

CORSA

PIKES PEAK **DONDE LOS MONSTRUOS VIVEN**

**CON ROSSO
Y LARRAURI EN
NÜRBURGRING**



análisis total

AUTOMOVILISMO ARGENTINO

LA HORA DE LA VERDAD

Nº 1104 del 2 al 8 de septiembre de 1987
Argentina: ★ 4,30

Las revistas de Mauro

Adquiere en las mejores casas del ramo

En Cables para bujías... ¡Los Mejores!

FLEXI-CAMP

Team Competición

PÍDALOS CON EL NUEVO CAPUCHÓN REFRIGERADO

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS

Originales, camión, cromadas

CENTRO RUEDAS

AV. WARNES 636
1414 - Capital
854-0891
DISTRIBUIDOR DE PROTO S.A. C/METAL PRATI Hnos.

Fabricamos p. autos nacionales importados, comp. y espec. camión

¡AHORA! precios promocionales
Alineación Rayo Láser, Balanceo computado, Tren Delantero, Arme y Desarme de Cubiertas

Distribuidora Morello

- FILTROS DOBLE FILT
- PROTECTORES COMPUESTO 1
- TODO PARA GOMERIA
- TALLER DE RECAPADO Y TRANSPORTE

M. RODRIGUEZ 1696
Esq. LOS PARAISOS - V. ADELINA
Tel.: 765-3744

DISTRIBUIDOR OFICIAL

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Tarjetas: 1-2 y 3 pagos

AV. JUAN B. JUSTO 6031 Cap.
TEL. 611-0371 (1416)

Ventas por MAYOR y MENOR

ENVÍOS AL INTERIOR

GRAN OFERTA mod. FORMULA 2990

Fabricamos p. autos Nac. e Import. de Comp. y Esp.

TALLERES GARCIA

LA MEJOR ATENCION PARA SU COCHE Y MOTO

Nacionales - Importados
Tarjetas de Crédito
Dr. Adolfo Dikman 1475 Palermo
71-8142

MOTOS

RECTIFICACION

Motos Japonesas
1 a 6 cilindros
Trabajos Especiales

Mecánica
Garantía

Teodoro Garcia 2993
551-4267

Radiadores FABIAN

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

CASEROS 231
VTE. LOPEZ
795-3499/3599

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap
TEL. 611-0371 (1416)

p/ pick-up y jeeps. modelo **BRONCO A 4990**

LINEA BRONCO. TODAS LAS MEDIDAS

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

Fabricamos p. autos nacionales e import. de comp. y especiales

También Bronco Suggy en 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"

1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

oid el ruido de rotas cadenas...

ANTIBARRONIEVE

LANCERO

corta la dependencia en la nieve y el barro.

LANCERO

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

CADENA DE DISTRIBUIDORES:

GERVASINI NEUMATICOS Mitre 577 - Esquel Chubut	CASA PESQUEIRA SADI Av. Cordoba 3458 Capital	MORRESI Y PESQUEIRA SRL Av. Mitre 1400 - San Pedro - Pcia. Bs. As.
CARLOS CESAR HORMACHEA E HIJO Ruta 22 - Zapala Neuquén	MATEO R.L. VERDE San Juan 371 Mendoza	DOMINGO GRANJA S.A. Monseñor Fagnano 775 Río Grande - T. del Fuego

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

BF Goodrich

LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS

PARA VEHICULOS TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD

RADIAL COMP T/A	RADIAL SPORT TRUCK T/A	RADIAL ALL-TERRAIN T/A	RADIAL MUD-TERRAIN T/A
PICK-UPS NACIONALES	VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS	AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES	
AMERICANOS Y JAPONESES			

MONZA SUR H. Yrigoyen 9336 L. de Zamora	NEUMASUR Australia 1160 Teléfono: 20-1017/0556/0993 Capital	NEUMAWARNES Warnes 899 Capital
--	--	---

AUTOMOVILISMO ARGENTINO: OPINAN LOS RESPONSABLES MAXIMOS

comisión deportiva automovilística

LA HORA DE LA VERDAD

"ESTAMOS AL BORDE DE LA HIPERINFLACION..."

