podía pararse en cualquier momento, agotado. Pero aguantó lo necesario para hacer la entrada triunfal y hasta subió a la rampa de llegada. La misión estaba cumplida holgadamente.

CLASE UNO: EL "SUB" ERA LA CUESTION

Rudi Trosero ausente y con su auto ya vendido, el tema principal en el Gran Premio para esta división era el segundo lugar en el certamen. Varios eran los candidatos. Angel Martínez, quien supiera debutar en el Rally Día de la Bandera de 1980 con un Fiat 128 1100 similar al que lo consagrara en esta competencia, fue el dominador. No muy cómodo, por cierto. Sciangu-

la, Morcillo y Grasso eran los demás contendientes. Gómez y Lambrecht, llegaron a Concepción del Uruguay con sed de puntos importantes y deseos de ganar. Fueron ellos los que más complicaron la carrera a Martínez, pese a que no lograron vencerlo. Jorge Quinteros puso también su cuota de agresividad, que lo llevó a ganar los tres primeros primes en la división. Martínez ganó trece de los veinticinco primes disputados, elaborando una diferencia de 8m20s sobre el Fiat 128 de José Gómez y su navegante Heckmann, los que se recuperan así del desengaño sufrido en el Rally Pagos del Tuyú, luego que una equivocación de camino les costó la desclasificación, cuando la última bandera de llegada estaba casi a la vista.

NARANJITAS & POLLITOS

PREMATURO - Fue el vuelco del Fiat 128 1100 de Bonin-Arregui, cuando

EL DESARROLLO

Primera etapa: Fue ampliamente dominada por Gastón Perkins y su Peugeot 504 N° 1, luego que Rates se retirara habiendo solamente disputado dos primes, de los cuales ganó el primero. Las tempranas deserciones de Veronese y Stillo dejaron al rally sin dos de sus potenciales y principales protagonistas. Algunos retrasos en el grupo puntero fueron provocados por sendos vuelcos en el PC3, sufridos por Miguel Torras, Jorge Bescham y Eduardo Lonati, mientras que Alfredo "Speedy" Altamirano, luego de sufrir un enorme retraso debido a la falla de su distribuidor e instalación eléctrica, se alejó irremediamente de sus posibilidades de victoria. En el reagrupamiento de Paraná, luego de cruzar Entre Ríos de este a oeste, y cumplida la mitad de la etapa inicial sobre los velocísimos caminos del trazado elegido, habían abandonado 19 de los 59 que comenzaron la jornada. Lideraba Perkins con 51m55s, seguido por Chiavarolle a 48s, De Giovanni, ganando su clase en excelente actuación (a 1m), Tubal (a 2m32s), Bescham (a 2m36s), Torras (a 2m24s), Celis (a 4m), Piazza (a 4m04s), Hernández (a 4m41s) y Díaz Mayor (a 5m05s). El mejor local era Eichepare (a 7m36s).

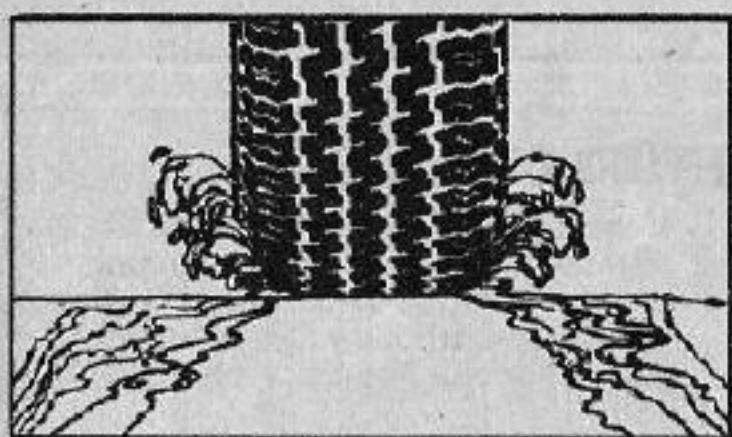
Los cinco primes disputados entre Paraná y Concepción del Uruguay - ahora de oeste a este - fueron ganados por Altamirano (dos), Chiavarolle (dos) y Perkins (uno), aunque este último al fin del día seguía liderando la carrera por solo 32 segundos frente a Chiavarolle, luego de 292,25 km de primes (esto es una ventaja de una décima de segundo por kilómetro). Luego seguían De Giovanni (a 2m10s), Bescham (a 5m36s), Torras (a 6m11s), Hernández (a 7m32s), Celis (a 8m40s), Piazza (a 9m28s), Bonaldi (a 6m16s) y Eichepare (a 18m43s). La clase uno estaba siendo disputada entre Martínez (a 22m11s del ganador de la etapa), Grasso (a 22m41s), Lambrecht (a 25m10s), Gómez (a 25m46s) y Scianguila (a 26m56s). Altamirano quedaba 25° en la general a 36m14s de Perkins. Entre los abandonos se contaba el de Tuval-Valerio, quienes, luego de mostrarse muy veloces, se retiraban.

Segunda Etapa: El viernes, la competencia realizó un gran rulo, iniciándose con un viaje hacia el norte de la provincia y llegando hasta Federal, para concretar un reagrupamiento en Salto Grande y volver -hacia el sur- a Concepción del Uruguay. Ya en el primer tramo de velocidad (el PC 10), comenzaron las novedades, que al cabo de la jornada desembocaron en dos nuevos líderes para las dos clases mayores. En efecto, De Giovanni, hasta entonces puntero de la clase dos, se detuvo bajo la caída lluvia en San Cipriano con graves problemas eléctricos que solucionó al cabo de 17 minutos, cambiando la bobina de su Fiat SE 1.5. Dos primes después, Gastón Perkins sufrió una salida de ruta en el PC12, quedando primero Chiavarolle (con 2h55m) y segundo Perkins (a 5s). Poco después, al iniciarse algunos problemas de temperatura, el equipo de Perkins le cambió el radiador, pero finalmente abandonó mientras circulaba en enlace entre Federal y la largada del PC15, aunque luego de haber recuperado el liderazgo de la prueba. Torras era el nuevo puntero de la clase dos, desde el PC11 con cinco segundos sobre Bescham, quien había aminorado notablemente su ritmo de carrera. Sin embargo, luego del retiro de Perkins, comenzaron los inconvenientes para el nuevo puntero. En efecto, problemas con la caja de velocidades (rotura de la quinta marcha) provocaron que perdiese al fin del día 53s respecto a Alfredo Altamirano, quien remontaba notablemente. Al fin de la jornada, Chiavarolle era el puntero con un tiempo de 4h22m39s, seguido por Torras (a 11m24s), Hernández (a 12m20s), Bescham (a 13m30s), De Giovanni (a 24m13s), Bonaldi (a 26m30s) y con el escape humeando constantemente, Odriozola (a 33m30s), Frecha y Altamirano, (a 33m49s), Eichepare (a 36m20s), Foche (a 46m50s). En la clase uno mandaba Martínez (a 49m41s) seguido por Gómez (a 51m45s) y por Lambrecht (a 55m44s). Ese día llegaron a Concepción del Uruguay 24 autos.

Tercera Etapa: Esta era la menor exigencia, que consistía en una vuelta de nueve primes que incluía a Gualeguaychú y Gualeguay. Partieron 24 autos, abandonando tan sólo Odriozola en el segundo PC del día. Chiavarolle, con sus problemas de caja resueltas, siguió acelerando, tratando de contener a Altamirano, quien seguía ganando primes (dos en esta etapa), pese a que su disco de embrague estaba roto. La nota del día la dio Bescham, que pensó también con su embrague, lo que derivó en la rotura de la caja de velocidades, y determinó que se quedara tan sólo con la quinta marcha. Si no llegaba al parque de reagrupamiento realizado en Talita (verdadero fin del rally, aunque luego atravesara la rampa de llegada a Concepción), no se consagraba campeón. Por ello, Omar De Giovanni resignó la posibilidad de su segundo puesto en la clase dos, para circular detrás suyo desde Larroque hasta el final. Era un tandem digno de verse que pasaba a más de 140 km/h. en los angostos caminos enterrriados, con los autos tendiendo a cruzarse por obra y gracia del fino enriplado. Finalmente, no se produjeron mayores novedades en la punta, salvo los problemas de Hernández con su alternador, llegando al epílogo con su batería totalmente "out".

Pirelli presenta P4 y P44.

Las radiales de acero de segunda generación.



Efecto hélice exclusivo de P4 y P44.

Más agarre sobre mojado.

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

Altísimo poder de frenado.

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

Mayor duración.

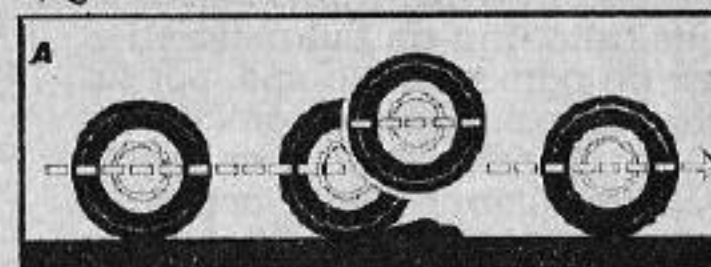
Baches, cordones, alcantarillas y otros obstáculos pueden ser fatales para la vida de los neumáticos. Las radiales

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

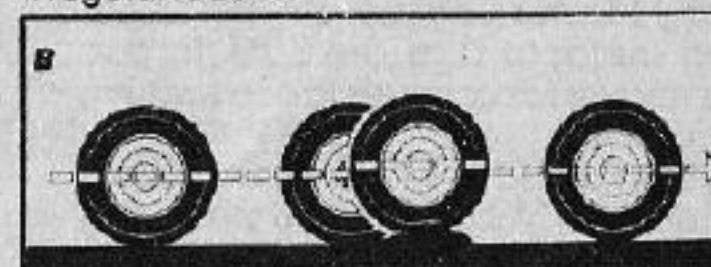
Confort en radiales de acero.

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

En Radiales, Pirelli pisa más



A. Neumático común: reacción ante irregularidades.



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

PIRELLI



14

Marcelo Foche y Guillermo Maero haciendo de las suyas. Notar el arrugado techo del R-18 TX (caja standard de 4 marchas) y las exigidas Firestone H-330. Es el sexto rally del de Temperley. Llegó en todos. Y en los puntos.

se dirigían a largar el primer prime del rally en las cercanías de Concepción del Uruguay. Sin más consecuencias que el susto y los obvios cachetes colorados.

EXPECTATIVAS FRUSTRADAS - Tanto Carlos Veronesi como Víctor Lamperti concurren a Entre Ríos para tratar de obtener una mejor prioridad de largada para sus participaciones en la edición '87 de la Vuelta de la Manzana, Prueba que, según comentó Miguel Calandra, mantendrá el esquema que mostró este año, utilizando caminos cercanos al Alto Valle del Rio Negro, a los que podrían agregarse algunos tramos en la provincia de Neuquén. Veronesi por su motor y Lamperti por romper el radiador de aceite del motor preparado por Antelo, no pudieron lograr su cometido.

SUSPENSION - Uno de los Primes que mayor expectativa despertó, el PC 16 en la segunda etapa, fue suspendido antes de largarse, debido a que faltó una ambulancia en el lugar de partida. Ese tramo, por sus características, a priori favorecía a los R-12 TS. Lamentablemente, no se trasladó a ese punto una ambulancia que estaba ubicada a 15 kilómetros de ese tramo.

AUSENCIA - Se notó la de Ernesto Soto y Martin Christie, quienes se habían inscripto días antes de largar. Fue una de las grandes faltas que tuvo la carrera.

COMENTARIO - "Algunos tramos de enlace hubiesen sido perfectos para ser usados como primes. Eran trabados, con buen piso y cercanos a Concepción del Uruguay", dijeron varios pilotos.

ENTUSIASMO - Fue el que demostró todo el pueblo entrerriano al paso de los autos de carrera. "Hacia mucho tiempo que no veíamos algo así. Sería lindo que vinieran todos los

años", decía un "paisano de a caballo" en un almacén de ramos generales, en la recientemente nombrada ciudad de Larroque.

FRUSTRADO - Estaba Carlos Celis, por su abandono. "Se salió un tornillito de uno de los soportes de la bomba de agua. ¿Podés creerlo?"

LOCALES - Beni, Uranga y José Etchepare fueron los pilotos de Concepción del Uruguay que participaron. De ellos, el mejor ubicado finalmente fue el último mencionado. Usó para ello el Volkswagen Gacel GS de Alfredo Altamirano (auto que ganó la Vuelta de la Manzana) y si bien su performance no era comparable con los pilotos habituales, no desentonó en lo absoluto, obteniendo una digna colocación.

IDEA - ¿Está invitado Angel Di Nezio al Desafío de los Valientes que se hará el 15 y 16 de febrero en Córdoba? El piloto de Tres Arroyos fue uno de los poquitos privilegiados que pudo ganarle a Jorge Recalde en el Cruce de la Pampa de Achala y, por añadidura, aún está en actividad. Asimismo, sería lamentable que en esa competencia faltara Ernesto "Tito" Bessone, uno de los actuales ídolos del automovilismo nacional.

Por Eduardo E. Nelra
Fotos: Enrique Bianco y E.E.N.

LOS PRINCIPALES ABANDONOS



El Volkswagen Gacel de Escariz mostrando los destrozos luego de su vuelta.

Gabriel Raies - Raúl Campana (R-18 GTX). Junta de la tapa de cilindros. PC3. Eduardo Lonati - Jorge Del Buono (R-18 GTX). Rótura de punta de eje trasera derecha. PC4. Mario Stillo-Fernando Stella (R-12 TS). Termostato y junta de la tapa de cilindros. Carlos Veronesi - José Carbonari (R-18 GTX). Pistón pinchado. Víctor Lamperti - Carlos Lisi (R-18 GTX). Radiador de aceite roto. Arregló fuera de tiempo. Oscar Germani - José Volta (Peugeot 504 GRTN). caja de velocidades. PC1. Horacio Escariz - E. Pontana (Volkswagen Gacel). Vuelco. PC1. Carmelo Corovanna - Carlos Neira (R-18 GTX). alta temperatura de refrigerante de motor. Adrián Bonin - F. Arregul (Fiat 128 1100). Vuelco en el primer enlace. Gas-

tón Perkins - Daniel Muzio (Peugeot 504 GR TN). Junta de la tapa de cilindros quemada. Carlos Díaz Mayer - Héctor Valles (R-18 GTX). Alta temperatura de refrigerante motor. Miguel Tubal - Carlos Valero (Fiat SE 1.5). embrague roto. PC. Carlos Celis - Sandro Venturi (R-12 TS). Soporte de la bomba de agua. PC. Carlos Piazza - Mammana (Fiat SE 1.5). pistón pinchado. PC 11. Juan Odriozola - A. Descolte (R-12 TS). Block motor perforado por bielas. Sciangua - Varñez (Fiat 128 1100). Temperatura refrigerante de motor. Morcillo - Rossi (Fiat 128 1100). Caja rota y bomba de nafta. Luis Grasso - José Ellera (Fiat 128 1100). Leva cortada en el 14to. prime.

CLASIFICACION

25° Gran Premio de Turismo 1986 - disputado en tres etapas por caminos de la Provincia de Entre Ríos - 26 Primes. 1 suspendido - 11-12 y 19/2/86

Ps	Nº	Cl	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	Tpo.
1º	4	3	Eduardo Chivarolle - R. Ribe Nil	Renault 18 GTX E.L.	6h28m18s
2º	11	2	Miguel Tomás - Luis Oyola	Renault 12 TS	6h37m56s
3º	2	3	Héctor Hernández - Sigfrido Schroeder	Renault 18 GTX E.L.	6h40m46s
4º	12	2	Omar Degiovanni - Juan López Pichioni	Fiat SE 1.5	6h50m01s
5º	7	2	Jorge Bescham - José A. García	Fiat SE 1.5	6h50m14s
6º	9	2	Alfredo Altamirano - Carlos Guerra	Volkswagen Gacel GS	7h02m48s
7º	18	3	Luca Bonaldi - Ricardo Merlo	Renault 18 GTX	7h09m17s
8º	54	2	Claudio Frecha - Juan Onalidy	Fiat SE 1.5	7h06m29s
9º	73	2	José Etchepare - Luis Solza	Volkswagen Gacel GS	7h16m36s
10º	50	3	Marcelo Foche - Guillermo Madero	Renault 18 GTX	7h19m33s
11º	37	1	Angel Martínez - O. Silvestro	Fiat 128 1100	7h34m05s
12º	42	1	José Gómez - E. Heckmann Saiz	Fiat 128 1100	7h42m26s
13º	74	1	Fabio Manzana - Sergio Blaya	Renault 12 TS	7h42m39s
14º	38	1	Ubaldo Lambrecht - S. Sciolto	Fiat 147 CL5	7h50m46s
15º	56	2	Fernando Tenorio - Mario Rossi	Renault 12 TS	7h50m47s
16º	67	1	Alejandro Garay - D'Ambrosio	Fiat 128 1100	8h00m33s
17º	33	2	Eduardo Panero - R. Bogliolo	Renault 12 TS	8h07m48s
18º	71	2	Hugo Massera - Juan C. Acebal	Renault 12 TS	8h08m50s
19º	77	1	Omar Peñalba - Néstor Rivas	Fiat 128 1100	8h40m22s
20º	67	1	Ramón Tesla - Andrés Pedernera	Fiat 128 1100	8h51m46s
21º	51	3	Avellino Fontana - Carlos Cid	Renault 18 GTX	9h23m20s
22º	72	2	Raúl Uranga - Norberto Grasso	Fiat 128 CL1	9h47m28s
23º	66	1	José G. García - J. Mior	Fiat 128 1100	

CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY

CLASE TRES

Raies, 95 puntos (Campeón); Pancello, 49; Chivarolle, 45; Héctor Hernández, 44; Bonaldi, 35; Maciel, 25; Germani, 23; Pecal, 21; Soto, 20; Passi, 19; Peral, 18; Bassi, Landriscina, Sosa y Demelchior, 15; Mezher, 14; Foche, 12.5; Mattar y Lonati, 12; Hugo Hernández, Chali y Pontana, 10; Bascivilvaso, Otero y vaglia, 8; Marini, 6; Díaz Mayer y Croce, 4; Campra y Galota, 3.

CLASE DOS

Bescham, 106 puntos (Campeón); Stillo, 95; Altamirano, 82.5; Torres, 62; De Giovanni, 54; Tubal, 42; Schmid, 34; Maccari, 29; Fiore, 21; Flores, 15.5; Del Campo y González, 15; Badra, 13; Tinacher, 12.5; Frecha, Mastromarino, García Julio, Gora, Surra y Panero, 10; Bravo y Piazza, 8; Etchepare, 7.5; Mazochi, Maineri y Brunello, 6; Cáceres y

Maranzana, 5; A. Sala, Miglio, Luna (P), José Recalde, Bruno, Páini y Tenorio, 4; Cerban, Defagot, Corzo, Cisneros y Santángelo, 2; Carballo y Massera, 1.5; Ballestosa, Bortoni, Debasa, Perfumo, y Escariz, 1.

CLASE UNO

Trossero, 92 puntos (Campeón); A. Martínez, 77.5; Pirlas, 53; Morcillo, 49; Sciangua, 48.5; J. Gómez, 48; Grasso, 39; Rosso, 35; Saina, 28; Caligaris, 24; Nizzo, 20; Gallardi, 17; Lambrecht, 15; Bardon, 13; Garay, 12.5; Ricca y Liback, 12; Drudi, 10.5; Ponaiba, Angelini y Bonedetti, 10; Quinteros, 8; Tesla, 7.5; Argüello, Fevre y Suarez, 6; J. García, 5; Sisterna, Secul, Gioira, Merlo, Velázquez, Siragua, Recali y Albonetti, 4; Sassi, Buigas, Digerónimo, Bonilla, Salgado Nash, Benallo y Alba, 3; Slenzi y Mineili, 2; J.C. Martínez, Bua, Osie, Capellini y Masetti, 1.

**RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS
LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS**

Especialidad
en Sistemas
Mc. Pherson



**LOUZA
AMORTIGUACION**

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

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

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



WORLD CAR S.A.

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

**TAPAS DE
CILINDRO:**

**LAS
TENEMOS
TODAS!**



LOS MEJORES PRECIOS
DE PLAZA!

INDUSTAP

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

DISTRIBUIDORES **TANDILBER**

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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



- SCALETRIC • BACHI
- SEBRING • LEONE

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

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES

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

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

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

*** FRENS * EMBRAGUES * CARDANES ***

- BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES

**REPUESTOS
DANIEL**

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

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
 - Bolas de freno a Rodillo CHEVY y DODGE ISKY.
 - Válvulas Inventa válvulas ISKY.
 - Platinos para válvulas Titanio Hierro y Dural ISKY.
 - Tacómetro JONES con aguja testigo.
 - Radiadores para acafe marca ARO.
 - Encendido MALLORY. Toda la línea.
 - Carburadores WEBER y sus accesorios.
 - Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
 - Corno flexible para frenos especial.
 - Buzos y guantes SIMPSON.
 - Bulones de biela CARRILLO.
 - Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
 - Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.
 - BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS
- Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL 701-7948

LEVAS
ROMERO
COMPETICION

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

OSVALDO
Suspension

- VENTA DE REPUESTOS TREN DELANTERO. También repuestos de Competición.
 - BOMBAS DE AGUA
 - RECAMBIOS • CREMALLERAS
 - ROTULAS EXTREMOS
 - AMORTIGUADORES • etc.
- Abierto sábado todo el día.
Domingo 1/2 día.
CESAR DIAZ 3742 (1407) • CAPITAL

BUTACAS VEIGA

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

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

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

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

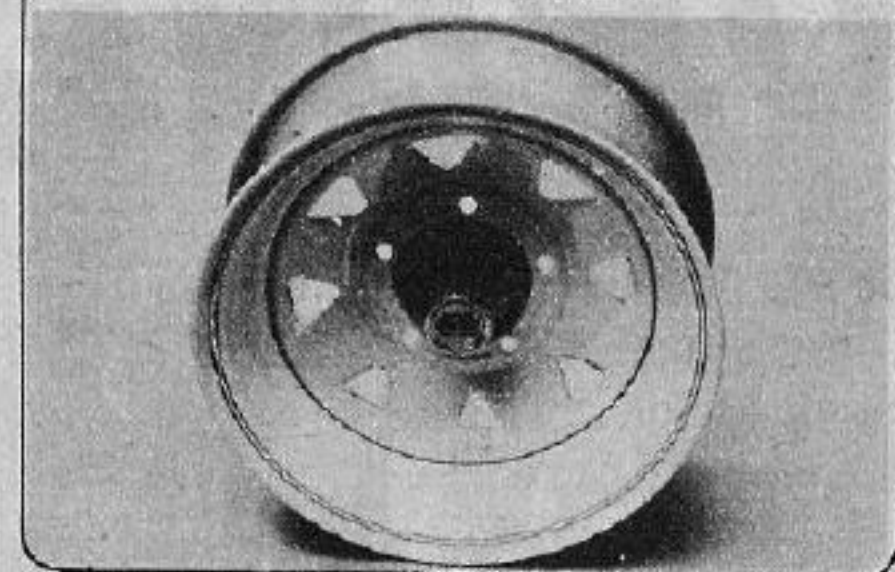
- BIELAS para Chevrolet Std. Especiales
- ENGRANAJES, distribución variable para Chevrolet
- CABLES siliconados para todas las marcas
- TREN de poleas dentadas

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEBAS



SPINA HNOS.



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

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL

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

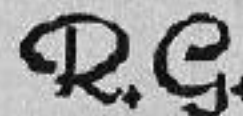
ESCAPES Y SILENCIADORES

FANTIN

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS
STANDARD Y COMPETICION

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS



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

Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2195

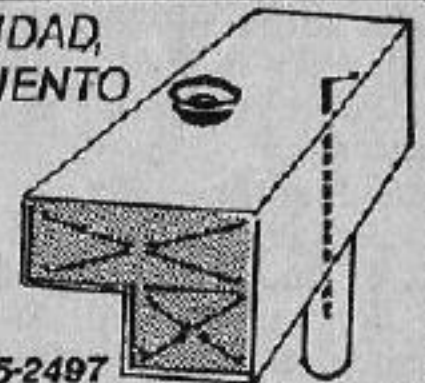
TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



REPUESTOS AUTOMOTORES

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

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



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

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS



REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

Fórmula Dos Codasur

EN COLONIA (URUGUAY), el "Súper Ratón" creció al máximo, perfumado de gloria

GURINI, EL COLOSO

Confirmando sus dotes de "callejero" —aunque él no reconozca predilección alguna—, el "pequeño gran ciudadano" de La Plata dictó cátedra en el pintoresco circuito urbano "Real de San Carlos". Así dio por tierra con las ilusiones de Kissling, quien, al cabo de azarosa carrera, pudo atacarlo peligrosamente. A esa altura, hacia rato ya que Maldonado había desertado tras hostigar también infructuosamente a quien, en definitiva, le defendió admirablemente el título. Lindo espectáculo.



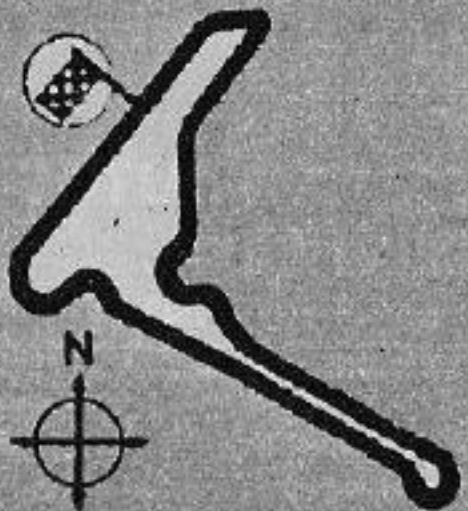
Me deja que te cuente una película? Una de esas con emociones golpes de escena... Esas donde uno no se aburre nunca y tiene ganas de que no terminen, donde la incógnita dura justamente hasta el final. El título es "Suspense en Colonia". Sus protagonistas: los pilotos que integran la "troupe" de la Fórmula Dos Sudamericana. El argumento: la definición del título sudamericano de la categoría. El escenario el circuito Real de San Carlos en Colonia del Sacramento, Uruguay. Los roles centrales, a cargo de "Yoyo" Maldonado y Willy Kissling, y como un juez inapelable, Nésstor Gurini, además, varios abogados defensores de una y otra causa: Gustavo Sommi, Miguel Angel Guerra, César Pegoraro y Alberto Scarazzini. Dos marcas: Volkswagen y Renault, las productoras de este filme. Ambas, arriesgando para ganar. La "serie" había tenido ocho capítulos anteriores y ellos le dieron una ventaja relativamente cómoda a Maldonado, que había ido a Colonia a ratificarla. El otro "muchachito bueno" de esta película —Kissling— fue al mismo lugar a jugar su chance. A matar o morir, "pero de pie, peleando" como él mismo lo pregona siempre, es su modo de vivir y sentir el automovilismo. En lo previo, dio la sensación de que Maldonado había hecho un poco mejor las cosas. Segundo en clasificación, primero en "tanques llenos". Un equipo eficaz y ordenado cuidando todos los detalles, y el mismo Yoyo trabajando sobre

el auto en muchos momentos del fin de semana.

Dio la sensación, decíamos, porque era precisamente eso, una sensación. La realidad solo "condenaba" a Kissling a largar en sexta fila por no haber podido mejorar su puesto de largada y quedar con el tiempo del viernes, cuando se deterioró la pista y el ingeniero de Olivos no había calzado el caucho fresco en su Berta-Renault. Luego el piso siguió mal y nadie pudo mejorar el sábado los registros del día anterior. De igual modo, entre Gurini —"poleman"— y Kissling —"6"— había solo 22/100, y entre los rivales por el título, 18/100. Las pruebas libres del domingo por la mañana demostraron que Maldonado no quería perder y que Willy no sólo debía sino que quería ganar. Veinte centésimas separaron a ambos, que hicieron el uno-dos. Los prolegomenos prometían. Los "avances", por sí solos, entusiasmaban.

Cuando Rafael Fossaceca operó la luz verde del vía libre, el "juez" Gurini se fue en

Momento de tensión en Colonia. Con fondo de la antigua Plaza de Toros, el Berta de Gurini pafina sobre un "banco de arena" de los que abundaban, a la hora de entrenar. Maldonado acecha, pero no pasará de mayores. Lo bravo vendría después para el platense, que igualmente testearía al tope del podio (en la foto, junto a Kissling).



FICHA GENERAL

Carrera: Décima prueba del Campeonato Sudamericano de Fórmula 8 "Gran Premio Automóvil Club del Uruguay, Colonia del Sacramento."

Fecha: 14 de diciembre de 1986.

Lugar: Circuito urbano Real de San Carlos, Colonia, Uruguay.

Ubicación: 5 kilómetros al norte de la ciudad.

Autoridades: Director de la Prueba, Ramiro Balcarcel; Adjunto, Ledo Daimas Bonjour; Colegio de Comisarios Deportivos, Raúl Escolar (Presidente, de Argentina), Jorge González Rego (A.C.U.) y Miguel Ameghio (A.U.V.O.); Comisario Técnico, ingeniero Carlos Panes (Brasil).

Condiciones climáticas: Soleado. Muy saluroso 33°C.

Participantes: En pista, 20. Largaron 18. Clasificaron 13.

Público: 8.000 personas.

Infraestructura del circuito: Relativa. Es mejorable y tiene las posibilidades para concretarlo.

Organización: Muy buena.

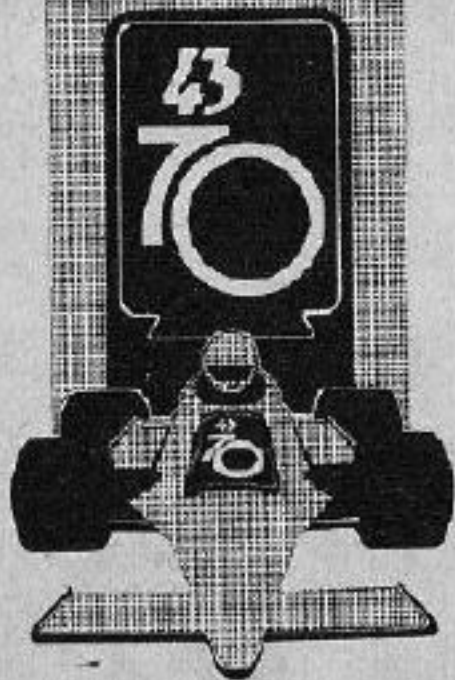
Espectáculo: Muy bueno.

DE SAN CARLOS

Por Néstor Carbia
Fotos: Miguel Tillous y N.C.



CAMPEONATO SUDAM



punta y tras él se coló uno de los "muchachitos", Maldonado. El bicampeón de la FRA entendió enseguida las señas de Yoyo para tirar juntos en las rectas del trazado urbano y no molestarse en los frenajes. Fue así que en dos vueltas y viajando encerrados dentro del medio segundo de diferencia entre ellos, le habían sacado casi 3s al tercero -Scarazzini-, tres y medio al brasileño Pegoraro y más de cuatro a Kissling, que aparecía 5º y luchaba denodadamente con los dos que lo precedían. En el cuarto giro las diferencias eran mayores aún. La dupla funcionaba. Cinco segundos de diferencia con Scarazzini, 5s35/100 con Pegoraro y 6s31/100 con Kissling, inclinaban la balanza para el lado de VW.

Fue sólo una alternativa. Después vino uno de los grandes golpes de escena. Dos giros más adelante el dorado Berta número uno buscó los boxes y la "película" perdió a uno de sus dos actores principales. El motor de la factoría de 9 de Julio cantó el "no va más" y Maldonado pasó a ser un masoquista del guard rail, que transpiraba el antiflame manejando el reloj y midiendo las diferencias entre Kissling y la punta, más que si estuviera en el cockpit del Berta-VW.

Avisado Kissling de la detención del Yoyo, salió a jugar el todo por el todo y a intentar la hazaña. Gurini, a todo esto, trabajaba concienzuda y serenamente en la punta. Luis Strianese y Carlos Kochichian -VW y Renault- también accionaban cronógrafos en el guard rail, separados por pocos metros. La procesión iba por dentro... Y Kissling comenzó a trepar. Cuando se quedó Maldonado, fue cuarto. Cuando Scarazzini se pasó en el frenaje de "la gota", fue tercero, y en la décima vuelta llegó al segundo lugar superando al brasileño Pegoraro. La cosa pintaba bien, a pesar de los 9s10/100 que los separaban del sólido puntero. En cinco vueltas achicó la diferencia a 7s45/100 y allí vino el segundo golpe de escena. La arena que se había volcado sobre el circuito en alguna salida de pista anterior, hizo patinar a Kissling en la curva uno, y allí fue al somatrompo. Por dentro lo pasaron Sommi y Scarazzini, y quedó otra vez 4º, pero a más de 16 segundos de la punta. Maldonado y Strianese tragaron saliva. Kochichian contuvo por un instante la respiración. Otra vez el gladiador a la carga, mientras Gurini buscaba en los carteles de su box la explicación que no le entregaban sus retrovisores. ¿Dónde había quedado el Berta-Renault del segundo aspirante a la corona?

Sólo cuatro vueltas demoró Willy en alcanzar y superar a Scarazzini otra vez. Con Sommi la cosa no iba a ser tan fácil, porque estaba casi 10 segundos adelante, pero la "fumata" de un pistón que se rompió en el

motor del sólido piloto de Chascomús le dejó el camino expedito a aquel para intentar casi "el imposible".

Kissling limaba diferencias de entre un segundo, uno y medio por vuelta. Al mismo tiempo, Gurini comenzaba a padecer con un rateo de su motor que se producía más arriba de las 7 400 rpm. Los dos debían trabajar con inteligencia, decisión y sin cometer errores. La presión de Kissling era evidente. La resistencia de Gurini, titánica. En la vuelta 33 se producía el tercer golpe de escena. Gurini se pasaba en un frenaje ("Las pastillas de freno se habían cristalizado por la temperatura y el auto no paró") y Kissling bajaba 7,18 s a 3,21 la diferencia. Faltaban nueve vueltas y no todo estaba perdido... Los cuerpos segregaban más adrenalina que nunca...

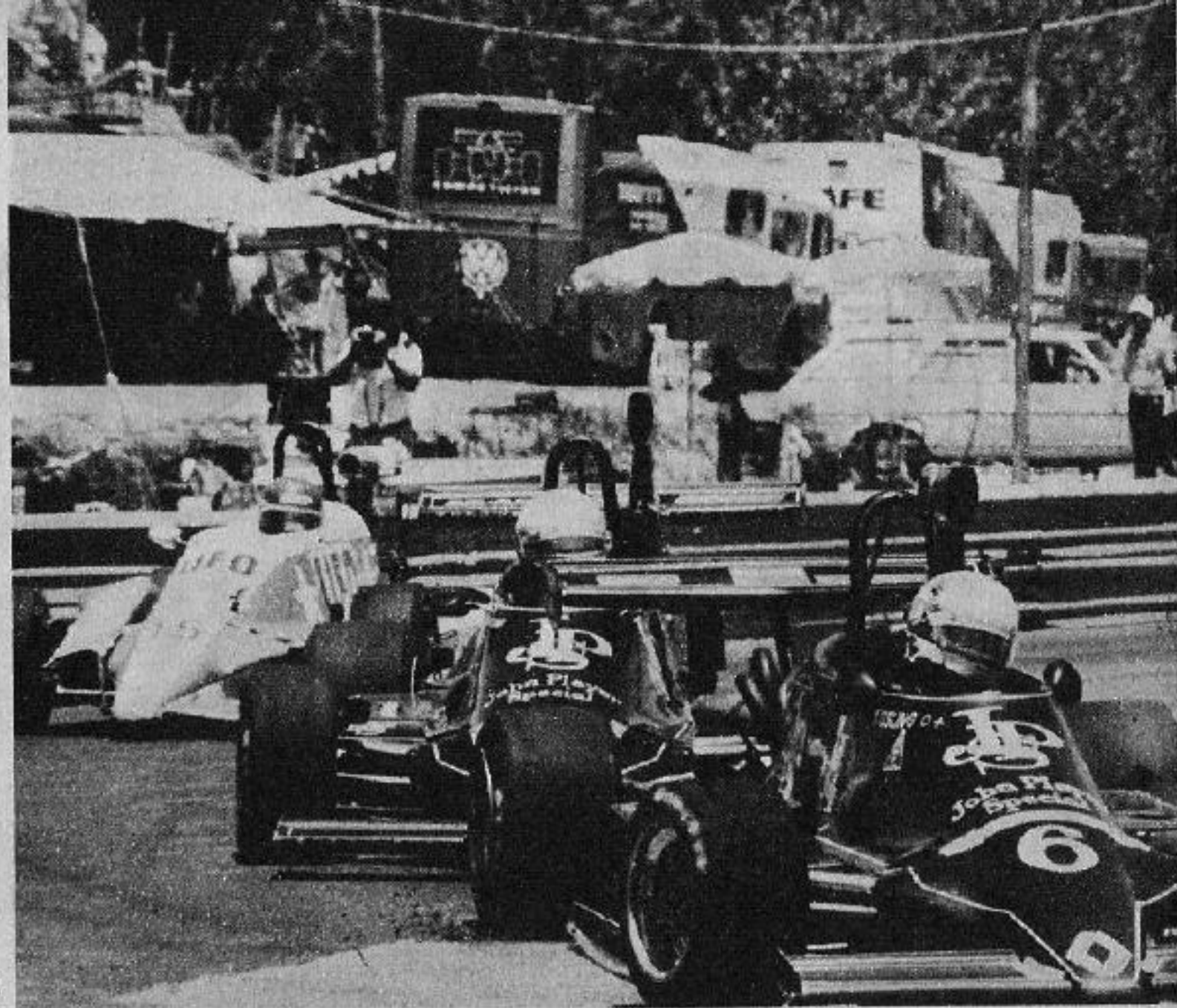
Gurini se recomponía de su "error", hurgababa en su temperamento y escantaba la serenidad suficiente como para ir a una definición no prevista. Encerraba 7 de las 8 vueltas finales en 1s22 de la mejor a la peor, lo cual, con la falla que tenía su auto y las condiciones del piso, era más que encomiable. Kissling hacía un esfuerzo supremo, era más rápida que Néstor en todos los giros, y le descontaba alrededor de 30/100 por vuelta. Los dos se observaban con astucia y recelo al mismo tiempo. Pugnaban por lo mismo pero ninguno estaba seguro. Mil trescientos metros antes del final -en "la gota"- Willy estaba a 1s88, y manejaba como un poseído. Con ese auto dorado adelante se escapaba su aspiración de seguir peleando el título con Maldonado en Mar del Plata, el domingo próximo... Le descontó un segundo en ese último trayecto, pero no le alcanzó. No le alcanzó para ganar. Si para sentir que entregó todo lo aryo en aras de lograr el objetivo, Gurini, de un trabajo impecable, le dijo que no y le "ofrendó" la corona al Yoyo de 9 de Julio. A ese que ya entró en la historia grande del automovilismo argentino. Seis títulos, cinco de ellos consecutivos -cuatro sudamericanos y dos argentinos- no se logran tan fácilmente. A tal punto, que es el primero en escribir esa página. Maldonado buscó a Gurini y lo estrechó en el abrazo. El pequeño juez había fallado por él, Kissling, el otro protagonista de la "película", el que perdió en este caso, saludó a Gurini en el podio, mientras una lágrima traviesa rodaba por su mejilla; luego buscó al dueño de esa corona que a él se le escapó, le tendió la mano y le dijo: "Está en buenas manos, Campeón". Kochichian fue al encuentro de Strianese y casi le dijo lo mismo. The End.

SACRAMENTITOS

AUSENTE I- Pedro Muffato no corrió en Colonia por no haber podido entrar a la Argentina... Iba a viajar a Colonia via Bs. As. pero al fallarle una documentación de su transporte que debía haberle sido entregado en Brasil y que no llegó a tiempo por un conflicto gremial en Río de Janeiro, este quedó detenido en Puerto Iguazú. Va a Mar del Plata.

AUSENTE II- Alexandre Negrão, piloto brasileño de Turismo que iba a debutar en Colonia con el auto de Osvaldo Scheer, no pudo hacerlo por no haber logrado los apoyos económicos necesarios. Había estado probando el Berta-VW en el circuito de Cascavel luego de la última carrera. Tampoco estará en Mar del Plata, ya que el domingo próximo debe correr la última carrera del torneo brasileño del cual es titular '85.