Producción: Oscar Izzo,

Marcelo Padín, Alberto Juárez,

Carlos Neira y Oscar D. Fittipaldi



En su despacho del séptimo piso de la sede central del Automóvil Club Argentino, conversamos "in extenso" con el Dr. Horacio Rivarola, presidente de la Comisión Deportiva Automovilística, ente rector de la actividad en nuestro medio —exceptuando al independiente T.C. y a la internacional F. 3—. Obviamente, su palabra resulta fundamental, un obligado punto de partida y de referencia en esta completa investigación que nos propusimos.

La inquietud que tenemos, más que trazar un balance a esta altura de la temporada, es hacer un análisis de dónde estamos parados... No simplemente en función de la actuación en cada categoría, sino de cuál es la proyección que podemos esperar en este momento de nuestro automovilismo. Porque lo que nos preocupa es que después del "boom" experimentado en los últimos dos años, estamos atravesando una etapa crítica... Un "boom" en sí mismo también es crítico, pudiendo resultar positivo o negativo... pero la cuestión ahora es saber lo que queda de ese "boom"... a quién mata y quién sobrevive a la "explosión". Por eso nos interesa especialmente su opinión al respecto. ¿Estamos bien encaminados...?

Nosotros estamos bastante conformes por la forma en que se va desarrollando la situación durante este año en todos los aspectos. No hemos tenido mayores problemas con las categorías, no tenemos dificultades con los corredores y en ese sentido la predica de portarse bien avanza bastante. Ustedes vieron que hay muy pocas sanciones basadas en mala fe o en la preparación de los autos, y eso es bastante positivo. Pero debemos tener muy buena voluntad para ir sorteando una gran cantidad de problemas que nos fueron saliendo al paso. Ya sea por la visita del Papa o por los sucesos de Semana Santa, y ahora con las elecciones, ha habido una serie de fechas programadas previamente que debieron ir cambiándose, y esto no lo hubiéramos podido hacer si no contamos con la buena voluntad de todos... Acá no vino ningún promotor a querer imponer lo suyo... Todo fue hecho dentro de la normali-

dad. Y también, otra cosa que me parece importante es que el C.A.P., por motivos anteriores que no vienen al caso, quedó bastante hecho a un lado en los pedidos de fecha... Cuando nosotros preparamos el calendario a principios de año, solamente teníamos cuatro pedidos para ellos, y por eso tratamos de ayudar a la categoría para que no se fuera a hundir... Hicimos una especie de calendario un poco falso, al cual le fuimos cambiando las fechas por las verdaderas, y resultó una solución bastante buena para el caso. En primer lugar, fue creando credibilidad en la gente que está ahora en el C.A.P., que al mismo tiempo tuvo la habilidad de ir buscando nuevos lugares para correr, y eso trajo como consecuencia que nosotros mismos lleváramos el automovilismo a regiones apartadas, como Trelew, por ejemplo. No sucede lo mismo con el norte, al que tenemos un poco descuidado, mientras que Buenos Aires está saturado.

—Los pilotos, los organizadores, o los promotores, ¿llevan problemas a la CDA?

—En realidad no son problemas, sino que nos trasladan las dificultades que aparecen con las fechas... Por ejemplo, Chaco estaba programada para hace un par de meses, pero esa provincia padeció inundaciones y su autódromo quedó bajo el agua... Entonces, naturalmente, la categoría que debía ir allí, tiene que buscar otro lugar, y como las fechas están muy apretadas, vienen y nos consultan a nosotros sobre qué pueden hacer. Ante eso, nos ponemos en contacto con la gente del Chaco para ver si quiere trasladar su fecha a octubre, y buscamos entre los de octubre a quien quiera tomar la fecha que le correspondía a Chaco. Y en esto participan conjuntamente las categorías, que vienen en pareja con el promotor que las mueve. Es solo una cuestión de buena voluntad.

—¿En este momento prevalecen los promotores por sobre los pilotos y los dirigentes en cuanto a la realización de carreras?

—Yo creo que el promotor y la categoría marchan juntos... Ahora la distribución económica que tengan después ellos, es completamente al margen, a nosotros no nos interesa. De todos modos, pienso que los promotores influyen poco, exceptuando a Alcides Raies, que es el verdadero promotor y el que con nosotros más fácil se entiende, porque siempre nos trae los problemas y entre todos los resolvemos. En cuanto a los clubes, se les puede reprochar en cierto modo la comodidad que esto significa para ellos... Pero por ejemplo, un club tiene una fecha o más, al año, y entonces, si ese día fracasan por mal tiempo, el club tiene que cargar con todos los gastos y se le hace un "agujero" enorme... En cambio, los promotores o las categorías pierden en ese caso pero saben que dentro de quince días tendrán la oportunidad de resarcirse. El balance anual para una categoría o un promotor es de doce carreras.

—La CDA también se aviene a realizaciones cuyos reglamentos no llegan con la antelación que al efecto marcan las reglamentaciones...

—Esa es la lucha que tenemos... porque lógicamente, el plazo de sesenta días para el envío de los reglamentos, como marca el RDA, no se cumple. Pero normalmente nos

llegan con quince o veinte días de anticipación, es decir con el tiempo suficiente como para poder hacer las observaciones. A su vez, cuando se trata de un cambio muy de último momento, también hemos puesto nuestra mejor buena voluntad para ayudar, ya que de otro modo nos veríamos obligados a "parar" media docena de carreras durante el año, con lo cual arruinaríamos los campeonatos. Todo está muy ligado: la publicidad del corredor con sus sponsors, la publicidad con la televisión; la publicidad de los promotores, o de los clubes a veces, con la estática en los circuitos. Por eso, si a último momento no llegó un reglamento, no nos ponemos en caprichos, tenemos buena voluntad para todo. Únicamente, cuando hemos parado algo fue porque no encontramos un circuito en condiciones, ya que ahí entra en juego otro factor que es la seguridad. Por ejemplo, en La Pampa dijimos "no", y no hubo gobernador ni nadie —porque aquí abundan los llamados en ese sentido— que nos hiciera ceder. En cuanto al caso de Potrero de los Punes, que fue tan lamentable, por coincidencia, una semana antes nosotros ya habíamos determinado que nuestras categorías no fueran a correr. Incluso la gente del Automóvil Club San Luis quería hacer allí el primer clasificatorio de su rally, y le dijimos que no. Por un lado, el circuito nos parecía peligroso, y además en ese caso estaba el contrasentido de hacer la clasificación en pavimento y la carrera en tierra...

—La difusión del RDA es otra cosa que nos preocupa, como asimismo la merma justamente en el pedido de fechas para rallies nacionales, a diferencia de lo que está ocurriendo con los zonales. ¿Se hará algo al respecto?

—En lo que concierne a la difusión del RDA, desde comienzos del año está prácticamente asegurada. Hemos hecho una edición que se agotó, y posteriormente otra, que se expende al precio de cinco australes, de manera que eso dejó de ser un problema. Ahora, en cuanto al rally, es algo que estamos viendo hace rato... Cuando estuve en Córdoba con el Rally Mundial, hablé con dirigentes de allí y de algunas otras provincias, y hay varias ideas para madurar, como la de hacer una división de tres o cuatro zonas en el país y correr rallies zonales allí durante la primera mitad del año, mientras que en la segunda se harían cuatro competencias por invitación con diez o veinte primeros de cada zona, una en cada zona también, con puntaje para el Campeonato Nacional. Otra idea sería la de acortar las fechas nacionales a seis. En definitiva, entendemos que para el año que viene habrá que hacer un cambio, porque de lo contrario esta actividad caerá demasiado.

—Dentro del Automóvil Club Argentino, ¿se está buscando un mayor entendimiento entre las áreas nacional e internacional?