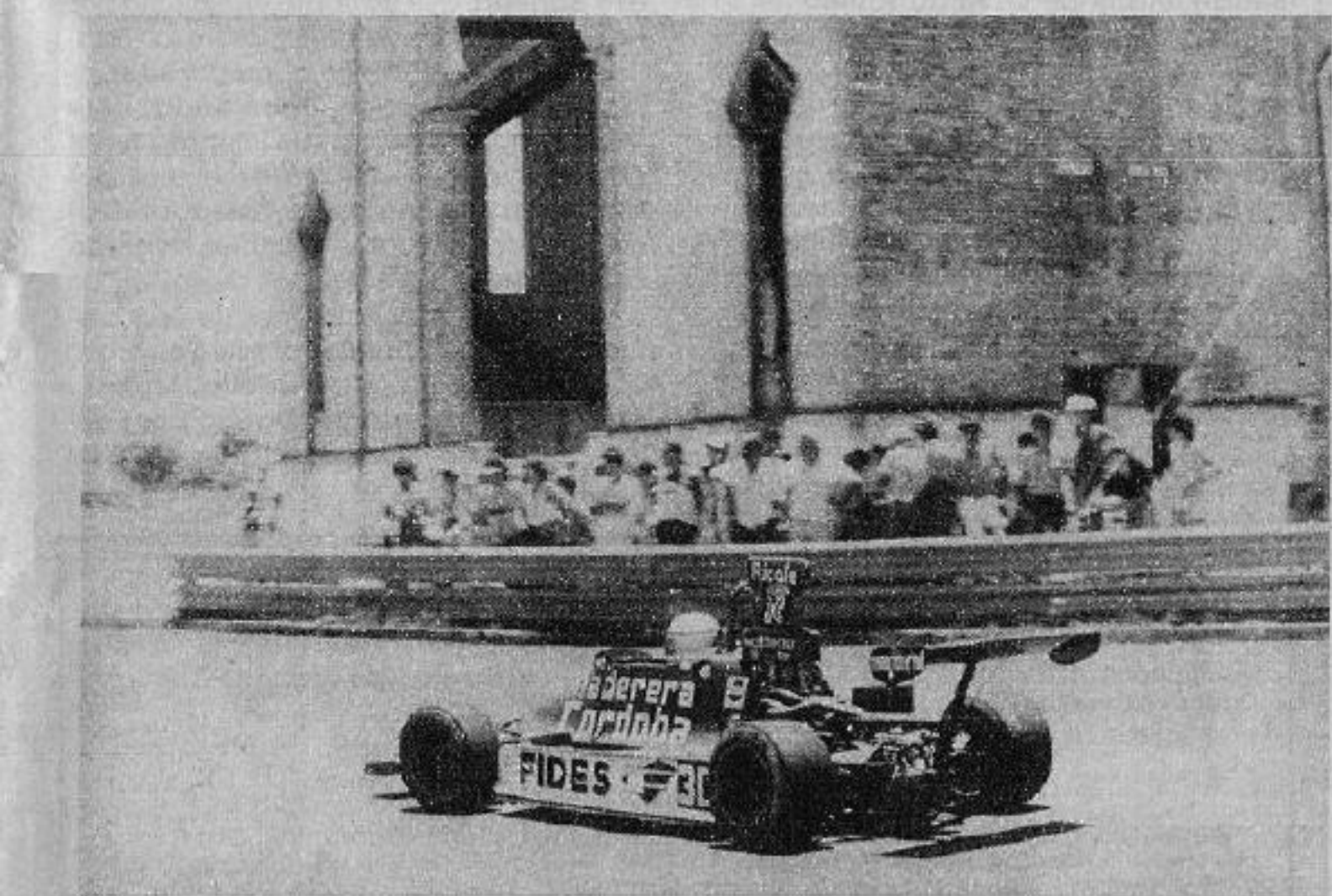
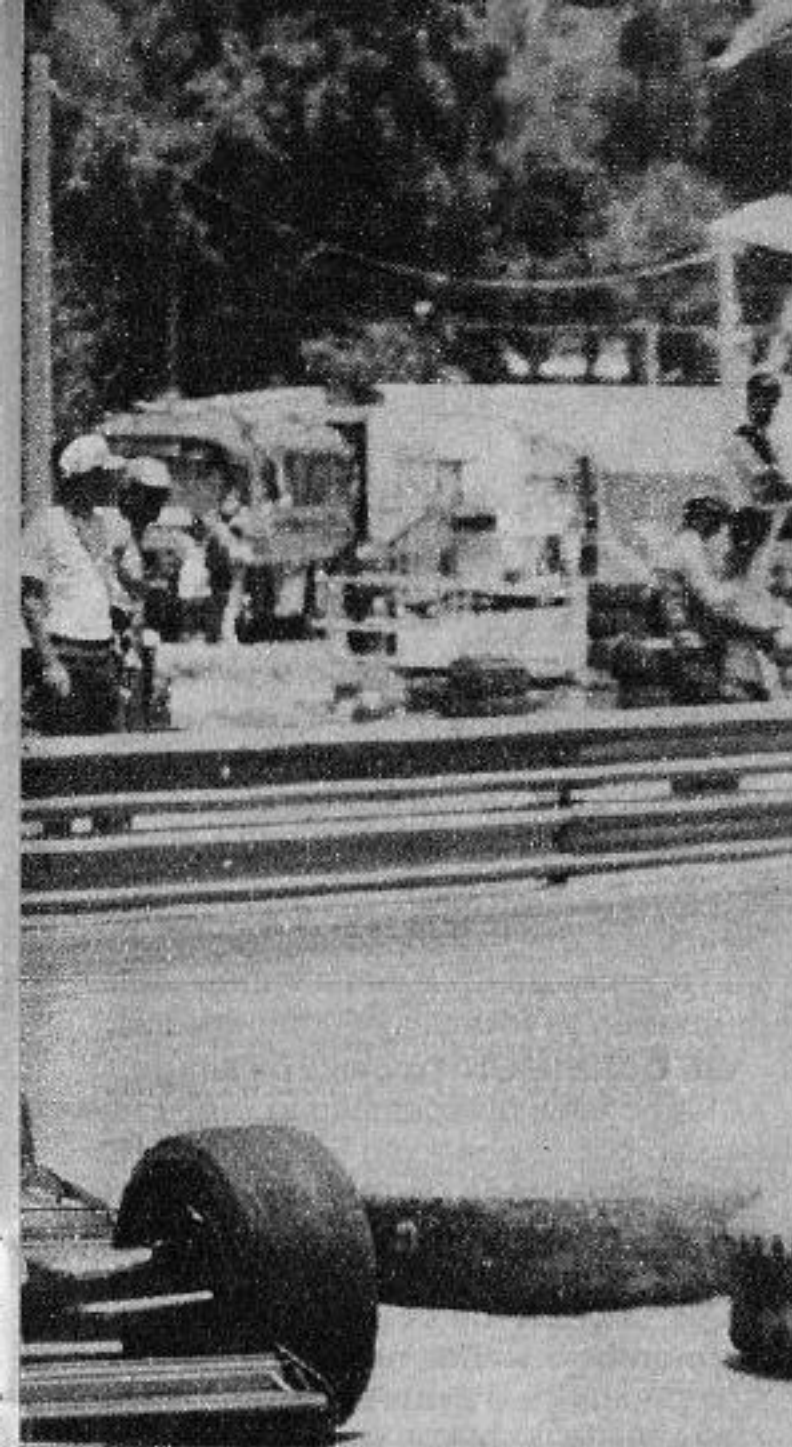
AUSENTE III- El colombiano Giovanni Sesana no fue a Colonia, ya que unos días antes de la prueba fue atacado por un perro dogo que le desgarró el hombro y parte del brazo izquierdo. Si bien el italiano radicado en Bogotá no corre ningún



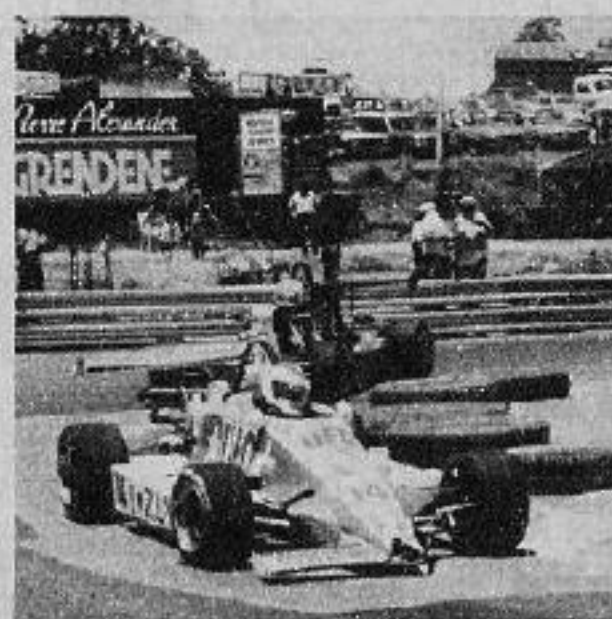
3) Kissling (acar pollenita suelta, producto del trompo o "pianazos" varios) recuperándose, ya precede a Scarazzini y Guerra ("bigote" plegado) al doblar en este retame. 4) Croceni se "ducha" en el podio, delante de "Cacni".

5) Copa en mano. Kissling no puede evitar una miteca de pena, rodeado por "deshidratados" Scarazzini y Gurini, y un radiante Maldonado. 6) El Berta "by INI" de Croceni pasa junto a la Plaza de Toros. 7) Furlán, el múltiple Campeón "SuperYoyo", Lui (los tres cooperaron en 1987) y Strianese, alegres. 8) Acaba de largarse y Gurini manda sobre Maldonado, Scarazzini, Pegoraro, Kissling, Sommi, Guerra, Benamo, Verna y... todos.





CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS



Con la trompa seriamente averiada, Sommi precede a Scarazzini.

Pegoraro: Se pinchó una goma y fue embostido por Guerra cuando venía lento para entrar a boxes. A su vez, a Guerra lo tocó Benamo de atrás y con este hizo lo propio Giacchino.

Guerra: Rompió la trompa al pegar en la caja de Pegoraro.

Giacchino: Rompió la trompa, la llanta y una parrilla de suspensión delantera izquierda.

Benamo: Parrilla de suspensión trasera derecha, rótula del mismo lado y carcasa de caja.

Sommi: Motor; presumiblemente, pistón.

Verna: Bomba de nafta.

Cortés: Falla eléctrica.

Scarazzini: Variación muy ostensible en el balanceo de ambos trenes de frentes.

Pescador: Primero se rompió la cuarta marcha y luego se trabó la caja en 2da.

Pimenta: Se quedó sin corriente. Batería.

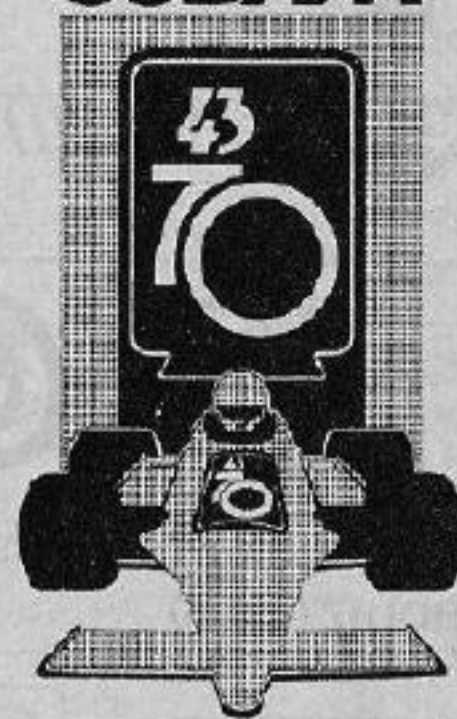
Maldonado: Se fundió el motor.

Romagnoli: Falla de carburación.

Friedrich: Se rompió un eje de la caja.

Pegoraro: Se rompió la goma trasera derecha en el toque con Guerra.

CAMPEONATO SUDAM



LOS PROTAGONISTAS



Junto a Gurni (que le habla a un microfono), Maldonado besa a Kissling...

Gurni: "Hicimos un trabajo óptimo con el equipo INI para esta carrera. El auto quedó muy bien equilibrado y cuando íbamos juntos con Yoyo nos escapábamos mucho. Después me dediqué a mantener las distancias que había hecho—cuando estaba Sommi 2º—, hasta que me marcaron que Kissling volvía a la carga. Faltaban unas 16 vueltas y allí comenzó una falla que se hacía muy ostensible en alta y no permitía usar todo el auto. Me empecé a cuidar y traté de no cometer errores, a pesar de lo cual me pasó en un frenaje y Guillermo se me vino encima. Allí tuve que serenarme para no volver a equivocarme, y llegué al final con lo justo, pero con victoria al fin."

Kissling: "No, no creo que estoy amargado. Quizá las lágrimas que se me escaparon fueron de impotencia por no poder seguir peleando la posibilidad del título. En realidad, estoy muy conforme porque el auto estaba para ganar, y si no llegamos a la victoria, fue por no haber clasificado bien el viernes. Largar desde la 6ta. posición y tener que pasar a Pegoraro, "Cachi" y Sommi, no es tarea fácil. Créeme que me siento feliz a pesar de todo. Me ganó el título el mejor piloto y con el mejor equipo de la categoría, en el que fue para Yoyo—porcentualmente—su mejor año. De esa manera, perder es como ganar."

Sommi: "No terminé de correr la raza. Como se planteó la carrera, estaba para llegar a un final con victoria. Noté que me acercaba a Gurni paulatinamente. Cuando me puse a menos de 7s, el motor no quiso más".

Maldonado: "Se sufre más fuera del auto, que arriba, en una definición así. El coche iba muy bien, pero de pronto se agarró el ciguñal y se acabó todo. Me hubiera gustado ganar el título estando en la pista y no en los boxes, pero no pudo ser. De cualquier manera, lo que me deja satisfecho es que este año peleamos con Renault mano a mano hasta el final del año, lo cual demuestra la evolución de nuestros motores, en cambio, el año pasado ganamos por la buena cosecha que hicimos en la mitad. Kissling hizo una gran carrera y Gurni también. Fue una de las pocas que pude ver desde abajo...".

Guerra: "Estoy conforme. Hice lo máximo que pude con el auto que tenía. La lucha con Sommi y Cachi fue entretenida y dura".

Crocetti: "Mas de lo que hice, no podía hacer. El auto iba hasta allí".

Risatti: "Estoy conforme. Era una carrera para equivocarse lo menos posible y creo que no cometí errores gruesos. Por eso llegué en los puntos".

DESARROLLO

Largada: Gurni hace la punta con Maldonado, Scarazzini, Pegoraro, Kissling, Sommi, Guerra, Benamo, Giacchino y Verna, atrás.

Vuelta 2: Gurni marca el récord de vuelta y se escapa con "Yoyo" en la punta.

Vuelta 5: Se queda Maldonado. Avanza Crocetti superando a Verna y queda 9º.

Vuelta 9: Scarazzini se pasa en el frenaje de "la gota de agua" y es superado por Kissling y Sommi.

Vuelta 13: Se produce el múltiple choque en cadena de Pegoraro, Guerra, Benamo y Giacchino. El único que "sobrevive" es Guerra. Los demás, "out".

Vuelta 16: Se equivoca Kissling. Hace un semitrompo y lo superan Sommi y Scarazzini.

Vuelta 20: Kissling se rehace y supera a Scarazzini. Queda 3º. Gurni y Sommi siguen a los y firmes adelante. Gustavo achica diferencias con Nestor.

Vuelta 28: Se queda Sommi, de gran toana hasta el momento, y Kissling, accede a la 2da. posición otra vez. Está a mas de 10s de Gurni. La fila continúa con Scarazzini, Guerra, Crocetti, Risatti, Pimenta y Romagnoli, todos en la misma vuelta. Con una menos están Pescador y Gunther.

Vuelta 31: Va falla el motor de Gurni. Kissling y Guerra acortan distancias. Este último había superado a "Cachi".

Vuelta 33: Gurni se pasa en un frenaje y su tiempo se va 4s arriba en la vuelta. Kissling los aprovecha y acorta distancias, lo propio hace Guerra.

Vuelta 42: Nada cambia en los últimos giros, salvo la pérdida de una vuelta por parte del cordobés Romagnoli. Kissling acorta permanentemente su distancia con Gurni, pero no le alcanza para ganar.



DECAL'S S.R.L.

CALCOMANIAS - CALCOMANIAS EN ROLLOS
IMPRESION DE TELAS PLASTICAS EN ROLLOS DE 1,40 Mts.

URQUIZA 3160

T.E. 750-7729

CASEROS

sportfila®

Todos estos ganadores y muchos más realizan sus calcomanias en materiales autoadhesivos:

AUTOFIX®

PAPELBRIL S.A. Larrazabal 2024/80 - 682-2622 - Cap.



Primeros frems, y Pegoraro que se sube al cordón para contener al imparable "Willy", seguidos ambos por Sommi y Guerra con intaltable fondo de la plaza. Lindo circuito y muy mejorable. Buen ostrono

riesgo, debe mantener reposo absoluto durante 15 días. Tampoco ira el domingo a Mar del Plata.

AUSENTE IV. Los uruguayos Fernando Mainetti y Fernando Canmarotta estuvieron barajando la posibilidad de correr en Colonia con algún auto argentino. Finalmente, ambos dejaron de lado la posibilidad, ya que no existía la alternativa económica que lo permitiese.

AUSENTE V. Fue Osvaldo "Cocho" López. El bicampeón del CAP estuvo probando en el autódromo de Buenos Aires el Berta-Renault de Osvaldo Antelo, en la semana previa a Colonia. En el momento de definir la participación, no se logró el respaldo económico necesario y decidieron no ir a Uruguay. Quizás estén en Mar del Plata el domingo próximo.

VISITAS Y CONFERENCIA. El jueves de esta semana llegarán al país el ingeniero Giampaolo Dallara y Oreste Pedrazzani. Van a estar en Mar del Plata presenciando la carrera que viene y darán -junto a Gustavo Sommi- una conferencia de prensa el sábado por la noche, en los salones del Hotel Hermitage. En la misma harán un detallado resumen de la actividad

de ambas empresas y la representación que el piloto de Chascomus tendrá de las mismas en la Fórmula 2 Sudamericana.

SIN DEFINICION. La gente de Renault y ACRA no tiene aun definida la política de trabajo para la próxima temporada. "Estamos esperando un informe de Oreste Berta para saber a qué atenemos. Lo que si sabemos ya con certeza es que quien más pierde con este cambio reglamentario somos nosotros." La reflexión pertenece a Carlos Kechichian.

BRASILEÑOS "MADE IN ENGLAND" Pedro Bartella, que no corrió en Colonia por hallarse de viaje de negocios en los Estados Unidos, ya encargó al preparador inglés de Volkswagen, John Judd, siete "kits" completos de la parte interior y superior del motor -todo, con excepción del block-, ya que usarán los Passat brasileños, que son similares. También vendrán con sus respectivos equipos de inyección electrónica. Los destinatarios de esos elementos son los teams de Bartelle-Pegoraro que se quedarán con tres de ellos. Muffato (dos), Leonel Friedrich y Darcio Dos Santos (1c/u). Los mismos ya están en viaje hacia Brasil.

Tenga un Taunus único.



Y solucione su problema.

Instale los nuevos paragolpes envolventes en una sola pieza.

De plástico de alto impacto.

Delantero con spoiler incorporado.

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

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan



FACELIFT

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



LUBRIRAP - Av. Cabildo 4453/65 TE. 70-2473

CLASIFICACION

Automóvil Club del Uruguay y A.C.R.S.C. Colonia del Sacramento - Autódromo Real de San Carlos - 42 vueltas - 14/12/86.

Pruebas de clasificación

Gurini, 1m04s35/100; Maldonado, 1m04s39; Scarazzini, 1m04s53; Pegoraro, 1m04s54; Sommi, 1m04s55; Kissling, 1m04s57; Benamo, 1m04s80; Giacchino, 1m04s81; Guerra, 1m05s05; Verna, 1m05s11; Crocero, 1m05s26; Risatti, 1m05s54; L. Friedrich, 1m05s80; Romagnoli, 1m06s27; Günther, 1m06s28; Pescador, 1m06s30; Pimenta, 1m06s51; Cortés, 1m07s52; Dana, 1m08s26; Feoli, 1m08s48.

No registraron tiempos: Bartelle, Scheer y Muffato.
Promedio de la Pole: 128.655.

Tanques llenos

Maldonado, 1m03s46/100 a 130,459 km/h. Kissling, 1m03s57; Sommi, 1m06s16; Scarazzini, 1m04s26; Giacchino, 1m04s49; Crocero, 1m04s58; Gurini, 1m04s67; Benamo, 1m04s67; Pimenta, 1m04s80; Verna, 1m04s93; Risatti, 1m04s98; Guerra, 1m05s04; Pegoraro, 1m05s25; Friedrich, 1m05s94; Günther, 1m07s21; Romagnoli, 1m07s27; Cortés, 1m07s61; Dana, 1m08s15.

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	31	Néstor Gurini	Berta-VW	47m51s986/1000	42
2º	6	Guillermo Kissling	Berta-Renault	47m52s789	42
3º	15	Miguel A. Guerra	Berta-Renault	47m56s319	42
4º	6	Alberto Scarazzini	Berta-VW	48m08s070	42
5º	30	Fernando Crocero	Berta-VW	48m09s485	42
6º	35	Ricardo Risatti	Berta-Renault	48m11s637	42
7º	2	Josué Melo Pimenta	Berta-VW	48m49s794	42
8º	45	Carlos Günther	Berta-Renault	48m22s013	41
9º	60	Victor Romagnoli	Berta-Renault	48m43s936	41
10º	68	Luis Pescador	Berta-Renault	41m12s740	35
11º	70	Jorge Cortés	Berta-Renault	36m36s781	29
12º	14	Gustavo Sommi	Berta-Renault	30m31s805	27
13º	58	Rafael Verna	Berta-Renault	25m04s493	22

No se clasificaron: E. Benamo, J. Giacchino, C. Pegoraro, 12 v.; G. Maldonado y L. Friedrich, 5.

No largó: F. Feoli.

Excluido: H. Dana.

Promedio del ganador: 121.086 km/h.

Record de vuelta: Gurini en 1m04s762/1000, a un promedio de 127,852 km/h.

Posiciones en el campeonato: Maldonado, 49 puntos; Kissling, 39; Guerra, 35; Scarazzini, 25; Gurini, 14; L. Friedrich, 12; Giacchino, 11; Sommi, 10; Crocero, 7; Pimenta, 6; D. Andrea y Verna, 4; Pegoraro, 3; Risatti, 2.

Próxima competencia: el 21 del cte. en el autódromo de Mar del Plata.

PREMIO JUAN MANUEL FANGIO

Para Innovaciones Tecnológicas en la Industria Automotriz y Autopartista

Dentro del marco de promoción al desarrollo tecnológico nacional y con el propósito de estimular la innovación en el sector automotriz y autopartista, considerando la significación del mismo en la industria argentina; el Banco de la Provincia de Buenos Aires ha instituido el Premio "Juan Manuel Fangio", con el que se distinguirá a quien proponga innovaciones probadas en dicho campo y que por su importancia y alcances resulte escogido en el concurso abierto que a tal fin se realizará, de acuerdo con los siguientes lineamientos:

- **TEMA:** Las propuestas deberán contener innovación tecnológica, entendiendo por tal la introducción de nuevos materiales, productos, dispositivos o procesos, o la mejora sustancial de los ya existentes; aplicable a la industria automotriz y/o autopartista incluyendo el automovilismo deportivo.
- **PREMIO:** Se otorgará anualmente y consistirá en la suma de $\$$ 10.000.—, diploma y medalla de oro. ⁽¹⁾
- **JURADO:** Estará presidido por el Sr. Juan Manuel Fangio, e integrado por expertos de las entidades auspiciantes: El Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), Cámara Industrial de Fabricantes de Autopiezas de la República Argentina (CIFARA), Asociación de Industriales Metalúrgicos de la República Argentina (ADIMRA), el Centro Argentino de Ingenieros (CAI) y del Banco Provincia.
- **CIERRE DE RECEPCION DE PROPUESTAS:** 31 de marzo de 1987.

⁽¹⁾ El importe en efectivo ha sido fijado en valores vigentes al 1/8/86 y se reajustará de acuerdo al índice del costo de la vida (INDEC).

Información sobre bases y reglamentación en:

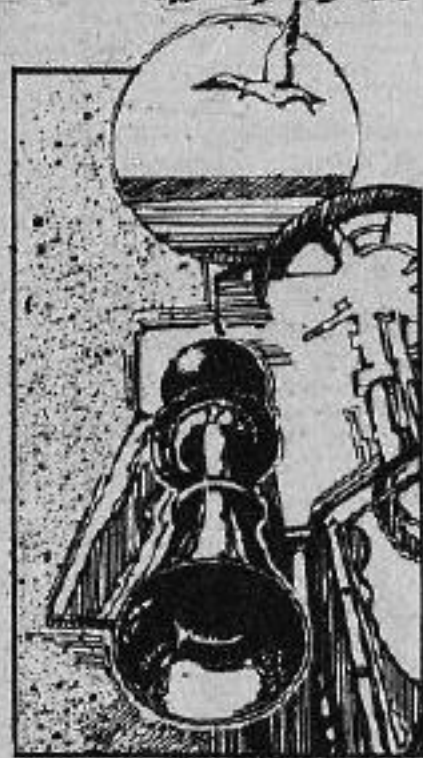
**GERENCIA DE DESARROLLO Y TECNOLOGIA
"PROF. JORGE A. SABATO"**

San Martín 108 - Piso 20° - Capital Federal



BANCO PROVINCIA
El Banco de la Provincia de Buenos Aires

Toquecitos de bocina



SOCIALES DE LA GRAN ALDEA

Reunión Ford en boxes: Félix Gaviña (RR.PP. de Ford Motor Argentina), Angel Banti, Oscar Gálvez, Gerardo Del Campo, Roberto Del Campo y Souza Martínez.
Reunión Renault: Néstor Furlan y su novia, Carlos

Rechician y Alejandro Pagani sorprendidos en un aparte el sábado.

Patricia y Enrique Benamo tuvieron tiempo para darse una vuelta por el autódromo bahiense, junto a sus hijos,

MIGUEL ANGEL "BUBBY" SCHROEDER

Son muchos los años que pasan frente a mí cuando leo la noticia de la muerte de "Bubby". Apenas empezaban los sesenta y yo a gatas trataba de llenar alguna página en *Velocidad* cuando "Bubby" Schroeder se me apareció como un oráculo sagrado repantigado en su mesa de "La Bie-la". Miles de veces consulté al oráculo y miles de veces el oráculo me respondió, erudito. Pero no con la erudición propia de los grandes estudiosos o de los memoriosos impenitentes. Sí, en cambio, con la sapiencia del que había vivido "casi todas" y de quien había tenido el gusto sensual y escalofriante de manejar fierros de verdad.

Confieso que no me extrañó que Miguel hubiese decidido abandonar esta carrera porque cuando lo vi por última vez, en el "Rally" de La Cumbre para los Clásicos, a la típica pregunta: "¿Qué decis, Bubby?... ¿Cómo andás?" me contestó con un lapidario eufemismo automovilístico: "Aquí ando... hoy en dos, ayer en tres y mañana... qué se yo". Allí me di cuenta de que "Bubby" no tenía

muchas intenciones de limpiar las bujías y poner en marcha coordinada los cuatro cilindros de su espíritu. Aun funcionando a media máquina, me fui con "Bubby" a dar una vuelta al Circuito de La Cumbre, el viejo trazado donde tantos nombres pasaron a los titulares de los diarios. Lo ví con los brazos estirados en el volante recorriendo el camino a la búsqueda de la trayectoria ideal, lo ví "trabajando" la pedalera en la mágica maniobra del "punta y taco" y me lo imaginaba manejando un Jaguar en la Costanera o en los 1.000 kilómetros o un Delahaye Le Mans o tratando de hacer caminar un Isard 700 en los retornos de la Pampa de Achala en los Grandes Premios de Turismo. "Bubby" quería los fierros, los sentía como parte integrante de su ser.

Y cada vez que uno se lo topaba la conversación derivaba inevitablemente hacia los fierros. "¡Che... hay que escribir la historia del automovilismo argentino!... ¿Vos sabés las cosas que pasaron en este país y que nadie conoce?... ¡Vos sabés los autos que corrie-



ron acá y que fueron olvidados!" Con estas palabras, "Bubby" me despidió no hace mucho en la puerta del restaurante "La Barra", que está en Libertador y Callao... ¡Y qué lástima que justo ahora "Bubby" no va a estar para ver cómo le hicimos caso y cómo la Historia de los 80 Años de Automovilismo Argentino será una realidad en las páginas de *Corsa*. Una historia en la que "Bubby" tendrá su página de honor en el mejor homenaje que le podemos hacer, en papel y tinta.

JAAB

LOS NUMEROS EN EL T.C. '87

Estos serán los números que llevarán los pilotos rankeados durante 1987

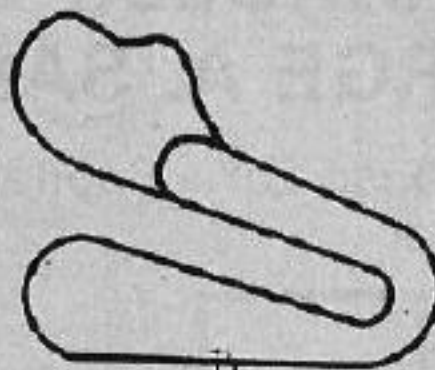
No.	Piloto	No.	Piloto
1	Oscar Angeletti	43	Eduardo Finocchio
2	Juan de Benedictis	44	Juan Carlos Spinella
3	Oscar Castellan	45	Néstor Gardinalli
4	Oswaldo Morresi	46	José Maizía
5	Jorge Oyhanart	47	Julio Colabello
6	Emilio Satriano	48	Lugo Mazzacane
7	Pedro Doumic	49	Héctor Pacchialat
8	Oscar Aventín	50	Romel Viglianco
9	Mariano Calemante	51	Francisco Altuna
10	Antonio E. Marcos	52	Rubén Gil Bicella
11	Roberto Mouras	53	Roque Miraldi
12	José Luis Paolucci	54	Manuel Carelli
14	Juan Carlos Nesprías	55	Antonio Bautista
15	Edgardo Caparrós	56	Vicente Pernía
16	Esteban Fernandino	57	Héctor Benito
17	Antonio Aventín	58	Rubén Muñiz
18	Julio Salgado	59	Roberto Sanardi
19	Roberto Urretovizcaya	60	Carlos Calamante
20	Carlos Saiz	61	Angel Becco
21	Oscar Spinello	62	Carlos García
22	Marcelo Polinori	63	León Urquiza
23	Miguel Azauri	64	Juan C. Jazma
24	Gustavo Brescia	65	Daniel Perlo
25	Carlos Nani	66	Hugo Pescanti
26	José M. Romero	67	Juan C. Deambrosi
27	Héctor Fiora	68	Juan C. Palma
28	Francisco Arrechea	69	Luis Delconte
29	Oswaldo Sasso	70	Rubén Quiroga
30	Jorge Roux	71	Marcos Lohoco
31	Jorge Reynoso	72	Antonio Fernández
32	Arturo Costa	73	Clemar Firpo
33	Alberto Arana	74	Alberto Sabaño
34	Angel Di Nezio	75	José Palazzo
35	Carlos Glustozzi	76	Daniel Goyenette
36	Luis Hernández	77	Enrique Sanguinetti
37	Juan C. Bustos	78	Sergio Crovo
38	Oswaldo Lynn	79	Juan C. López
39	Oswaldo Luppi	80	Juan Occhionero
40	Rubén Blanco	81	Hugo Piccinini
41	Francisco Politano	82	Mario Segad
42	Néstor Appela	83	Gonzalo De Quesada
		84	Jurgen Nathan

El próximo fin de semana

F-2 CODASUR EN MAR DEL PLATA

Finalizando el Campeonato 1986, la Fórmula Dos Codasur se presentará en el Autódromo "Ciudad de Mar del Plata", de 3.003 metros de extensión. El programa arrancará el viernes con los entrenamientos oficiales que tendrán lugar entre las 9 y las 10 horas y de las 12.30 a las 13.30. La primera tanda clasificatoria se cumplirá entre las 14.30 y 15.15. La actividad continuará el sábado, cuando habrá entrenamientos oficiales entre las 9 y 10 horas y de 14.30 a 15.30. Entre ambas sesiones se desarrollará la segunda tanda clasificatoria, desde las 12 hasta las 12.45. El domingo, de 9 a 9.45, se harán las pruebas libres, mientras que la final sobre 35 vueltas (105,105 km) se largará a las 12.10 y será televisada en directo por Canal 9.

Autódromo "Ciudad de Mar del Plata"



EL C.A.P. EN SANTA FE PERO SIN PUNTOS

En el circuito urbano "Carlos A. Reutemann" ubicado en la ciudad de Santa Fe, el Club Argentino de Pilotos cerrará su actuación en la tempora-

da '86, en una carrera que no tendrá puntaje. La actividad arrancará el sábado con los entrenamientos a realizarse entre las 12 y 16.50. Entre las 17.30 y 18

horas clasificarán los Datsun, mientras que a partir de las 18.30 y hasta las 19 será el turno para la clasificación de los Nissan. El domingo a las 10 habrá pruebas libres en forma conjunta para Datsun y Nissan, mientras que a las 11.05 se largará la final de los Datsun sobre 25 vueltas (79,500 km), y a las 12.05 los Nissan cerrarán el programa sobre idéntico recorrido. En su última presentación en este circuito de 3.180 metros (17,11.85), Daniel Mustafá fue el más veloz en la prueba clasificatoria, Edgardo Lavari y Silvio Oltza ganaron las dos series, y Angel Monguzzi se impuso en la final. Cabe recordar que por entonces el C.A.P. solo se presentaba con los coupé Datsun 280 ZX.

RALLY DEL LAGO

Entre el 12 y el 15 de febrero de 1987 se disputará la tercera edición del Rally del Lago, que abrirá el Campeonato Codasur. A diferencia de ediciones anteriores, en esta ocasión no habrá pruebas en el Club del Lago, aunque se mantendrá el esquema habitual, trasladando hacia el este el recorrido. El 12 habrá un clasificatorio nocturno luego de largar en Montevideo. El 13 y el 14 la larga y la llegada se producirán en Punta del Este, mientras que el domingo 15 se partirá desde esta ciudad balnearia con llegada en Montevideo. Para informes, llamar a los Tel 40-5764, 91-2396 y 91-5267 de Montevideo. De todas formas no es descartable un cambio de fecha de esta prueba, dada la superposición con el "Desafío de los Valientes" que se realizará en Cordoba.



así como dedicarse allí a desentrañar los misterios del periodismo especializado junto a CORSA. Traverso junto a su hija, Paula, durante un alto en la ardua tarea que debió realizar en Aldea Romana.



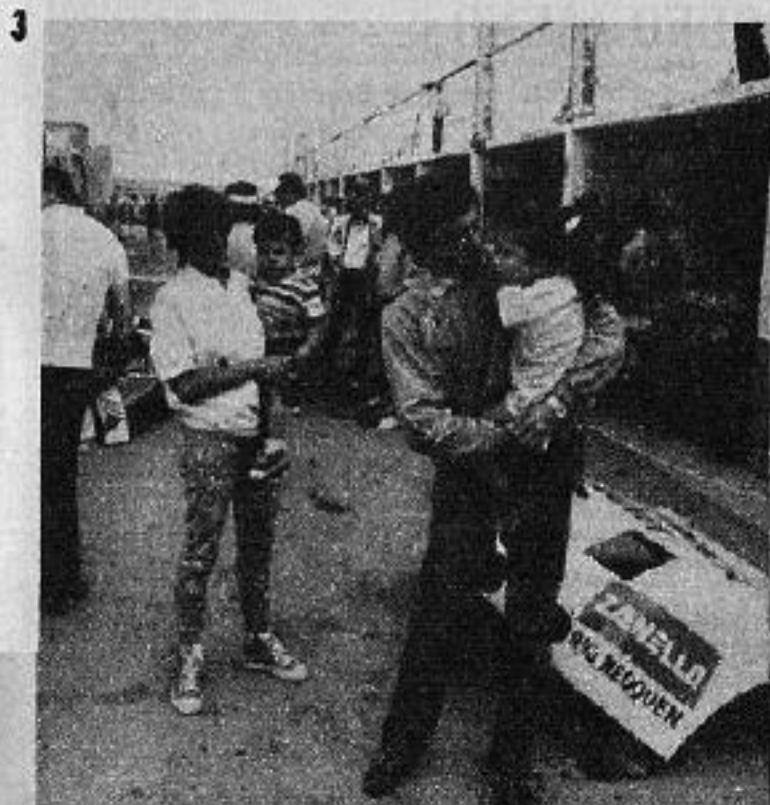
¡Perdón, Cocho! Días pasados, Osvaldo "Cocho" López cumplió años y, como habrán visto en el número anterior de CORSA, quiso festejarlo en parte con nosotros, que publicamos una foto tras la cual, en atención a que Cocho apareció "seccionado" en la misma, ahora damos otra para que el Campeón del C.A.P. no ande diciendo por ahí que los de CORSA "lo partieron al medio". En esta toma, el "Champion" (...again) aparece nuevamente en el "Almacén del Puerto", pero junto a Juan Carlos Luc, el anfitrión.



REMENTERIA EN SUS PAGOS

Alejandro Rementería, recientemente consagrado campeón de la especialidad Datsun 280 ZX del Club Argentino de Pilotos, es también un apasionado por la náutica. Aquí lo vemos en Comodoro Ri-

vadavia, su lugar de residencia, junto a la lancha CORSA, que curiosamente no está en el agua, sino asentada sobre tierra firme. ¿Será una nueva especialidad suya?...



RALLY GP BONAERENSE

El viernes 19 se largará en Lincoln (300 km. al Oeste de Buenos Aires) la primera etapa -nocturna- del Gran Premio Rally Bonaerense, que proseguirá el sábado para culminar el domingo. Hay gran expectativa entre los especialistas de la región por esta prueba, por lo que se espera una anotación record que podría alcanzar y sobrepasar la centena de autos. Entre otros, participarán Lonati-Del Buono, Gora-Aliberti, Guerrero-Cecchini, Marino-Ghilini, Tubal-Valerio y los Maisonnave.

PROYECTO SOBRE CESION DEL AUTODROMO

Recientemente, los concejales radicales José Carballo y José María García Arecha, elevaron al Concejo Deliberante un proyecto en el que piden la cesion sin cargo durante cinco años, del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, al Automóvil Club Argentino. Ambos concejales basaron la iniciativa tomando en cuenta que en dicho lugar la actividad deportiva es escasa, y además sus instalaciones muestran signos de deterioro, por lo que creen oportuno alentar la participación de entes privados como el Automóvil Club Argentino, que con su experiencia podrían hacer posible su reactivación, devolviendo además a nuestro país el lugar perdido en la Fórmula Uno. El proyecto está compuesto por diez artículos, y su línea es la fijada por el gobierno, con respecto a la participación de particulares en áreas donde el Estado considera que su intervención directa no es conveniente.

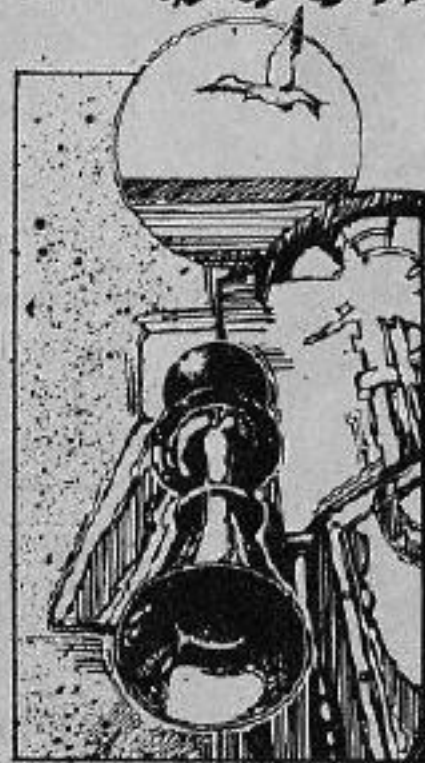


¡CORSA CON FORD AL T.C.!

Exactamente, amigos... pero a no alarmarse: no vamos a integrar un equipo oficial ni cosa parecida. Simplemente se trata de que nuestra "participación directa" en el reciente Gran Premio de Turismo Carretera por rutas pampeanas se vio ampliamente favorecida por el hecho de contar con un magnífico Ford Sierra 2.3 Ghia para nuestros desplazamientos. Gracias al mismo, al menos por esta vez nos fue mejor que a los pilotos del óvalo en el G.P. Claro que nosotros sí teníamos apoyo directo de fábrica, pero igualmente dudamos de poder repetir semejante performance... La cuestión es que, de todas formas, para dejar sentado el

"espíritu de cuerpo" que nos animaba, hicimos causa común con los "demás" defensores de la marca y los dejamos fotografiarse con la impecable unidad que nos fuera prestada por el Departamento de Relaciones Públicas y Prensa de Ford Motor Argentina, con su proverbial gentileza. Así es como en las fotos que ilustran este recuadro, además del equipo CORSA que cubrió la carrera para Ud., vemos al "Polaco" Herceg, al "Puma" Aventin y al "Vasco" Oyhanart tratando de desentrañar los secretos de nuestra actuación superior. No pudieron. Y a decir verdad, nosotros tampoco.

Toquecitos de bocina



MARINCOVICH

El año próximo, Carlos Marincovich seguirá conduciendo un Ford Sierra Ghia S, el cual será atendido por el mismo equipo que prepara el coche actual de Guiral.

AGASAJO AL "CHUECO"

El pasado sábado 13 del corriente, el Club Atlético Alumni de Benito Juárez agasajó a Juan Manuel Fangio con motivo de haberse cumplido 50 años del debut automovilístico del "Chueco", justamente en esa ciudad de la provincia de Buenos Aires. Agradecemos la invitación cursada por el club organizador y la Municipalidad de Benito Juárez, a la par que lamentamos no haber estado presentes en virtud de la gran actividad deportiva del último fin de semana.

POSIBILIDAD

Aunque nadie quiere "soltar prenda", es insistente la versión que da a Oscar Fineschi como futuro participante en Turismo Carretera. La misma versión señala que el piloto quilmeño se desempeñaría a bordo del segundo Ford del Quilmes Automóvil Club, formando equipo con Oscar Aventín.

CAMPEON CON AUTO NUEVO

En los talleres de Pardal se están dando los últimos toques al nuevo Turismo Carretera que conducirá el año próximo el flamante campeón Oscar Angeletti. El mismo será Dodge y continuará bajo la atención de Néstor Fernández.

ZAMPA Y SU SITUACION

El expediente con el informe sobre la situación de Juan Zampa, tras el primer lugar conquistado con su revo-

lucionaria Fuego en la competencia de T.C. 2000 en Bahía Blanca, se encuentra aún en la Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística, la que se expediría sobre el tema en la reunión de esta semana. Lo único que trascendió es que existiría el criterio de aclarar convenientemente ese punto del reglamento (suspensión trasera) para la próxima temporada.

SIERRA EN CAMINO

Son varios los Ford Sierra Ghia S que están siendo preparados para competir en Grupo A el año próximo. Entre ellos se cuentan los de Alberto Filiozi, Ricardo Costanzo, Hugo Fierros, Máximo Macchi, así como el del platense Barletta y el de Rafu, quien adquirió un casco a Enrique Santacaterina.

TOTO CON CHICHE NUEVO

He aquí, en primicia exclusiva para nuestros lectores, la primera imagen del infame "Toto" Etehegaray sobre el chasis con el cual se lanzará a la experiencia internacional. Por supuesto, la toma corresponde a una de tantas visitas que Miguel Angel efectúa habitualmente a la fábrica DEPAC en Chacabuco, y el chasis de marras es nada menos que el Fórmula Ford que está terminándose de construir allí con miras a competir en las primeras carreras del Campeonato '87 de la Zona Sudeste de los EE.UU. El programa trazado en conjunto con Gustavo Donadio y Roberto Nicola —los constructores—, contempla viajar rumbo a Miami en los últimos días de este año, con el objeto de instalar una base de operaciones en los alrededores de Ford Lauderdale. La primera actividad en pista está prevista para el 4 de enero de 1987, donde se efectuarán las pruebas iniciales de la máquina en el circuito de Moroso (West Palm Beach). El debut oficial será en Sebring el 11/1, continuando el torneo en Moroso al fin de semana siguiente, luego de lo cual el auto quedará para ser expuesto entre el 24 y el 28 de febrero en la "ExpoMiami '87". Luego, no se descarta que corra una tercera competencia el 15 de marzo en Road Atlanta.