—Tenemos bastante vinculación con la parte de Carreras del ACA en el Rally internacional. Pero Codasur se maneja un poco más aisladamente, y en ese tema nosotros tenemos muy poco que ver. Prestamos colaboración cuando nos la piden. Las cosas se dieron así, no existe ninguna animosidad...

—En líneas generales, ¿considera que el proceder actual de la CDA es absolutamente correcto en cuanto a los aspectos

disciplinarios, o convendría ser más severos?

—Tenemos dos clases de infracciones: técnicas y de competición. Incidentes en pista no hemos tenido. Y si los hubo, fueron arreglados entre los mismos corredores. Hace mucho tiempo que no tenemos denuncias de un piloto contra otro; de todos modos, algunas cosas las hemos tomado igual, de oficio. En cuanto a las cuestiones técnicas, hubo algunas pequeñas cosas que se han arreglado con suspensiones de una o dos carreras, pero descartándose la mala fe. En ese sentido estamos bastante tranquilos y tenemos poco trabajo.

—En cuanto al famoso asunto de Henry Martín, ¿cómo vivió la CDA todo ese proceso?

—En eso pienso que todo fue una exageración. Tanto el hecho en sí, como las reacciones. El hecho fue que si en un múltiple un agujerito estaba hecho en forma intencional o no... Inclusive dentro de la CDA había gente que decía que eso podría haber sido hecho intencionalmente, mientras que otros entendían que no. Lo que sucede es que gente de la categoría, a la que quiero mucho, no entiende que las cosas sean diferentes a lo que ellos piensan. Lo que ocurre es que si se suspende a alguien provisoriamente, y al tiempo viene una decisión definitiva en contrario, no hay de qué protestar cuando aquella se levanta y a la semana el hombre pudo correr... De todos modos, las suspensiones provisionales no vamos a aplicarlas más en los casos leves, sino en aquellos de mucha gravedad.

—Pero de todos modos Bouvier sostiene que hubo prestiones...

—Con Bouvier he hablado mucho sobre el tema, y lo concreto es que fue una simple coincidencia. Ese señor (Merello, de San Juan) viene siempre a Buenos Aires por razones particulares, y pienso que ni se habría atrevido siquiera a sugerir nada...

—¿En algún momento ha pensado últimamente en renunciar?

—No... para nada. Lo que pasa es que hay mucho trabajo... De repente uno está un poco cansado y dice: "¿Para qué estoy acá, si podría estar pescando?", aunque nunca pesqué en mi vida... Pero es una manera de decir, en verdad estoy muy conforme; además en el ACA tengo una absoluta libertad de decisión.

—¿Pero se puede decir que el saldo actual sea positivo y que las perspectivas, aún mejores...?

—Acá hay un esfuerzo muy grande de todo el mundo; evidentemente el momento es muy malo para todos y el apoyo del público es bastante relativo. Por lo demás, creo que esto es, un poco, debido a la diversificación de categorías y a la reiteración de lugares donde se hacen competencias.

—¿No significa eso que estamos dentro de un automovilismo que aparece demasiado sobredimensionado...?

—A mí me llama la atención la enorme cantidad de carreras zonales... Es una enormidad, por lo que entiendo que en lo zonal, el "boom" sigue y llega a adquirir mayor importancia que lo nacional. Por eso, pienso que el calendario del año que viene debe ser más limitado, y al decir esto me baso en la gran cantidad de clubes que este año han renunciado a sus fechas, las que creo se re-

Nissan 300 ZX - Datsun 280 ZX

LA HORA DE LA VERDAD "TODO HA RESULTADO MUY DURO..."

duciran de por sí el año próximo.

—¿Eso no perjudicaría directamente a algunas categorías?

—T.C. 2000 y Turismo, pienso que tienen longevidad. La Fórmula Renault va generalmente como complemento y es un espectáculo que no se va a perder... Pero no le veo mucha vida a la Fórmula Dos, que la hicimos nacional... Tenía más éxito cuando era zonal, y ahora también estamos apuntalándola porque no queremos que caiga.