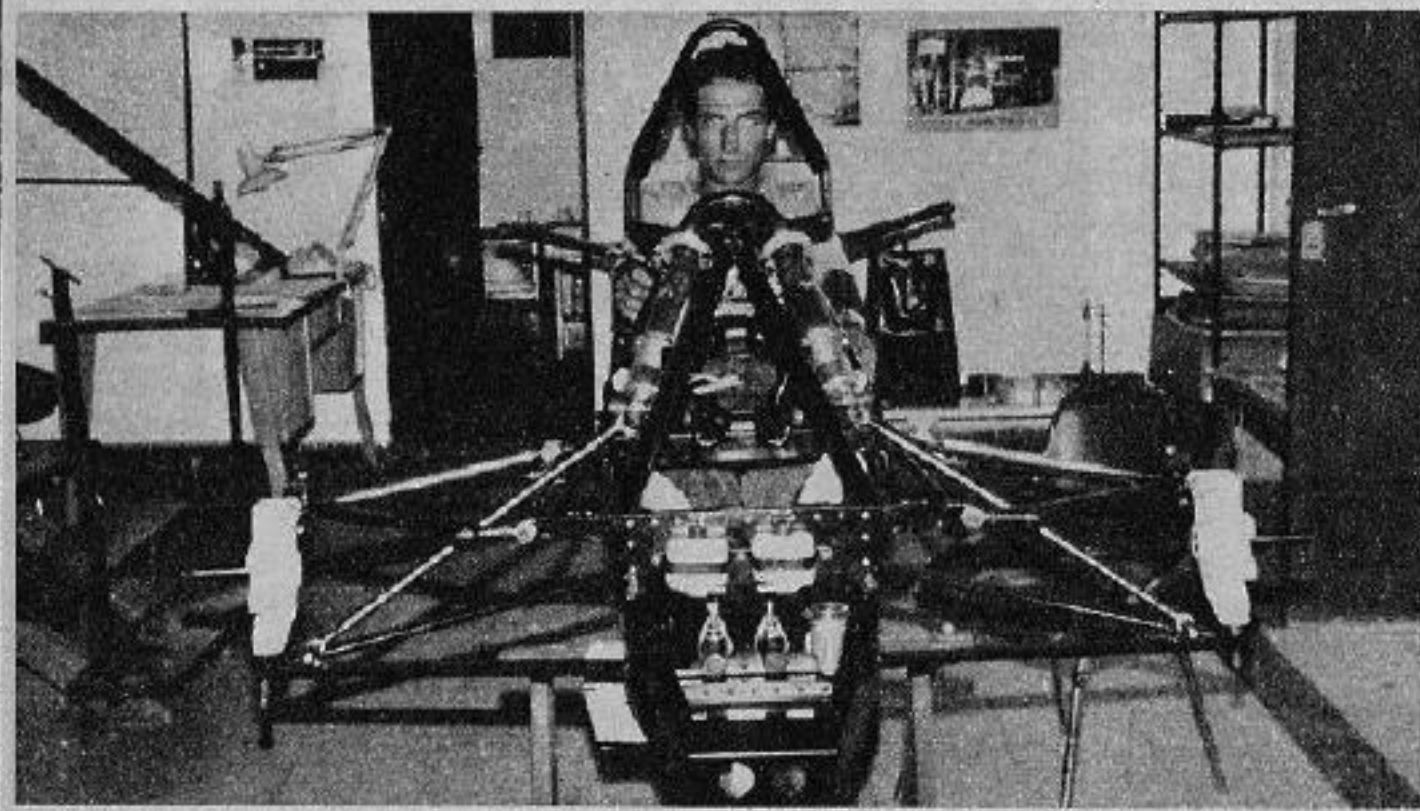
La idea básica de Donadio y Nicola, es presentar de esta forma su producto allá,

en manos de "un piloto confiable veloz y que sepa cooperar en la puesta a punto del coche", a fin de darla a conocer de la mejor forma al mercado estadounidense, donde se estima que será bien competitivo, tanto en prestaciones como en precio.

La delegación de completaría con Julio (a) "La Garza", hermano de Toto, y cabe agregar que en la primera carrera contarán con la asistencia "in situ" del propio preparador del motor (Curtis Farley) que equipará al novísimo DEPAC, "un chasis reticulado moderno", según lo define el propio Donadio, con paneles laterales de Kevlar en la carrocería como uno de tantos elementos de seguridad obligatorios.

Entre los elementos más notorios en la foto, vale destacar la importante trocha delantera, con parrillas de suspensión en caño laminado (las inferiores de las cuales miden 520 mm. de largo c/u) y grupos espiral-amortiguador montados en forma especial sobre el bastidor, lo cual coadyuva a la mejor penetración aerodinámica del auto, elemento importantísimo en una categoría cuyo calendario transcurre por mayoría de trazados veloces. También se aprecia, entre otras cosas, la estructura delantera de seguridad, en aluminio templado con una sección mínima estipulada por reglamento.

Amplharemos en breve, pero desde ya auguramos a todos ellos la mejor suerte.



MUCHAS GRACIAS

Y no sólo a Ford tenemos que agradecerle por facilitar considerablemente la concreción de nuestra cobertura del G.P. de T.C. ... El caso es que, además de permitirnos felicitarlos una vez más por su excelente transmisión de una carrera —hecho en esta oportunidad realzado por tratarse de una muy especial—, debwemos reconocer también a Eduardo González Rouco y "Carburando", por la cortesía de traer a Buenos Aires nuestro material correspondiente a la últi-

ma etapa, de la manera más pronta y segura, en uno de los aviones afectados a su operativo. Algo que, por otra parte, tampoco es la primera vez que hacen... Ni la última, ¿eh?

Además, hacemos extensivo el agradecimiento al colega Carlos Alberto Legnani de "Campeones" y mentor de la prueba, quien hizo las gestiones necesarias para que CORSA pudiera disponer durante sábado y domingo, de la Sala de Prensa ubicada en Santa Rosa.

TORAZOS EN RODEO AJENO

El automovilismo, como cualquier otra actividad, produce constantemente hechos dignos de destacar que son reflejados en los medios periodísticos y así, junto a un nuevo sistema de frenos, vemos logros deportivos, organizativos etc. Exitos en todos los terrenos quedan registrados en las páginas de publicaciones y, de esta forma sus protagonistas dejan una huella indeleble que perdurará a través del tiempo y recordará fuerza y actualidad cada vez que alguien vuelva a pasar esa página, a mirar esa foto, a leer el texto.

Si bien lo logrado en el orden nacional es importantísimo, aquello conseguido en el internacional lo es más aún, simplemente porque sus protagonistas deben medirse con lo mejor del mundo en su actividad.

Hay una categoría dentro del automovilismo argentino, que no responde a cilindradas, pesos mínimos ni compite en autódromos: la ilustración.

Argentina ha tenido un notable semillero de ilustradores de automóviles; hombres entusiastas del tema, expertos en formas y medidas, en proporciones y colores; dado que su función es recrear con exactitud los acontecimientos de esta actividad que, al igual que a nosotros, les apasiona.

El ilustrador de autos no tendrá la posibilidad del paisajista, o de los antojadizos colores de un impresionista, que podrían dar una personal interpreta-

ción de la realidad.

La ilustración de autos, en mi modesta opinión, tiene limitadísimas libertades y requiere un profundo conocimiento del tema porque, en definitiva, se está representando un objeto real que debe, en forma obligatoria, estar fielmente reproducido. Los márgenes y licencias son mínimos.

Las revistas argentinas han contado con colaboraciones de excelentes profesionales que reflejaron en sus obras imágenes de actualidad, y también recrearon formas pasadas o que la cámara fotográfica no pudo registrar.

Internacionalmente, debido a la mayor producción y difusión de libros y revistas del tema, nombres como Michael Turner o el gran admirado de Juan Carlos Pérez Loizeau, Ken Dallison, han obtenido renombre mundial.

Desde hace unos cuatro o cinco años, hay dos argentinos que publican sus trabajos en el mensuario estadounidense "Road & Track".

Héctor Bergandi (sí, "Pirin" Bergandi, de larga fama ganada en CORSA) y Jorge García (presentado por aquél en R & T), quien también ha colaborado en CORSA en muchas oportunidades.

Bergandi, ya radicado en California desde hace un año y medio, y García desde su Adrogué natal, publicaron durante este último año, dibujos que fueron sometidos por Bill Motta, director de Arte de la revista,

para evaluación y concurso frente a la Sociedad de Ilustradores de Los Angeles, vale decir que los trabajos seleccionados se midieron frente a todos los presentados por cientos de publicaciones de todo tipo, no sólo de autos.

Para hacer una historia larga, corta, Jorge García obtuvo la Medalla de Oro (ver foto) y Bergandi la de Plata, esto es, 1-2 para el team argentino.

García, mediante una hermosa "transparencia" de un Cadillac (ver foto) con mecánica de Alfa Romeo P-2, una interesante sátira descripta brillantemente por un muchacho que recién empieza también argentino, Ronnie Hansen, quien escribió la nota. Héctor logró su premio por unas magníficas ilustraciones sobre los 100 años de Mercedes Benz, exquisitos "collages" de ejecución impecable.

Particularmente, creí que esto era digno de ser mencionado, y sin duda, ya el lector habrá notado la parcialidad del texto, debido, debo confesar, a que tanto Héctor como Jorge son amigos personales y con ambos he compartido inolvidables momentos en el estudio que teníamos en la calle Cerviño al tres mil doscientos.

Al "Flaco" ya le di un abrazo, y a Jorge se lo hago llegar a través de este recuadro.

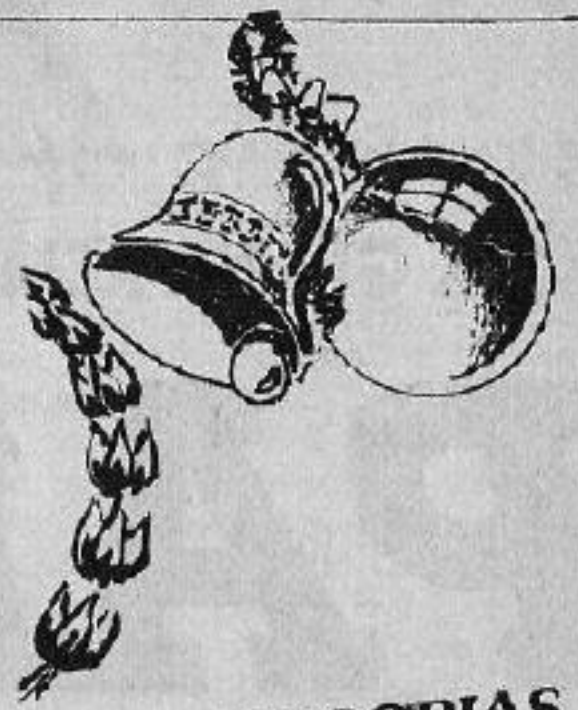
Nadie merece más estos premios, ni más el título de este recuadro.

Héctor Caemartori
(Desde Los Angeles)



EL ESCAPE DE LOS CAMPEONES...!

Escapessilens®



FELICITA A LOS PILOTOS CAMPEONES DE TODAS LAS CATEGORIAS QUE UNA VEZ MAS HAN DEPOSITADO SU CONFIANZA EN LA CALIDAD DE NUESTROS PRODUCTOS.

TURISMO CARRETERA: *OSVALDO ANGELETTI* JOHNNY DE BENEDICTIS	T.C. 2000: *JUAN MARIA TRAVERSO*	TURISMO CLASE DOS: *OMAR BONOMO*	FORMULA SIERRA: *OSCAR FINESCHI*
MONOMARCA DEL NOA: *OSVALDO "TITO" SOLIS*	T.C. DEL OESTE: *ARMANDO CICCALE*	T.C. BONAERENSE: *BRUNO STRANGES*	T.C. ROQUEPERENSE: *PABLO SALAS*

JAUHAS DE SEGURIDAD SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
BARTOLOME MITRE 2033. RUTA 7, Km. 36,600 MORENO. TEL 0228-21543 • 0228-20356

DA - DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

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

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

Colocación en el acto **ENVIOS AL INTERIOR**

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

AUTO-TINT ÚNICO LEGÍTIMO

POLARIZADO

DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE: TEL 782-9966

COLOCAMOS EN EL ACTO

Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

IMPORTADOS

- * VISA * GS. * CX * MAZDA 323
- R.20 - GALANT. ALFA * R.5 *

REPARACION DE OPTICAS Y FAROS TRASEROS • RECAMBIO TREN DELANTERO • TRANSMISIONES

- SUSPENSION **Envios al interior**

TEL: 572-8404

JEEP SHOP

CONCESIONARIA OFICIAL LODI

LAPRIDA 1458 Vicente López. 795-6571 (a 50 mts. de avda. Mejillón al 300)

VENTA DE CARROCERIAS LODI **ENVIOS AL INTERIOR**
ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD

JEEP LODI - EN VERSION CORTO - MEDIANO - LARGO PARA JEEP WILLIS, IKA, ESTANCIERA BAQUEANG.

JEEPON LODI PARA PICK-UP, CHEVROLET, FORD, DODGE, etc. EN DOS VERSIONES CORTO Y LARGO.

LODI CITRAK PARA CITROEN 2CV, 3CV, AMI 4, FURGONETA Y MEHARI. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

LODI RETRACK NUEVO MODELO PARA RENAULT 4, RENAULT 6, MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

TECHOS LODI PARA TODOS LOS MODELOS LODI Y TAMBIEN PARA JEEP DE CHAPA

ACCESORIOS: BARRA, TRANQUEPAS, DEFENSAS, ESTRIBOS, FARDOS, BUTACAS, etc.

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

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores

padaf

- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Suspencar s.r.l.

Envios al interior **Tarjetas de Crédito**

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

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

CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

EMBRAGUES 36 A DIAFRAGMA **CITROEN * RENAULT COMPETICION**

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

ALSIM S.R.L. 12 AÑOS FABRICANTE DE ESTILO RUEDAS

SUDAM Ruedas

LA RUEDA MAS LIVIANA Y MAS RESISTENTE

PARA TODAS LAS CATEGORIAS NACIONALES Y SUDAMERICANAS

CALLE 105 N° 5077 (1653). VILLA BALLESTER. TEL: 768-2846 y 752-2288/2404

PRESENTA SUS NUEVOS PRODUCTOS

ALINEAMAGNET

- LA MAQUINA DE ALINEAR DIRECCIONES MAS EXACTA
- SERVICIO LIVIANO Y PESADO
- TAMBIEN EQUIPOS PORTATILES

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

XXXIX GRAN PREMIO DE TURISMO CARRETERA (4, 6 y 7/12/86)

PAMPA BARBARA

Un verdadero "drama gauchesco" se desató en la inmensa llanura pampeana, en ocasión de esta disputa del tradicional G.P., llevada a cabo sobre un trayecto acaso demasiado exigente para los motores, y mucho menos para los pilotos. Pero no sólo tema para la polémica es lo que dejó esta especial reedición del añorado "clásico"...

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Club Social y Deportivo Winifreda.

Accesos: Muchos a lo largo de las tres etapas. Muy buenos. 4 puntos.

Controles: En cantidad en las zonas claves. Eficientes. 3 puntos.

Comodidades: Las habituales en cualquier semipermanente. Regulares. 2 puntos.

Parque Cerrado (instalaciones): Muy buenas, tanto en el Autódromo de Santa Rosa, como en el club Independiente de Gral. Pico. 4 puntos.

Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.

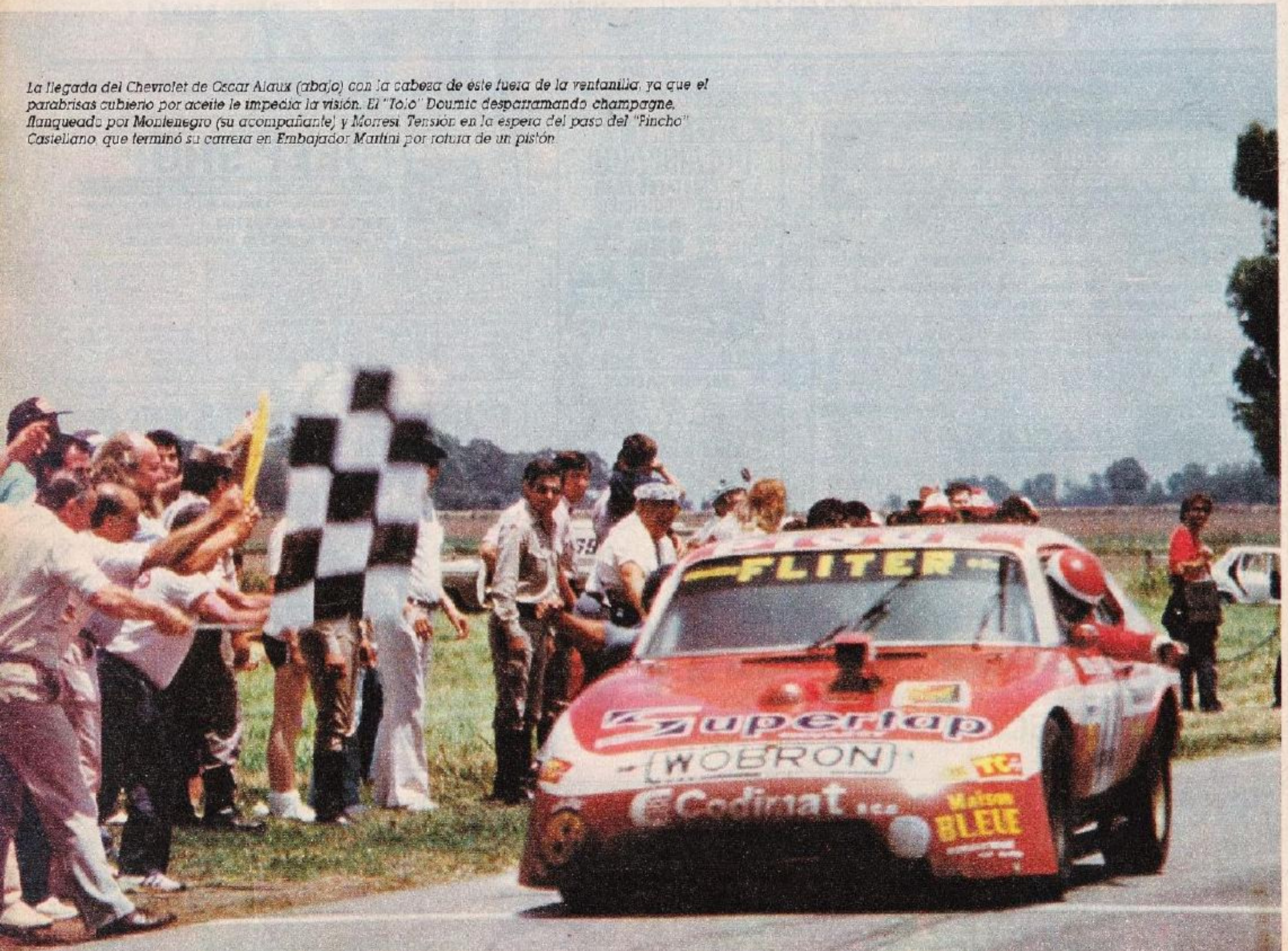
Servicio de Prensa: Bueno. 3 puntos.

Facilidades para las transmisiones: buenas. 3 puntos.

Puntualidad: Se cumplió en la largada de las tres etapas, pero se demoró en la neutralización de la segunda etapa en Macachin por el paso de un tren. Buena. 3 puntos.

Total: 29 puntos (Ideal, 48 puntos)

La llegada del Chevrolet de Oscar Alaux (abajo) con la cabeza de este fuera de la ventanilla, ya que el parabrisas cubierto por aceite le impedía la visión. El "Tolo" Dourmic desparrramando champagne, flanqueado por Montenegro (su acompañante) y Morresi. Tensión en la espera del paso del "Pincho" Castellano, que terminó su carrera en Embajador Martini por rotura de un pistón.





Tenga la plena seguridad de que no exageramos para nada en la frase del título. Sin ninguna duda, La Pampa fue bárbara, casi cruel, ya que de los 89 autos que largaron el jueves 4 en Santa Rosa, 47 llegaron al final de la primera etapa; al cabo de la segunda, la cifra disminuyó a 38, mientras que solamente 27 participantes lograron cumplir el recorrido total.

Y la debacle no fue solo en cantidad, sino también en calidad, puesto que una porción importante de esa cifra incluyó a pilotos del grupo de punta, algunos de los cuales estaba peleando por el Campeonato.

Pero bien dice el refrán "No hay mal que por bien no venga", y esa contingencia sirvió para que el interés de la competencia se centrara hacia otro grupo que normalmente no es el destinatario directo y principal de la atención general.

La posta del protagonismo fue recogida por aquellos del segundo pelotón, que se encargaron de sacar a flote una carrera que al comenzar los abandonos, muchos no dudaron en anticiparse a calificar de "plomo".

Pero el buen nivel se mantuvo a salvo, y nombres como Salgado, Nesprías, Paolucci, Urietavizcaya, Reynoso, Caparrós, Spinello, Alaux, Marcelo González, Sasso y Bustos, lo hicieron posible, capitaneados por el esta vez centrado Pedro Doumic, a quien —repetimos— lo vimos en un trabajo absolutamente diferente al que nos vino ofreciendo durante el año. Fue uno de los que comprendió que a pura vehemencia no iba a durar mucho en carrera. Tuvo la virtud de serenarse, mantener el ritmo en forma por demás pareja y sin perder contacto con la punta. Esa fue su gran ventaja.

En cuanto al recorrido, volvemos a manifestar nuestro punto de vista: pensamos que no tiene sentido hacer un Gran Premio por rectas interminables, sometiendo a un esfuerzo innecesario y que poco demuestra, tanto en cuanto a hombres como, aunque en menor grado, a máquinas.

PAMPEANITAS

PRENSA - Para este Gran Premio de T.C. organizado por el Club Social y Deportivo Winitreda, se montó un amplio operativo en materia de asistencia a los medios de difusión. Hubo salas de prensa en Santa Rosa y en General Pico, que funcionaron a la perfección. La única dificultad fue el atraso con que llegó la clasificación oficial de la Primera Etapa, conocida recién a las 17 hs. del jueves 4, ya que el Comisario Deportivo esperó el informe de los veedores en el abastecimiento de Macachín. De todos modos, sostenemos que ese atraso fue más allá de lo común.

SERVICIO ESPECIAL - Muy buena acogida tuvo entre los pilotos el Servicio Especial de CORSA y Carburando, por el que los participantes informaban al momento del problema que aquejara a sus máquinas, mediante el procedimiento de arrojar un volante "oficial" indicando el desperfecto.

RECONOCIMIENTO - Previamente al comienzo de la competencia, Juan Carlos Deambrosi entregó una bandeja al vicegobernador de La Pampa, Dr. Manuel Justo Baladrón, en retribución a todas las atenciones recibidas por parte de las autoridades

provinciales, para la realización de la carrera.

TREN - La competencia debió demorarse en Macachín, largándose la neutralización de media hora, a una hora y media, en virtud de que imprevisiblemente (?) un tren debía cruzar la ruta de la prueba por Catriló. Fue algo que debió preverse.

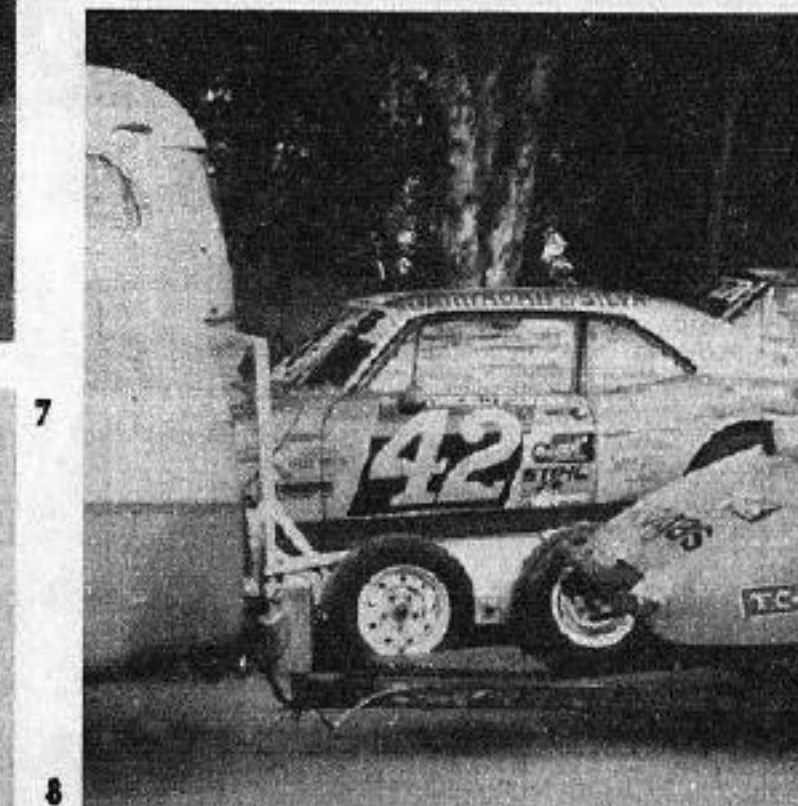
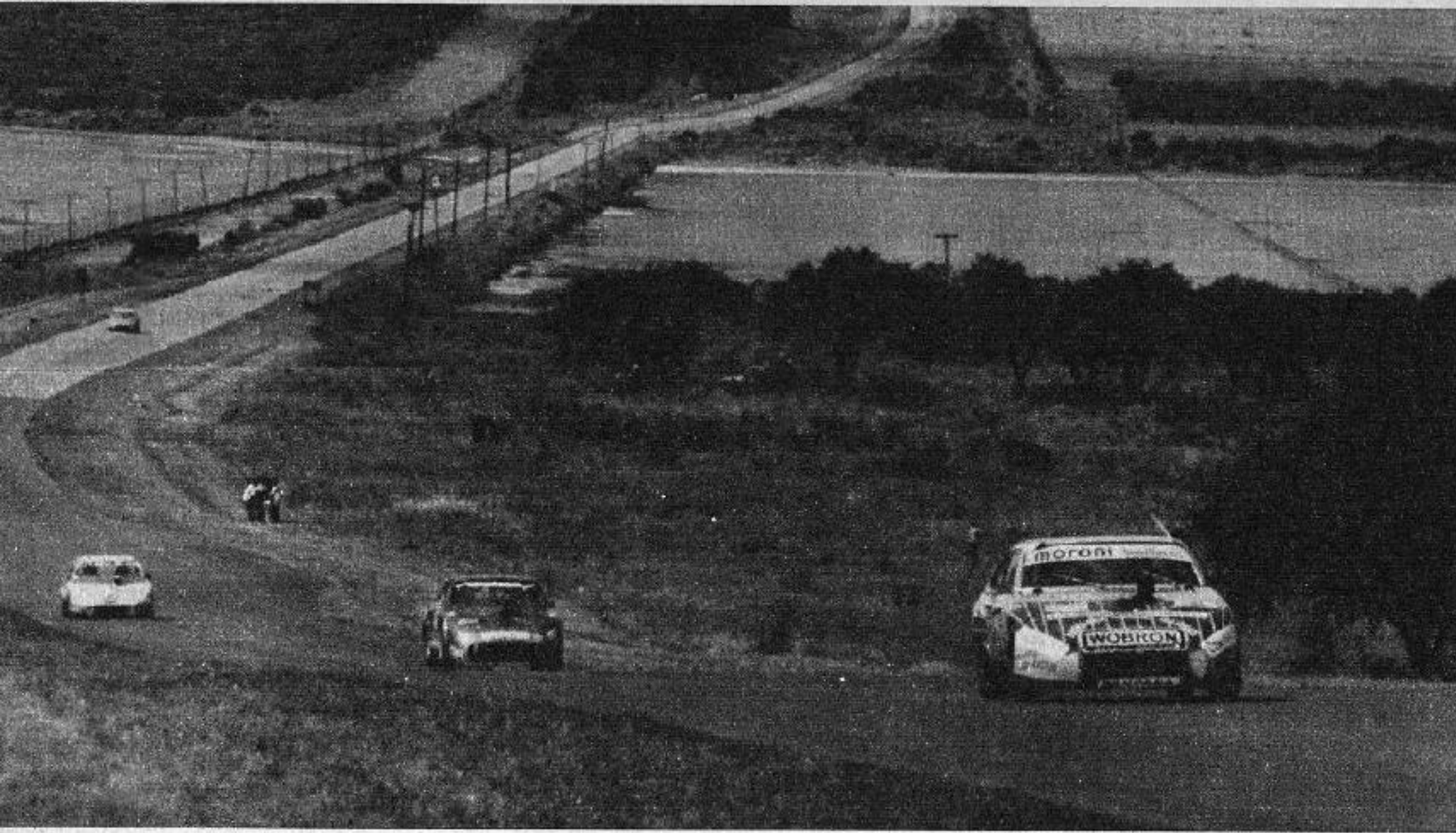
IMPRUDENTES - Durante las tres etapas hemos visto a los impacientes de siempre lanzarse al camino cuando aún estaban circulando vehículos en carrera. En varias oportunidades los participantes más rezagados debieron sortear el tránsito para llegar a la meta y algunos quedaron al margen al entrar fuera de término por ese motivo, lo que originó ciertos roces con las autoridades. La Policía custodió perfectamente todos los accesos, pero estos imprudentes burlaron el cerco ya que estaban ubicados dentro de los campos.

EXPLICACION - La brindó Eduardo

Pereyra, Comisario Deportivo: "El cambio de la línea de llegada de la Primera Etapa fue hecho a pedido de los pilotos y por razones de seguridad, mientras que la largada se corrió más adelante ya que los móviles policiales que encabezaban la caravana, no repararon en la marca correspondiente y siguieron un trecho más. Luego era prácticamente imposible volver toda la caravana hacia atrás".

METEOROLOGICAS - Durante la noche del miércoles 3 y la madrugada del jueves 4, una tormenta de proporciones se descargó sobre Santa Rosa. Finalmente, a la hora de largar la Primera Etapa, el sol brillaba, aunque las autoridades ya habían señalado que de llover, igual se correría.

HITO - En el Gran Premio 1983, corrido en La Pampa, Roberto Mouras -triunfador en aquella ocasión- conquistó su primer Campeonato. Desde entonces mantuvo el número uno en

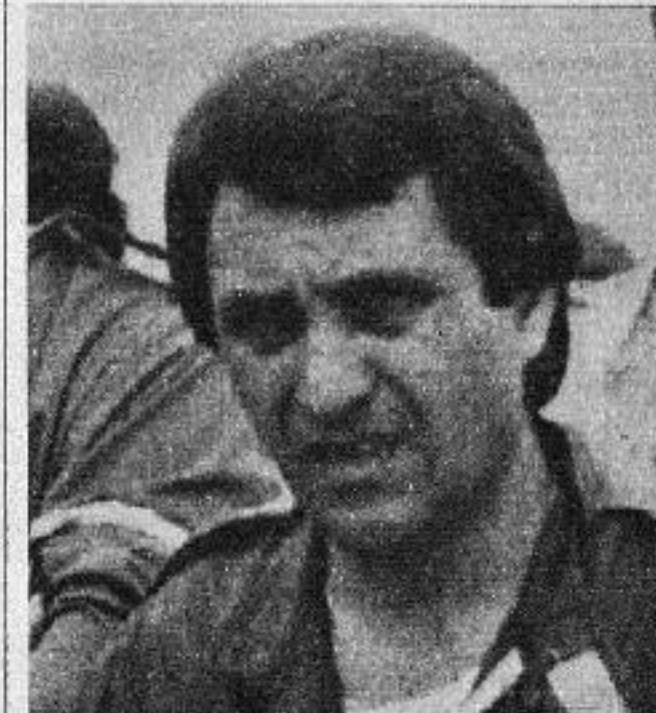




2



α HUGO MAZZACANE



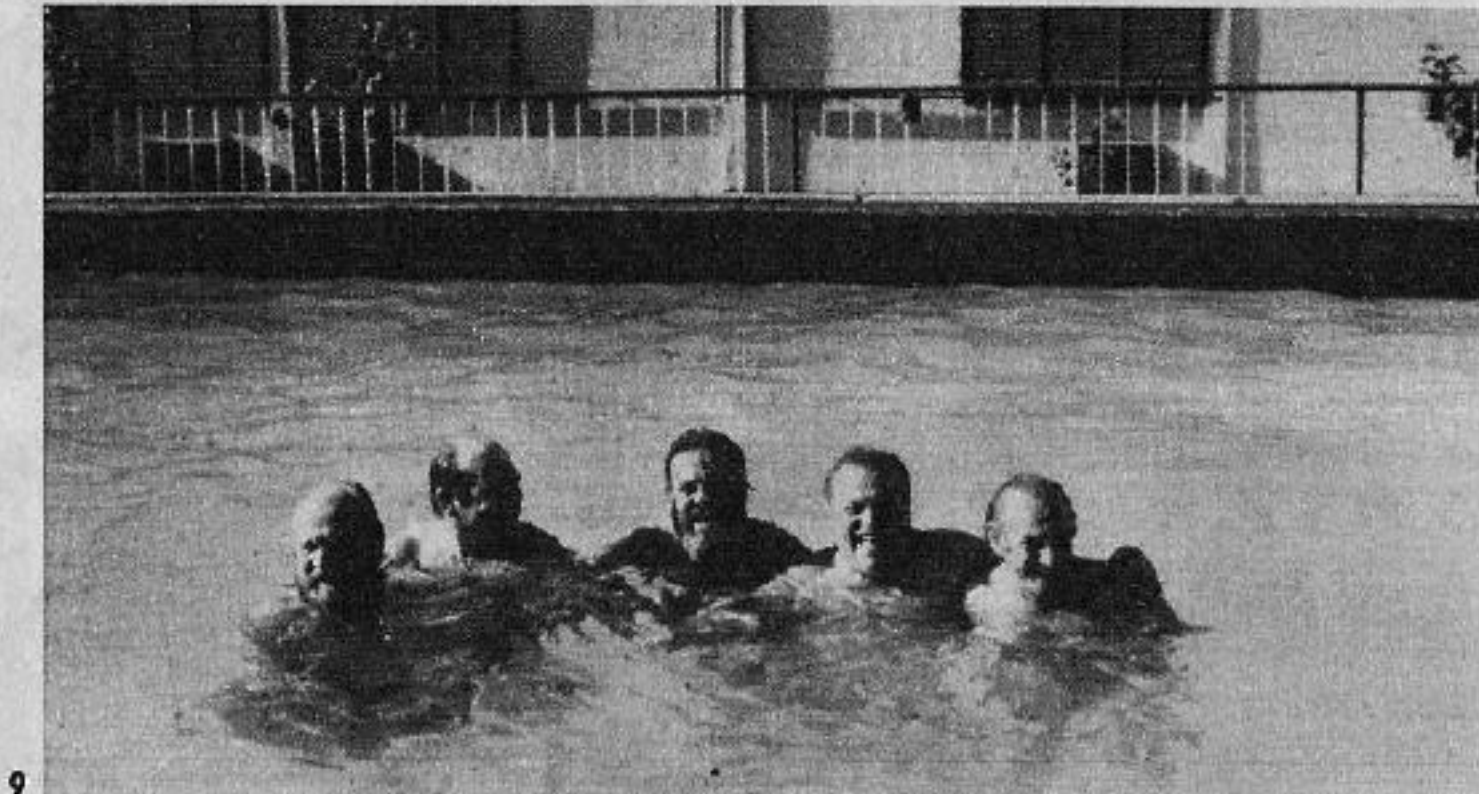
Deportivamente tal vez sean varios los postulantes para esta distinción, ya que hubo una serie de pilotos —todos del segundo pelotón— que hicieron méritos suficientes con actuaciones a las que se puede tildar de descolantes, que mencionamos en nuestro número anterior y ratificamos ahora. Pero el caso de Hugo Mazzacane sale de lo deportivo para incursionar en lo netamente humano, puesto que sacrificó una muy buena actuación al parar para socorrer a José María Romero y Alberto Donadio, cuyo Dodge había volcado incendiándose luego. No podemos pasar por alto este gesto, del que obviamente fue partícipe Adolfo Jáuregui, su acompañante.



5



6



9

1) Rápido reaprovisionamiento para el Chevrolet de Osvaldo Morresi. 6) El tren que pasaba por la ruta de la carrera en Catrío, y que obligó a estirar la neutralización de la segunda etapa. 9) Los autos transitando por uno de los veloces curvones. Atrás, una de las internales rectas, con subidas y bajadas. 4) El "Choto" Julio Salgado junto a su familia. 5) "Dame un poco, Palo", suplicó Oscar Alaux en medio del agobiante calor, y Morresi le acerca el helado. 2) Para De Benedictis se procede al reaprovisionamiento mientras un embudo vuela por los aires... 8) Dos abandonos prematuros: Gustavo Brescia (12), por un fuera de pista, y Marcelo Polinori (42), ante inconvenientes mecánicos. 7) El "Aleman" Reiter le indica al "Vasco" Oyhanart que todo está OK, mientras que —asomando en el margen izquierdo— el "Polaco" Herceg observa el abastecimiento. 9) Tiempo de esparcimiento para Zubelcita, Wilke, Moyano, Senópoli y Delcante en el moiel. 10) Lino Rodríguez, responsable de la mecánica en el Dodge de Julio Salgado, trabajando en una de las jornadas de reparación. 11) Mouras ya había abandonado y Jorge Pedersoli, luego de la primera etapa, trabaja para que De Benedictis logre el campeonato, cosa que finalmente no se dio.



11

las puertas de su auto. Y ahora, también La Pampa fue el escenario donde resigió el número más bajo cuando, luego de padecer sucesivamente con la correa dentada de distribución y la correa del alternador, tuvo una pérdida en el cárter, lo que dejó al motor sin aceite.

ACCIDENTE - Fue el que protagonizó el Dodge N° 137, conducido por José M. Romero acompañado por Alberto Donadio. Se reventó una goma y el auto se fue del camino, volcando en el campo e incendiándose. Hugo Mazzacane, que venía detrás y cumpliendo un excelente trabajo, no titu-

beó en parar para auxiliar a los accidentados, luego trasladados al Hospital de Guatrache, donde se comprobó que el piloto sufrió quebradura del brazo izquierdo y politraumatismo en la pierna del mismo lado. Mientras que su acompañante resultó también con fracturas en la pierna izquierda.

PRENSA II - Durante las tres etapas, la atención de la Sala de Prensa en Santa Rosa fue excepcional, sin reparar en horarios y atendiendo todas nuestras exigencias. A Fernández, Dogliolo y Báez, responsables de dicha Oficina de Prensa, muchas gracias.

Roberto Urretavizcaya (foto mayor) tuvo un excelente trabajo. Estuvo demorado pero luego pasó una cantidad increíble de autos y logró ganar la tercera etapa. El "Pato" Morresi (arriba) iba primero en la general cuando un chimango entró por el carburador y le acabó la pólvera.

Esperando la largada de la tercera etapa. Marcos busleza, mientras que alojan tensiones Salgado, Doumic, Paolucci, Nesprías y algunos acompañantes. Abajo, Angelelli, (antena de techo) acosando a Morresi. Este tuvo un desempeño muy bueno, "heredando" los terrenos del auto de Satriano, pero se retrasó cuando estaba afianzado en la general, y terminó tercero. El nuevo campeón tuvo un plan de carrera conservador y logró su objetivo, aunque tampoco el pudo terminar la competencia, y van...



Lo bueno: La preocupación del gobierno de la provincia de La Pampa, que trabajó intensamente para solucionar todos los problemas que fueron presentándose, montando un amplio operativo en apoyo de los organizadores.

Lo malo: Los camiones y autos que se largaron a la ruta en las tres etapas, cuando todavía seguían vehículos en carrera.

Lo lindo: El podio frente a la línea de llegada, en General Fico, que se mostró "limpio" de extraños. Algo que hace mucho no veíamos y por lo que felicitamos a los organizadores. El podio es sólo para los deportistas que se ganaron el derecho de subir a él. Lamentablemente, en esta época ese derecho fue alterado por los intereses comerciales y la TV, aunque en La Pampa se volvió a la normalidad.

Lo feo: El problema que se suscitó entre algunos pilotos que llegaron fuera de término en la primera etapa por tener que circular entre el tránsito particular y auto-



LOS MAS Y LOS MENOS

ridades de la A.C.T.C. Finalmente todo se solucionó.

Lo emocionante: Ver como Osvaldo Morresi se puso a llorar sobre el hombro de Emilio Satriano, en el punto de concentración de los autos antes de ir al Parque Cerro final en General Pico.

Lo lamentable: Que la gran mayoría de los autos de punta hayan abandonado.

Lo interesante: El excelente trabajo de muchos pilotos que habitualmente no tienen oportunidad de incursionar adelante.

Lo angustiante: El accidente que sufrió José M. Romero (acompañado por Alberto Donadio) y que culminó con el auto envuelto en llamas, las que sin embargo no alcanzaron a sus tripulantes.

Lo inútil: El esfuerzo de Jorge Reynoso y Luis Pichel, empujando al Dodge N° 102 para llegar a la meta final. Lo hicieron, aunque fueron excluidos por no actuar reglamentariamente.

Lo aburrido: Las interminables rectas, el

común denominador de este Gran Premio.

Lo doloroso: El fallecimiento de la señora madre del colega Carlos Alberto Legnani, acaecido al día siguiente de la finalización del Gran Premio, del que dicho relator fue "factotum". Nuestro pesame a la familia Legnani.

Lo increíble: Como se fueron dando los abandonos de quienes eran candidatos para ganar esta carrera.

El recuerdo: La primera etapa llevo el nombre de Pedro Heredia, la segunda el de Ricardo Arias, y la tercera se denominó Cosma-Brizuela, mientras que el Gran Premio llevo el nombre de Octavio Justo Suarez.

Lo arriesgado: La llegada del Chevrolet de Oscar Alaux, con su piloto sacando la cabeza por la ventanilla, ya que el aceite adherido al parabrisas le impedía ver normalmente.

Lo reconfortante: El fervor con que el público pampeano se volcó a la ruta

Lo pintoresco: Cualquier lugar fue bueno para efectuar reparaciones. Algunos eligieron concesionarias, otros talleres mecánicos, otros estaciones de servicio, y muchos lo hicieron en plena calle.

El susto: De Oscar Aventin cuando se le reventó la cubierta trasera izquierda durante la primera etapa. Sentó una explosión y el auto sacó la cola. Intentó llevarlo derecho, mientras observaba la hilera de árboles a los costados del camino. En ese momento iba a 270 kilómetros por hora, comentó el piloto.

El chapuzón: El protagonista fue nuestro fotógrafo Enrique Perrupato, que luego de registrar escenas de los festejos de Pedro Dourno, fue tirado a la pileta del Motel Calden, en Santa Rosa, con ropa y todo. Por suerte, los muchachos, antes tuvieron la precaución de sacarle la cámara. Ah, otra de los que también fue al agua en las mismas condiciones, resultó el comisario deportivo, Eduardo Pereyra.