—¿No le parece que el caso de la F-2 Nacional es un claro error de sobredimensión?

—Es evidente, y asumimos plenamente ese error. Pero como esa categoría tenía tanto éxito, andaba tan bien que nos parecía que era atendible el deseo de que se convirtiera en categoría nacional. Sin embargo, ahora ya está plenamente establecido que no incorporaremos ninguna categoría más al ámbito nacional. Por ejemplo, la actual F-3 Sudamericana acá evidentemente no anda, porque la idea inicial, que era la de juntar pilotos sudamericanos, no se da, pues van dieciocho argentinos, tres brasileños y un peruano... y eso no anda profesionalmente. Ojalá se pudiera hacer esa especie de "mundialito" a fin de año, aunque por entonces quién sabe dónde estará el dólar...

—¿A qué se debieron los errores en la creación de categorías que posteriormente no demostraron idoneidad o capacidad para mantenerse a nivel nacional, como es el actual caso de la Fórmula Dos, o de aquellas como el C.A.P. y la Fórmula Sierra, que nacieron sin fundamento técnico o deportivo suficientemente sólido?

—La Fórmula Sierra nació para ser una clase más dentro del Turismo, pero luego resultó que no debía ser competitiva entre marchas en la Clase 4, donde tenía que ir... y allí salió la idea de que fuera monomarca, de la que yo no soy partidario... Lo del CAP fue anterior a mi administración, por lo que no voy a abrir juicio. Pero aparte, hay otra cosa que es más importante y de la que me he enterado leyendo CORSA... Ustedes publican una nota sobre la Federación Argentina de Karting, que es una entidad afiliada a la CDA, como la Federación 2, la 4 o la 8, pero acá es un fantasma... porque nunca vino, nunca pagó un peso de derechos y nunca nos enteramos de quiénes la componen. Sin embargo, cuando aparecen licencias nacionales, las ha dado esa Federación...

—Definamos con un concepto a cada una de las categorías nacionales, o de las que hemos hablado, básicamente pensando ya a esta altura en función de 1988.

—Acerta del T.C. 2000, no digo ninguna novedad al afirmar que es la categoría que en este momento tiene más posibilidades de seguir adelante con éxito. El Turismo, con la incorporación de nuevas marcas, seguirá a la anterior en el orden de competitividad. El Rally acentuará con su expansión en lo zonal, mientras que nosotros trataremos de arreglar las cosas de manera que las pruebas nacionales sean menos costosas y más concentradas en los lugares en que se corre. El C.A.P., si consigue seguir con la radicación de los autos, ya que en este momento está en alza y tienen el apoyo de buenos pilotos y sus espectáculos son interesantes, va a seguir manteniéndose. La Fórmula Renault es la más competitiva y la que más atracción tiene para el público, y además es la más "amateur" de todas... De la Fórmula Dos voy a decir directamente que me gustaría que todos los sacrificios que se están haciendo para sacarla adelante, terminen con éxito. En cuanto a la Fórmula Tres Sudamericana, mi deseo es que realmente pudiera ser internacional, aunque entiendo las enormes dificultades que hay para lograrlo, con las diferencias de costos y las de capacidad de pilo-

tos y de máquinas que existen actualmente. Por último, en cuanto al Turismo Carretera, tenemos un gran acercamiento a nivel directivo, y espero que sea conveniente para el mejor manejo de los calendarios y también para el de las sanciones que apliquen ambas instituciones; y me gustaría que algún día fuéramos una sola...

—Por último, doctor Rivarola, ¿estamos automovilísticamente sobredimensionados o no?

—Yo creo que estamos en lo justo y al límite de la sobredimensión... En el país se está llegando a la hiperinflación, y en esto es igual... En lo nacional estamos ahí, justos, y la cosa no da para más, lamentablemente.