DOBLE PREMIO CORSA-FORMULA ONE

Al igual que para la Copa Corsa, muchos fueron los que hicieron meritos como para adjudicarse los dos pares de guantes Formula One que instituímos para este Gran Premio. Tomar una determinación costó mucho, ya que debimos ir borrando de la lista a pilotos que por una causa u otra contribuyeron a torquizar la carrera, ante el progresivo atenuero producido en el lote de la punta. Finalmente nos decidimos por Juan Carlos Nesprías y Roberto Urretavizcaya, ganadores de la segunda y tercera etapas, respectivamente, y que con su trabajo dieron -junto a muchos otros- un matiz distinto al Gran Premio. Por razones técnicas no acompañamos los tocos de los premiados mostrando los guantes Formula One, pero la entrega se produjo y quisimos que nuestros lectores se enteren.

¿FORMULA UNO A LAGUNA SECA? - No es ninguna novedad que Bernie Ecclestone viene desde hace tiempo intentando buscar nuevos escenarios para la Fórmula Uno. Y una de las posibilidades más cercanas que tiene el "mandamás" de la FOCA en esta nada sencilla misión está localizada en el circuito californiano de Laguna Seca. Ya son varias las reuniones que Bernie ha sostenido con los responsables de aquél, siendo hasta el momento el inconveniente más importante por salvar la extensión del trazado, que sería algo exigua para las prestaciones de los monoplasas mayores. De todas maneras, no es un obstáculo insalvable, y por eso Art Gitak, director del circuito, ha estado evaluando con Ecclestone distintas alternativas para el financiamiento no sólo de un alargamiento en la pista, sino para la instalación de nuevas tribunas. De encontrar una solución, como ambos esperan, podría tener Laguna Seca su lugar en el calendario 1988 de la Fórmula Uno.

EN MEXICO YA SE VENDEN ENTRADAS - Si, aunque parezca increíble, los aztecas ya han puesto a la venta entradas para el Gran Premio de Fórmula Uno de la próxima temporada, programado para el 18 de octubre, es decir para dentro de casi un año. "Nos vimos obligados a poner ya a la venta las entradas para el próximo año ya que, apenas finalizada la reciente edición, recibimos una gran cantidad de pedidos y también de reservas de alojamiento", destacó Fernando Tiscareno, coordinador general y director de finanzas de la carrera.

Agregó asimismo el director que la zona interna del patio de boxes será convertida en un club privado, adonde podrán asistir aficionados nacionales y/o extranjeros de elevados recursos económicos. También, puntualizó Tiscareno, habrá localidades para la gente de menores recursos, que podrán ser adquiridas por un sistema de pagos mensuales.

MOTOR HONDA EN LA FORMULA TRES - La sucesión de éxitos en el Campeonato Mundial ha incentivado a la gente de Honda para incursionar en otras categorías internacionales, aunque éstas no tengan la dimensión y la trascendencia de la Fórmula Uno. Así, existen trabajos avanzados en la preparación de un motor de 2000 cm³ de cuatro cilindros, con el cual la casa nipona tiene intenciones de incursionar en la Fórmula Tres, especialidad en la cual su connacional competidora Toyota está instalada desde hace varios años. La idea de afrontar una competencia con Toyota y de explotar un mercado actualmente floreciente en Europa, por el auge de esta categoría en los distintos certámenes nacionales, es la explicación brindada por los responsables de Honda para este proyecto de incursionar en una división que en Japón no tiene ningún tipo de actividad.

UN SONORO PASE - Es el que está por producirse dentro del Turismo europeo, con vistas al certamen que en la próxima temporada ya será Mundial. Dicho pase comprende al conocido piloto-preparador-director de equipo Tom Walkinshaw, que según versiones acaba de romper su vinculación con Austin Rover para pasarse a las filias de Holden Commodore, la escudería australiana que este año realizase aisladas incursiones en la categoría. La misión de Walkinshaw en su nuevo trabajo, sería la preparación del poderoso motor de ocho cilindros que continuará equipando a esos autos. Esta tarea contará con el apoyo oficial de General Motors, poseedora del paquete principal de acciones de la casa australiana, y en cuanto al rubro pilotos, por el momento sólo están confirmados los nombres de los australianos Allan Grice y Peter Brock, no descartándose la posible contratación de otros de primer nivel ya que es intención

"BUON GIORNO, COMMENDATORE"

La emoción no razona: crea imágenes. Así es Módena: una continua emoción que se visualiza en las bicicletas rodando por el empedrado, en las fotos de los muertos en la guerra con sus esternos rostros jóvenes en un muro de la plaza, única, pequeña, soleada, plaza de Módena. Y en los edificios restaurados, y en las coloridas ventanas siempre abiertas y en la espontaneidad de los emilianos, simples, sin sutilezas.

En este paisaje, en este modo de vida, en medio de las risas de los adolescentes que pueblan con su alegría las calles, todos los días, indefectiblemente, se cumple el mismo ritual: un Fiat Croma gris metalizado desemboca por la Via Emilia y se estaciona frente a una sencilla "barbería", en la Via Canalgrande. De la máquina descienden dos hombres que ayudan a un tercero a ingresar al local.

Nació a fines del siglo pasado. Camina despacio, no porque el camino se haya acabado para él, sino porque se siente cansado de tanta vida vivida, de tantos años acumulados en su cuerpo. Lleva gafas oscuras. Como siempre. Toma asiento y su barbero se acerca para decirle: "Buon giorno, Commendatore".

Se quita los anteojos. Nuestras miradas se cruzan a través del espejo. Es como si se sintiera descubierto, asaltado en su intimidad, desprotegido.

Qué ojos tristes, que fuerza debilitada, de pronto, y que impulso luego, más calmo, en paz... Ahí, justamente ahí, donde está la emoción. Porque está permitiendo que las imágenes afloran solas: él, el volante de un



Alfa Romeo, en el circuito del Savio, en Romagna, en 1914; un tranvía de caballos que lleva a los pasajeros a la estación; un sábado a la noche, cuando es niño, y la cena en un restaurante con la familia, y luego el teatro; el De Dion Bouton monocilíndrico que conduce su padre y que ha sido construido en 1898, año de su nacimiento; la primera carrera a la que asiste, donde gana Nazzaro a 100 km/h, recuerdo con "la ansiedad de muchachito y la polvareda de la época".

Enzo Ferrari está repitiendo, frente al espejo, sin anteojos oscuros y sin palabras, una de sus frases predilectas: "Ho lavora-

do molto, no soy nada, no soy ingeniero, he sido castigado, he pagado caro todo lo que tuve". Y su hijo Dino, fallecido en plena juventud, asoma en la opacidad de su mira-

del equipo australiano lanzarse en pos de la conquista del título.

LANCIA S4 EN EL RALLY INGLÉS - Impedida por las reglamentaciones de continuar en el Campeonato Mundial de Rally, los Lancia Delta S4 este año participantes del mismo, se mantendrán activos la próxima temporada. Su nuevo destino será el Certamen Inglés de Rally, donde David Richards tiene prevista una intensa actividad, para lo cual ya se ha asegurado la compra de dos de los actuales Delta del equipo oficial. Una vez recibidos, los autos serán asistidos técnicamente en Inglaterra, aunque contando en los primeros tiempos con una colaboración directa de la escudería italiana. En cuanto a los pilotos de los mismos, uno de ellos, obviamente, será el propio Richards, en tanto que para el restante hay varios interesados, siendo Graham McRae uno de los que cuenta con mayores posibilidades.

EL ARRESTO DE RANDY LANIER - Por una simple coincidencia, o quizá no... una nueva figura del automovilismo norteamericano,

y más precisamente del certamen IMSA, acaba de sufrir el lamentable trance de ser apresado por la justicia. En este caso el imputado de turno y que sigue el camino que por distintos motivos transitaron en su momento los John Paul, padre e hijo, y los hermanos Bill y Don Whittington, es Randy Lanier, campeón del certamen IMSA dos años atrás, que actualmente alternaba sus participaciones en esta categoría con las del CART, habiendo logrado en 1985 la distinción del "Rookie of the Year" en Indy. Lanier fue arrestado semanas atrás y puesto a disposición de un Tribunal de Florida, bajo el cargo de tráfico de estupefacientes entre septiembre de 1983 y junio de 1985. Una lástima.

TELON PARA OTRO CAMPEONATO - Uno de los tantos certámenes que culminó recientemente en Europa fue el de la Fórmula Tres Francosa. Escenario de la cita final del torneo fue el pequeño trazado de Croix-en-Ternois, donde, tras una interesante carrera, el triunfo quedó en poder de Michel Tro-

da. Como el recuerdo dulce y trágico de Gilles Villeneuve. Entonces, a uno se le ocurre que está diciendo, además: "Siempre estoy solo, incluso cuando participo en reuniones o paso el tiempo con visitantes".

Después viene el saludo y una rúbrica suya con tinta violeta. Como siempre, como hace sesenta años. Y como de costumbre, también, cuando escucha el nombre "Argentina" sonríe complacido y dice: "Ah, Froilan González. ¿Lo conoce? Es un gran amigo mío. Vino a visitarme hace unos días".

¿Cómo podría Don Enzo olvidar al piloto que hizo triunfar por primera vez a una de sus máquinas, en el Gran Prix de Inglaterra de 1951?

Vuelve a protegerse, esta vez contra el flash de la máquina fotográfica, con sus anteojos negros. El resultado, la instantánea que acompaña a estas líneas.

Quince minutos más tarde, el Fiat Crema enfile hacia la Via Emilia. Y como todos los días, él, que no tiene un Dios con forma, que no logra imaginario, definirlo, pasará por el cementerio para dejarle flores a Dino y luego se detendrá en su oficina en Módena, para llegar a Maranello sobre el filo del mediodía. Permanecerá allí hasta las ocho de la noche. Comerá una fruta como toda cena, mirará televisión y leerá libros hasta la una, o quizás hasta las dos de la madrugada.

La emoción, que otra vez no ha razonado, ha coincidido en su imagen con las palabras de Stirling Moss acerca de lo que tiene Enzo Ferrari y que falta a los otros constructores: "El corazón, la pasión".

El rito se reiterará mañana y una voz dirá: "Buon giorno, commendatore".

Texto y foto: Silvia R. Arias

lle, con su Martini MK49, equipado con motor Volkswagen. Fue su escolta Yannick Dalmas, quien ya en la carrera anterior había conseguido algo más valioso, como fue asegurarse la obtención del título, al que llegó de una manera más que cómoda tras sumar 140 puntos, contra 95 que reunió Jean Alesi su escolta.

RÖHRL NO CAMBIARA DE NAVEGANTE - Y esto lo podemos decir recién ahora, porque finalmente Christian Geistdoerfer, el habitual ladero del alemán en los rallies, decidió continuar una temporada más cumpliendo las funciones de navegante que tanto prestigio le han dado en el ambiente. La demora en la decisión de Christian se debió a que por otro lado tenía una más que interesante oferta de BMW para hacerse cargo de la dirección deportiva del equipo oficial germano que intervendrá en el flamante Campeonato Mundial de Turismo. Tras deshejar la margarita, Geistdoerfer eligió seguir junto a Röhrl en el equipo Audi, que tiene prevista su reaparición en el Mundial

INSOLITA MUERTE EN JACAREPAGUA

Un tan insólito como trágico fin tuvo Nelson Balestrieri, piloto brasileño de Fórmula Ford que actualmente lideraba el certamen de la especialidad, tratando de revivir el título obtenido en la temporada 1984. Balestrieri, que contaba 35 años, sufrió un fatal accidente mientras intentaba entrenar por la mañana para la carrera que tendría lugar en el circuito de Jacarepaguá horas más tarde.

Y es importante detenerse en la consideración de las características que rodearon la muerte de Balestrieri, ya que estuvo rodeada de matices sorprendentes. Todo co-

menzó con la intención del infortunado piloto, de salir a probar en momentos en que la pista se hallaba clausurada para la actividad. Para hacer cumplir esta decisión, hubo alguien, que todavía no fue identificado, que no tuvo mejor idea que colocar a media altura una barra de acero bloqueando la salida de boxes. Contra dicho obstáculo impactó el piloto brasileño cuando con su auto se disponía a ingresar raudo a la pista. Tan tremendo golpe le ocasionó la fractura del cráneo y su instantánea muerte, pese a los rápidos auxilios a los que fue sometido por parte de su mecánico Daril

Benacchio.

El insólito deceso de Balestrieri provocó enorme congoja e indignación entre sus colegas, lo que originó la suspensión de la carrera y llevó a los pilotos, encabezados por Sergio Pinheiro, André Rebecchi y Carlos Sequeira, a exigir a las autoridades una exhaustiva investigación del hecho.

Como dato anecdótico vale la pena agregar que este accidente es el primero de consecuencias fatales que registra, en sus ocho años de existencia, el Autódromo de Jacarepaguá. Esperemos que no sólo haya sido el primero, sino también el último.

PICCO, GANADOR DEL RALLY DE LOS FARAONES



"Mi gran objetivo es ahora el Rally de los Faraones. Voy a correr con una Yamaha totalmente nueva, y después de lo que hice en el Paris-Dakar, pienso que tengo buenas posibilidades de ganar". En su última visita al país para el Gran Premio de Motocross, en Salta, nuestro conocido Franco Picco, nos anticipó entre manga y manga, sus intenciones. Intenciones que ahora acaba de hacer realidad con la brillante victoria conquistada.

Esta competencia, que en importancia dentro de los rally-raids, sólo le va en zaga a la Paris-Dakar, recorrió en la

oportunidad 4.400 kilómetros por exigentes caminos, principalmente desérticos de Egipto. Tras cumplir las diez etapas, Picco llegó al triunfo con una ventaja de 23m04s sobre el piloto periodista español Carlos Más, y de 39m37s sobre el helga Gaston Bahier, quien fue quien salvó en parte el prestigio de BMW ante el doblete de Yamaha en las primeras posiciones. Esta comodidad al frente fue la que le permitió en la última etapa regular su ritmo

de marcha a Picco, y posibilitar que en la misma fuese superado por su compatriota Alessandro De Petry el propio Bahier.

Algo que, claro, no preocupó demasiado a Franco.

Si la victoria de Picco entre las motos no sorprendió, en cambio asombró la que entre los autos obtuvo el español Miguel Prieto con un Nissan. Es que nadie lo tenía en los cálculos previos, donde si estaban los Lada oficiales de Jacky Ickx y Pierre Lartigue, los Mitsubishi de Andrew Cowan, Al Hajri y el italiano Andreotto. Pero a mitad de carrera, ya Ickx, Lartigue y Cowan habían abandonado por inconvenientes mecánicos, dejando la vanguardia en poder de Andreotto seguido de Al Hajri. El retraso de este último por problemas en su Mitsubishi, y un accidente de tránsito de Andreotto en la octava etapa, abrieron la posibilidad para que Prieto y su Nissan se instalaran al tope de las posiciones, conservando la de privilegio hasta el final. Un final donde la alegría de la gente de Nissan y los españoles fue por partida doble ya que como escolta inmediato a 14m45s, quedó Jorge Bahier, otro hispano que condujo un Nissan.

de Rally con un programa de carreras interesante.

OTRO TITULO PARA EL HOBERT - Y en este caso, nuevamente la coronación para este veterano piloto estadounidense llegó en el certamen IMSA, donde a bordo de un Porsche 968 logró solo o en pareja con Derek Bell siete triunfos y otra serie de destacadas actuaciones que le permitieron acceder al título antes de disputarse la última carrera de la temporada. Precisamente en ésta, las Tres Horas de Daytona, Holbert no tuvo una actuación demasiado feliz, protagonizando un despiste sin mayores consecuencias. Vencedor de esta carrera fue Jaguar, sobre el que se alternaron en la conducción los norteamericanos Bob Tuohy y Chip Robinson, quienes completaron la distancia requerida a un promedio de 185,392 km/h.

FRANCESES DISCONFORMES - Son los de la localidad de Sete, quienes, con su alcalde Yves Marchand a la cabeza, han elevado una protesta a los organizadores del Rally Paris-Dakar por el desplazamiento que, en beneficio de Barcelona, éstos han hecho de Sete como lugar de embarque de la tradicional carrera de Europa al África. Las quejas de Marchand incluso han llegado a Jacques Doullagues, ministro francés de Transporte, aduciendo las mismas que "este desplazamiento es un golpe bajo dado por nuestros vecinos españoles, que debemos considerar como una afrenta". Agregó en su informe el alcalde de Sete, que "la explicación de internacionalización, dada por los organizadores, nos parece un reverendo cuento."

QUE VENGA EL TERCERO - Es lo que contesta Carlos Alberto Lavado, Bicampeón Mundial de la clase 250 de motociclismo, velocidad, cuando se lo consulta sobre sus inmediatas ambiciones. "En 1987 iré en busca de mi tercer título, algo para lo cual guardo muchas esperanzas, ya que antimicamento

me encuentro en el mejor momento de mi trayectoria deportiva, y además cuento con un medio mecánico como la Yamaha que, creo, continuará siendo el mejor al próximo año". También la clase 500 parece estar entre los objetivos del venezolano, aunque "recién lo intentaré en 1988, luego de que haya hecho realidad mi tricampeonato en la 250 cm³". Confiado, el hombre...

VAUXHALL ASTRA S4 (GRUPO S)



Tanto Opel en Alemania como General Motors Dealer Sport en Inglaterra, tomaron dos direcciones para diseñar un mismo auto que sirviera al fin de competir en el abortado proyecto Grupo S, que en un momento se pensó que podría reemplazar al Grupo B como división "top" en los rallies internacionales. Ambas empresas finalizaron aplicando las mismas o muy parecidas soluciones para cada parte del auto. En efecto, Opel partió de un Kadett GSi, mientras que GM Gran Bretaña lo hizo desde un Vauxhall Astra. Este es el que nos ocupa.

La carrocería es de acero, aunque posee paneles de fibra de carbono y kevlar, pesando en total 1.150 kg, cifra aun elevada para las prestaciones requeridas. El motor de cuatro cilindros y 2.400 cm³, derivado del Opel Manta 400, sobrealimentado por un

RALLY MUNDIAL AL DIA

DISCRIMINACION CONTRA LOS ESCANDINAVOS?

El ubieco presidente de la FISA/FIA/FISA, Jean-Marie Balestre, comentó en el Criterium de Cevennes que está haciendo todo lo posible para crear un Campeonato del Mundo de Rally donde los primes de asfalto sean al menos tan numerosos que los de tierra. Le explicó al periódico deportivo francés "L'Equipe" que "No podemos mantener la discriminación (en favor de la tierra) porque eso es sólo bueno para los pilotos escandinavos".

Puntualizó asimismo la conexión entre el rally y la industria automovilística, mencionando que los autos de gran producción se construyen para ser conducidos sobre asfalto.

En 1986 sólo dos de los 13 rallies mundiales (Montecarlo y Córcega) se disputaron completamente sobre asfalto. Las dos últimas versiones de Montecarlo fueron ganadas por finlandeses, mientras que Markku Alen -finlandés- ganó dos veces en Córcega y tres en San Remo (dos en superficie mixta y una en asfalto).

Si esta peregrina idea prosperara, no serían sólo penalizados los pilotos escandinavos (a favor de los franceses...), sino también los ingleses, alemanes, italianos, kenyanos, neozelandeses, argentinos, griegos y tantos otros que también manejan en tierra.

FORD EN RALLY

Ford decidió postergar el debut de la versión de rally del Sierra XR 4x4 hasta el Rally de Suecia, para tener más tiempo en la preparación de los autos. El Biearra Cosworth será utilizado en Montecarlo donde Peter Ashcroft, manager del equipo inglés, aspira "que nos toque un rally sin nieve", aludiendo a la tracción simple del modelo elegido. La demora se debe a que el motor que será usado en el 4x4, aún no tiene la potencia deseada, la que estará en el orden de los 250/320 HP. El motor Cosworth, en cambio, posee 300 HP. El equipo estará integrado por Stig Blomqvist y Katie Grandel.

VOLKSWAGEN SE PREPARA

También la fábrica alemana está alistándose para el Campeonato Mundial de Rally de 1987, donde espera, si su presupuesto es aprobado, contar con dos pilotos. Uno de ellos sería Kenneth Erikson, mientras que el otro probablemente sea Erwin Weber. El modelo usado será el Golf GTI de 16 válvulas que debutó este año en el Rally de los Mil Lagos.

OPEL VUELVE AL MUNDIAL

Opel competirá en cinco pruebas del Campeonato Mundial la próxima temporada, con la versión dos litros del Kadett. "Para empezar, usaremos los motores de ocho válvulas, porque los de dieciséis válvulas se están preparando", dijo Tony Fall, jefe del equipo pasado en Russelsheim, Alemania. "No contrataremos pilotos por toda la temporada, debido a que será sólo un año de preparación para el '88, donde atacaremos con todo para lograr el título", agregó.

"No insistiremos ante la empresa, para crear un modelo, especial de competición, por los riesgos comerciales que ello representa. De todas maneras, creo que el Kadett con su tracción delantera, tendrá una relación peso-potencia competitiva, lo cual es importante por el límite impuesto por los 300 HP. Si tuviéramos doble tracción, a los 920 kilos actuales, habría que agregar otros 1.000 kg."

Opel comenzará 1987 en Córcega, siguiendo con Acropolis, Mil Lagos, San Remo y el RAC Rally. "En 1988 el único rally mundial al que no iremos será Montecarlo, debido a que creo que los autos de tracción simple tendrán serios inconvenientes con los neumáticos, y allí hay que considerar una enorme cantidad de gomas por las diferentes condiciones de piso. El costo financiero sería enorme. En cambio, creo que el Kadett sería un excelente coche para el Safari. Ya sé que ningún auto de tracción delantera ha terminado entre los diez primeros, pero eso sucedió porque nadie lo intentó seriamente", finalizó Fall.



compresor Sprintex que aumenta la potencia de 275 HP a 320 HP a 7.500 RPM. El toque es una de las virtudes del motor, ya que tiene 27 KGM a 2.700 RPM, alcanzando el tope máximo a las 5.500 RPM con 36 KGM (el Manta tiene 30 KGM a 7.300).


El sistema de tracción integral fue diseñado por Mike Endean, quien ha tenido varios éxitos con sus trabajos en autos de rally-cross.

La caja de velocidades es de cinco marchas -con engranajes intercambiables- y está montada detrás del motor, junto al embrague bidisco.

El sistema de reparto de la potencia en los dos ejes tractores otorga al trasero entre el 72% y el 50%, pudiéndose elegir cualquier opción intermedia dentro de esos límites. Las ruedas delanteras, por ende pueden repartirse entre el 28% y el 50% del torque disponible.

Debido a que el Grupo S fue cancelado, este estudio británico debe resignarse a competir en algunas pruebas como el "Audi Sport Rally" que se disputó hace algunas semanas en Inglaterra, finalizando cuarto tripulado por Andrew Wood y Mike Nicholson, a 4m06s del Ford RS 300 ganador de Stig Blomqvist y Bruno Berglund.

Informe y fotos: Martin Holmes



Robert Woodward "Bobby" Rahal
MARCH 86C-COSWORTH DFX
CAMPEON 1986 DE LAS PPG INDY CAR WORLD SERIES
Truesports Racing Team
Foto: Héctor J. Cademartori

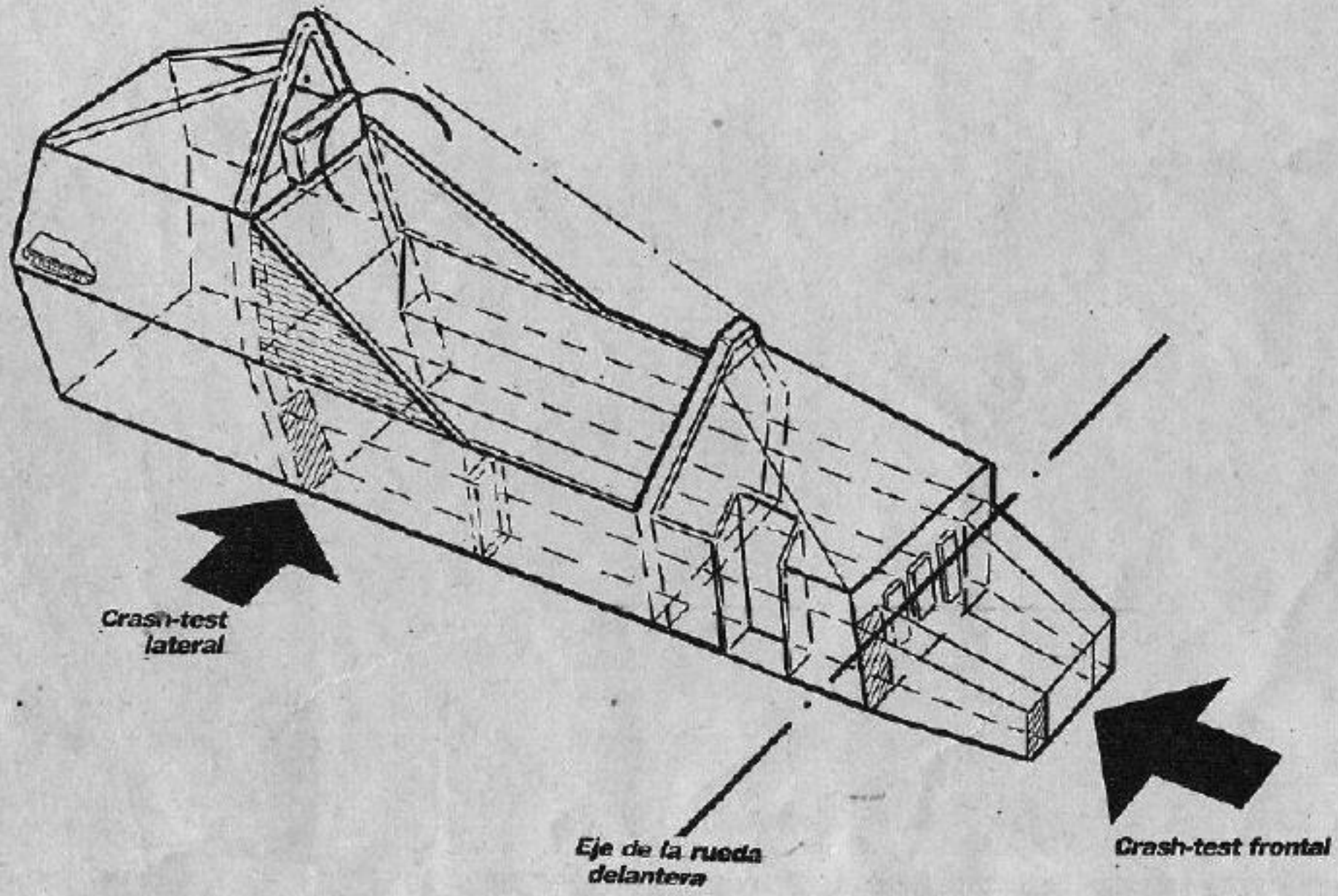
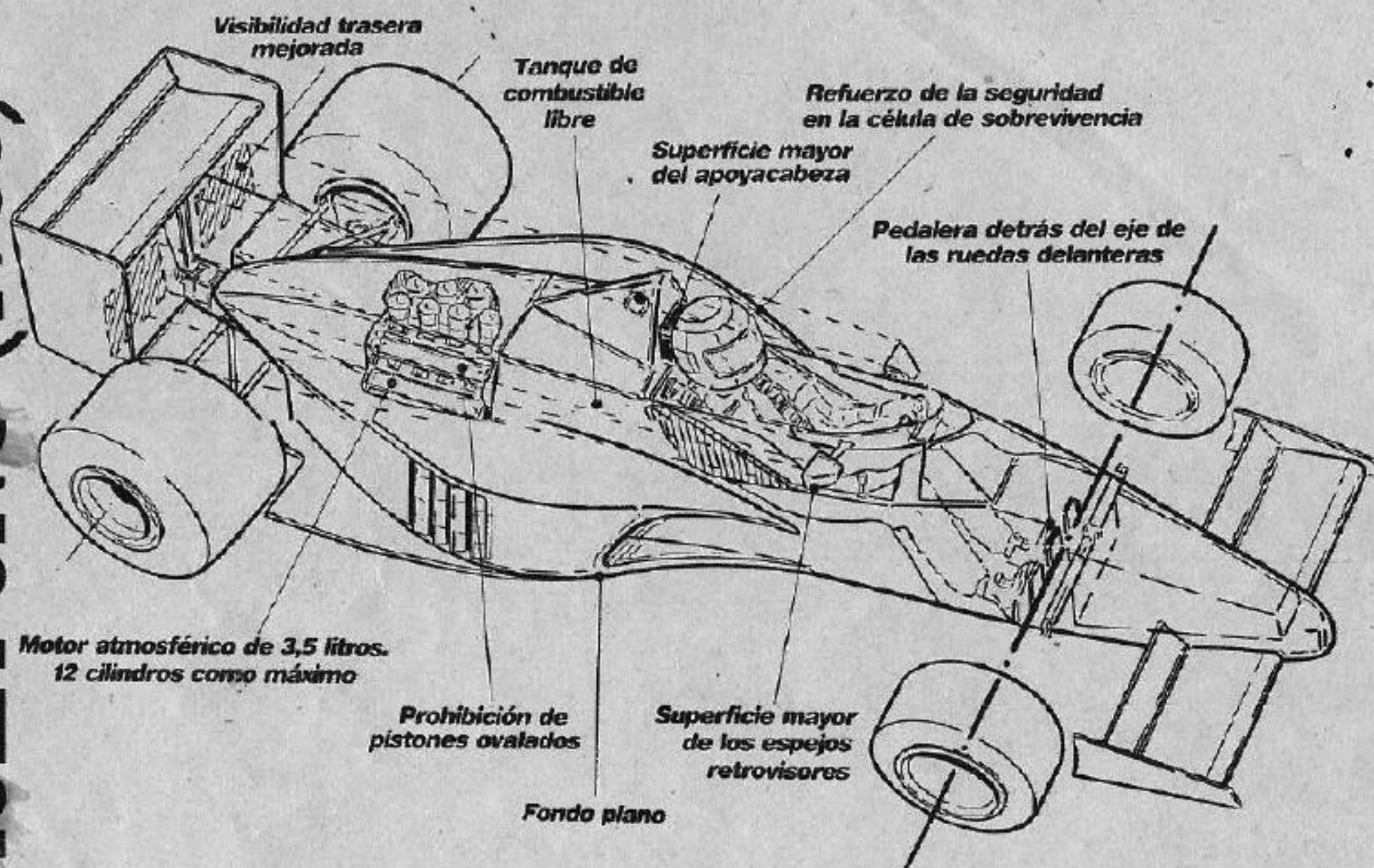
Colección
CORSA



UN CAMBIO LARGAMENTE ESPERADO... Y DISCUTIDO

ASI SERAN LOS F. 1 DEL MANANA

LA NUEVA FORMULA UNO (1988)



La técnica avanza al tiempo de la creación inagotable del hombre. Los reglamentos dictados para la Formula Uno Internacional, han permitido, en dicho campo, progresos sin precedentes en la construcción de motores sobrealimentados y la participación de una gran variedad de marcas diferentes. Pero algunos disponían, hasta el final de la temporada '86, de 1.300 HP en los ensayos (motores exclusivamente preparados para clasificación) y de 850 a 900 HP en carrera. Y el tema de la seguridad, tanto de los pilotos como de los espectadores, volvió a ser el aspecto excluyente para tener en cuenta. Además, los precios aumentaron, siempre "gracias" a las discusiones y hasta absurdas decisiones de la FISA, de una forma exorbitante que apenas los constructores más ricos podían cubrir. Y al hablar de las estupearías más modestas, amenazadas con desaparecer a corto plazo.

La reducción del consumo limitó la potencia de los motores en carrera, pero no aportó ninguna solución para las clasificac-

PRINCIPALES MODIFICACIONES

- PARA 1987**
- 1) Autos con motor sobrealimentado. Peso mínimo: 540 kg. Válvula FISA obligatoria para controlar la presión de sobrealimentación ajustada hasta 4 bar para pruebas, clasificación y carrera. Capacidad del tanque de nafta: 195 litros. Las válvulas serán sorteadas por la FISA en cada Gran Premio y controladas permanentemente por un equipo de técnicos de la FISA.
 - Prohibición de turbocompresores de varias etapas, de inyección de agua, de intercambiadores de calor con líquido y de pistones ovalados. Solo se autorizan intercambiadores de calor tipo aire-aire.
 - 2) Autos con motor atmosférico. Peso mínimo: 500 kg. Cilindrada: 3,5 litros. Hasta 12 cilindros. Capacidad del tanque de nafta: 195 litros. Pistones ovalados, prohibidos.
- PARA 1988**
- 1) Autos con motor atmosférico. Peso mínimo: 500 kg. Cilindrada: 3,5 litros. Se autorizan hasta 12 cilindros. Fo-

EL TRISTE ADIOS A LOS TURBOS

Ignorancia o hipocresía? Cualquiera sea la respuesta, es más bien deprimente constatar cómo los hechos deportivos del automovilismo continúan siendo conducidos de manera desconcertante e irracional.

Las recientes decisiones de la Federación Internacional, que cambian completamente la fisonomía de las máximas actividades deportivas, sobre todo las de la Fórmula Uno, parecen ser acogidas como inevitables por parte de mucha gente, entre la que están comprendidos los observadores externos que no tienen intereses particulares que defender. Y esta comprobación refuerza mi convencimiento de que ahora sea la superficialidad la que impere en este campo.

En sustancia, han sido desterrados los motores sobrealimentados, porque (dice la FISA) "estas máquinas disponen ahora de 1.300 caballos en las pruebas previas y 850/900 en las carreras, lo que pone en graves problemas de seguridad tanto a pilotos como a espectadores". Es verdad; pero son fenómenos fáciles de evitar con sólo hacer lugar al buen sentido, como venimos sugiriendo desde hace años.

Problemas de seguridad y aun de equidad deportiva y de costos, han sido denunciados muchas veces desde estas columnas y podrían haber sido resueltos tan pronto como fueran presentados, exactamente con las mismas reglamentaciones que la FISA impone hoy.

En efecto, la eliminación de los motores turbo prevé un período de transición en el año próximo, con la limitación de las presiones de alimentación mediante las válvulas "Pop-Off" que nosotros hemos sugerido desde hace tanto tiempo. Válvulas que limitan los valores de la potencia que se puede obtener. Vale decir que con ellas se eliminan automáticamente las disparidades y, sobre todo, los costos excesivos a los que la F.I. había llegado. Ahora la FISA impone las válvulas, pero sólo por un año, a fin de proporcionar a los constructores el modo de proyectar y construir motores aspirados. Después, no habrá más motores turbo.

La pregunta que la gente sería debe hacerse, es: ¿no era más simple haber adoptado antes estas válvulas y continuar con los motores turbo? La posición arrogante de quienes rigen el automovilismo ha desechado considerar esta posibilidad, aún cuando no fuera propuesta por un simple perodista sino por grandes constructores. Y ahora, no obstante, he ahí que la "válvula" aparece y es impuesta.

El resultado es que se eliminan como si fueran escombros motores que hubieran podido continuar corriendo y sobre los cuales se podría haber seguido experimentando cosas nuevas, con lo que se hubieran estimulado los cerebros de los proyectistas, para los cuales el incentivo es siempre el mismo: obtener el máximo resultado en función de las prestaciones.

La ignorancia y la hipocresía de la FISA la ha llevado a decir que: "se ha dado prioridad a los motores atmosféricos considerando que el 98 por ciento de la producción mundial de automóviles es realizada con esos motores, lo cual hace que la FISA se mantenga fiel a su misión, que es la de contribuir al progreso de la industria automovilística". Tras esto, queda uno pasmado.

El progreso se obtiene exactamente con la búsqueda en campos nuevos y en tal sentido hubiera sido coherente mantener los motores sobrealimentados, no abolirlos. No obstante, la FISA parece ignorar lo que se ha obtenido con la sobrealimentación, que ha acelerado el perfeccionamiento de los sistemas de ignición-encendido a control electrónico, la búsqueda de lubricantes capaces de soportar temperaturas de 700/750 grados, los metales o los compuestos cerámicos, y hasta los mejores rendimientos técnicos. Justamente Ferrari ha manifestado que se llegó a consumos de 198 gramos por caballo-hora, lo que significa un dato muy interesante para motores de 1.500 c.c. que dan 850 caballos de potencia.

He ahí por qué acusamos a la FISA de hipocresía cuando (sin admitir contradicciones) afirma presuntuosamente que actúa en favor del progreso. Y vale también el cargo de ignorancia que le cabe cuando afirma que con los motores aspirados de 3.500 c.c. las potencias serán limitadas a 650 caballos, porque no hay dudas de que el nivel de la potencia específica de 200 caballos-litro es buscado por quienes están ya construyendo los futuros motores de la F.I. explotando buena parte de los progresos obtenidos con los turbo.

Tengo la fundada sospecha de que en Ferrari (favorable a la nueva fórmula, si no investigador) tengan en mente un buen doce cilindros boxer sobre el cual reencontraremos muchas de las cosas aprendidas con el turbo, y tal vez con cinco o seis válvulas por cilindro. Y digo Ferrari por citar sólo a uno; pero creo que Honda y otros estarán en el mismo camino.

Dicen que los progresos técnicos con los motores turbo apuntan "solamente" a los turbocompresores, lo que es verdad sólo en parte. Dicen que los turbo, en la gran serie, serán de largo empleo sólo con los motores diesel, lo que es también verdad, pero los turbo-diesel de gran serie habrán extraído de la exasperada experiencia de la F.I., ventajas enormes. Y esto es solamente un ejemplo de aplicación de los conocimientos obtenidos con el uso de los motores turbo en las competencias. Por eso, por favor, que terminen con la hipocresía y digan claramente que se quiere asegurar la competición-espectáculo, con cantidad de máquinas y con costos limitados; sobre este plan estamos dispuestos a seguir las nuevas normas.

No obstante, no se deseché el progreso que, como quiera que sea y a pesar de la ignorancia o la hipocresía de la FISA, existe. Porque quien hace máquinas de carrera buscará siempre, en los límites de las reglamentaciones, extraer el máximo de aquello que construye.

Un concepto que no debiera ser necesario expresar por ser tan elemental, es éste: quienes hacen las máquinas de carrera y quienes las guían, no tienen en su mente "el progreso técnico del automóvil", como se afirma a menudo con énfasis retórica. Esta gente tiene en la cabeza solamente el andar más rápido que los adversarios, el décimo de segundo menos en cada vuelta, el estar delante de todos. Son los grandes objetivos del deporte, tan lejanos de la mentalidad y de la acción de los políticos de la actividad, de los organizadores que solamente piensan en las ganancias (sobre todo personales) y de los publicistas.

Queda el hecho innegable del efectivo progreso técnico obtenido como resultado de ese empuje.

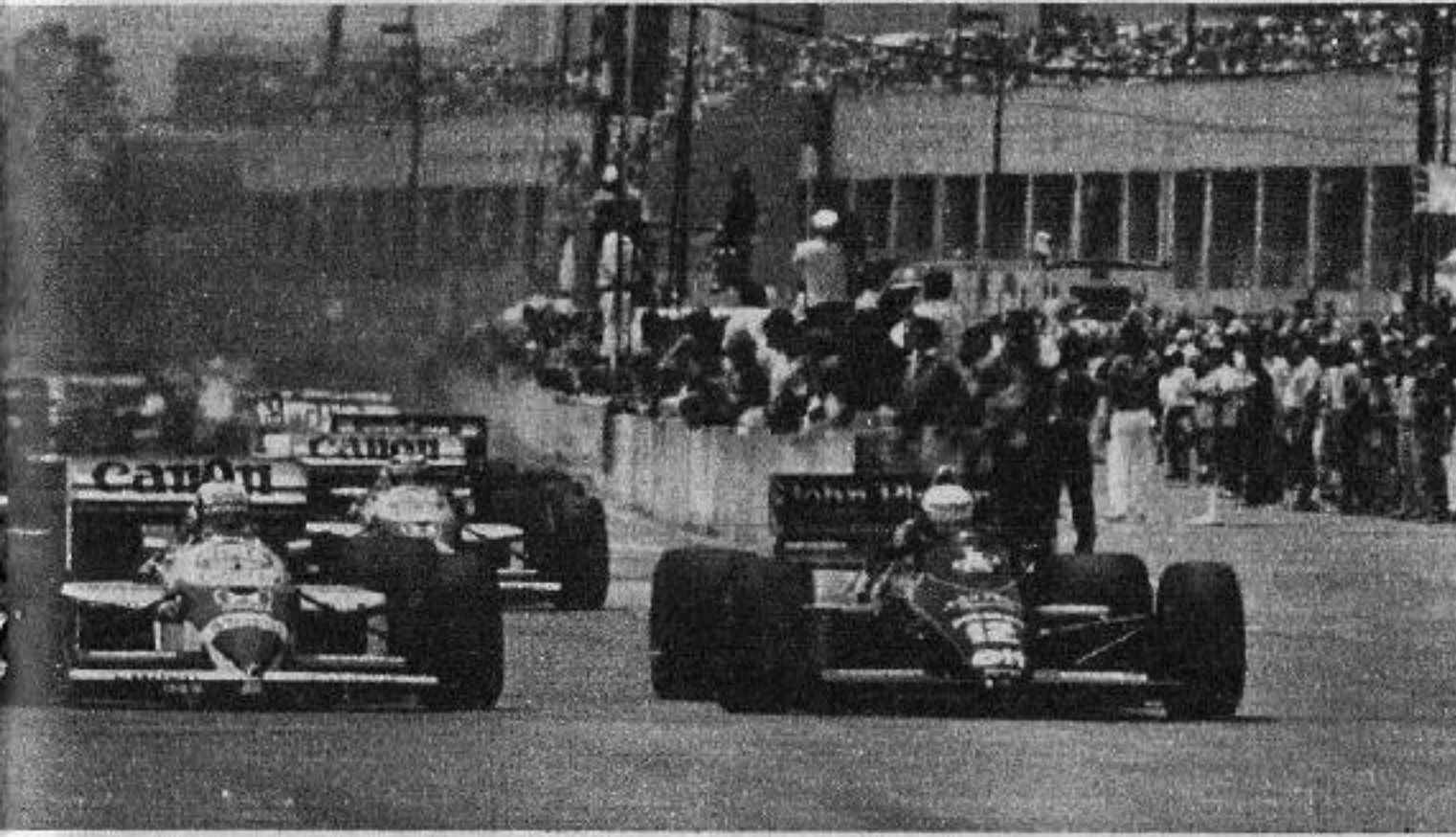
Y con la época de los motores turbo, iniciada en 1977 por Renault y llevada adelante por los demás, los progresos han sido muchos y muy rápidos.

Si el presidente Balestre fuera una persona inteligente y responsable, habría podido tomarse la molestia de informarse sobre lo que acontece en el mundo (sería su deber, entre otros) y tomar ejemplo de los americanos, que con las carreras del CART van adelante muy bien, con un solo turbo independientemente del número de cilindros, prohibiendo los intercambiadores de calor, imponiendo una presión máxima (por consiguiente, obligando a trabajar sobre la eficiencia de los motores y no sólo del turbo), ruedas de dimensiones limitadas, etc. De esa manera logran carreras equilibradas, espectaculares, y no costosísimas.

Los americanos, por lo demás, son quienes han dicho a Balestre que no lo pueden seguir por los caminos desconcertantes que elige, y él los odia; por eso, todo lo que ellos hacen, él lo considera "harina del diablo". El resultado lo estamos pagando todos.

Franco Lini

He aquí una gráfica reseña de los puntos principales que contiene el reglamento recientemente aprobado para la "Nueva Fórmula Uno", que comenzará a regir desde el año próximo en su primera face.



ciones. Según Jean-Marie Balestre, "fue una solución de compromiso que debió imponer la FISA en razón del descontento de los constructores que se habían aliado formalmente en 1982 para proponer un reglamento que limitara la potencia de los motores turbo". Ninguna proposición de acuerdo unánime (recordamos que la unanimidad es necesaria en estos casos) fue elevada a la FISA, y los meses pasaron. Durante un año, la FISA se encontró con numerosas dificultades para tomar medidas eficaces. Demasiado tiempo. Acaso la falta de idoneidad y de sentido común obraron a favor de ese tiempo perdido lamentablemente.

Pero hoy, por fin, la FIA y la FISA presentan, bajo su total responsabilidad (por lo menos en la teoría), el reglamento de la "Nueva Fórmula Uno" para reducir la potencia a 650 HP. Se reducen los costos y se suprimen los motores de clasificación. La limitación a 8 ó 12 cilindros era un problema difícil. La F.I. actual y la F.3000, estando limitadas a 12 cilindros, no permitían redu-

cir los motores a 8 cilindros. Y, si esta solución representa ahora un costo más elevado, mantiene en cambio a la categoría "reina" en el nivel técnico que merece.

En próximas reuniones, la FISA pondrá a punto, en acción conjunta con los constructores, reglamentos que autorizarán la más grande libertad creativa posible a los ingenieros en materia de chasis y de carrocería, dos elementos que no sufrirán modificaciones el año venidero.

En lo que respecta al retorno de los motores atmosféricos, la FISA ha expresado, a través del presidente Balestre: "Las estadísticas de setiembre '86 han demostrado que el 98% de la producción mundial automovilística está equipada con motores atmosféricos. Por lo tanto, se le ha dado prioridad a los mismos, porque la Federación continúa, de este modo, fiel a su misión de contribuir a los progresos de la industria."

La cuestión es que, aunque con argumentos más o menos rebalibles, una nueva F.I. está en ciernes.

IONES REGLAMENTARIAS

tencia estimada: 600-650 HP. Capacidad del tanque de nafta: libre. Pistones ovalados, prohibidos. Se mantiene el fondo plano. Pedalera ubicada detrás del eje de las ruedas delanteras. Refuerzo de seguridad en la célula de supervivencia. Crash-test frontal y lateral, obligatorios.

2) Autos con motor sobrealimentado. Peso mínimo: 540 kg. Válvula FISA obligatoria para controlar la presión a 2,5 bar para entrenamientos, clasificación y carrera. Capacidad del tanque de nafta: 150 litros. Prohibición de turbocompresores de varias etapas, inyección de agua, intercambiadores de calor con líquido, y pistones ovalados.

3) a- Cuatro años de estabilidad para los reglamentos del motor atmosférico: 1988-1989-1990-1991. b- Los cambios de reglamento para la carrocería serán preanunciados con un año de anticipación.

PARA 1989

Desde el 1° de enero de 1989, el Campeonato del Mundo de F.I. será reserva-

do únicamente a los motores atmosféricos, de acuerdo con los reglamentos vigentes en 1988.

Para 1988 los concurrentes deberán indicar el tipo de motor que equipará a sus autos. Sólo los coches con motores sobrealimentados podrán cambiar una vez el tipo de motor durante la temporada, para adoptar el atmosférico.

Todos los detalles de los reglamentos técnicos serán ajustados junto a los constructores, en el curso de reuniones de trabajo durante las próximas semanas.

La asamblea general de la FIA y la Conferencia Plenaria de la FISA garantizan a los concurrentes, la absoluta aplicación de estos reglamentos que no serán modificados en ningún caso, salvo por una razón grave de seguridad. En 1987, una clasificación será establecida en el Campeonato del Mundo, para los motores atmosféricos. El primero de los pilotos correspondientes recibirá la Copa Jim Clark de la FISA, y el primero de los constructores, la Copa Colin Chapman de la FISA.

NISSAN 300 ZX Y DATSUN 280 ZX EN COMODORO RIVADAVIA,
CHUBUT (7/12/86)

BUSCANDO PETROLEO...

Sin duda, el C.A.P. rumbeó para la "legendaria" zona petrolera de la costa patagónica con toda la intención de recuperar algo de la energía que venía faltándole. Y felizmente, en buena medida, la encontró. Revivamos cómo.

Foto mayor: Silvio Oltra con la trompa rota luego de su "fuoripista", seguido por Boggio, Castilla, Vida, Gonzalez, Fernandino, Cerquetti y Crocetti.
Arriba, derecha: Hugo Olmi y Fernandino. Aquel cumplió una buena actuación. Arriba, centro: Pelotán de 280 ZX integrado por Moratons, Comito, Cura, Alliraco y Cao.
Izquierda: La 280 ZX de Remeniera luego de su accidente el sábado. Su piloto y Pairetti, en primer plano.



MARISQUITOS

CAMBIOS EN LA CUPULA - Luego de ejercer durante la mayor parte de los cinco años de vida que tiene el C.A.P. prácticamente la totalidad de las funciones ejecutivas, **Carlos Pairetti** esta encargado en estos momentos de la marcha institucional de la categoría, mientras que otras funciones ejecutivas han sido derivadas a un grupo de integrantes del club. De esta manera, **Fernando Boggio**, "Coco" Der Ohanessian y **Alberto Heritier** suman a sus funciones de pilotos y/o concurrentes, la de dirigentes. Todos ellos con el firme propósito de mejorar al C.A.P.

DEBUTANTES - Hubo varios en Comodoro. En Datsun 280 ZX, Jorge Rubén Ferrante y Enrique Eduardo Verde. En Nissan 300 ZX, Gerardo Cerquetti, Jorge Guiral, Carlos Castilla y Miguel Mayeste.

NINA - Adriana Noemi Seba tiene 29 años, unas ganas bárbaras de correr y muy buenas notas en la Escuela de Pilotos que Néstor Gurini hace funcionar los lunes en el Autódromo de Buenos Aires. "Me gustaría comenzar a correr con un Renault 18 GTX en la Clase Tres del Turismo pis-





CORSA

Año XXI N° 1067
Del 16/12 al 22/12 de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
élex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7391/98

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 Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelos,
Anselmo P. Chappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Pica (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Motor News (EEUU), Motor News (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES
Subdirector: Hugo García

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

COORDINADORES

Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganelli, A. Rivas

Fotógrafos Especiales

E. Blanco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.

Fotógrafo

Cristian Frölich.

SERVICIOS EXTERIORES

Corresponsal

Mario Diamant (Nueva York).


LABORATORIO

Jefe: Omar García

ARCHIVO

Jefe: Francisco Forcinitti



 editorial abril SA

AREA EDITORIAL

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

AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzó
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Publicidad exclusiva: Background SRL,
Florida 670, 2° piso, of. 59, Tel.: 392-4025/6638

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

AREA INDUSTRIAL

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

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizadores: Automoto Club de Comodoro Rivadavia y Club Petroquímica.

Promotor: Carlos Alberto Pairetti.
Accesos: Tres de ripio en muy buen estado. 4 puntos.

Controles: Excelentes. 5 puntos.
Comodidades: Regulares. 2 puntos.

Estado del circuito: Bueno, con algunas irregularidades. 3 puntos.

Boxes: Insuficientes. 2 puntos.

Promoción del espectáculo: Excelente. 5 puntos.

Servicio de prensa: Muy bueno. 4 puntos.

Facilidades para las transmisiones: Buenas. 3 puntos.

Puntualidad: Muy buena. 4 puntos.

Total: 32 puntos. (Ideal, 45).



1. Fernando encabezando un pelotón en los primeros giros. Detras se advierte una temprana salida de pista de Roberto Vido. 2. Estado del auto de Carlos Zabaia luego de su accidente del domingo por la mañana. 3. Y así quedó el de Tomas Harpe, rápidamente reacondicionado por el equipo de "Cocho" López, luego de su pñña sabatina. 4. "Tim" Pairetti, Nicolás Comilio y Osvaldo Cao departiendo mientras toman un café. 5. Jorge Ferrante, y 6. Enrique Eduardo Verde, dos comodorenses debutantes en Datsun 280 ZX. 7. Adriana Seba, además de ser una niña muy mona, está preparándose para comenzar a correr con un R.18 GTX Edición Limitada.

tero en el '87. Ya conversé con varias empresas para obtener patrocinio y no veo la hora de largar mi primera carrera." Ojala pueda hacerlo.

AUSENCIAS - Las que más se notaron fueron las de Francisco Mayorga (de viaje por EE.UU. y Francia), Juan Carlos Larroca y Miguel Angel Guerra.

CONCEPTO - "Creo que en Nissan 300 ZX los autos son superados ampliamente por el nivel de pilotaje promedio. Por ello, a veces se solicita por demás a la mecánica, con consecuencias que, por lo general, se traducen en salidas de pista, roces y pñnas." Lo dijo Rubén Daray, una vez finalizada la carrera.

MAL EJEMPLO - Durante el transcurso de la carrera de Nissan 300 ZX vimos que algunos infantes jugaban a unos diez metros de la pista sin que los separara de ella más que la rápida intervención de un policía. Asimismo, en los boxes abundaban los niños de todas las edades, algo expresamente prohibido y lamentablemente habitual en la mayoría de los autodromos de la Argentina.

VERDE - Enrique Eduardo tiene 26 años y fue Campeón de la categoría zonal "Hot-Rod" (autos americanos modelo 56/57) en 1985, cuando se impuso en seis de las ocho pruebas. Asimismo, compitió contra Rementería en algunas competencias de Turismo Nacional, piloteando un Fiat 125. En esta oportunidad, alquiló la coupé Datsun 280 ZX de Héctor Giambrone.

UNA CARRERA CON CRITERIO EMPRESARIO

La organización de la competencia, a los efectos prácticos, estuvo a cargo de una empresa petrolera: Petroquímica, la cual centro su interés en esta prueba por intermedio del auspicio prestado a Alejandro Rementería. Sin embargo, el desafío no era sencillo, puesto que, más allá de las actividades del club que nuclea a sus empleados, la experiencia deportiva era nula, sobre todo en una actividad de nivel nacional y profesional como el automovilismo. Sin embargo, recurriendo a los consejos de un asesor profesional, a sugerencias variadas y a una inversión respetable, esta empresa logró redondear un espectáculo sumamente coherente y por demás exitoso. Fueron cuidados todos los aspectos, comenzando por la reparación de algunos elementos en el autódromo comodorense. Asimismo se hizo hincapié en la atención de los integrantes de la categoría y a la prensa, mientras que se difundía la realización de la prueba por diversos medios, que incluyeron giras promocionales de Rementería por varias ciudades palagónicas —el mercado al que apunta uno de sus productos—, conferencias de prensa e impresión y distribución de afiches. Por otra parte, en el circuito, las comodidades previstas se traducían en una sala de prensa, teléfonos, telex, salas de reuniones, sala para los organizadores... todas ellas, montadas en diferentes y cómodos trailers. Finalmente, el esfuerzo desembocó en la asistencia masiva del público, que superó el viernes a las tres mil personas, mientras que el sábado había presentes más de cinco mil, llegando el domingo a las veinte mil, de las cuales dieciséis mil abonaron 10 australes cada una.

Fue una carrera realizada con criterio empresarial, donde se hizo todo lo necesario como para garantizar el éxito. Y vaya si lo lograron. Sólo faltaría que el ejemplo sea tomado en cuenta por quienes correspondan.

LOS MAS Y LOS MENOS

Los más desconfiados: las autoridades de la carrera, sobre el encuadre en reglamento del auto de Rodríguez Marsili luego de su "pole position" el sábado.

Los más trabajadores: los equipos de "Cocho" López, Giambrone y "Tim" Pairetti.

La más linda: Azucena del Luján Caamaño, Miss Siete Días en su momento.

Lo más destacable: la atención que la empresa Petroquímica brindó a quienes fueron a Comodoro Rivadavia.

El momento más emotivo: cuando Alejandro Rementería perdió una rueda el sábado...

El menos seguro de correr: Alberto Heritier.

El más esperado: Miguel Ángel Guerra.

Lo menos habitual: que participaran varios pilotos de la región. Fueron cinco comodorenses y dos de Río Gallegos, Bien.

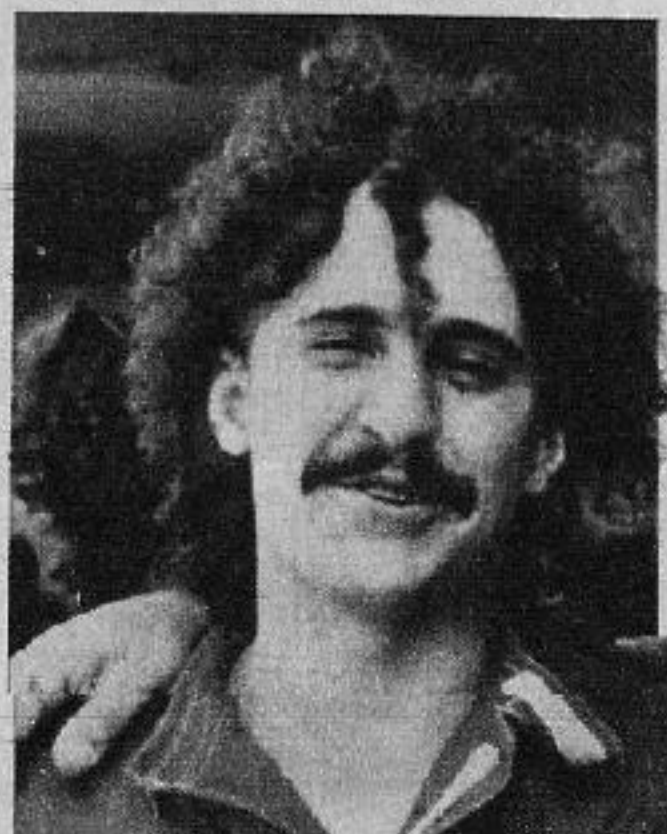
Lo más lindo: el "clima CORSA" que se vivió en Comodoro Rivadavia.

Los más nerviosos: Monguzzi, Olmi y Zanatta cuando se bajaron de sus autos luego de sus respectivos accidentes y/o pifias.



DATSUN 280 ZX

a ALEJANDRO REMENTERIA



Porque pese a sufrir un accidente antes de la clasificación, se las arregló —junto con su equipo— para lograr la "pole position" poco después. Porque su escalada de puestos durante la carrera le puso un ingrediente inesperado a la prueba. Porque su participación fue apoyada por "todo" Comodoro Rivadavia.

NISSAN 300 ZX

a DANIEL MUSTAFA

Porque volvió a disputar la punta, pese a que su participación en Comodoro Rivadavia no tuvo el mismo apoyo técnico que otras. Porque junto a "Cocho" López y Rodríguez Marsili, le puso la "sal" a la carrera.



PICAFLOR - El cordobés Gerardo Cerquetti compitió en Nissan 300 ZX con la coupé que utilizara a principio del año Eduardo Rodríguez Canedo. "Salvo por las diez vueltas que di con el auto de Mustafa, ésta es la primera vez que me subo a este modelo." Por otra parte, el piloto de General Deheza se tomó su tiempo para hablar con cuanta bella niña hubiese rondando los boxes. Hubo miradas envidiosas...



Revista CORSA N° 1067. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que CORSA 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° 306.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas.

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryala S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, 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. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, poia. de Buenos Aires. Diciembre de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

Corso Argentino Central B Buenos Aires 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión N° 7.970

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.

Zampa no se conformó con menos que la victoria.



Vimos a Zampa burlándose de las curvas.
Con una suspensión que lo mantenía "agarrado"
a la pista.
Un excelente piloto confiado en sus
amortiguadores FRIC-ROT/Gabriel.
Los mismos amortiguadores que Ud. puede
disfrutar en su auto.



Calidad que se muestra

FRIC-ROT/Gabriel
GAS HIDRAULICOS
PRESURIZADOS

FRIC-ROT/Gabriel
HIDRAULICOS

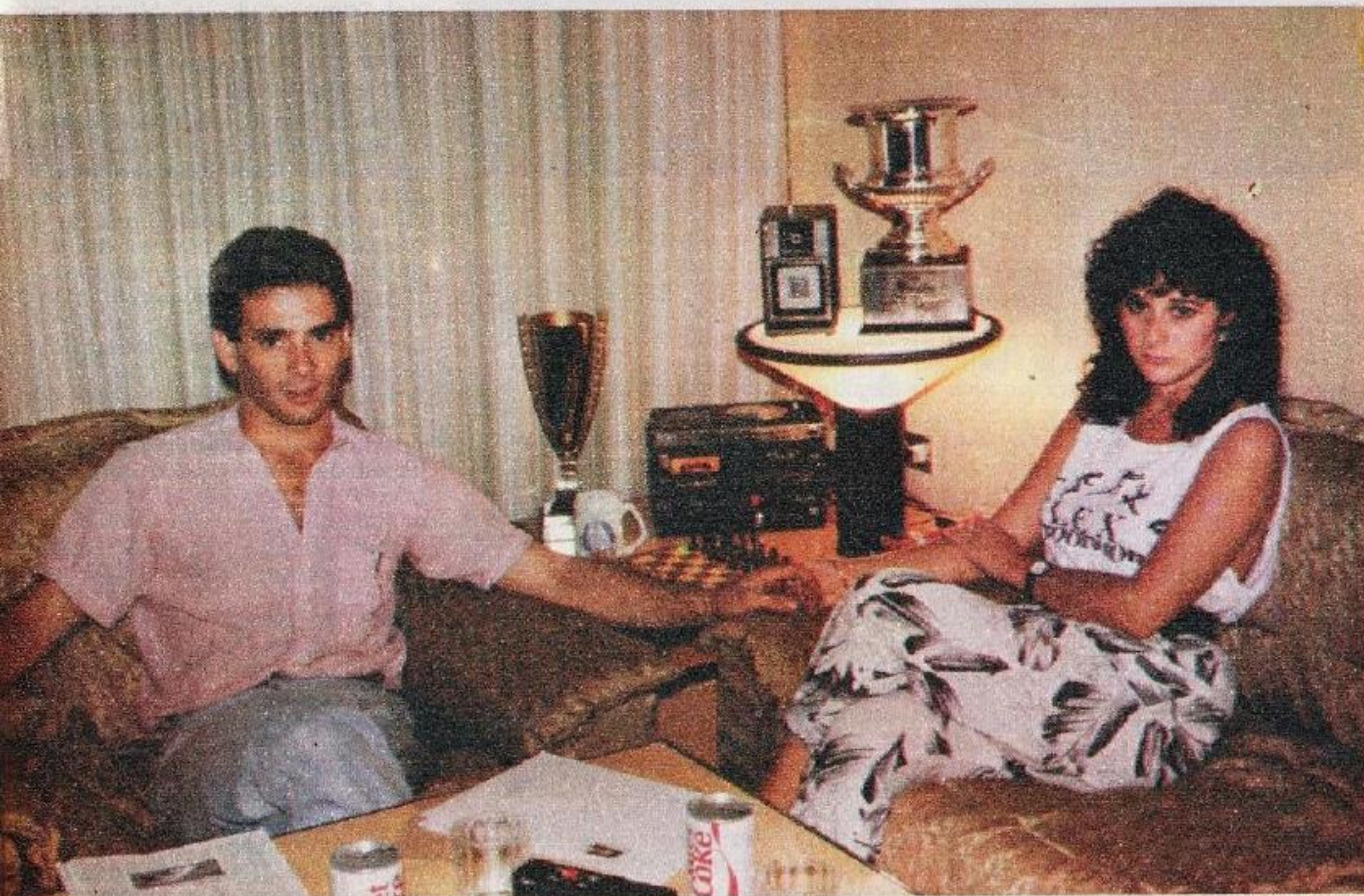
No se conforme con menos

y la "comezón del séptimo año", en dos horas de reflexión cruda

Dialogamos con "Poppy" en su departamento de la calle Zeballos de la ciudad de Rosario. Allí habló de todo: de su vida en Europa, de las relaciones con los habitantes del viejo continente, de la imagen argentina en el resto del mundo, de la Fórmula Uno, de su futuro y de la diferencia entre los ambientes que él conoce. Siete años de experiencia internacional, resumidos en esta nota.

"YO NO LE PIDO NADA A NADIE... PERO NO ES QUE NO NECESITE NADA DE NADIE"

La vida en Europa. El departamento de Mán, con su mujer y las cosas que le son más caras o familiares allá. Sobre el Renault Alpine V6 Turbo en Mónaco y con el Porsche 962 en Brands Hatch.



Siete años en Europa, compitiendo en el mejor nivel del automovilismo mundial, le han dado a Oscar Rubén Larrauri una gran experiencia general, que suele transmitir a través de conceptos muy claros y concretos. "En la relación con los habitantes de los países de Europa, no hay problemas porque la base de todo es la educación, y allá hay mucha educación..

"En ningún lugar de Europa hay prepotencia, porque la gente está educada. Si vos tirás un papel al piso, lógicamente que te van a mirar mal; pero si vos vas caminando por la calle, nadie te lleva por delante... Si vas por una ciudad en un auto y tocás bocina, todo el mundo te mirará y dirán: ¿qué hace este loco? ¿Por qué toca bocina...? Es decir que si vos sos educado, no tenés problemas para convivir: al menos, eso es lo que yo veo."

Indudablemente, luego de esa definición de la vida en el Viejo Mundo, lo asalta el recuerdo de la Argentina que dejó hace algunos años y su visión actual, y comentó: "Lo que se nota es que la gente está mucho más nerviosa. Yo recuerdo que hace algunos años era más amable. Las personas se lamentan de las condiciones económicas, se lamentan de que ponen un negocio y en vez de sacar dinero de él, deben poner cada



vez más, de que cada día hay más impuestos; los estudiantes que quieren rendir, no pueden porque ahora hay huelga hasta para ellos; yo veo que mis sobrinos están más preocupados por saber cuándo se terminan las clases... Y todo eso repercute mal en la gente.

"Es lindo tener un sistema de trabajo, que el chico vaya a la escuela, que estudie, que también tenga sus lindas vacaciones... Pero la Argentina está en un proceso de recuperación, por lo que lamentablemente hay que pasar por todas las otras cosas. En fin, hay que tener fe para poder salir adelante."

Vive actualmente más en Milán, junto a su esposa, Liliana Cohen. Desde su primera etapa en la Fórmula Tres, sentó sus bases en Italia debido a que corrió para los equipos de Cesare Gariboldi y Giampaolo Pavanello, con el cual logró el título europeo. "En Italia me tratan muy bien, nunca me hicieron sentir como un extranjero nativo de un país del tercer mundo, muy por el contrario..."

Obviamente, Larrauri se interesa profundamente por la información proveniente de su país, leyendo diversas publicaciones italianas, sobre las cuales dice: "Italia es un país que está informado de todo lo que sucede en el mundo. Lógicamente que si vos le regalás una moneda a una viejita, es una buena noticia pero de la cual no se entera nadie; en cambio, si vos le das un garrotazo, sale en todos los diarios... Con esto te quiero decir que si hay cosas buenas en Argentina, el resto del mundo no se entera. Pero si en Chile hay tiroteos y matan a tres o cuatro personas por día, es noticia permanente porque es novedad 'de sensación', es algo que conmueve a la humanidad... Cuando un país vive una estabilización política, como en la Argentina, pasa a ser uno más y la gente de afuera no habla tanto de él. Si se habla a nivel deportivo. Porque un país debe tener 'imagen'... Entonces, a través de Maradona nosotros somos conocidos en el mundo actualmente. En una época fue por Reutemann, en otra Monzón y algún tiempo más atrás, Fangio".

El ser "imagen" de la Argentina, es algo que Larrauri ha asumido muy seriamente, y reflexiona: Si no, no me comportaría como me comporto... Si vos salís de tu país, sos embajador de tu país, así vayás sólo a pasear por el resto del mundo. Lógicamente que Maradona es mucho más importante que Larrauri, pero en su medida todos somos embajadores de nuestro país porque llevamos nuestro pasaporte que dice 'argentino'; entonces, si vos hacés una obra de bien, o el mal, o cometés un error en la conducción, estás representando a tu país, y se dice: '¿Quién te chocó?' 'Un argentino'. '¡Ah!!! Estos argentinos son terribles'... ¿Me entendés? O si no, por ejemplo: 'Un argentino me ayudó a encontrar una calle'. Y seguís siendo imagen de tu país, y yo en mi medida..."

Estando en el viejo continente, las relaciones entre compatriotas que llevan a cabo una misma actividad, se estrechan por lógica afinidad. Al hablar de todo, Larrauri también hizo referencia a las campañas de Víctor Rubén Rosso, Jorge Raúl Recalde y Juan Manuel Fangio

II, en el automovilismo internacional:

"De los tres, el que más valoro es a Rosso. Es para destacar porque hace seis años que está luchando contra un país que es un poco ajeno a lo que se hace en el exterior. No nos olvidemos de que Rosso está en una categoría muy competitiva como la Fórmula Tres, obteniendo muy buenos resultados, y aquí en el país se lo ignora un poco. Además, lo valoro como persona y como piloto, y ambas cosas van de la mano. Con Recalde estuve hablando en Alemania y me pareció un gran tipo. Aparte de eso, es un gran piloto, por los resultados que ha obtenido, y es otro argentino que, lógicamente, no va a llegar a Fórmula Uno pero nos puede hacer quedar muy bien en rally para 1988 (yo creo que el futuro de Recalde estará más en el '88 que en 1987). Con Fangio pienso que se han equivocado de camino, porque lo llevaron a Europa a hacer una carrera muy desesperada con objetivos de promoción y de anticipación hacia la Fórmula Uno, entonces tuvo algún traspie y la alternativa en Norteamérica, donde se puede llegar a colocar muy bien. Yo no sé realmente, qué tipo de apoyo tiene Fangio, pero si no llevo ningún dinero, también es meritorio lo que está haciendo... Volviendo a Rosso, es el que más destaco porque en estos seis años ha mantenido una trayectoria limpia allá y si hay que premiar a alguien, es a él."

La Fórmula Uno no escapa a casi toda conversación con él: "Es la pregunta que la gente de acá me hace siempre. Está un poco ignorante porque no sabe cuál es el proceso para llegar a la F-1, porque no saben cómo es el manejo. O sea, que para que un piloto llegue a la Fórmula Uno, debe tener relaciones en todo tipo de niveles. Fundamentalmente, que su nombre le brinde algo a la Fórmula Uno.

En estos momentos, mi nombre como argentino dentro de la F-1 no dice nada porque mi país ni siquiera tiene un Gran Premio, y yo lo único que le puedo brindar a la F-1 son mis condiciones deportivas, que cuentan pero hasta cierto punto. Yo no digo, con despecho, que sea un negocio. ¿o el fútbol y el boxeo, acaso no son negocios?... Lo que hay que acompañar a las condiciones deportivas, son las comerciales, para llegar a F-1. Con esto quiero decir que si nosotros tuviéramos alguna empresa que pudiera gastar dos o tres millones de dólares por año y a la que la publicidad dentro de la categoría le rinda, no tendríamos problemas. Cuando vos sos un profesional en la especialidad en que estás, empiezan a fallar otros intereses, los intereses tuyos, de lo que vos valés como piloto. Ahora, ¿vos qué sabés lo que podés valer si todavía ni probaste un F-1, si no hiciste una temporada en F-1? Porque ni siquiera una carrera dice nada... Ahí lo tenés a Iván Capelli, que se subió dos veces a un F-1 y fue cuarto en Australia el año pasado: todo el mundo suponía que ya tenía todo 'cocinado', y este año se quedó de a pie. ¿Y Cheever... y Warwick? O sea que cuando vos perdés las relaciones comerciales, las razones por las cuales te mantienen en F-1, al margen de las deportivas, no las sabe nadie..."

Acerca del meneado tema "Larrauri a la máxima", el propio inte-

resado fue muy directo: "La posibilidad más cercana creo que estuvo en el '83, cuando yo tenía que haber entrado en Ligier... Lo que sucedió es que ese fue el peor momento para poder estar yo en la F-1: un argentino entre los ingleses en la postguerra de Malvinas, era una cosa muy difícil..."

Mucho se habla de la F-1, tal como lo dice el propio Oscar Larrauri, pero con lo que ha conseguido ya en Europa, ¿el piloto rosarino mantendrá reales intenciones de incorporarse a la categoría máxima? ¿tiene hoy un verdadero interés?... Quién mejor que él mismo para explicar su posición al respecto: "No he dejado de lado a la F-1, pero siempre en la medida de que lo que yo cambie, sea para bien. Me siento muy bien, muy satisfecho y contento con lo que estoy haciendo; entonces, eso me da la tranquilidad de saber pensar antes de dar un paso. No estaría muy contento si tengo que ir a Osella o a Minardi; para eso, me quedo corriendo donde estoy, porque tengo demasiada experiencia y porque sé que eso no me va a conducir a nada. Correr en un Osella o en un Minardi no me da posibilidades de mostrarme, al contrario: si quisiera esforzarme más de lo que el auto está en condiciones de ofrecermelo, lo único que voy a obtener serán tropiezos o algún golpe".

Hace algún tiempo se habló mucho también de un buen apoyo para el proyecto Fórmula Uno. Finalmente, lo que se dijo, quedó en la nada. Por todo eso, Oscar no siente hoy desilusión ni nada parecido. Y nos explica el porqué:

"Yo, para nada me puedo sentir engañado; y ese es un punto muy interesante para notar. Hace ocho años, decidí solo irme a Europa, nadie me lo ofreció ni me llevó; entonces, si mi país decide aprovechar mi experiencia y quiere ayudarme para ir a F-1, estare muy agradecido de que lo puedan hacer, pero no creo que mi país tenga obligación conmigo ni con nadie, porque en estos momentos estamos en un proceso de rehabilitación, porque este país—no nos engañemos—no es el mismo de diez años atrás. Sobre esa base no me puedo sentir defraudado, porque todo lo que hice, lo hice con un esfuerzo muy particular y de un grupo de gente que quiso colaborar conmigo. Yo no le pido nada a nadie, lo que no quiere decir que no necesite nada de nadie, que son dos cosas distintas. Necesito del cariño, del afecto de todos, y en la medida en que me puedan ayudar para ir a F-1, les voy a estar agradecido. En estos momentos, en cierta forma, estoy devolviendo todo el esfuerzo que hicieron los que creyeron en mí hace ocho años y ahora, como el caso de Zanella; porque no me engañó y sé que llegué gracias a que gente que me tenía fe, me dio una buena mano."

"Con respecto al apoyo, siempre se trabajó en eso; el gobernador Carlos Menem tuvo intenciones de ayudarme, y luego no se pudo concretar. Esto había creado expectativas porque hubo declaraciones hechas por algunos medios, pero de ninguna manera me siento defraudado, porque entiendo las razones por las que puede no concretarse un apoyo de ese tipo. No he tenido ningún contacto más con el gobernador Menem, y sinceramente no creo que nuestro país esté en condiciones de respaldar así a nadie."

Pienso que si sale algún tipo de apoyo de la Argentina, tiene que ser algo orgánico, con una meta y un futuro precisos, con algún punto de llegada pretendido, no gastando parcialmente un dinero que luego no se sabe dónde va a terminar."

Hablando de los valores deportivos, "Poppy" conoce muy bien sus posibilidades y su concepto dentro de los Sport Prototipos: "Hoy me llaman, no porque tenga intereses económicos detrás de mí, sino porque soy un deportista que hace falta dentro de la categoría. Eso me costó años, porque el año pasado tenía un cierto nivel pero ahora he ganado mucho en ese aspecto. De repente entré en los Sport porque Sigala tuvo confianza en mí, pero yo, ahora, voy a continuar porque tengo un valor deportivo, y ese es el valor más importante que he conseguido en estos años. Ya tengo un contrato con Walter Brun y no voy a tener problemas; trataré de luchar por un campeonato europeo que se llama 'Interserie'; vamos a intentar ganarlo. Además, por razones económicas tengo que correr con Jesús Pareja, un muchacho con el cual me llevo muy bien, aunque finalmente así no voy a tener posibilidades dentro del Campeonato del Mundo; pero tampoco va a pasar desapercibida mi actuación, porque pienso obtener buenos parciales".

Desde aquella primera victoria en Fórmula Tres Europea nada menos que en Nürburgring, quedaron atrás un campeonato de esa especialidad en 1982, esporádicas actuaciones con un Minardi de F-2, el título del año pasado en la Copa Europea Renault y excelentes actuaciones en las 24 Horas de Le Mans en Sport, hasta el triunfo este año en Jerez de la Frontera (España). Fueron todos ambientes distintos por donde Larrauri debió pasar; ambientes que tampoco quedaron fuera del librote del piloto de Granadero Bargino: "La gran diferencia de la Fórmula Tres, es que ahí los pilotos no son profesionales. Es muy difícil ser profesional, porque llega todos los años gente nueva y la categoría se va renovando permanentemente. Es muy difícil llegar a ser noticia, y poder convivir ahí continuamente. En Endurance hay un ambiente muy lindo porque tiene nivel profesional y todos los años tenes prácticamente los mismos corredores. Además se puede correr con confianza porque reúnen mucha experiencia; no es lo mismo que correr con Perico Pallino, que con Cheever, Warwick, Stuck, Lammers, Palmer, corredores que están o estuvieron en la Fórmula Uno. La convivencia dentro de la categoría no es difícil, porque hay mucha profesionalidad. En la C. Renault es un caso distinto porque allí no hay gente que tenga intenciones de irse. La categoría es difícil, del tipo de una nacional de acá, donde se busca la superación constantemente y donde se corre haciendo equipo, como en el caso de Sigala y yo o el de Schutz y Becker. Es una categoría donde ya se está trabajando en forma muy fuerte y muy profesional, pero donde los competidores no tienen motivación de superarse sino que mantienen como objetivo final el salir campeones dentro de la especialidad en que están."

"Y el ambiente de los Estados Unidos no se asemeja al europeo, porque

han tomado en forma distinta al automovilismo. Lo que se trata de crear siempre en Norteamérica, es un espectáculo donde casi el único que vale es el que gana, mientras que en Europa un tercer puesto es una buena clasificación. Además, hay mucho menos profesionalidad, ya sea a nivel de equipos o de pilotos. Eso no quiere decir que no haya buenos corredores, pero tenés el caso de la IMSA, donde corren y ganan Derek Bell, Bob Wollek, Jochen Mass, John Watson, y también voy yo y norteamericanos, no corren pocos. Son muchos europeos los que van a EE.UU., donde generalmente no tienen la experiencia de la gran competitividad que hay en Europa. Y a nivel técnico lo que sucede es que hay que saber administrar ciertas cosas, porque un Porsche tiene la misma tecnología en Alemania que en Norteamérica, pero hay que ver en qué medida podés usar esa tecnología. Es superior Europa en todo sentido."

Tampoco pasó desapercibido el aspecto de los accidentes en Endurance, lo que en su momento suscitó muchos comentarios en diversos círculos: "Yo creo que básicamente, el problema se debe a que los autos son muy pesados, (alrededor de 880-900 kilos) y se anda muy fuerte; entonces, en el momento del impacto los 900 kilos pesan y se sienten... Para el año próximo se ha modificado el reglamento y se tratará de que la parte frontal sea más robusta para evitar ciertos problemas. Pero yo creo que los accidentes que hubo en los coches Sport fueron obra de la fatalidad."

Indudablemente, un argentino que vive empapado del automovilismo europeo, tampoco puede dejar de interesarse por el nuestro, y en ese sentido, Larrauri es muy claro: "Me gusta mucho cómo funciona el TC 2000, es una categoría donde ya se trabaja con potencia y donde se pueden sacar diferencias muy lindas que, por ejemplo, en Nissan no se pueden lograr debido a la falta de potencia."

"A nivel monopostos, sin dudas la más importante es la Fórmula Dos Codasur. Lo que creo que faltaría en nuestro país, es una categoría donde se llegue aproximadamente a los 300 caballos, es decir algo más grande que Fórmula Dos, y que no sería Fórmula Uno sino una especie de Fórmula Tres Mil, para que el corredor que está aquí se acostumbre a manejar potencia y, si quiere hacer una incursión en el exterior, no le cueste tanto el salto. Pienso yo que el problema principal son los costos, porque en un auto de mayor potencia hay muchos factores económicos importantes: es otra tecnología, desde las cubiertas que se usan, hasta el motor, es más caro."

Obviamente, la relación con el Club Argentino de Pilotos no fue olvidada, y así comenta el de Granadero Baigorria sus vivencias en la carrera de Las Parejas: "Quedé muy contento porque fui invitado por el CAP, y me trataron muy bien. Creo que debe ser muy buen negocio llevado adelante por Pairelli, donde se brindan buenos espectáculos para la televisión."

Ahora, la calurosa siesta rosarina invita al descanso. Poppy se irá el 10 de enero a Italia y luego de algunas pruebas, viajará a EE.UU. Por el momento piensa utilizar sus

vacaciones para estar con su familia. "Voy a aprovechar ahora, ya que no puedo hacerlo durante el año. Quiero darle una ayuda a mi hermano en la parte laboral (estamos en el gremio de la carne). Además, mi señora tiene toda la familia en Rosario y queremos estar con todos", señala.

De esa forma, modestamente y sin demasiados rodeos, dialogamos con una de las "imágenes" del automovilismo argentino en el exterior: Oscar Rubén Larrauri. O simplemente Poppy. El mismo de siempre, pero con mucho más mundo.

La vida en Rosario. 1) En la peatonal, pasando con Liliana, en pleno paseo para relajar tensiones de un año agitado... y tráfíco. La pinta de europeo reluce bajo el sol rosarina. 2) ¿Poppy? de turista en su propia ciudad natal? Bueno, no se olviden de que Oscar, en realidad, es natural de Granadero Baigorria, en los alrededores de "La Chicago." Eso sí: nada de liquidación, ni de cierre, ¿eh? 3) Y seguimos paseando por Rosario con Oscar y Liliana, que aprovechan el receso europeo para redescubrir "su" ciudad, visitar amigos y practicar deportes. El tenis y el esquí acuático se llevan las palmas en el caso de Oscar. 4) Un alto del paseo en tren de relexión: "La gente me pregunta siempre por la F.1, pero ¿cómo quieren que me sienten en un F.1, si mi país ni siquiera tiene un Grand Prix?..." 5) Leyendo en CORSA una reciente nota publicada acerca de un tal... Oscar Larrauri.



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

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

Parabrisas Corsa 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.

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.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo **KARTING FOX-TRAK** (Nuevito), motor RF, para junior o inter. A solamente \$ 1.600.- (Una pichincha). Llamar al 67-9251.

Vendo **KARTING FOX-TRAK**, motor Parilla (para junior o inter.) con rep., varios relaciones, carburadores, etc., llantas Swiss Hulfless. \$ 1.300.- Llamar al 431-1853 de 9,00 a 13,00 y de 21,30 a 22,30 hs.

Oswaldo Morresi vende **DODGE T.C.** lista para largar. Con fierros de primera. Llamar al (0329) 25315/25570.

Vendo **COUPE NISSAN 300 ZX**. Último ganador en el C.A.P. auto de punta. Hablar con Oscar Rodríguez Marsili. Tel.: (01) 795-3604.

Vendo **BERTA MK3 1983**. De fórmula dos, caja autoblocante, caja Hewland, 20 relaciones de caja. Espirales 10 llantas, sin motor. Acepto auto de calle. Hablar al Sr. Bravi (041) 394393. Ver en Nueva de Julio 3971. Rosario.

Vendo **SPORT PROTOTIPO NUEVO**. Lista para largar, chasis Sergio. Vendo a permuto por auto de calle. (01) 821-7205.

Vendo **COLECCION CORSA**, completa, N° 0 al 1065, perfecto estado y 2 años de parabrisas 64 y 65, líquido primer oferta, entrega a domicilio. Tel.: 0323 - 7136.

José Basso vende **FIAT 1.5 TURISMO CLASE 2**, nuevo, autoblocantes italiano, listo para largar, mecánica Parado, para estar entre los 10 primeros. Juan B. Justo 860 Mar del Plata. Tel.: 80-9433.

Oswaldo vende **TURISMO PISTA FIAT S.E. 1.5**, listo para largar. Mecánica Ballestini, accesorios standard completos con 2 motores y repuestos varios. C.M. Ramirez 1908, Pompeyo, Cap. Tel. 923-8112.

MONOPOSTO 850 CRESPIRENAULT, completa, urgente vendo a permuto, mecánica Balbuena, llantas estilo, repuestos, precio, oportunidad, financiación. Tel.: 0474-2223/4, Saño (B), de 8 a 15 hs. Sr. Maiale, (ideal F-1 tuumana o zandies).

"**RULY**" **JOHNSTON**, vende, limitada Belgranense o 31. En orden de largada. Fierros ganadores; conquistó 3 subcampeonatos y 2 campeonatos. Llamar en horario comercial. Tel.: 0243-21903.

Tubal vende sus dos **FIAT SUPEREUROPA 1.5 DE RALLY**. Motores de Zaqueo Esposito; mecánico Chiro Calderón. Autos gemelos y ganadores. TE (01) 89-5545.

Vendo **COUPE CHEVY T.C.** lista para largar. Madame Curie 2462, Guilmés Oeste.

Urgente vendo a permuto **T.C. DEL OESTE CALVO**, estado nuevo, tres carreras debutó ganando, motor Chevrolet 250, mecánica Tono Costantino. Llamar al tel.: 0329 - 80661 de 8 a 20 hs. Baradero.

Vendo **KARTING 125** sin caja. Seniors Dator RF. Todo 0 Km, unico, muy bueno con o sin motor. Ver Rosario 52 V. Ballestier.

Vendo **DODGE VW TC 2000** motor, gomas, llantas, relaciones y demás accesorios. Tratar Tel.: 0723 3152 2534. Pigua.

KARTING CHASSIS FOX-TRAK 0 Km motor RF para categoría Internacional o Junior. Buen precio a permuto por motor o casco Fiat 147. Tel.: 67-9251 de Luis Ballestier 3418. Cap. Fed. Se escuchan ofertas.

Vendo **DODGE T.C. 3 L.** Repuestos, gomas, trailer, etc. Motor nuevo. Llamar Ricardo de Arzave 0261 24137. Azul.