Dialogamos en Trelew con Fernando Boggio, el presidente del Club Argentino de Pilotos, quien fue muy sincero, animándose a explicar ciertos asuntos delicados que afectan a la entidad, algunos de los cuales se mencionaban en voz baja para que no trascendieran...

Este es el resultado de aquella conversación, centrada en una de las especialidades más discutidas de los últimos tiempos. Veamos.

—¿Cuál es tu balance de lo actuado por el CAP en el presente año?

—Bueno, ésta es la séptima carrera que tenemos en el '87, y todo resultó muy duro; llegamos hasta acá por la colaboración de dos pilotos que están corriendo y haciendo aportes para el Club.

—¿Cobran premios los pilotos?

—No, hasta ahora no han cobrado premios.

—¿Eso se ha hecho con el acuerdo de ellos?

—Sí, incluso se les pidió, para algunas carreras, que pagaran una pequeña inscripción, porque recién a partir de la de Avellaneda esto se ha levantado algo; ahora pienso que seguiremos bien porque vamos a ir a lugares que permiten hacer buenas recaudaciones.

—Estás de acuerdo con que los pilotos paguen para correr?

—No, para nada me gusta esto, pero tuvimos un par de carreras que no había otro modo de hacerlas. También se les pidió colaboración en forma de compra de repuestos, y con ello el Club pudo cumplir con algunos compromisos.

—¿Resultó un error incorporar a los Nissan y hacer una categoría más en el país?

—Te diría que el error no es ese; los Nissan incrementan y modernizan el parque auto-

motor, andan bien; pienso que no... al contrario.

—Dijiste que no fue ese el error, admitiendo aparentemente la existencia de uno muy importante. ¿Cuál fue ese error?

—Bueno... desde que nos hemos hecho cargo, en marzo del '87 del Club, comenzamos a mirar para adelante; no valía mucho la pena hacerlo hacia atrás. No sé dónde se cometieron los errores...

—¿Qué pasará con los Nissan y con el necesario permiso permanente de importación?

—Eso, te aseguro que lo tenemos casi solucionado y vamos a poder contar con los autos durante todo el Campeonato '88.

—Se comenta por ahí que hubo recaudaciones del CAP embargadas. ¿Es cierto eso, o no?

—Sí, es cierto, ¡para que te lo voy a negar! es una realidad! Hemos tenido, tenemos, y esperamos no tener más problemas de embargos en la boletería.

—¿En qué carreras?

—En realidad no tuvimos embargos en ninguna, sino intentos de embargo... Ninguno fue llevado a la práctica.

—¿En Buenos Aires?

—Intentos tuvimos en Buenos Aires, en Avellaneda, en Las Flores y en Trelew.

—¿Por parte de quién?... si se puede saber.

—Bueno... eso preferiría que lo dejáramos en el aire.

—¿Faneco o ATC?

—No, ATC no...

—El rubro televisión, ¿se ha solucionado?

—En ATC venimos cumpliendo con lo pactado, sólo surgieron problemas con aquella famosa carrera del 9 de julio en Buenos Aires, donde corrimos un día de semana y no se televisó; pero después no hubo más inconvenientes.

—Cuando ustedes asumieron la dirección del CAP en marzo pasado, el mismo estaba muy endeudado. Con las recaudaciones de Avellaneda y Trelew, ¿se salda la deuda, o en qué porcentaje quedaría ésta estimativamente?

—No puedo hablar de porcentajes porque no los conozco; lo que sí puedo decir es que la deuda va achicándose de a poco y vamos cumpliendo en pagarla de acuerdo con el compromiso que hemos tomado.

—Dejemos de lado el CAP y hablemos de automovilismo nacional. ¿Hay muchas

categorías, están justas, debería haber menos...? ¿Qué opinas?

—Pienso que para los momentos que se viven, ésta es una situación complicada. Las cosas se dieron así, están bien cumplidas, y si hubiera menos se podría recibir el aporte de mayor cantidad de pilotos...

—¿No te parece que la gente podría saturarse de tantas carreras por TV?