KARTING COMPETICION CHASSIS FOX-TRAK motor Parilla 0 Km. Muchas repuestas. Ver todo el día Looe de Vega 2291. Tel.: 666-6454 566-4611 o de 21 a 23 hs 431-1858. Capital. Oportunidad. Se escuchan ofertas.

Vendo **DAISUN 280 ZX CAP** lista para largar con prueba preta en cuadrilomo. Dólares 12.000 contado. 10-60 días. Vea y tocará en Av. Libertador 1912. Olivos. Tel.: 791-2276.

FORMULA DOS BIPLAZA BONAERENSE Campeón 84/85, mecánica Peugeot, trailer, llantas, relaciones a probar. Autódromo o convenir. Vendo a permuto. Ruben Penissi, Calle 54 N° 1170. La Plata Juan Sánchez. Italia 1631. Dock Sud. Avellaneda.

Vendo **FIAT FORMULA 07** repuestas varios. 2 juegos de gomas, relaciones de caja, freno a disco. Av. Cravara 3571. La Tablada. Tel.: 652-6028. Preguntar por Guillermo.

Vendo **TURISMO CLASE DOS** lista para largar. Mecánica Parado. \$ 5.900. Acevedo 65. Capital Federal.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo **FORD 'A' M. 31** original, con papeles, perfecto estado y en marcha, a permuto por moto 400 cc., en adelante. Carbonettes 130 Pigua. Tel.: 0923-2781.

Vendo **COUPE PLYMOUTH 1932** muy buen estado todo original a permuto por FIAT 125 o Dodge 1500 1800 chocado, volcado a pedida. Tratar Caseros 3060. Olivos Rábita Lotus Sociedad Anónima.

LOS DUKES VENDEN R.12 EQUIPADO CON LO MEJOR. 2º CLASE DOS MUNDIAL 86. 9 DE JULIO 1132 - BERNAL - LUNES A VIERNES 8 A 17 HS.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

Vendo **JEEPIKA '71 DT. 5A-FARI**. Lista para largar. L.O. STD., caja ZF. 2 juegos de ruedas, repuestos varios. Malakate Warm. Llamar al 921-2107 o 632-3229.

Vendo **JEEP WYLLIS 4X4** impecable. Ruedas anchas amarillo, motor 0 km, tracción delantera alta y baja a nuevo. \$ 4.000, facilidades aceite inferior. Carlos Bolívar 440. 2300 Rafaela. Tel.: 25758.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

MOTO GUZZI 235 cc., única, toda original, motor 0 km, llantas aluminio, gomas nuevas, recién pintada. Sucre 4041, Guilmés. 254-4304.

MOTO GUZZI 235 cc todo original, motor 0 km. Llantas aluminio. Unica. Sucre 4041, Guilmés. 254-4304. Escucha ofertas.

Vendo **HONDA 900 MODELO 80 CUSTOM** joya única, 9.000 kms reales. Sólo para entusiastas. Llamar 0924-20201. 12 a 16 hs. Dairaguella, Pala. Buenos Aires.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **CARBURADOR SOLEX**, francés ascendente para automóvil europeo, años '30, nuevo sin uso, vendo a permuto por repuestos Ford 1935 o Chevrolet 1931. \$ 200.- Sr. Hugo. Tel.: 632-7271.

Vendo **DOS PINZAS DE FRENO GIULING GUANDES**, inglesas, para TC 3 litros. 244-1990/244-9134. Preguntar por Sr. Jorge. Y una **COUPE FORD 40**, color larga original.

Vendo **MOTOR RF 100 c.c.**, completo y repuestos varios. Tel.: 0245-3005.

Vendo **MOTOR RENAULT 12, CAJA CORTA MULTIPLE Y DISTRIBUIDOR DUBBECCO**. Para Rally, todo a revisar. Tel.: 792-3491.

Vendo **CHASIS TC**, del oeste o bonaerense, todo rotulado, auto de punta. 244-9134, Sr. Jorge.

Vendo de **RENAULT 12**, butacas, jaula y cinturones de seguridad para rally Fades y tanque de nafta 90 litros boca ancha. Tel.: 792-3491.

Vendo de **RENAULT 12** butacas, jaula y cinturones de seguridad Fades, tanque de nafta 90 litros, cinco cubiertas completas Fate a AR 28 radiales nuevas. Tel.: 792-3491.

Vendo de **RENAULT 12** motor y caja corta multiple y distribuidor dubbecco para rally. Todo a revisar. Tel.: 792-3491.

Vendo **BOMBA INYECTORA MARCA SPICA**, italiana, especial Alfa Romeo. Tel.: 294-6754, de 19 hs en adelante.

EQUIPAMIENTO STATUS COMPLETO PARA FURGON V.W familia tipo. 2 meses de uso, prácticamente nuevo. Escucha ofertas razonables. Urquiza 4582/86, Florida. 760-6543.

Vendo **REPUESTOS VARIOS DE CAJA DE VELOCIDAD HERMES** hasta liquidar. Tel.: 798-7619.

MOTOR RF 100 cc completo y repuestos varios. Tel.: 0245-3005.

Vendo **CAJA SAENZ** multidisca bologna, leva Romero, Barabares Iskenderian. 2 tapas de cilindros, 12 bocas. Repuestos varios. Preguntar por Carlos Alvarez. Tel.: 764-0600 767-9776. Suipacha 4316. Villa Böhic, San Martín.

Vendo **MOTOR RENAULT ALPINE F-2**. Ek Bianchi. Preparación entera a nuevo con multidisca, distribución Dubbecco y dos carburadores. Weber 45-45. Todo a revisar. Trata 755-3344. 572-9577. Horario comercial. San Lorenzo 4720. V. Ballestier. Pcia. Bs.As.

Vendo **REPUESTOS VARIOS DE CAJA DE VELOCIDAD HERMES** hasta liquidar. Tel.: 798-7619.

MOTOR RF 100 CC completo y repuestos varios. TE: 0245-3005.

Vendo **JAUJA ANTIQUELCO CITROEN**. Visa Faros. Cible. Rally. Dirigirse Aisina y Uruguay. Los Toldos. Bs.As. TE: 2152. Osvaldo Piñeyro.

7.0 HERRAMIENTAS Y MAQUINAS -VENTA-

Vendo **COMPRESOR CONSTANTIN**, nuevo, dos carburadores Weber, totalmente equipado para Peugeot 504, 505. Potencia de 30% a 100%, según relación (equipos preparación París - Dakar). Precio: US\$ 2.500. Tel.: 783-4679.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

Vendo **MICRO LEILAND** hecho para transporte autos de carrera, motor, caja, suspensión y pintura 0 km. Techo línea cuadrada, caben 2 autos tamaño Sierra, recibo autolancha. Antonio Machado 1255 Córdoba. Tel.: 051-559898.

Oscar Riso vende **MICRO VOLVO MOD. 66**. Verlo en Pilar 1176 Cap. Tel.: 687-7067.

10.0 VARIOS

Vendo **GALPON** en Ruta 8 km. 32.500 a la altura de San Miguel. Ideal taller o depósito, oportunidad. Llamar al teléfono 0320-25569.

Fanático peruano desea **LIBROS CORSA** de la F.1 de 1977 a 1980. Paga 3 dólares por cada uno o doce dólares por los cuatro. José Pierand. Miango 141. Lima 33, Perú.

Fanático peruano desea **LIBROS CORSA** de la F.1 de 1977 a 1980. Paga 3 dólares por cada uno o doce dólares por los cuatro. José Pierand. Miango 141. Lima 33, Perú.

11.0 AUTOMODELISMO

Vendo **AUTOMODELISMO 1/43**. Dos ejemplares "Sólido" años '60, Cooper Climax y Lotus 18 F-1. Nuevos en sus cañitos originales. \$ 30.- cada uno, los dos por \$ 50.- Hugo, 632-7271.

Benini Escap
EQUIPOS ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION Envíos al interior
MELO 4130-FLORIDA (1602) 760-1173

Vendo/permuto **CHASIS F-2 CRESPI**, motor Taurus, preparación Bini, caja Sáenz, cinco marchas. Relaciones, tratar Carlos Donati. San Martín 471, Elortondo, Provincia de Santa Fe.

Vendo **R 12 RALLY**, 7.000 RPM garantizadas, fierros Berta, diferencial corto, autoblocante Twin Master, elementos Fades, casco y pintura excelentes. 9 de Julio 1132, Bernal. Lunes a viernes de 8 a 17 hs.

Vendo **TC BONAERENSE CLASE 'A' CHEVROLET** career seco, caja Sáenz, autoblocante P. Pallaggi. Dubbecco, disco 4 ruedas, bielas, comisión multidisca sintetizado, repuestos, juegos de gomas. Auto bien ranqueado desarmado. O permuto por auto calle. Fichelli, calle Caseros 4851.

Sergio Salmi vende su **FORMULA RENAULT ARGENTINA. Crespi 123** motor Reybet, caja TCM. Completa o chasis solo. Financiación. TE (0329) 26229 ó 26798, en horario comercial.

Vendo **DAISUN 280 ZX**. Vendo Gerardo Ceiquer, auto segundo en el campeonato 1986 del CAP. Llamar a TE (0566) 95030 en horario comercial, o al (0566) 95305, particular.

FIAT 500 STANDARD mejorado. Muy buen auto. Todo de primera. Dos juegos de gomas nuevas. Permuto por auto de Balidnelli auto de punta \$ 3.200. Av. Mosconi 1036, Lomas del Mirador.

Vendo urgente **KARTING CHASIS DAP. MOTOR SAPUCAY** con caja completa. Categoría Regional N° 2. Contado austral. 1.600 o permuto auto moto igual o menor valor. Tratar Ricardo 0323-21164 0323-24961. Luján. Bs. As.

Vendo **MIOGET AMERICANO**, motor Fiat 1.600 lista para largar. Otro, motor repuestos varios \$ 8.000. Santa Tomé 5435. Tel.: 566-2254 después de las 20 hs.

Vendo **COUPE DODGE T.C. 3 LITROS** canonaria Parado, 2 motores. Lista para largar. Tratar Ruta Prov. 36 c/46-47 L. Olmos. La Plata.

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 135

17 de diciembre de 1986

F-2 BB, Limitada '31 y Fiat 600 TN en La Plata

MARCHESE: EN 1987 CON EL N° 1

Con la organización de la Subcomisión de Automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata, se cumplieron las últimas pruebas puntuales por los campeonatos de las categorías **Fórmula 2 Biplaza Bonerense**, **Limitada '31** (ambas con los campeonatos ya definidos) y **Fiat 600 Turismo Nacional** que establecía el primer puesto del campeonato con dos serios aspirantes, Juan Beloqui y Omar Marchese quienes llegaron a la última competencia del año con solo 4 puntos de diferencia entre sí.

Limitada '31. En esta categoría, si bien el campeonato desde mucho tiempo antes se encontraba definido en favor de Horacio Lloveras, no ocurría lo mismo en el segundo puesto que se dilucidaría entre Núñez y Spinella, perdiendo este último la posibilidad, ya que en la quinta ronda rompió su motor, cediendo la posta a Núñez, quien se alzó con el triunfo y el subcampeonato. Lo más interesante de la carrera se centró en la lucha por el tercer lugar entre Moreira, Pascual y Llaser, definida sobre el final; Pascual superó a los dos durante las últimas 5 vueltas.

Clasificación Limitada '31, 16 vueltas: 1° Alfredo Núñez (Sarandí) 12m25s a 115,972 km/h; 2° Alejandro Dolcini (La Plata) 12m25s8; 3° Miguel Pascual (Sarandí) 12m35s8; 4° Oscar Moreira (Sarandí) 12m41s8; 5° Pedro Llaser (Sarandí) 12m42s2; 6° Juan Smatrata (San Francisco Solano) 12m45s9; 7° José Ressa (Quilmes) 12m50s2; 8° Carlos Cognelli (La Plata) 12m57s6. **Campeonato:** Campeón Horacio Lloveras 81 puntos, subcampeón Alfredo Núñez 69; 3° Spinella 58; 4° Dolcini 34; 5° Pérez 28.

Fórmula Dos Biplaza Bonerense. Confirmando el avance de los usuarios de la planta matriz Volkswagen, Miguel Arrom obtuvo el segundo triunfo para la marca a solo 29 días del anterior logrado por Trovato Soportó el asedio de Aboy durante las 16 vueltas de la final, carrera que se dividió en dos partes, ya que en la primera curva de la primera vuelta se produjo un incidente que obligó a detener la competencia para poder despejar la pista y reiniciar la competencia. En la segunda largada Arrom repitió su buena salida adueñándose de la punta hasta el final con Aboy pegado a su popa, arribando en la misma forma a la bandera a cuadros. En el mismo instante de recibir el banderazo, Aboy destruyó su motor; el tercer y cuarto lugar fueron logrados por dos pilotos que largaron desde el fondo, Marich y Trovato remontando en forma brillante y logrando Marich el record de vuelta. Quinto, reafir-

mando lo hecho en la segunda mitad del año, clasificó Clerico seguido por Pichio en su mejor producción de la temporada.

Clasificación F-2 B.B.: 1° Miguel Arrom (VW/Lanus) 10m39s8 a 126,611 km/h; 2° Carlos Aboy (Peugeot/Wilde) 10m41s1; 3° Rubén Marich (Peugeot/La Plata) 10m46s4; 4° Jorge Trovato (VW/Ranelagh) 10m59s9; 5° Alilio Clerico (Peugeot/Monte Grande) 11m9s9; 6° Ricardo Pichio (Peugeot/Los Hornos) 11m14s1. **Campeonato:** Campeón, Pedro Moix 88 puntos; subcampeón, Walter Grigione, 76; 3° Marich, 55; 4° Arrom, 46; 5° Aboy, 39 puntos.

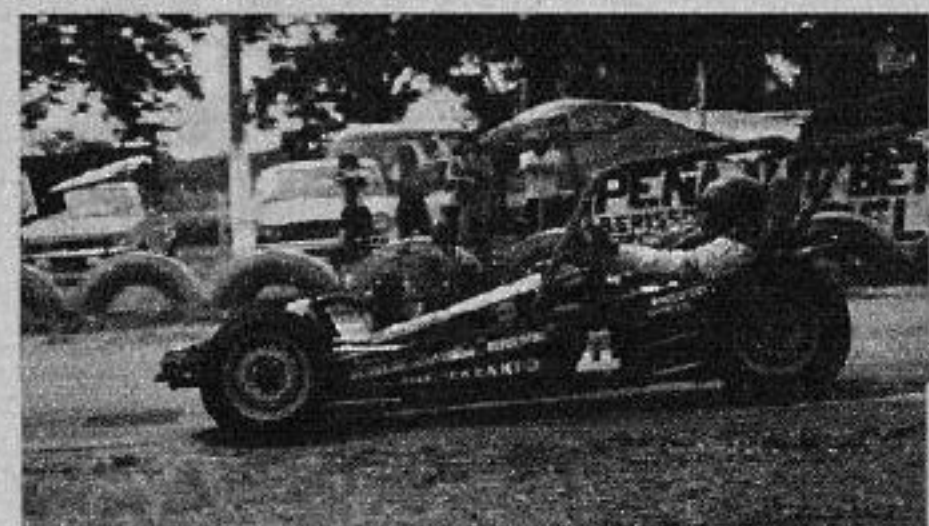
Fiat 600 Turismo Nacional. Esta fue la carrera esperada por todos. Se tejieron a lo largo del día mil conjeturas, ya que Beloqui, tenía que ganar para lograr el campeonato y a Marchese le bastaba con salir segundo de Beloqui, representando ambos a dos zonas diferentes, mientras que Beloqui representaba a los platenses (alguno se "jugaba" por un juego de equipo con los de esa ciudad) Marchese de Sarandí (también tenía quien apostara a una "unión" con los de la zona). La carrera demostró lo equivocado de todas las presunciones previas, ya que si bien Beloqui picó en punta fue perseguido a "muerte" por Rubén Muñoz y Abad defendió su posición "a cara de perro" cuando Marchese intentó superarlo, perdiendo tres vueltas en la maniobra, quedando así bien claro el espíritu deportivo de toda la categoría, especialmente al no haberse producido ningún roce o actitud antideportiva durante toda la carrera. Todo no terminó con la bajada de bandera que encontró en el primer lugar a Beloqui, 2° a Rubén Muñoz y 3° a Marchese ya que en la revisión técnica fue desclasificado Muñoz por diferencias en la base del carburador, lo que automáticamente entregó el segundo puesto para Marchese de la mano con el campeonato.

Clasificación 15 vueltas: 1° Juan Beloqui (Berisso) 12m13s8/10 a 110,384 km/h; 2° Omar Marchese (Sarandí) 12m22s9; 3° Jorge Abad (Buenos Aires) 12m24s7; 4° Oscar Pereyra (Berisso) 12m25s2; 5° Roberto Perono (Bs. As.) 12m26m8; 6° Jorge Novoa (La Plata) 12m29s2; 7° José Boriani (La Plata) 12m32s2; 8° Jorge Piccini (La Plata) 12m34s2; 9° Ricardo Francioni (Quilmes) 12m38s8; 10° César Pérez Petit (Bernal) 12m43s7. **Campeonato:** Campeón, Omar Marchese, 176 puntos; Subcampeón, Juan Beloqui, 175; 3° Abad, 151; 4° Pereyra, 65; 5° Medrano, 63 puntos.

(Informe y fotos Carlos Ramón Varela)



Omar Marchese es el nuevo campeón de Fiat 600 TN. Su tecaista papá (a la derecha) posa con él y el título.



Alfredo Núñez se aseguró con su triunfo el subcampeonato en Limitada.



Beloqui (en cueros) ganó pero la desclasificación de Muñoz le quitó automáticamente el campeonato que ya estaba en el buche.

Fórmulas IES 3CV, 5 y 07 en Buenos Aires

SEGUNDO TRIUNFO SEGUIDO DE ALTAMIRANO

El domingo 30 de noviembre, en el Circuito N° 5 (2.126,31 m) del autódromo de Buenos Aires, se presentaron tres categorías zonales, dos de ellas con sus campeones consagrados, Jorge Santana en **Fórmula 07** y Carlos Konowalik en **Fórmula 5**. En la restante, **Fórmula IES 3 CV Competición**, corrió la anteúltima prueba con cinco aspirantes al lauro máximo.

La **Fórmula 07** fue dominada durante las 10 vueltas de la final por los Renault del equipo Caselli, ya que Mario puntuó durante las primeras 8 rondas abandonando por la rotura de un neumático cediendo la vanguardia a su hermano Eduardo que la matuvo hasta el final.

En **Fórmula Cinco** Carlos Konowalik volvió a ganar, confirmando lo actuado durante todo el año donde ganó once pruebas de las doce en que participó arribando en el segundo lugar en la restante.

Carlos Altamirano logró su segundo triunfo consecutivo (el fin de semana anterior ganó en Olavarría) en **Fórmula IES**, encontrándose en for-

ma algo inesperada con la oportunidad de obtener el campeonato cuando solamente resta una competencia.

Clasificación Fórmula IES 3 CV Competición: 1° Carlos Altamirano (Tigre) 8 vueltas, 10m56s82/100 a 97,828 km/h; 2° Oscar Villamor (Gral. Pacheco) 10m57s15; 3° Omar Florez (Lobos) 10m58s71; 4° Omar Morelli (San Martín) 11m2s45; 5° José Vendramin (Tigre) 11m7s1; 6° Hugo Cuello (Gral. Pacheco) 11m16s8; 7° Roberto Hermo (San Justo) 11m22s69; 8° Alberto Gobetto (Castelar) 11m25s92; 9° Ricardo Hegui (Tapiales) 11m27s34; 10° Julio Pucciarelli (Tigre). **Campeonato:** C. Gianetto 139 puntos; Villamor 134; N. Gianetto 129; Altamirano 126; Begue 120.

Clasificación Fórmula 07, 10 vueltas: 1° Eduardo Caselli (Renault) 12m22s20/100 a 103,131 km/h; 2° Jorge Santana (Fiat) 12m24s86; 3° Hugo Díaz (Renault) 12m31s56; 4° Ricardo Torrese (Fiat) 12m32s66; 5° Carlos Diforti (Fiat) 12m33s95; 6° Roberto Blanco (Fiat) 12m47s36; 7° Máximo Spandel (Fiat) 12m47s75; 8° Héctor Romano (Fiat)

12m49s98; 9° Omar Bonanducci (Fiat) 12m50s98; 10° Germán Conti (Fiat) 12m53s83. **Campeonato:** Santana 214 puntos, Nicieza 151, Spandel 73, Romano 59, Diforti 51.

Clasificación Fórmula Cinco: 1° Carlos Konowalik (Fer-Car/Zanella) 11m31s7/100 a 110,766 km/h; 2° Germán Martínez (Perni-Gilera) 11m31s29; 3° Oscar Sambiasse (OMAS-Zanella) 12m26s96; 4° Roberto D'Olivera Lima (Scalese-Zanella) 12m42s26; 5° Jorge Ruscalleda (Chiqui-Gilera); 6° Alberto Podluznsky (LAP-Zanella); 7° Julio Basconcello (Basco-Zanella). **Campeonato:** Campeón Carlos Konowalik 235 puntos, subcampeón Germán Martínez 134, 3° Pérez 90, 4° Alliraco 79, 5° Gómez 66.

Informe de Carlos Planí

Karting en Río Negro

DAVID ABEIRO ES EL CAMPEON

Viedma, RN - Ocho fechas abarcó el II° Campeonato Provincial de Karting, para la Fórmula Internacional (100 cc Directo) al cabo de las cuales se consagró campeón el piloto de esta capital provincial, David E. Abeiro.

Las presentaciones de la categoría se repartieron entre Viedma, Carmen de Patagones, San Antonio Oeste, Choele-choel y Neuquén, participando pilotos de las provincias de Buenos Aires, Chubut, Neuquén, La Pampa y por supuesto de Río Negro.

Una de las fechas, la del 2 de noviembre, anteúltima del torneo, se disputó como complemento de la carrera por el campeonato argentino, en el kartódromo del Circulo Policial Neuquino.

El campeón Abeiro participó en todas las fechas, con un rendimiento muy parejo y equilibrado. Marina Sanchi, una niña neuquina de 13 años, logró la subtitularidad, luego de pelear el leuro máximo hasta último momento.

Al presente informe, y para mayor ilustración, adjuntamos el ranking completo de los 30 pilotos que obtuvieron puntos en 1986.

RANKING PROVINCIAL DE KARTING, RIO NEGRO

1 - David Abeiro	Viedma, RN	68
2 - Marina Sanchi	Neuquén, Nq	52
3 - Carlos Estévez	Neuquén, Nq	56
4 - Juan J. Lazcano	Viedma, RN	50
5 - Miguel A. Corsino	C.de Patagones, BA	42
6 - Carlos Uranga	Viedma, RN	35
7 - Nicodemo Furfuro	C.de Patagones, BA	35
8 - Miguel Zarzosa	C.de Patagones, BA	31
9 - Eduardo J. Moser	Viedma, RN	29
10 - Alberto Baptista	Viedma, RN	26
11 - Ciro Delucchi	C.de Patagones, BA	20
12 - Esteban Gazzola	Neuquén, Nq	19
13 - Edgardo Parisi	Viedma, RN	15
14 - Jorge González	Cinco Saltos, RN	13
15 - Mario Furfuro	C.de Patagones, BA	13
16 - Silvio Zanellato	Neuquén, Nq	10
17 - Sergio Del Río	Neuquén, Nq	8
18 - Juan C. Sabatella	C.de Patagones, BA	8
19 - Oscar Tinture	Viedma, RN	4
20 - Carlos Baizan	C.de Patagones, BA	4
21 - Mario Campisi	C.de Patagones, BA	4
22 - Gabriel González	Puerto Madryn, Ch	4
23 - Ernesto Castro	Com.Rivadavia, Ch	4
24 - Rubén Abrameto	Viedma, RN	4
25 - Coli Eberhardt	Neuquén, Nq	4
26 - Alberto Genco	Neuquén, Nq	4
27 - Omar Meller	Bahía Blanca, BA	4
28 - Jorge González	Neuquén, Nq	4
29 - Oscar Simón	Alpachiri, LP	4
30 - Héctor Rodríguez	Punta Alta, BA	1



Cinco de los protagonistas del karting riogrino de 100 cc Directo Internacional: de izquierda a derecha, Edgardo Parisi, Nicodemo Furfuro, Carlos Estévez, David Abeiro (campeón 1986) y Juan J. Lazcano.

TC Bonaerense en Merlo

MARTINEZ, PAZOS, STRANGES Y CICCIA

Las Heras, BA - La 16a. fecha de TC Bonaerense disputada el 23 de noviembre, fue organizada por el Club Argentino de Merlo en su circuito, donde se reunieron 98 autos. Para esta oportunidad el piso se encontraba flojo y a causa de la falta de viento, la visibilidad en las primeras series fue nula. Con considerable demora se inició el espectáculo, lo que hizo que fueran acortadas las vueltas de las finales, siendo la más perjudicada la Clase "A", dándose por cumplida a las nueve vueltas cuando eran las 20.15 hs.

Clase "D". Contó con 20 autos y se dividió en dos series a 7 vueltas, ganadas por H. González y C. Pietranera. La final sin Hugo González en línea de largada, tuvo a Pietranera como puntero durante 6 vueltas, pero problemas mecánicos le hicieron perder rendimiento siendo superado por Martínez; tercero y cuarto fueron siempre Romero y De Almeida; quinto Molinas y más atrás Nacini.

Clasificación: 1° Elio Martínez

(Chevrolet/I. Casanova) 12m18s58/100 a 92.415 km/h.; 2° Carlos Pietranera (Chevrolet/Iluzaingó) 12m25s16; 3° Anibal Romero (Chevrolet/Navarro) 12m28s51; 4° José De Almeida (Chevrolet/Cañuelas); 5° José Molina (Falcon/Merlo); 6° Héctor Nacini (Chevrolet/San Justo). **Campeonato:** Martínez 312 puntos; De Almeida 302; Da Venda 191; González 188; Pietranera 152; Molina 151.

Clase "C". Reunió 40 coches que disputaron 4 series, siendo ganadores E. Pazos, D. Galeano, E. Arosa y R. Bisio. Pazos pisó en punta en la final siempre escoltado por Orlando durante las 12 vueltas. En el compacto pelotón que los seguía, Fuentes, Arosa, Valle y Farias no se escatimaron roces, toques y salidas de pista. Desde el último puesto y avanzando limpiamente, Alonso logró el 7° lugar.

Clasificación: 1° Eduardo Pazos (Falcon/S.Fernando) 12m18s31/100 a 92.448 km/h.; 2° Carlos Orlando (Falcon/Gral. Rodríguez) 12m19s14; 3° Néstor Fuentes (Chevrolet/V. Madero)

12m42s54; 4° Eduardo Arosa (Chevrolet/J.C.Paz); 5° Ruben Valle (Falcon/J.C.Paz); 6° Manuel Farias (Falcon/Gral. Pacheco). **Campeonato:** Pazos 271 puntos; Orlando 249; Farias 243; Alonso 239; Rosales 128; Abraham 121.

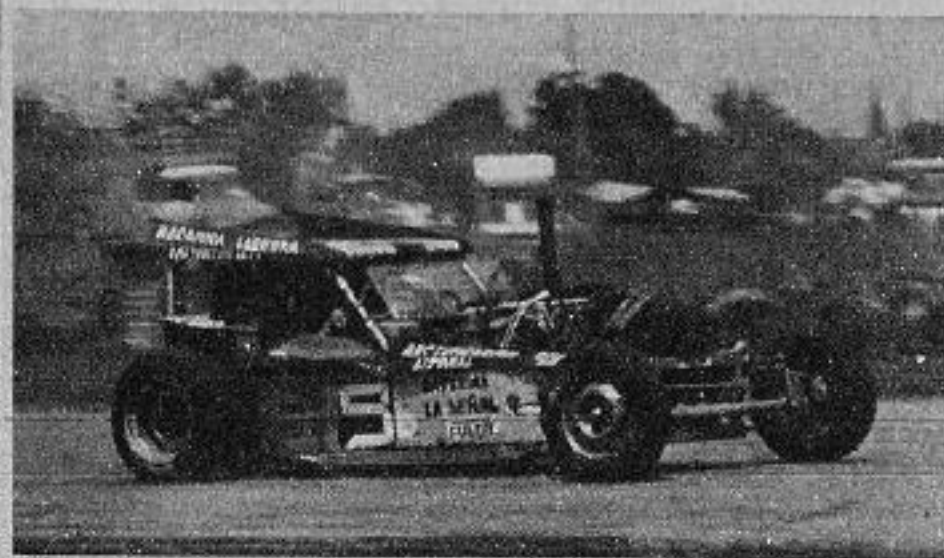
Clase "B". Peón ganó la primera serie y Stranges la 2°. Disputada a 10 vueltas la final tuvo como cómodo puntero a Stranges, ya virtual campeón faltando dos carreras. Detrás, en recia lucha, Valente lo siguió durante tres vueltas, desplazado por Peón el que al despistarse es pasado por Margaride, Scatizza que marchaba cuarto, también se fue afuera retrasándose considerablemente.

Clasificación: 1° Bruno Stranges (Chevrolet/J.C.Paz) 10m12s88/100 a 92.897 km/h.; 2° Ruben Margaride (Dodge/Castelar) 10m14s04; 3° César Peón (Chevrolet/J.C.Paz) 10m15s36; 4° Miguel Valente (Falcon/San Miguel); 5° Ruben Mosquere (Chevrolet/San Miguel); 6° Guido Di Nella (Dodge/Ldel Mirador). **Campeonato:** Stran-

ges, 354 puntos; Scatizza 231; Peón 201; Margaride 182; Masquere 155; Valente 141.

Clase "A". Se corrieron dos series, ganadas por Ciccía y Wagner. Con Ciccía seguido por Villa y Fernández, a quien Wagner superaría en la 6ª vuelta, esta final suspendida en la 9ª, tuvo como único dato interesante, el adivinar quién era quién debido a la tierra y la hora en que se estaba corriendo. **Clasificación:** 1° Natalio Ciccía (Chevrolet/S.A. Padua) 9m06s66/100 a 93.645 km/h.; 2° Norberto Villa (Falcon/Capital) 9m08s71; 3° Ricardo Wagner (Falcon/Munro) 9m15s10; 4° Roberto Puerta (Chevrolet/Munro); 5° José Fernández (Falcon/Capital); 6° Luis Tobares (Falcon/Munro). **Campeonato:** Ciccía 371 puntos; "Fuera-Rendina" 305; Wagner 160; Fernández 132; Tornatore 100; Rico 98.

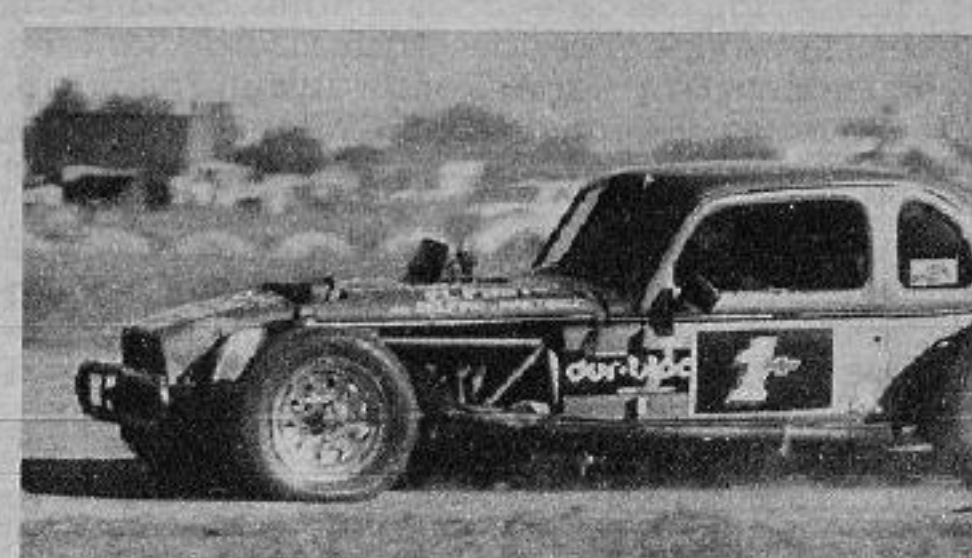
Informe: José Benigno Granada; fotos: Héctor Ocampo



Elio Martínez, ganó en la Clase D y puntea ahora el torneo.



Stranges ya es virtual campeón y sigue ganando.



Apunta a seguir con el N° 1: Natalio Ciccía, victorioso en la "A".

Nocturno de Midget en Capital Federal ESTO RECIEN COMIENZA

A todo "vapor" continúa la temporada nocturna de Midget que organiza la Asociación Argentina Pilotos Midget en las instalaciones del Club Atlético Nueva Chicaco en el porteñísimo barrio de Maladeros. El pasado sábado 29 de noviembre (como todos los sábados a partir de las 21 hs.) se congregaron los midgets junto a las motos Speedway Nacional 200 cm³ y los Mini Prototipo Kart.

Empezando por los Mini Prototipo Kart, cabe acotar que son los "ex" Mini Midget, que a partir de ahora cambiaron su fisonomía colocando trompa, alerones y pontones laterales. Este nuevo grupo, separado del tradicional Mini-Midget que continúa realizando competencias en el Gran Buenos Aires, disputó dos series preliminares. En la primera serie Sergio Michioleto aventajaba a Matías Peletieri y Daniel Galasso, en tanto que en la segunda Alejandro Ortensi superaba a Jorge Dias Bexiga y a Omar Ortega. En la final a 10 vueltas, Sergio Michioleto fue el hombre a batir. Logró imponerse a pesar del asedio permanente de Alejandro Ortensi. Ambos se escaparon del resto y tuvieron como compañero en el podio a Jorge Dias Bexiga, que retornó a los puestos de privilegio.

Clasificación Final: 1° Sergio Michioleto, (M101-Zanella); 2° Alejandro Ortensi, (M101-Zanella); 3° Jorge Dias Bexiga, (Tiger-Zanella); 4° Matías Peletieri, (Vara-Zanella); 5° Daniel Galasso, (Trak-Zanella); 6° Carlos

Gramatica, (Vara Zanella).

Los midgets disputaron cuatro series que fueron ganadas por: Enrique Aranzana, Jorge Montes, Eugenio Chemoli y Edgardo Guirrieri. Luego siguieron los repechajes que quedaron en poder de Carlos Coteliza, Daniel Napolitano y Alfredo Lameiro.

Las semifinales también aportaron emotividad y responsables de ello fueron Enrique Aranzana y Héctor Pozueta, ganadores de las mismas.

La final fue para Jorge Montes de punta a punta. Aranzana y Pozueta se colocaban segundo y tercero, pero no pudieron con Montes que obtuvo un nuevo triunfo en el tradicional ovalo de Chicago.

Clasificación Final: 1° Jorge Montes, (Fiat 1600); 2° Enrique Aranzana (Peugeot); 3° Héctor Pozueta (Fiat 1600); 4° Daniel Napolitano, (Fiat 1600); 5° Edgardo Guirrieri (Fiat 1600); 6° Emilio Di Giacomantonio (Fiat 1600).

Por último no podemos dejar de mencionar a los intrépidos de la speedway 200 cm³, que llevaron a cabo su competencia final, previa a la de midget. **Juan José Jatip** fue el ganador de la final, la primera en su campaña. El sábado anterior había protagonizado una espectacular rodada pero ello no disminuyó sus ansias de triunfo. Lo escoltaron Néstor Amoroso y Marcelo Casado.

Informe y fotos de Duilio Caro



En primer plano Jorge Montes, momentos antes de largar la final.



Los tres primeros en Mini Prototipo Kart. De izquierda a derecha: Alejandro Ortensi (2°), Sergio Michioleto (1°) y Jorge Dias Bexiga (3°).

TC del Litoral y Cafeteras en Gualeguaychú

TORRAZA Y CAMPOSTRINI TRAS EL INTERVALO



Largada de la primera serie Cafeteras. En primer plano Claudio Campostrini, ganador del parcial y también de la final. (Diario "El Día" de Gualeguaychú)



Instanto en que Hugo Palermo gana la segunda serie en TC Litoral. Es líder del campeonato faltando solo el Premio Coronación (Diario "El Día" de Gualeguaychú)

Zarate, BA: la Peña "La Biela" tuvo a su cargo la organización del penúltimo capítulo de las categorías TC del Litoral y Cafeteras, que el 23 de noviembre se presentaron en el circuito "Aeroclub" de Gualeguaychú (1500 metros). Mil trescientas personas, aproximadamente, presenciaron esta reunión en que resultaron ganadores, **Roberto Torraza** y **Claudio Campostrini** en sus respectivas especialidades.

Hugo Palermo se adjudicó la batería más rápida de TC Litoral, luego de ser el más veloz también en clasificación, en tanto la restante serie la ganó **Torraza**. Este lo "madrugó" al hombre de Areco en la largada de la final y se fue en busca de la cuadrícula, que lo vio ganar con amplia ventaja sobre

su archirrival, quien lo siguió hasta mitad de carrera pero luego pensó en los valiosos puntos de un segundo puesto, pues resta solo una prueba puntuable y el handicap a su favor es de seis unidades.

Final TC Litoral - 18 vueltas: 1° Roberto Torraza (Chevrolet/Villaguay) 17m40s55/100, a 91,650 km/h; 2° Hugo Palermo (Chevrolet/San Antonio de Areco) 17m54s24; 3° Gustavo Sánchez (Chevrolet/Gualeguaychú) 18m26s28; 4° Juan C. Iregui (Chevrolet/Gualeguaychú) 18m43s34; 5° Miguel Rubertti (Chevrolet/Zarate) 17v.; 6° Carlos Negro (Chevrolet/S.A. de Areco) 17v.; 7° José González (Chevrolet/Gualeguaychú) 17v.; 8° Oscar Osman (Ford/Gualeguaychú) 17v.; 9° Ernesto Frías (Ford/Zarate) 16v. Cam-

peonato (faltando una carrera): Palermo 92 puntos; Torraza 86; Sánchez 69; Iregui 54; Romero 33; Romani 24; González 21.

En cuanto a las Cafeteras, fueron también dos las series y en ellas resultaron vencedores, **Claudio Campostrini** y **Oscar Elena**. El primero se llevó luego la final a quince rondas, y a pesar de no sacar mucha ventaja, era evicente que él mandaba, controlando a su escolta, Sartori, girando la cabeza en la recta, pues su auto no tenía espejos retrovisores, ni tampoco un acompañante en la butaca derecha. Destacado trabajo de Héctor Gerlo, que con su prolijo coche llegó al final en tercer lugar, tras superar en la penúltima a Oscar Elena. Líder absoluto del certamen. También Emilio Rolando se destacó, pero

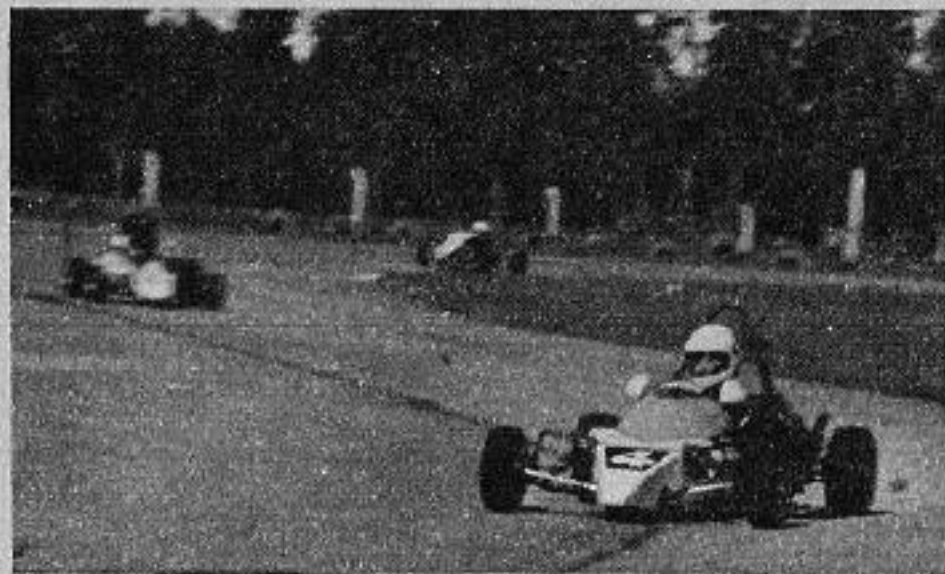
una falla le impidió seguir avanzando.

Final Cafeteras - 15 vueltas: 1° Claudio Campostrini (Tornado/Larroque) 16m19s84/100, a 82,737 km/h.; 2° Rodolfo Sartori (Tornado/Gualeguaychú) 16m24s49; 3° Héctor Gerlo (Tornado/G. Rodríguez) 16m29s72; 4° Oscar Elena (Ford V8/Larroque) 16m46s33; 5° Claudio Bottani (Chevrolet/Lima) 16m51s49; 6° Oscar Rolando (Ford V8/Zarate) 16m58s62; 7° Emilio Rolando (Chevrolet/Zarate) 16m59s36; 8° Jorge Scatena 14v.; 9° José Tedesco 14v.; 10° Héctor Castro 14v. **Campeonato** (faltando una carrera): Elena 48 puntos; Seneslrari 41; Campostrini 39; Bottani 38; E. Rolando 33; Sartori 26; Jaurena 15; Speranza 13.

(Informe de Walter Luna)

Karting y F-5 en Miramar

VICTORIAS DE ESPINOSA Y DELL 'ORSO



Angel Dell Orso triunfador en Fórmula 5 en Miramar.

Mar del Plata, B.A. - En el circuito asfaltado de la ciudad de Miramar, que tiene un desarrollo de 1.367 metros se presentó la categoría

Fórmula 5: los karts que complementaron el programa, lo hicieron en cambio en un trazado mixto (asfalto y tierra). Solo unas 600 per-

sonas presenciaron la reunión.

En karting hubo tres series ganadas por Miguel Alonso, Rolando Gorrini y Gustavo Espinosa. La final fue ganada ampliamente por este último, según este detalle:

Final Karting, 20 vueltas: 1° Gustavo Espinosa (Vara/Mar del Plata) 9m51s83/100; 2° Miguel Alonso (Tiger/Tandil) 10m03s33; 3° Gabriel Marcozzi (Vara/Mar del Plata) 10m05s17; 4° Fabio Rondinara (Tiger/Mar del Plata) 10m08s43; 5° Sergio Castillo (Vara/Mar

del Plata), y 6° Rolando Gorrini (Panther/Mar del Plata).

En Fórmula 5, Carlos Pollio triunfó en la única serie. En la final a 12 vueltas se obtuvo este resultado: 1° Angel Dell 'Orso (Gilera-Hiro/La-Prada) 9m28s86/100; 2° Carlos Pollio (Zanella/Mar del Plata) 9m36s48; 3° Oscar Fretti (Gilera-Hiro/Tandil) 9m49s46; y 4° Omar Mendes (Zanella/Mar del Plata) 10m01s69. **Promedio del ganador, 103,892 km/hora.**

(Informe y foto de Raúl Fernández)

Sport Prototipos, Fiat 600 SM y Sp

LINARES, NADIN Y HEC

El domingo 23 de noviembre, utilizando el circuito N° 9 (3.345,50) del autódromo de Buenos Aires, se presentaron las categorías Fiat 600 y Spazio de Standard Mejorada junto a Sport Prototipos, cerrando estos últimos la presente temporada en la cual Hugo Lara logró su segundo campeonato consecutivo.

Sport Prototipos. En esta oportunidad la lucha por la punta se centró entre dos pilotos que participaron en pocas competencias durante el año. Luis Linares y Marcelo Cazaniga se repartieron la punta durante las quince rondas de la final, sobre una pista sumamente sucia que dificultaba el accionar de las máquinas, viéndose a todos los pilotos circular por radios insólitas buscando las partes limpias; sobre el final prevaleció Linares secundado por Porcaro, aprovechando éste algunos dibujos de Cazaniga para superarlo. El campeón Lara, participó con el auto inicial de su campaña (un Tulieta) ya que su Crespi fue adquirido y conducido por Carlos Sosa (ex Sport APAS) quien se limitó a juntar expe-

Coronación de TC 1000 y Libres 850 en Campana

SUBCAMPEONATO DE TC 1000 PARA "BOCHA" PEREZ

Zárate, BA: el 30 de noviembre, en el circuito de Campana, de 1.690 metros, la gente del Campana Automóvil Club tuvo a su cargo la organización de lo que fue el Premio Coronación para las categorías Libres 850 c.c. y el TC 1000. La pista, si bien no estaba en óptimo estado pudo pasar la prueba y salvo en una de las series, en el resto de las series no hubo mayormente problemas para circular en pelotones, aunque debemos reconocer que el suelo no es el más apto para este tipo de realizaciones, pues los organizadores trabajaron duramente tras la lluvia de los días previos y siguió habiendo algo de tierra.

También estuvo presente el TC Regional, que en su penúltima competencia coronó a Oscar López como campeón de la clase B.

Comenzó el espectáculo (presenciado por dos mil espectadores) con tres series de la clase A, ganadas por Omar Cándido, Gustavo Izaguirre y Juan C. Ritacco. En tanto la final también quedó en poder del flamante campeón, que fue seguido por Izaguirre durante ocho giros, y tras el abandono de éste, quedó solo en la punta, con el ascendente Ariel Barletta como digno escolta, lejos de Benítez y Mundo, que lucharon bravamente por el tercer escalón, definido en favor de este último.

Final Clase A - 12 vueltas: 1° Omar Cándido (Chevrolet/Capilla del Señor) 13m39s98/100, a 88,992 km/hora; 2° Ariel Barletta (Chevrolet/Campana) 13m43s74; 3° Angel Mundo (Ford/Morón) 13m57s01; Hugo Rodríguez (Chevrolet/Capilla del Señor) 14m04s21; 5° Mario Gómez (Chevrolet/G. Rodríguez) 14m06s34; 6° Juan C. Ritacco (Chevrolet/Luján) 14m16s02; 7° Rubén Berdaxágar (Chevrolet/Zárate); 8° Claudio Bottani (Chevrolet/Lima).

Campeonato (resta una carrera): Cán-



Cargada de la final de TC 1000: Gaspeini, Eirecari y Pérez en primera fila. (Fotos gentileza Ruben's)

dido 131 puntos; Izaguirre 63; Ritacco 44; Scollo 43; Mundo 38; Fuxan 35; Berra 25.

De las cuatro series de Libres 850 resultaron vencedores: Mario Lemme, Roberto Blandi, Roberto Palau y Luis Altuna. El ex campeón, Lemme, que había ganado la primera del año, se despidió de la temporada con un triunfo inobjetable, superando al bicampeón Jorge D'Angelo y a Blandi. Detrás de éste, Luis Altuna lograba contener a Barbalarga y con los puntos cosechados, arrebatarle el quinto lugar en el campeonato.

Final Libres 850 - 12 vueltas: 1° Mario Lemme (San Miguel) 14m01s24/100, a 86,745 km/hora; 2° Jorge D'Angelo (Escobar) 14m03s42; 3° Roberto Blandi (Temperley) 14m13s73; 4° Luis Altuna (Ing. Maschwitz) 14m28s76; 5° Osvaldo Barbalarga (Caseros) 14m29s81; 6° Roberto Palau (Ing. Maschwitz) 14m44s78; luego arribaron: Mario Herrera (San Martín); Juan Etchepare (Haedo); José Rotondo (Campana); Mario Vignolo (Campana) y Jorge Gómez (Laferrere).

Campeonato: J. D'Angelo 292,5 puntos (Campeón); Blandi 244; Herrera 178,5; Lemme 109; Altuna 85,5; Barbalarga 83,5; Rotondo 53.

Luego se disputó la final de la clase B del TC Regional, que tras las tres batallas ganadas por López, Lalli y Agliani, coronó al nuevo campeón de la especialidad. El mismísimo Oscar "Topo" López que ganara tantas carreras este año con su horrible auto, logró la corona imponiéndose sobre sus rivales de todo el año, quienes lo siguieron de cerca hasta el epiflogo.

Final Clase B - 12 vueltas: 1° Oscar López (Ford/Va. Flandria) 13m47s34/100 a 88,204 km/hora; 2° Hugo Agliani (Ford/Luján) 13m47s89; 3° Adrián Lalli (Chevrolet/G. Rodríguez) 13m48s77; 4° Marcelo Duhopur (Chevrolet/Luján) 14m30s10; 5° Fernando Iglesias (Chevrolet/San Pedro) 14m35s77; 6° Juan J. Tártara (Ford/Zárate) 14m48s06; 7° Eduardo Bruno (Dodge/Luján) 15m02s84; 8° Victor Rasmussen (Chevrolet/Capilla del Se-



Pérez y Lemme con los laureles de los triunfadores, rodeados de algunos de sus rivales.



Una escena típica de la Libres 850. Jaime, Granelli y Rotondo pelean un puesto.



Constante animador, Luis Altuna fue quinto en el campeonato.

do en Buenos Aires

TOR GONZALEZ

riencia, ya que prácticamente se subió sin probar, alcanzándole para lograr un decimotercer puesto sin perder vueltas con respecto a los punteros.

Clasificación final, 15 vueltas: 1° Luis Linares (Crespi/Buenos Aires) 21m57s83/100 a 131,164 km/h; 2° Alejandro Porcaro (Crespi/Bs. As.) 22m3s33; 3° Marcelo Cazaniga (Crespi/Bs. As.) 22m4s20; 4° Hugo Lara (Tulieta/Adrogué) 22m16s96; 5° Domingo Vázquez Ramis (Bujía/Bs. As.) 22m17s13; 6° Cristian San Millán (Crespi/Avellaneda) 22m21s; 7° Fernando González (Crespi/Avellaneda) 22m27s22; 8° Héctor Arias (Sergio/Florencio Varela) 22m28s23; 9° Ricardo Almada (Avante/Bs. As.) 22m48s19; 10° Nelson Guidi (Crespi/Quilmes) 22m53s96.

Campeonato, posiciones finales: Campeón Hugo Lara, 145 puntos; 2° Héctor Arias, 83; 3° Guidi, 65; 4° Porcaro, 65; 5° San Millán, 51; 6° Stefanini, 40; 7° De Rossi, 37; 8° Depalma, 36; 9° Egozcue, 35; 10° Linares, 24 puntos.

Fiat 600 S.M. Con anterioridad a la competencia, todos esperábamos presenciar una lucha directa



El experimentario Héctor González, triunfador en Spazio por segunda vez consecutiva



Un nuevo valor en Sport Prototipos: Luis Linares, ganador cabal

Nadin, primero en Fiat 600 SM tras el distanciamiento de Pérez.



entre Boni y Luis, ya que ambos disputan la punta del campeonato y Boni necesitaba ganar indefectiblemente para llegar con poca diferencia en su contra a la última carrera. Todo se dio como se esperaba durante las primeras cuatro vueltas, hasta que Pérez y Nadin, en duelo personal, tomaron la vanguardia, a partir de allí Luis "levantó" el ritmo y Boni se "conformó" con el tercer puesto que luego se transformaría en segundo tras el recargo sufrido por Pérez luego de arribar en primer lugar al final, por adelantarse, en la largada, consagrándose ganador Nadin.

Clasificación, 15 vueltas: 1° Guillermo Nadin, 26m57s83/100 a 111,804 km/h; 2° Carlos Boni, 27m2s37; 3° Jorge Pérez, 27m7s42; 4° Juan Luis, 27m13s24; 5° Carlos Sarrode, 27m35s32; 6° Daniel Blanco, 27m45s72; 7° Juan Coello, 27m51s80; 8° Marcelo Alvarez, 27m55s62; 9° Tadeo Natale, 28m31s38; 10° Juan Binnewies. **Campeonato:** Juan Luis, 193 puntos; Boni, 175; Nadin, 118; Pérez, 97; Testai, 86.

Spazio Standard Mejorado. El campeón '85 de Fiat 600, Héctor González, se impuso por segunda vez consecutiva, en forma aplastante ya que nadie pudo ofrecerle resistencia logrando por momentos más de diez segundos de diferencia con su más inmediato perseguidor. La lucha de la carrera se libró por el tercer puesto entre Fabián Isoldi, Verna y Sciolli, quienes luego de intercambiar posiciones arribaron al final en ese orden.

El campeonato de esta especialidad, continúa en suspenso esperándose la resolución por parte de la C.D.A. del Automóvil Club Argentino con referencia a la competencia de Balcarce

Clasificación: 1° Héctor González, 26m26s79 a 113,850 km/h; 2° René Dumont, 26m31s57; 3° Rafael Verna, 26m34s44; 4° José Sciolli, 26m34s80; 5° Fabián Isoldi, 26m36s79; 6° Osvaldo Rodríguez, 26m38s87; 7° Alberto Quattrocchi, 26m42s31; 8° Sergio Berlisch, 26m52s; 9° Jorge Isoldi, 27m3s73.

Karting Promocional 125 cm³ Standard en Bs. As.

JAVIER PERNA SE FUE CONTENTO A LUJAN



Javier Perna luciendo la "cuadrícula" que con sobrados méritos consiguió.

En la final, el pibe de Luján, salió con todo y rápidamente se adueñó del primer puesto. Con Perna en el primer puesto, la lucha se centralizó en el segundo lugar entre Freedman y Campos. Este último con un ritmo sostenido y sin perderle pisada a Freedman.

La competencia en sí fue un monólogo de Perna que llevó al triunfo la mecánica de Roberto Martini en un trazado que le resulta beneficioso ya que es la segunda vez en esta temporada que consigue un primer puesto. Luego a más de tres segundos de diferencia se ubicaba Martín Freedman en un trabajo conservador (sumar puntos para el campeonato) y tercero llegaba Mario Campos, en una jornada en la que se destacó plenamente.

Clasificación Final: 1° Javier Perna (Pereira-Zanella) 14m44s16 para las 22 vts. a un promedio de 85,097 km/h; 2° Martín Freedman (Pereira-Zanella); 3° Mario Campos (Tiger-Zanella); 4° Martín Lara (Pereira-Zanella); 5° Emilio Meque Ossola (Vara-Zanella); 6° Gustavo Figlioli (Brekart-Zanella); 7° Pedro Ossola (Vara-Zanella); 8° Julián Croizet (Panther-Zanella); 9° Gustavo Granelli (Tiger-Zanella); 10° José Fernando Alvarez (Tiger-Zanella). **Campeonato:** Freedman, 249 puntos; Lara, 237; Ossola, 177; Alvarez, 152; Perna, 143 pts.

El pasado sábado 22 de noviembre se disputó la undécima fecha del Torneo 1986 de Karting Promocional 125 cm³ Standard en el circuito N° 17 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, con organización de la Asociación Propietarios Karting Promocional y fiscalización de la Federación Regional N° 1.

El programa se compuso de dos series a doce vueltas y una final a 22. En la primera de las series Martín Freedman fue el ganador (además había logrado la "pole") y lo siguieron José Fernando Alvarez y Mario Campos. En la segunda, Javier Perna llegaba primero a la cuadrícula postergando a Julián Croizet y a Emilio Ossola.

Informe de Duilio Caro
Foto de Julio Darío Caro

Informe y fotos de Carlos Ramón Varela

(Informe de Walter Luna)

TOP SECRET

MAGGI YA FUE CAMPEON A AVELLANEDA

(...¡Y CORSA FUE TESTIGO!)

Esto lo podemos hacer porque somos amigos; si no hay confianza mutua, no es posible", sentenció Eugenio Breard cuando Rafael Balestrini dio la orden de sacar del Alfa Romeo un limitador de revoluciones (puesto allí especialmente para esta prueba), pero que había fallado en las vueltas previas). Y estamos en un todo de acuerdo con él, puesto que son tantos los factores que influyen sobre el desempeño de un auto de carrera, que pretender condiciones idénticas para quienes se enfrentan es casi utópico. Sin embargo, si hay buena fe, como en este caso, el camino se allana bastante y el resultado puede conformar.

¿COMO SE HIZO?

El equipo de Balestrini llevó al Autódromo el viernes 5/12 el Alfa número 7 únicamente, para ser compartido por ambos pilotos. Llevaron también varios juegos de gomas disponibles, armadas y entre Jorge Maggi y Breard seleccionaron una por una, hasta armar dos trenes completos. Luego se procedió a sortear las gomas de a una, para que cada piloto contara con un juego para sí. Este procedimiento se realizó porque los neumáticos eran usados y con diferente desgaste. Lo ideal hubiese sido que cada uno contara con un tren de gomas nuevas, pero la confianza que mentábamos más arriba llevó a la decisión de no hacer un gasto de dinero apreciable, si de todas maneras no se hilaba tan fino en otros aspectos técnicos en danza.

Cuando cada piloto tuvo su tren de neumáticos se fijaron las reglas del juego. Balestrini eligió el circuito número cinco, ya que ni Maggi ni Breard habían corrido nunca allí, y éstos procedieron a dar una vuelta de reconocimiento en el auto particular del preparador, para que ambos supieran por dónde era el camino y -de paso- Balestrini eligió entonces el lugar donde se colocaría un mecánico haciendo las veces de veedor en la parte de atrás.

Entre estas reglas estaban también las cinco vueltas de entrenamiento y reconocimiento, para encarar seguidamente los cinco giros "buenos", cuyo promedio daría el ganador.

Para la partida se fijó una modalidad: el piloto acaba con el auto detenido en la línea de largada normal del Autódromo, pero el tiempo válido era tomado desde la mitad de los boxes (cuando pasaba lanzado). Esto era para evitar alguna maniobra tendiente a conseguir más velocidad antes de pasar por el control (del tipo de venir lanzado desde la horquilla larga o evitar pasar por la Isleta). El resto



Eugenio Breard le indica a Jorge Maggi el número de vueltas, mientras el "Chacarero volador" exprime el Alfa tratando de ser el "1" en el '87. Lo consiguió.

Balestrini (centro) y el reconocimiento de los dos pilotos por la excelente labor del preparador en 1986. La foto fue tomada luego de la "carrera" como testimonio del clima de cordialidad reinante.

Maggi y Breard seleccionando las gomas para el sorteo. ¡Que momento!

era sencillo: quien menos tiempo empleara para cumplir el total de las cinco vueltas sería el ganador.

En el aspecto mecánico un limitador de RPM se encargaba de cortar la corriente a las 6.000 vueltas, para evitar pasadas de revoluciones del motor; pero cuando Maggi salió para su tanda de cinco giros previos (el orden se decidió por sorteo con una moneda que fue concienzudamente revisada para comprobar si no tenía dos caras), el susodicho limitador se mostró como un fiasco, cortando a veces a 3.000 rpm y a veces a 5.500. Maggi entró en seguida y Balestrini se lo hizo sacar, previa consulta a los pilotos sobre si estaban de acuerdo. Y allí surgió el comentario que encabeza este texto.

Así, Maggi volvió a la pista sin limitador y completó cinco giros más, lo que elevó la prueba previa al total de ocho vueltas, número que por supuesto Breard también cumplió en su turno.

EL RESULTADO

A lo largo del año los dos Alfa y sus pilotos demostraron un nivel muy parejo, esto es obvio porque los resultados así lo indican, y también por ello es que Balestrini decidió que en esta prueba se determinara quién sería el Campeón. Y los cinco giros que dio cada piloto entregaron una diferencia de tan sólo siete décimas a favor de Jorge Maggi, que de esta manera quedó con toda la chance de ser el titular 1986 de la Clase 3 del Turismo. Y si Breard no hace unos metros por el

pasto en la primera vuelta, el margen podría haber sido aún mucho más estrecho.

GANO EL GORDO

Y no nos referimos a Maggi, triunfador en lo formal, sino a Balestrini, que aunque no se subió al auto resultó ganador. Simplemente porque era quien más comprometido estaba por el resultado, ya que su posición entre ambos pilotos lo ponía en la obligación de determinar quién sería el Campeón. Por eso optó por hacer esta "carrera" particular cuyo resultado dejó conformes a todos.

"Lo que pasa -nos explicaba en el almuerzo posterior- que (esto sí es una primicia) pagó Maggi -es que cuando estuve este año ausente de un par de carreras, los muchachos salieron a dar el todo por el todo y, realmente, así se corre un riesgo muy grande: fijate lo que pasó en el callejero de Santa Fe... Hay gente que se preguntará (N. de la R. nosotros lo hicimos) por qué, si ninguno de los dos pilotos puede perder el Campeonato o el 'sub' a pesar de



abandonar en Avellaneda, hicimos esto. La respuesta no le gusta al periodismo ni al público pero lo cierto es que si lo hacemos normalmente en pista podemos romper uno o los dos autos muy seriamente, y a mí los años me enseñaron que el dinero para poder seguir en esto -lamentablemente- no lo consigue el público sino nosotros, con mucho esfuerzo. No podemos darnos el lujo de chocar un Alfa de éstos porque simplemente no podríamos reponerlo si se daña seriamente. Esa es la razón por la cual optamos por esta prueba."

Puede ser, amigo lector, que usted no esté de acuerdo con el proceder aquí relatado por Balestrini, pero también ese "verso" de que "hay que brindarse por el espectáculo" ya es hora de que deje de ser utilizado como bandera, por varias razones. En principio, porque "brindarse por el espectáculo" bien entendido, es lo que han hecho Balestrini, Maggi, y Breard durante todo el año, simplemente comportándose con profesionalismo.

LOS TIEMPOS

Tomados con un reloj con impresora y corroborados luego por nosotros, al coincidir con los obtenidos en nuestro cronómetro, éstos son los tiempos:

MAGGI	BREARD
Vta. 1: 1m06s17/100	Vta. 1: 1m06s83/100
Vta. 2: 1m05s18/100	Vta. 2: 1m05s14/100
Vta. 3: 1m05s28/100	Vta. 3: 1m05s60/100
Vta. 4: 1m05s29/100	Vta. 4: 1m04s82/100 (Record)
Vta. 5: 1m05s18/100	Vta. 5: 1m05s15/100
Total: 5m27s10/100	Total: 5m27s49/100

Como se verá, Maggi ganó la prueba, pero Breard obtuvo la vuelta más veloz, un indicador más de la paridad entre ambos.

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

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

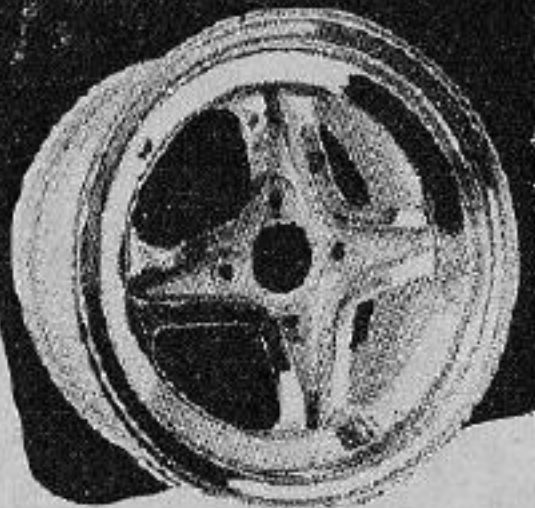
También llantas de aleación
liviana para automóviles
nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR

AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

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

LLANTAS DE COMPETICION AERA



LA PINTURA DE LA ERA ESPACIAL

VHT

UN NUEVO PRODUCTO PARA EMBELECCER
Y PROTEGER SU MULTIPLE DE ESCAPE.
UNICO DISTRIBUIDOR OFICIAL
ALBERTO CRESPO
COMPETICION
TEL: 795-9864
791-4121

FADES

BUTACAS

JAUHAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES
TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGUERO 1813, esq. H. Irlguyen,
FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

AVANT MOTOS

- * KAWASAKI
- * YAMAHA
- * SUZUKI
- * HONDA

SERVICE • REPUESTOS
AV. PUEYREDON 981,
Tel.: 961-8947

• BUZOS ANTIFLAMA •

- APOYABRAZOS • VOLANTES
- TABLEROS •
- ACCESORIOS AUTOPISTA •

BOEDO 1572. TEL 922-5918

FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO,
UTILIZADO
EN TODAS
LAS CATEGORIAS
DEL PAIS

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

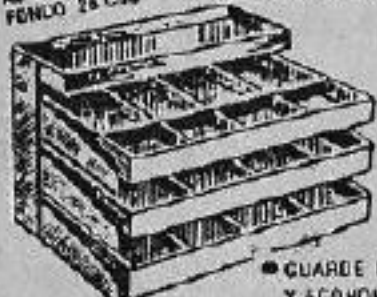
U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9616 y 687-0051

TORNILLERA

CUERPOS DE 3 a 6 ESTANTES
48 CASILLEROS PLASTICOS LAVABLES

ANCHO 30 CMS
ALTO 48 CMS
FONDO 28 CMS

SE CUELGA FACILMENTE
DE CUALQUIER PARED



Zonas disponibles
para distribuidor

• GUARDE PRACTICA
Y ECONOMICAMENTE
TORNILLOS-TUERCAS
ARANDELAS-LIMAS
REPUESTOS-LLAVES

y todas esas
pequeñas cosas
que usted dejaba
tiradas en cajones
y trastos...

FABRICA

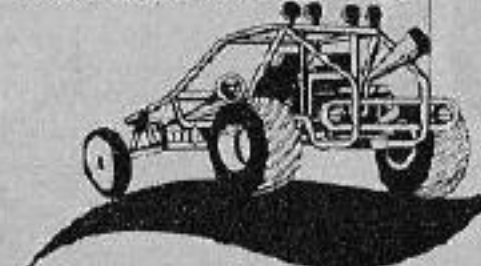
CALLE 120 Nº 4385 V. BALLESTER
(1853) - Bs. As. TEL.: 768-8444
De Lunes a Viernes de 7 a 16 Hs.

SALTADUNA

AUTOCROSS Ø 1 1/4" - 1 1/2"
MECANICA GORDINI



ARENERO Ø 1 1/2" - 2"
MECANICA GORDINI - R4 - R6 - R12
F600 - DKW - VW - DE CARLO



797-9473

ZUPRIATEQUI 2699 ESO. DELTRAN
FLORIDA



EN UNA OPERACION
RESULTADOS:

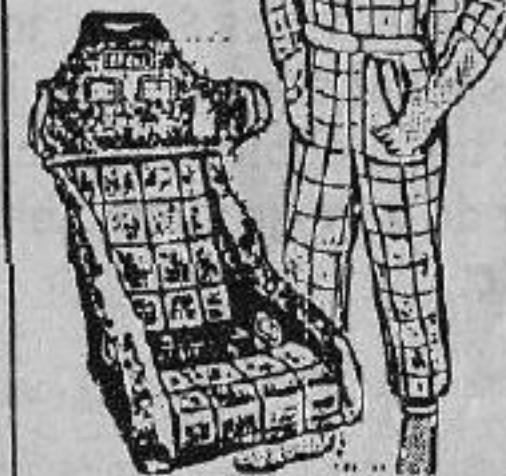
- * LAVA
- * LUSTRA
- * Y PLASTIFICA

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

SOLICITELO
EN ESTACIONES DE SERVICIO
Y CASAS DE ACCESORIOS

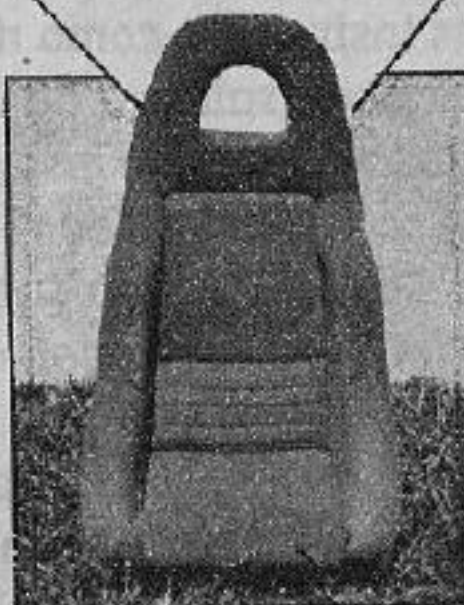
PROVA

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



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

CASA ZAGAGLIA S.A. BUTACAS



PRESENTA SU NUEVA BUTACA DE COMPETICION ESPECIAL RALLY - T.C. - TOTALMENTE DE CARNO REFORZADO • RELLENO DE POLIURETANO • TAPIZADO DE VINILO • APOYACABEZA INTEGRADO

F. de OLIVEIRA 4683. CASEROS. Pcia. Bs. As.
Cp. 16781. TEL. 654-5432
J.B. JUSTO 3250. Capital Federal

MUÑOZ 2376
(C.P. 1663)

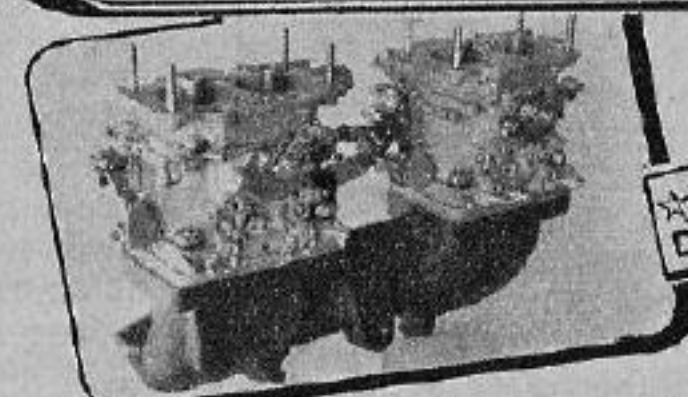
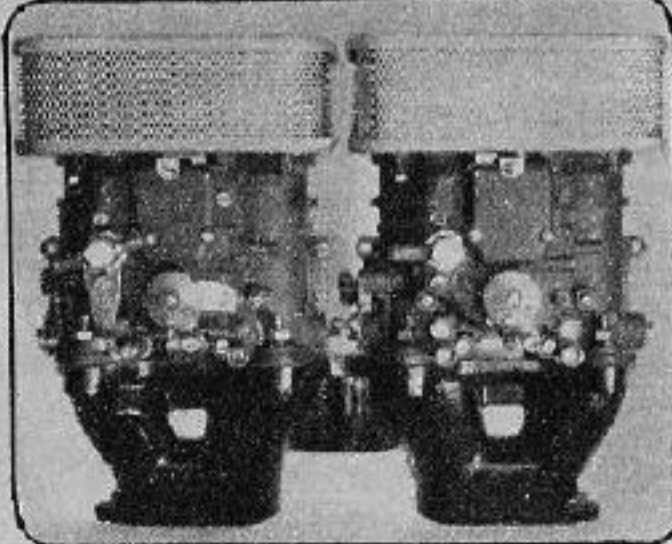
EFE

SAN MIGUEL
664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS
LOS CARBURADORES

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

TECNICA 84



TARJETAS DE CREDITO

- 1.- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión, 1 carburador d.c. vertical 32,34, 636, 1 filtro de aire (uso potenciación)
- 2.- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión con pasaje de agua y anclaje comando de decolorador, 2 carburadores 40 dcmf (Dino), 1 filtro de aire (uso potenciación)
- 3.- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión, 2 carburadores d.c. horizontales 40/45/48 mm., filtros de aire o trombones (uso potenciación)
- 4.- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión con pasaje de agua y anclaje comando de acelerador, 2 carburadores 40 dcmf (Dino), filtros de aire o trombones, 1 árbol de levas, 1 juego de resortes (uso potenciación y/o competición)
- 5.- Conjunto compuesto de: 1 tapa de cilindros trabajada completa, 1 juego de válvulas especiales, 1 juego de resortes, 1 juego de platillos de válvulas, 1 árbol de levas (uso potenciación)
- 6.- Conjunto de: 1 juego de pistones especiales (aumento de compresión 20%), 1 juego de aros (uso potenciación de alta velocidad)

PARA APLICAR FIAT 128/147/125 REGATTA RENAULT FUEGO - 18/11 - DODGE 1500 - GACEL - FORD
Italia 355 - TIGRE (C.P. 1648) - Tel. 749-1502



DULBECCO

PEUGEOT 505-COUPÉ FUEGO
A INYECCION

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

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

EN AVELLANEDA (SANTA FE), Maggi "oficializó" su título, y para Valenti, Bessone y Guiral llegó...

LA HORA DE RESURGIR

El del Renault 18 se había desdibujado con el correr del año, tras insinuarse como rival de los Alfa de Balestrini. El Campeón saliente de la Clase 2 había alternado alguna satisfacción con sinsabores varios, dejando últimamente su llállico "Sprint Veloce" para pasarse a las exitosas filas de los Gacel. El ahora subcampeón de los Sierra, también resignó en su momento posibilidades mayores, llegando a faltar en una carrera... Los tres recobraron la competitividad mayor, justo para despedir de la mejor forma el '86, aunque don Ernesto fue denunciado...

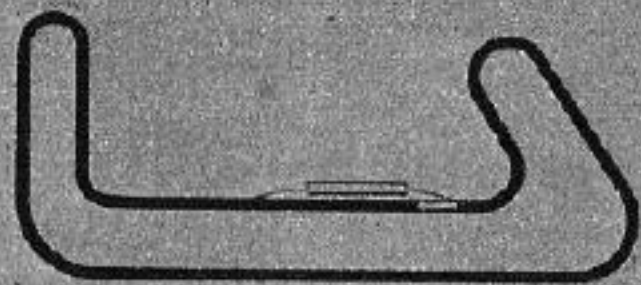
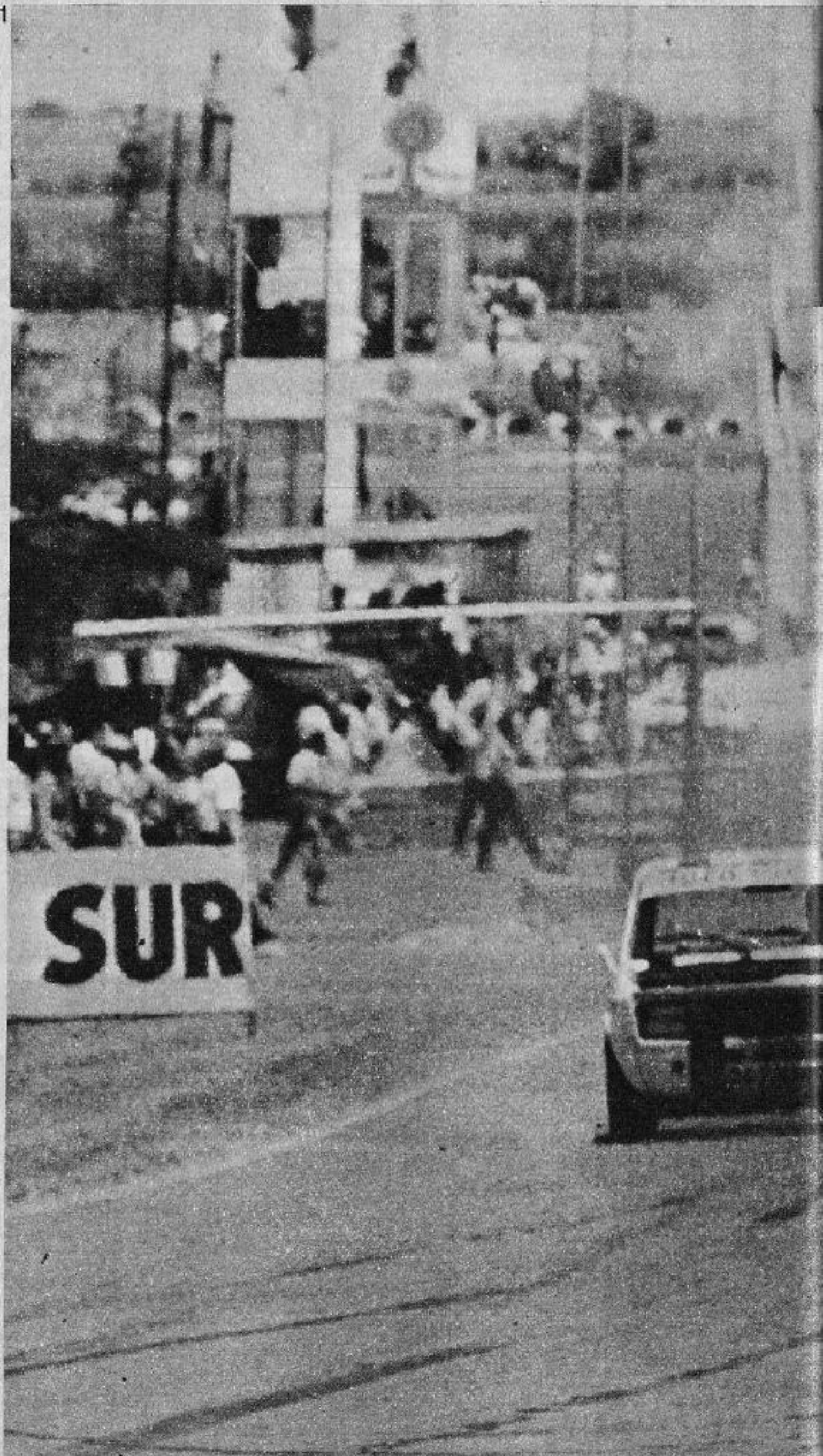
1) Larga la Clase 2 y Bonomo se pone al frente, seguido por Bessone, Serravalle, Percaz y el malón. 2) Guiral, Pentecoste y Patti accionando en las primeras vueltas de la competencia de los Sierra. 3) El podio de la Clase 3, con el ganador Valenti y sus escoltas Breard y Maggi, este último consagrado Campeón según lo habían acordado con "Chippy" en las semanas previas.

En medio del asombro generalizado por el clima de Avellaneda, que nos brindó un amplio espectro de variantes, desde los 32° del sábado hasta el granizo, pasando por los vientos de más de ochenta kilómetros por hora, Horacio Valenti se llevó el triunfo en la Clase Tres del Turismo. Para lograrlo, realizó la tarea más certera y menos "tormentosa" del día, porque evitó los problemas varios que se presentaron.

Romero se descontroló prematuramente y se fue afuera en la primera curva. Maggi se cuidaba y Juan Carlos Gianni pasaba a comandar la fila. En ese momento, Valenti era cuarto expectante.

Con Romero "desaparecido" luego de un paso por boxes, Delgado que llegó a ser fugaz segundo hasta irse afuera en la recta principal y perder el buen ritmo de carrera que llevaba hasta ese momento, Maggi que pensaba más en el campeonato que en la competencia que queda ganarlo en la pista para evitar inconvenientes de cualquier tipo y Breard que intentaba pero no podía, Valenti circulaba con solvencia dentro del pavimento, superándolos a los nombrados con el correr de las vueltas hasta el desenlace producido antes de la mitad de carrera, cuando Juan Carlos Gianni no lo pudo aguantar más y al final de la recta principal, el bonaerense le quitó las ideas de ganar la carrera.

A partir de allí se dedicó a regular para llegar al final, mientras detrás Druetta sufría con un rateo en su motor



FICHA GENERAL

Denominación de la prueba: Premio FADECYA, duodécima y última de los campeonatos argentinos de Turismo pista, clases 2 y 3; novena fecha por el Campeonato APAT de la Fórmula Sierra.

Fecha: 14 de diciembre de 1986.

Lugar: Autódromo Municipal de Avellaneda, provincia de Santa Fe.

Ubicación: a 1 km del centro de la ciudad.

Autoridades: Director de la prueba: Dimas Nobile; Comisario Deportivo: Tomás Arce; Comisarios Técnicos: Rubén Flores y César Nazur.

Condiciones climáticas: el sábado 32° por la mañana, luego nublado, lluvia, granizo acompañado por rafagas de vientos de más de 80 Km/h. El domingo hubo tiempo bueno.

Participantes: 18 en la Clase 3, 39 en la 2 (largaron 24) y 14 en la Fórmula Sierra.

Público: 2.500 personas.

Organización: buena.



3



HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Jorge Maggi: "Cuando largue, lo vi venir muy descontrolado a Romero y me cuidé para que no me tocara; luego seguí detrás de Gianni, y cuando me quise tirar para definir la carrera, noté que frenaba poco, y entonces me decidí a quedarme tranquilo. Con el calor, cada vez tenía menos frenos y por eso me superó Breard, pero estaba muy tranquilo, pues con tener a la vista la cola de su auto, yo era el campeón".

Horacio Valenti: "Este triunfo vale un poco por todo lo mal que nos fue durante el año. En esta carrera tuve una suerte especial, la que debe acompañar a los ganadores. Ayer salí a clasificar tranquilo, pensando que había otra tanda, y apenas hice mi mejor tiempo, se rompió la caja. Luego llegó el temporal y quedó todo como estaba. Sabía que tenía un auto muy bueno, y hoy hice las cosas tranquilas como para ganar. Por suerte, todo salió bien y no tuve ningún inconveniente en el transcurso de la carrera".

Ernesto Bessone: "Es una gran alegría para mí ganar con el Gacel. Y habiendo luchado muy limpiamente con Omar Bonomo. El motor mío es preparado por Pascual Bonomo y va realmente muy bien: estoy muy contento".

Jorge Guiral: "Largué muy bien en punta; pero Pentecoste me tocó en la segunda vuelta, en realidad me pego una vez y me desacomodó y con el otro golpe me volvió a acomodar. Eso no me gustó nada y después lo toqué yo a él porque estaba muy caliente, pero bueno, al final la carrera se me dio a mí, en el momento en que él se fue afuera. Ahora sólo me queda esperar a Buenos Aires".

Ricardo Iglesias: "Pude superar muchos autos en la primera parte, y me



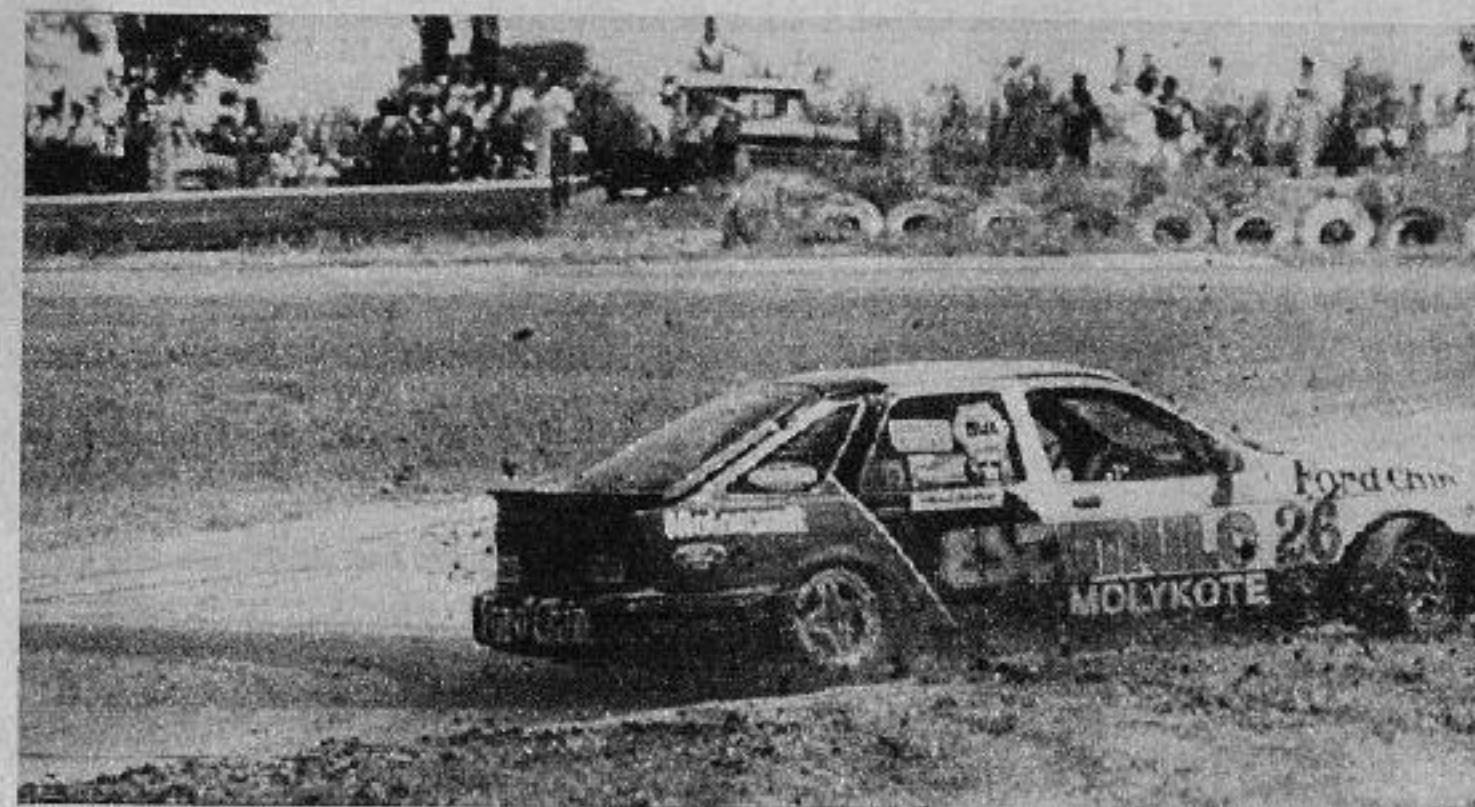
El sábado durante el temporal, cubriéndose. El domingo, Bessone gana pero fue denunciado por Percaz.

acercué a la punta cuando se tocaron Guiral y Pentecoste. Luego la tapa de válvulas comenzó a perder aceite que caía sobre el escape y desde allí salpicaba a los neumáticos. Tenía que doblar cruzado en algunos lugares, como en el Falcon de TC, pero por suerte pude llegar segundo. Es una satisfacción muy grande que se la debo a mi mecánico Carlos Bari, Hugo Bini que me hace el motor y al resto de mi equipo".



4) Horacio Valenti acosado por Juan Carlos Gianni en el comienzo de la competencia de la Clase 3. 5) Iglesias encabezando un trencito de los Sierra, seguido por Patti y Rivero. 6) Omar Bonomo y Jorge Maggi, los campeones en las clases 2 y 3, respectivamente.

7) Pentecoste, por entonces líder entre los Sierra, se va de pista haciendo un trompo. 8) Ahora intenta el regreso al pavimento, en momentos en que pasan Sgroppo, Finaschi y Albertengo. Volvió bastante distanciada, terminando la carrera en el quinto lugar.



y Abdá se quedaba sin nafta en la última vuelta.

Si de la Clase 2 hablamos, indudablemente tenemos que insistir con que es la mejor de las tres, y la que dio el mejor espectáculo, porque hay lucha de marcas y de modelos, porque siempre aparecen nombres "tapados" que demuestran sus virtudes (el séptimo tiempo de Martínez Parra en clasificación lo prueba) y porque 39 autos se llegaron hasta Avellaneda a sabiendas de que algunos se iban a quedar sin correr.

Bonomo y Bessone fueron los dos que visitaron la punta, picando primero el actual campeón de la clase y siendo superado por el saltante luego de un giro completo. En la decimoquarta vuelta, Bonomo logró pasar a su rival, pero muy rápidamente Bessone volvió a la vanguardia y todo quedó como estaba, porque Bonomo había roto la cuarta marcha y a eso se sumaba la mala carburación por la

rotura matinal del "punsuar" del carburador, lo cual lo imposibilitaba cualquier ataque con destino al triunfo.

Detrás, Serravalle se mantuvo tercero por largo rato con fallas en el Gacel hasta el abandono por rotura de un caño de nafta; Néstor Percaz lideraba la "manada" de 128 en busca de un "subcampeonato" algo lejano, y que finalmente no lo fue tanto.

Urrutia y Pernía tiraban en "yunta" durante todo el recorrido; Baldinelli y su Regatta se estumaban y el espectáculo se centraba en Fosatti (que se retrasó al encontrar cruzado a Martínez Parra) Pernía, Urrutia, Santacaterina, Cogno, Caballero, Blandini y Guerzi; fila que se fue desgranando con el correr de las vueltas... y de los golpes.

Al final culminó tercera Percaz, con lo que queda empatado en el puntaje con Ernesto Bessone, siendo subcampeón éste porque tiene un triunfo más.

El temporal del sábado, se trasladó al domingo en la Clase Dos pero en el orden técnico, ya que Percaz denunció a Ernesto Bessone debido al tanque de combustible del Gacel, fuera de reglamento de acuerdo con el hombre de Villalonga. Un vistazo a los Gacel de Bonomo y Bessone servía para ver las diferencias entre los dos tanques de combustible; a la hora de revisar, se decidió precintar el elemento denunciado para que el próximo martes la técnica del ACA decida. Por el momento, todo está en suspenso.

En la Fórmula Sierra el primer puesto de Guiral se volatilizó junto con el humo azulado de las gomas de Pentecoste, cuando el presidente lo tocó en dos oportunidades "una para sacarme y otra para acomodarme", al decir del propio damnificado. La primera alternativa en la punta de la Fórmula Sierra ocurrió en la segunda vuelta, pero el destino se encargó de

despojar al entonces puntero en la duodécima vuelta, cuando se quedó el acelerador trabado antes de entrar en la recta principal, y luego de una embarrada logró volver a la pista en noveno lugar.

Se destacó también Gustavo Rivero, el morenino que luchó a brazo partido con Roberto Patti y a chapa abollada con José Sgroppo, con el cual tuvo un roce que lo dejó sin chance.

Morier, Rementería y Albertengo abandonaban por distintos problemas, y se notaba un humito azulado en la Sierra de Iglesias, que le iba a dar el toque final a la carrera. Si bien el de Pergamino no perdía rendimiento en su motor, el aceite que caía en los escapes, se desparramaba en las gomas derechas al doblar hacia ese lado. El problema se iba agudizando poco a poco y al final pudo llegar envuelto en una humareda bastante importante. Patti luchó sobre el final con Sgroppo, el recuperado



Pentecoste y Del Campo, culminando el chaqueo en la cola de ese trencito.

En definitiva, buen saldo deportivo en el Turismo, que se vio complicado en sus horarios por el ya comentado temporal, con lucha por la punta en las tres categorías y con intercambios de la posición incluidos.

AVELLANAS

APARICIONES. Gente conocida y debutantes se hicieron presentes en Avellaneda para correr. El conocido es Enrique "Quique" Urrutia, que lució el número 2 en las puertas de un Fiat 128 perteneciente a José Luis García, un piloto que corre en los zonales misioneros. El debutante de la Clase 3 fue Guillermo Valdez, hermano mayor de Daniel y nacido también en Rosario, que sin experiencia previa en ninguna otra categoría, se sentó en el auto de "Jim", que corriera Hugo Olmi en el autódromo de Buenos Aires. En la Clase 2, el debutante fue Víctor Lépore, con el Fiat 128 1500 ex

LOS DESARROLLOS

CLASE 3: Gianni dobló primero, mientras Romero se descontrolaba y Maggi se cuidaba. En la primera vuelta el orden era: Gianni, Maggi, Delgado, Valentí, Druetta, Breard, Abda, Catalán, Koskiniotis, Lustig, Preto, G. Valdez, y Romero se iba a boxes.

Delgado es fugaz segundo, pero luego comienza a retrasarse por problemas de neumáticos. Abda supera a Druetta en la quinta vuelta y en la sexta Breard hace lo propio con Delgado. Romero remonta muchas posiciones desde atrás superando a Rodríguez, D. Valdez, y G. Valdez, mientras en la punta Valentí aprovecha los retrasos

de Gianni, y Maggi, y es puntero en la séptima vuelta. Luego de quince giros, las posiciones son: Valentí, Breard, Maggi, Gianni, Delgado, Abda, Druetta, Catalán, Preto, Koskiniotis, Romero, G. Valdez, Lustig, Rodríguez y D. Valdez. De esa forma culmina la prueba sin mayores novedades, a no ser por los retrasos de Druetta y Abda en las últimas vueltas.

CLASE 2: En la primera vuelta es puntero Bonomo, seguido de Bessone, Serravalle, Percar, Bongioanni, Baldinelli, Heguy, Martínez Parra, Pasati, Pernia, Santacateri-



Baldinelli (subiéndose al Regatta de Pardo) y Pernia durante un pasaje de la carrera en la Clase 2. La "Fiera" culminó en sexto lugar, mientras que "Balca" penó por un neumático.

na, Urrutia, Caballero, Joseph, Blandini, Primogero, Carignano, Guerri y el resto. En la segunda vuelta es primero Bessone, Heguy lo supera a Baldinelli y Martínez Parra hace un trompo y lo embiste a Fosatti. Posteriormente Santacaterina se toca con Blandini y con Caballero en un trencito donde además de los nombrados luchaban Cagno, Guerri y Ojeda. En la vuelta número dieciocho, Bonomo supera a Bessone y éste retoma el puesto inmediatamente; unas vueltas más adelante, Bonomo mete la trompa en el curvón pero no llega a pasar. Detrás desaparecen Carignano, Baldinelli y Serravalle. Este último tuvo muchos problemas y no estaba en condiciones de luchar por la punta. En la vigésimo primera vuelta, Bonomo comienza a retrasarse notándose una falta de nafta en su coche, y en la última, Mario Guerri hace un trompo. Final para Bessone, y luego la revisión técnica de su auto iba a tener la palabra final, al ser denunciado por Percar el tanque de combustible del VW.

FORMULA SIERRA: Se escapa Guiral, con Pentecoste, Palli, Rementería, Iglesias, Fineschi, Rivero, Ayerza, Sgroppo, Albertengo, Del Campo, Alonso, Sinelli y Morier. En la segunda vuelta, Pentecoste bloquea las gomas, lo toca a Guiral y es primero. Rivero subía al quinto puesto e Iglesias lo hacía al tercero. En la undécima vuelta, Sgroppo se toca con Rivero y el sureño se va afuera, y una más tarde se le queda trabado el acelerador a Pentecoste quien pierde la punta volviendo a la pista en el noveno puesto. En la vuelta 18ª comienza a perder aceite el motor de Iglesias, que llega a la meta segundo con una importante estela de humo. Del Campo lo superó a Sgroppo también sobre el final, y Fineschi deserta al igual que Albertengo.

REVISIONISMOS...

Luego de la final de las tres categorías, se realizó la revisión técnica de rigor, siendo revisados los motores de los dos primeros de las clases Tres y Sierra, y los tres primeros de la Clase 2.

A Jorge Guiral se le revisó la alzada de las levas y el carburador; a Ricardo Iglesias exactamente lo mismo. A Horacio Valentí se le midió la leva, la compresión, y se miró el carburador, mientras que a Percar se le controló el árbol de levas, carburador, tapa múltiple, compartimiento de batería y tanque de combustible. A Bonomo carburador y levas y a Bessone se le precintó el tanque de combustible, que deberá ser llevado el martes a la CDA del ACA para que decida si es o no reglamentario.

Con respecto al reglamento y a la denuncia hecha por Percar, dice el artículo correspondiente del grupo A lo siguiente: "El emplazamiento del depósito de origen sólo podrá modificarse en aquellos vehículos en los que el fabricante lo haya colocado en el interior del habitáculo y próximo a los ocupantes. En este caso se permite montar una protección estanca entre el depósito y los ocupantes, o bien colocarlo en un baúl, y si fuera necesario modificar los accesorios suplementarios (orificio de llenado, bomba de nafta, tuberías de evacuación).

EL NUEVO TIEMPO ORIENT



ALTIME

El color

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

30M SUMERGIBLE
30 Metros

ORIENT

Disñadores del Tiempo

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Clase 2:

Carignano: neumático delantero izquierdo pinchado.
Santacaterina: temperatura.
Martínez Parra: toque con Fosatti y cano de nafta cortado.

Baldinelli: neumático.
Serravalle: falla permanente en el motor, y cano de nafta cortado.
Joseph: caja de cambios.
Ojeda: rateo.
Guerci: trompo en la última vuelta.

Clase 3:

Daniel Valdez: rotura del filtro de aceite.
Lustig: caja de cambios.
Abda: sin combustible.

Gianni: rotura del caño de escape.
Romero: fuera de pista.
Delgado: neumáticos.
Guillermo Valdez: trompo.

Clase Sierra

Fineschi: embrague.
Rementería: pozo de aire tapado en el carburador.
Morier: caja de cambios.
Albertengo: motor.
Pentecoste: acelerador trabado.
Iglesias: caja aceite en los escapes y ensuciaba los neumáticos.
Sgroppo: toque con Rivero.
Rivero: toque con Sgroppo y fuera de pista.

Alberto Baldinelli, obviamente con la atención integral de Julio Pardo.

LUACES SIN TURISMO. Había girado el viernes en los entrenamientos con el "128" de Mario Serravalle, pero sin lograr tiempos aceptables. El sábado estaba indeciso y para colmo la tormenta le complicó los esquemas; ese mismo día habló a Pilar y anunció que lo esperarían el domingo temprano porque no iba a correr. De esa forma, entre amargado y pensativo terminó su frustrada jornada en Avellaneda, Carlos Luaces.

LAS "REGATAS" ESTAN DE MODA. Y Jorge Feining se adapta a una de "ellas" pues está preparando un casco del modelo 85 para el rafaelino Luis Grossi. Luis Cosma es el encargado de proveer tapas y levas; la unidad sería compartida por el mencionado Grossi y su coterráneo Gustavo Punes, de buena actuación en el zo-

nal santatesino. Obviamente que todos estos planes son para la temporada veraniega.

SERRAVALLE ENOJADO. Luego del temporal del sábado, el circuito había quedado inundado en tres sectores y las banquetas inutilizadas, entonces el Comisario Deportivo Sr. Tomás Arce decidió que la Clase 3 cumpliera su clasificación con la primera tanda y ese era el orden de partida, mientras que los dos grupos de la Clase 2 y la monomarca Sierra debían girar el domingo por la mañana, decisión acertada por el estado de emergencia debido al temporal. El afectado fue Mario Serravalle porque había sido el único que había girado en tiempos buenos cuando el piso aún estaba seco, y no estuvo de acuerdo con la decisión tomada por las autoridades de la prueba.

CLASIFICACION

Club Union - "Gran Premio FADECYA" - Autódromo Ciudad de Avellaneda - Provincia de Santa Fe - Circuito de 2.114 metros - 14-12-86.

FORMULA SIERRA PRUEBAS DE CLASIFICACION

Pentecoste, 1m06s47/100 (Promedio 114,494 km/h); Guiral, 1m07s06; Rementería, 1m07s16; Patti, 1m07s23; R. Iglesias, 1m07s31; Ayerza, 1m07s49; Sgroppo, 1m07s55; Fineschi, 1m07s79; Rivero, 1m07s95; Morier, 1m07s99; Alonso, 1m08s14; Sinelli, 1m08s28; Del Campo, 1m08s34; Albertengo, 1m15s37.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Vtas
1°	11	Jorge Guiral	27m31s58/100	24
2°	27	Ricardo Iglesias	27m39s73	24
3°	17	Roberto Patti	27m40s68	24
4°	27	Gerardo Del Campo	27m40s99	24
5°	26	Oscar Pentecoste	27m42s79	24
6°	23	Jose Sgroppo	27m43s57	24
7°	19	Guillermo Alonso	27m48s86	24
8°	20	Gustavo Rivero	27m50s76	24
9°	16	Oscar Fineschi	20m45s46	16

No clasificaron: Albertengo (15 v.), Sinelli (12 v.), Rementería (12 v.), Ayerza (11 v.), Morier (5v.).

Promedio del ganador: 110.590 km/h.

Record de vuelta: Pentecoste en la 5ta. vuelta en 1m07s50/100 a un promedio de 112.746 km/h.

Próxima competencia: El 28 de diciembre en el Autódromo de Buenos Aires.

CLASE TRES PRUEBAS DE CLASIFICACION

Magi, 1m07s93/100 (Promedio, 112,032 km/h); Gianni, 1m07s96; Romero, 1m08s02; Valentí, 1m08s10; Delgado, 1m08s14; Breaud, 1m08s28; Adba, 1m08s38; Druetta, 1m08s62; Catalán Magni, 1m09s06; Koskinotis, 1m09s26; Preto, 1m09s77; Rodríguez, 1m09s86; Lustig, 1m10s35; Valdivieso, 1m11s18; G. Valdez, 1m11s54; D. Valdez, 1m12s08; Luchino, 1m12s28; Abiusi, 1m13s45.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1°	4	Moracio Valentí	Renault 18	27m31s14/100	24
2°	7	Eugenio Breaud	A. Romeo GTV 2000	27m39s05	24
3°	23	Jorge Maggi	A. Romeo GTV 2000	27m45s63	24
4°	11	Juan C. Gianni	Renault 18	27m51s69	24
5°	34	Jorge Delgado	Renault 18	27m52s50	24
6°	33	Luis Druetta	Renault 18	27m52s91	24
7°	17	Fernando Adba	Renault 18	27m53s27	24
8°	39	José Catalán Magni	Renault 18	27m55s40	24
9°	35	Daniel Preto	Renault 18	28m13s48	24
10°	6	Mario Koskinotis	Renault 18	28m29s65	24
11°	46	Guillermo Valdez	Renault 18	27m44s73	23
12°	29	Daniel Rodríguez	Renault 18	27m52s23	23
13°	30	Carlos Romero	Renault 18	28m30s30	23
14°	41	Daniel Valdez	Renault 18	24m49s90	20
15°	38	Roberto Lustig	Renault 18	23m29s25	19

No clasificaron: Luchino (5v.), Abiusi (1v.).

No registró paso: Valdivieso.

Promedio del ganador: 110.620 km/h.

Record de vuelta: Valentí en la 11a. vuelta en 1m07s59/100 a un promedio de 112.596 km/h.

CLASE DOS PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bonomo, 1m07s51/100 (Promedio 112,730 km/h); Bessone, 1m07s94; Serravalle, 1m08s13; Percaz, 1m08s52; Heguy, 1m08s64; Bongiovanni, 1m08s99; Martínez Parra, 1m09s08; Baldinelli, 1m09s13; Joseph, 1m09s27; Pernia, 1m09s46; Fosatti, 1m09s50; Urrutia, 1m09s59; Santacaterina, 1m09s63; Caballero, 1m09s66; Cogno, 1m09s66; Blandini, 1m09s72; Guerci, 1m09s93; Carignano, 1m10s19; Knjoski, 1m10s34; Lorca, 1m10s34; Primitgerio, 1m10s39; Badini, 1m10s54; Cuello, 1m10s55; Ojeda, 1m10s56.

No clasificaron: Padilla, 1m10s56; Di Paolo, 1m10s58; Comejo, 1m10s81; Capuro, 1m10s86; Ottaviani, 1m10s89; "El Suizo", 1m10s95; Ansaldo, 1m11s22; Inoriza, 1m11s33; Vuono, 1m11s73; Lepore, 1m12s44; Tschopp, 1m12s95; Cullari, 1m13s58; Basso, 1m13s64.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1°	1	Ernesto Bessone	VW Gacel GS	27m29s44/100	24
2°	7	Oscar Bonomo	VW Gacel GS	27m35s20	24
3°	79	Néstor Percaz	Fiat 128 CLI	27m52s18	24
4°	80	Juan Heguy	Fiat 128 CLI	27m57s44	24
5°	94	Miguel Bongiovanni	Fiat SE 1.5	28m01s76	24
6°	3	Vicente Pernia	Fiat 128 CLI	28m08s62	24
7°	2	Enrique Urrutia	Fiat 128 CLI	28m12s39	24
8°	53	Luis Cogno	Fiat 128 CLI	28m16s05	24
9°	16	Héctor Fosatti	Fiat SE 1.5	28m17s67	24
10°	34	Juan Blandini	Fiat 128 CLI	28m20s08	24
11°	24	Juan Ojeda	Fiat SE 1.5	28m28s84	24
12°	96	Mario Guerci	Fiat SE 1.5	28m31s63	24
13°	56	Norberto Caballero	Fiat 128 CLI	28m33s09	24
14°	73	Domingo Cuello	Fiat 128 CLI	27m36s85	23
15°	42	Humberto Knjoski	Fiat 128 CLI	27m38s60	23
16°	5	Mario Serravalle	VW Gacel GS	23m04s04	20
17°	84	Alberto Baldinelli	Fiat Regatta 85	18m59s06	16

No clasificaron: Badini (14v.), Martínez Parra (13 v.), Santacaterina (11v.), Carignano (7v.), Primitgerio (3v.), Lorca (2v.), Joseph (1v.).

Promedio del ganador: Bonomo en la 8va. vuelta en 1m07s16/100 a un promedio de 113.307 km/h.

Nota: La clasificación final de esta categoría se encuentra en suspenso hasta tanto se expida la Subcomisión Técnica de la CDA.

★ Killer ★

Presenta sus nuevos Modelos de Escapes y Silenciadores *Ninja*

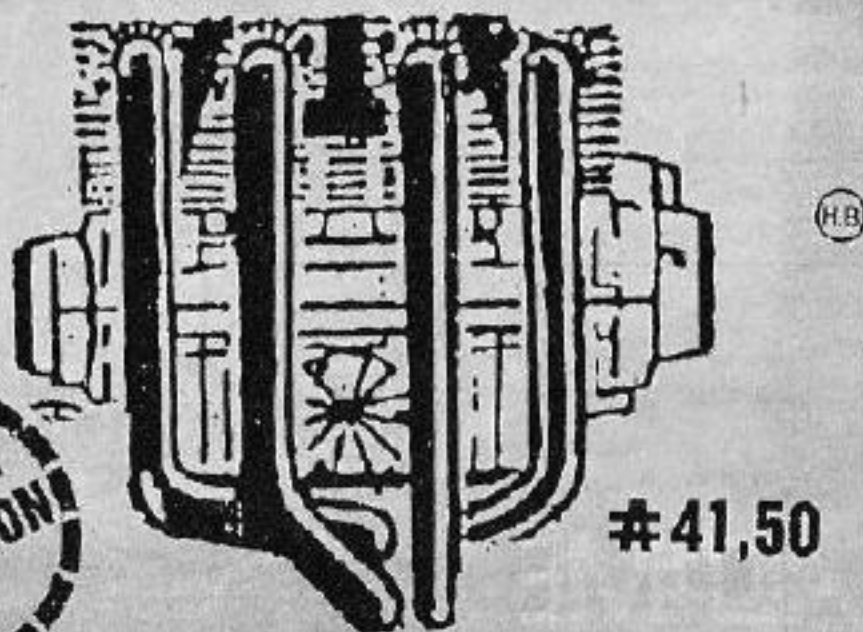
Totalmente fabricados en duro Aluminio.

1 año de garantía escrita

También Mod. 2 tiempos

6 a 1
4 a 1
2 a 1

ETERNA DURACION



#41,50

Adquíralos en: **PERFORMANCE CENTRE.**
JUAN B. JUSTO 3525. CAP. 58-5143
ENVIOS AL INTERIOR

FIORIO ESPERA— Cesare Fiorio —El N° 1 de Abarth— espera respuesta de la FISA, ya que la casa turinesa solicitó mayor claridad con respecto al sistema que se piensa utilizar para controlar el "techo" de los 300 CV en el rally futuro. Dijo Fiorio: "No creo que la FISA vaya a utilizar un banco de pruebas para verificar el citado tope. Personalmente creo que ninguno está en condiciones de superarlo el próximo año, con excepción del Sierra-Cosworth. Luego, en el '88, con la obligatoriedad de utilizar intercambiadores, radiadores y filtros de serie, habrá otra caída de potencia, además de que el coeficiente para los turbo irá de 1,4 a 1,7 bar pero de todos modos queremos una aclaración expresa de la FISA, para futuros proyectos".

PARIS-DAKAR EN MARCHA— Dias pasados fue presentada la tradicional competencia de Raid. A diferencia de ediciones anteriores, habrá concentración desde cinco ciudades hacia París. Serán cabecera: Londres, Milán, Bruselas, Dusseldorf y Rouen. La partida será, como es habitual, el 1ro de enero desde Versailles. Esta vez el embarque de los autos hacia el continente africano se hará en Barcelona, arribándose el 3 de enero a Argelia. Serán 12.000 km de recorrido total —en lugar de los 15.000 del año pasado— con 8.000 km de especiales. Se han eliminado los especiales nocturnos y aquellos de más de 800 km de recorrido. La prueba finalizará en Dakar, el 22 de enero.

Una tripulación notable será la integrada por Ted Toleman —propietario del team que corriera en F1—, Rad Dougall —ex piloto de F2 de dicho team— y el tres veces Campeón Mundial de Hot-Rod, Barry Lee. Utilizarán un Range Rover y declaró Toleman que, fuera de esta experiencia

aislada, piensa seriamente reeditar su equipo de competición con el objetivo de volver a la F1.

BMW Y EL M3— Luego de los tests realizados por BMW Motorsport en Misano Adriático, parece un hecho que el M3 será el arma de la marca para el Mundial de Turismo. Luego de un test de 3.500 km realizado por Ravaglia probando diversas soluciones, se arribó a un tiempo de 1m23s, mientras que Capelli, con la coupé 635 CSI, no pudo bajar el 1m24s8. Si bien Schnitzer continuará las pruebas comparativas, la Motorsport ha decidido lanzar una serie de 40 "kits" para clientes particulares, que incluyen: chasis, jaula, suspensión, motor y caja del M3 listos para ensamblar y poner en pista. En tanto la FISA espera cerrar el acuerdo de patrocinio comercial para poder lanzar oficialmente el nuevo Mundial.

STUCK SIGUE— El piloto germano confirmó que continuará el año próximo con Porsche, desistiendo de la oferta de BMW. Stuck correrá cinco competencias del Mundial de SP (Monza, Silverstone, Le Mans, Norisring y Nurburgring) con el auto oficial, además de la "Super Cup" alemana y el IMSA americano. En USA habrá dos 961 (evolución del 959) para Stuck-Holbert y Bell-Robinson, presentados oficialmente por Stuttgart. En Endurance el equipo Porsche continuará con el desarrollo del cambio automático PDK, del sistema ABS de frenos y de otras innovaciones tecnológicas.

¿MONACO A LA FISA?— Luego del infarto de Balestre, se volvió a hablar de su reemplazante en la presidencia de la FISA. Luego de lo sucedido con la candidatura de Piccini, hay quienes sostienen el lanza-

miento del Príncipe Alberto de Mónaco como sucesor de Balestre.

MARTINI AL CARBONO— El constructor francés ha sido uno de los últimos en abandonar el aluminio para sus chasis. Luego de ganar el certamen gala de F.3 con Dalmás, utilizando un MK 49 convencional, Martini presentará en los próximos días el nuevo MK 52 hecho en fibra de carbono y kevlar. También utilizará esta base constructiva para el nuevo F.3000 que está realizando.

OMEGA, EL AUTO DEL AÑO— El nuevo producto del Opel fue designado por los periodistas europeos como "Auto del Año" en el continente. El Omega obtuvo 275 votos, contra 238 del Audi 80, 177 del BMW serie 7, 169 del Rover 800 y 145 del Jaguar XJ6. Luego de haber conquistado esta distinción en 1984 con el Kadett, Opel iguala el primado de Fiat que en el lapso de tres años consiguió dos veces el premio: en 1970 con el 128, y en 1972 con el 127.

Evidentemente la decisión sorprendió a muchos, e indica claramente un cambio en los parámetros de valoración. En el caso del Omega se premia más que nada una estrategia de productos y una evolución de concepto, acercándose más a los parámetros del mercado nórdico y alejándose de la popularidad y masividad que distinguieron a los antecesores de la distinción. El Omega se distingue por su logrado Cx (0,28), sus prestaciones, equipamiento, terminación y amplia gama de variantes (nata, diesel, turbodiesel, berlina y "Station Wagon").

Los últimos "autos del año" en Europa han sido: Lancia Delta (79), Ford Escort (80), Renault 9 (81), Audi 100 (82), Fiat Uno (83), Opel Kadett (84), Ford Scorpio (85) y Opel Omega (86).

Rally Mundial

Con una brillante victoria, el finlandés Markku Alen conquistó en tierra americana su segundo título mundial, siempre y cuando la FISA no resuelva alterar lo acontecido en San Remo. Al menos "en pista", el hombre de Lancia le dio a la casa turinesa una compensación por lo ocurrido a nivel de marcas, batiendo en lucha franca a Kankkunen y su Peugeot. Además de un manejo inspiradísimo, Alen demostró en el Olympus que su garra está intacta y que el "aburguesamiento" del que lo acusa cierta prensa, no es tal. Con 35 años y 13 temporadas dentro del Grupo Fiat, el finlandés pudo contener el ímpetu del joven Kankkunen —27 años— quien será su coequiper el año próximo. Es cierto que Alen tuvo a su favor en el Olympus la mejor adaptación del Delta S4 al tipo de trazada que propuso el rally americano. En el sinuoso veloz, el producto italiano va mejor que el francés, disponiendo además de la ayuda del comprador volumétrico a la hora de acelerar. El Peugeot iba mejor en lo lento, debido a su excelente maniobrabilidad, pero este tipo de dibujo se dio muy poco en los EE. UU.

Luego de haber culminado la Primera Etapa con 26 segundos de ventaja, Alen inició la Segunda con intenciones de dominar. Entró las diferencias a 58s, y luego un problema con un neumático en el Peugeot de Kankkunen durante el Especial 26, le adicionó otros 43s de tranquilidad, terminando la etapa con 1m32s de ventaja. Kankkunen saltó a quemar los últimos cartuchos en la jornada final, y Alen le dio una mano, haciendo un trampo que le costó 38s en el prime inicial. Luego vinieron tres especiales seguidos con tiempos empatados, rematando Alen en el último prime, que lo ganó por 22s.

Visiblemente emocionado, Alen declaraba luego: "Fue una carrera durísima pero hermosa, peleada a fondo hasta el último prime. Creo que ese especial fue el que mejor hice desde que comencé a correr. No recuerdo haber hecho otro mejor. El mérito es todo del Delta S4. Nunca este año tuve un auto como el que utilicé en esta carrera. Tanto chasis como motor, eran una maravilla. Es una lástima que haya que dejar de utilizarlo. Creo que el S4 es un auto que respeta al piloto, exige que uno lo lleve y no es de los que (llevar) al piloto. Los Grupos A serán más seguros, pero creo que no volveremos a sentir el placer de

FORMULA UNO AL

MERCADO DE PASES— Aún no se clarifican las últimas butacas libres de la categoría. Aparentemente sería Jones el coequiper de Patrese en Brabham, merced al "patrocinio" de la cerveza "Foster" para el equipo de Ecclestone. La candidatura de Pirro para ese puesto se desinfló al decidir su sponsor ("el Charro") continuar el año próximo con el Jolly-AGS y posiblemente De Cesaris como piloto. Pirro podría terminar en Tyrrell con Streiff, mientras Brundle espera la decisión de Ron Dennis, al igual que Johansson. También Arrows debe definir el coequiper de Cheever que podría ser Baldi con el aporte del patrocinio de "Liqui Moly", empresa bastante ligada también a Porsche por la Endurance. En tanto Gariboldi confirmó que hará "rancho aparte" con el March para Capelli, en alusión a Larrousse. El Campeón de F.3000 firmó un acuerdo para el año próximo con los japoneses de "Leyton House", con lo cual garantiza su temporada sobre un March. Incluso, Gariboldi habla de un segundo March a partir de Imola. Hasta ahora el chasis de Herd no pasó del dibujo y no hay certeza de cuándo estará listo.

PROXIMOS TESTS— Si bien Goodyear no estará oficialmente presente, Williams y Ferrari probarán esta semana en Estoril. El equipo inglés llevará tres chasis, uno de los cuales estará equipado con una novedosa suspensión controlada por una computadora. El sistema fue desarrollado en conjunto con la "Automotive Products" de Leamington, y ya ha sido utilizado en pruebas por prototipos de autos destinados a la producción. Los otros dos chasis servirán como referencia, además de probar en

WILLIAMS Y PIQUET HABLAN, Y... ¡LOTUS TIEMBLA!

A su paso por Italia, piloto y propietario del team Campeón de Constructores, realizaron interesantes declaraciones. En el caso de Nelson Piquet, fue en ocasión de su visita al "Motor Show" de Bologna. Entre otras cosas, el brasileño dijo: "Vengo de Japón, donde estuve realizando tests en Suzuka. Sobre un chasis '86 probamos modificaciones en el motor que hizo la gente de Honda, y de paso sirvió para tomar referencias del circuito sobre el que disputaremos el año próximo el GP de Japón. Pienso que es un circuito muy angosto, muy rápido y por lo tanto muy peligroso, al menos por ahora. Seguiremos ensayando variantes de motor en Estoril y también nuevas suspensiones. Lo que más interesa ahora es reducir el consumo, ya que esa será la clave para el '87.

Con respecto a la 'monogamia' Goodyear para el año próximo, creo —dijo Piquet— que es ideal para nosotros. No más incertidumbre. Pero seguramente no pensarán lo mismo quienes utilicen motores aspirados. Con 300 CV menos y con autos más livianos, tendrán problemas para lograr la temperatura de trabajo y por lo tanto las diferencias se acrecentarán. Ellos necesitarían un neumático especial, y atención que habrá 7 u 8 autos en esas condiciones, entre los cuales cuento a los Ligier, porque no creo que el motor Alfa esté a tiempo."

Consultado sobre el tema Senna-McLaren, respondió: "Por lo que yo sé, el problema está en que Lotus ahora tiene que pagar los motores Honda y también los neumáticos. Cuando hicieron el acuerdo con los japoneses, formularon una estimación de los recursos en materia de 'sponsorización', pero hasta el momento no han podido cerrar los acuerdos y la cosa se les complica. Por otro lado, McLaren tiene que asegurar a Marlboro, por contrato, que sobre sus autos estarán siempre presentes dos de los cinco pilotos más fuertes de la categoría. Por eso esperan ver qué pasa con Senna y Lotus, ya que también hay un contrato entre ambos de por medio. Lo concreto es que Lotus tiene mucho que pagar: los motores, Senna y también las gamas..."

Por su parte, Frank Williams, de paso por Milán, también aportó respuestas interesantes. Sobre el tema de los motores Honda a Lotus, expresó: "No es negocio para nadie, ni siquiera para Honda. Creo que ya se están dando cuenta del error. Justamente quieren dar motores iguales a los dos equipos y eso les implica hacer cien impulsores durante la temporada, cosa que es poco sencilla. Siempre habrá descontentos. Por ejemplo, ahora Honda nos pide que usemos los mismos escapes y los mismos ataques del motor, cosa que es imposible. Cada técnico tiene sus propias ideas y no se puede pedir que razonen del mismo modo. Lamentablemente mi accidente me impidió hablar personalmente el tema con Mr. Honda, para explicarle las dificultades que tendrán con otro equipo. Si hubiese podido plantear este asunto oportunamente, Lotus no habría conseguido los motores."

Cuando se le comentó sobre las dificultades económicas de Lotus, Williams reflexionó: "Conozco el tema. El actual propietario de 'JPS' es un financiero que estaba en sociedad con Mr. Goldsmith para la compra de Goodyear, y al cual no le interesa la F1. No sólo que no quiere darle más dinero a Lotus, sino que quiere pagar menos de lo pactado. Todo es porque no le interesa la F1 como sponsorización. Por eso Lotus, que ahora debe pagar los motores y no a un precio político como sucedía con Renault, se encuentra en problemas. A mí me gustaría que Senna pase a McLaren, porque así indirectamente Lotus no tendría las Honda y podríamos trabajar más tranquilos para tratar de lograr el título de pilotos que se nos escapa este año".

¿Qué tal?...

ALLEN CAMPEON... POR AHORA

estos autos. Lamento que Kankkunen haya debido perder, pero es joven y tiene tiempo para ser campeón del Mundo. Con Lancia tendrá su oportunidad... Si es que lo dejó. Luego de la jocosa reflexión, Allen se retiró a la carrera americana. "Es muy buena. Tiene especiales espectaculares y puede llegar a ser una de las mejores del calendario. Además es muy inteligente la concentración de todo el recorrido, porque facilita la tarea de los cruzillos".

Con respecto al Olympus Rally, digamos que llamó la atención lo velozes que resultaron algunos primos. Lo máximo se verificó en el especial 24, de 12 km de recorrido, en el cual Allen venció a 153 km/h de promedio, cosa que contrasta con la limitación de 110 km/h que la FISA había dispuesto para esta temporada luego de Corcoya. Es de destacar que la peligrosidad se incrementa por el hecho de que todas las pruebas se desarrollan en caminos de bosque, con los árboles muy próximos. En cuanto a organización, los americanos mostraron algunos baches, como por ejemplo cuando en un control horario, Pirronen —el navegante de Kankkunen— dejó explicarles a los encargados que era lo que debían hacer con los registros... También desportó ciertas polémicas la penalización de un minuto a Kankkunen. El finlandés se quejó de problemas de tránsito, pero lo cierto es que el retraso obedeció a una reparación eléctrica en el puesto de asistencia, que hizo que Kankkunen cortara camino para evitar mayor recargo. Sin embargo, esto no fue informado por los Comisarios, y todo quedó reducido al minuto de penalización.

Si bien Allen y Kankkunen no estuvieron solos en la carrera, el resto contó muy poco a efectos del espectáculo. El americano Buffum terminó tercero con un Audi "corto" del año pasado, pero a más de 22 minutos de la punta... Cuarto finalizó el sueco Torph, precediendo a su coequipier Waldegaard, ambos con las Toyota Celica tal como se vieron en Costa de Marfil. Los hermanos Alessandrini —con un Delta S4 comprado pocos días antes del Rally— cerraron el lote de los Grupos B. Séptimo finalizó el neocelandés Millen, ganando el Grupo A con el promotor Mazda 323 4WD —denominado Familia— que casi reitera el éxito logrado en el RAC.



Jukka Kankkunen y Markku Allen, dos finlandeses en lucha épica.

Ahora resta esperar la definición de FISA en el "caso San Remo", para saber con exactitud quién es el Campeón del Mundo 1986. En la ruta está todo dicho, pero no en los escritorios... Mientras el CE resuelva en París ya Allen y Kankkunen estarán probando los Lancia para Montecarlo '87. ¿Quién festejará, finalmente?

CLASIFICACION FINAL (1.345 km de recorrido -527 km de especiales divididos en 39 pruebas -largaron 50, arribaron 27 autos):
 1º) Allen-Kivimäki (Lancia Delta S4), 5h28m10s. 2º) Kankkunen-Pirronen (Peugeot 205 T.16) a 1m26s. 3º) Buffum-Wilson (Audi Quattro) a 22m14s. 4º) Torph-Thorszellus (Toyota Celica) a 28m19s. 5º) Waldegaard-Gallagher (Toyota Celica) a 30m22s. 6º) Alessandrini-Alessandrini (Lancia Delta S4) a 33m45s. 7º) Millen-Belleleur (Mazda 323) a 44m46s (1ro GA). 8º) Bourne-Scott (Subaru RX Turbo) a 52m17s (2do GA). 9º) Smith-Ward (Toyota Corolla) a 1h04m03s (3ro GA). 10º) Choiniere-Grumshaw (Audi 4000 S) a 1h17m18s (1ro GN).

Promedio de Allen, 96,057 km/h; victorias en especiales, 19 Allen, 16 Kankkunen y 4 empates entre ambos.

ITALIA

manos de Piquet y Mansell novedades de motor relacionadas con el consumo.

Ferrari por su parte, seguirá probando el nuevo motor a 90 grados, que semanas pasadas ya rodara en Fiorano. Sobre un chasis '86 el nuevo propulsor —de sólo 38 cm de largo— fue conducido por Alboreto, mientras Berger con un auto "todo '86" mejoraba su record de Fiorano, haciendo 1.06 38 que, por supuesto, es lo mejor del año. Con respecto al motor nuevo, digamos que con el límite de sobrealimentación que registró, ha erogado 940 CV, superando además un test de fatiga de 20 horas en banco. Por eso hay mucho optimismo en Maranello.

También esta semana probará Patrese con el Brabham en Paul Ricard, utilizará un BT 55 y la duda es qué neumáticos usará, ya que Pirelli agotó su stock. Incluso Benetton, que organizó en Silverstone una sesión de pruebas para nuevos pilotos —Wallace, Hunt, Pirro y la italiana Amati—, debió reducir las mismas a causa de falta de caucho. Voviendo a Brabham, se supo que sorpresivamente la dirigencia de BMW decidió volver al motor inclinado, luego de haber pedido un nuevo chasis con motor vertical... No se conocen los motivos de la determinación alemana, ni tampoco qué harán con el gran stock de motores convencionales, ahora que Benetton se ha pasado a Ford (... y Arrows a TAG).

ITALIA CON PROBLEMAS— A raíz de una solicitud del Automovil Club Italiano para postergar una semana el GP de Italia, se ha producido una gran polémica con Ecclestone. La causa de la solicitud para

pasarlo de Monza al 13 de setiembre, radica en que el día 6 en Italia también se disputarán la Copa del Mundo de Atletismo y el Mundial de Ciclismo. Ante tantos hechos de magnitud, la RAI no puede hacer frente a tal despliegue, teniendo en cuenta que Monza absorbe 17 cámaras para la televisación. Por su parte, el titular FOCA no quiere desplazar el calendario porque pondría en peligro la inclusión de Japon. Todo se resolverá en la reunión del CE de FISA, donde deberá oficializarse el calendario '87. Siguiendo con Ecclestone, una versión originada por Balestre indica que el dinámico inglés tiene sus ojos puestos en el Rally, a fin de tomar bajo su órbita el Mundial de la especialidad a partir del '88.

RANKING DE LOS G.P. '86— Como sucede habitualmente, la Comisión de Seguridad de la FISA dio a conocer el ranking de los 16 G.G.P.P. de la temporada, según una particular graduatoria que hace el máximo énfasis, basada en la puntuación otorgada a cada carrera en los siguientes aspectos: condiciones del circuito, asistencia médica, staff organizativo, facilidad de control y manejo de problemas varios. Adelantamos que Hungría se ubicó a la cabeza, pese a ser una organización nueva. Con 96,18 precedió a Adelaida —también nueva— con 94,06 y a Imola con 92,40. Cierran la tabla Brasil con 87,40 —penalizada por problemas de asistencia médica—, Jerez con 87,00 por un déficit en staff organizativo, y Paul Ricard con 85,65 a causa de falencias en asistencia médica. En próximas ediciones daremos a conocer la tabla completa.

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

EYQUEM
 CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
 CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
 Tel.: 801-3952/3957/6034/8959

VOLANTES

Ematraj

PARA
 TODAS LAS
 MARCAS
 Y MODELOS
 MADERA
 Y CUERO.

Cinturones
 de Seguridad,
 Apoya Cabeza,
 Consolas, Butacas,
 Tuercas Antirrobo de Ruedas.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
 WARNES 1400 • Tel. 58-5694 • CAPITAL
 OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

Seguridad y garantía!...

RESORTES DE SUSPENSION

AG

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

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION
 REPARACION Y SERVICE
 REPUESTOS

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

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

ENVIOS AL INTERIOR

SERVICIO AUTORIZADO

MITSUBISHI MOTORS

IMPORTADORES
 EXPORTADORES

DE MARCO Hnos. S. R. L.
 24 DE NOVIEMBRE 561
 Tel. 97-4910/7499 • CAPITAL

SUGERENCIAS... POR AVISOS EN ESTA SECCION LLAMAR A EDO E PUBLICITARIA S.R.L. Correo 440 P.F. Tel. 011-2104

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas

TRIMEMENTS
 PRODUCE
 Lápicos especiales para el pintado de neumáticos.

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA

ENVIE AL INTERIOR

DUKE

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

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

Horacio O. Ferrea

NORTH AMERICA DIVISION, INC.

COMPETITION PARTS - ASESORAMIENTO

10 Años de Experiencia en Carreras en EE. UU.

Repuestos y Consultas en U.S.A.:

5095 N.E. 12th AVE FT. LAUDERDALE, FLA. 33334
 PHONE (305) 491-4445

EMILIO TETELBAUN
 Representante en Argentina

Olavarría 2950 - Caseros - Bs. As.
Telefono: 750-8627

¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!

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

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

DECORACION de VEHICULOS

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



Salga de vacaciones sin entrar en problemas.

Cuando lleve su Ford al taller, no corra riesgos innecesarios.

A la hora de preparar su auto para las vacaciones exija calidad.

Exija solamente repuestos legítimos Ford y Motorcraft. Los únicos repuestos probados y garantizados por Ford.

Exija repuestos legítimos.



Garantizan más tiempo de repuesto.