—Pienso que algo de eso hay, y este año se está notando. Nosotros, una de las premisas que nos impusimos fue ir a correr a lugares donde hayan ido otras categorías, porque la gente va a ver las que tienen más jerarquía en el momento, como puede ser el T.C. 2000.

—¿Sería una de las soluciones para el CAP, correr en lugares "virgenes"?

—La gente de Trelew se movió para tener su carrera nacional, y lo mismo hicieron en San Jorge, van apareciendo lugares nuevos y el público se quiere acercar a los circuitos, para ver de cerca lo que sigue siempre por TV. Pienso que lugares hay, sólo hay que buscarlos.

—¿Se puede adoptar el sistema de competencias en parejas y larga duración, en otra oportunidad?

—Este año ya lo hicimos, y no creo que lo repitamos. Tuvimos un buen resultado y el año próximo seguro que haremos varias de ese tipo.

—A principios de año se llegó a un acuerdo con una empresa cuyo representante era Rodolfo Morosano y hacia las partes plásticas de los autos. Ahora él no aparece más en las carreras. ¿Por qué? ¿No hay más acuerdo?

—No, no hay más acuerdo porque los valores se fueron muy arriba... y la situación está muy difícil. Si una trompa vale \$400 y el plástiquero de la esquina se las hace por \$320, los pilotos ni lo dudan...

—Concretamente, ¿ahora hay acuerdo con algún proveedor de plásticos?

—No, con ninguno.

Como conclusión de este diálogo, se extrae que el Club Argentino de Pilotos sigue atravesando un momento muy delicado. La gran cantidad de público que hubo en las competencias de Avellaneda y Trelew, tal como lo dice Boggio, sólo alcanza para achicar la deuda que actualmente tiene el Club, situación más que preocupante si tenemos en cuenta que entre las dos pruebas se reunieron casi 25.000 espectadores, cifra difícil de repetir en lo que resta de la temporada.

LA HORA DE LA VERDAD

"ESTO, MANEJADO ASI, ES UN CAOS"



Eduardo Bouvier dirige la Asociación de Pilotos de Fórmula 4, una categoría que ha presentado pocos problemas dentro de los que se produjeron en el contexto del automovilismo nacional '87. Veamos lo que nos dijo el Presidente de la división "menor" de los monoplazos argentinos.

—¿Qué balance hacés de la Fórmula Renault en esta temporada?

—Es netamente positivo. Volvimos a la paridad que teníamos con el antiguo reglamento, empezamos el año muy parejos, ganaron distintos pilotos, y de los que el año pasado estaban atrás, o no clasificaban, algunos ahora están en la punta...

—¿Cuál es el arreglo que tiene la categoría para integrar el espectáculo junto al T.C.2000?

—Pagamos parte de la televisión. Este año el T.C.2000 fue a algunas carreras a las que nosotros no podíamos concurrir, y entonces fuimos con el Turismo Carretera para no llegar a fin de año con pocas fechas.

Además de Santa Fe, no vamos a ir a Piqué ni a Chaco. En el norte, el año pasado tuvimos una mala experiencia. Después fuimos a ver la carrera de Piqué, llovio y los colectivos estaban enterrados hasta el ojo... A nosotros nos tocan boxes de tierra pero queremos que por lo menos se pueda caminar...

—Decías que el arreglo es pagar parte de la televisión...

—Sí, en realidad Renault nos da la plata para hacerlo.

—La decisión de ir o no a tal o cual circuito, ¿la toma de APF-4?

—Tenemos libertad para decidir, no hay ningún compromiso.

—¿Y cómo es la relación con la ACTC?

—En la ACTC tenemos las puertas abiertas, nos invitan a correr y estamos muy a gusto... Lástima que corran muy pocas carreras en autódromos.

—Se comentó en determinado momento la posibilidad de dejar la fiscalización del ACA por la de ACTC. ¿En qué quedó eso?

—En ningún momento fue cierto. Tuvimos un montón de problemas con el ACA y actualmente subsisten, pero nunca se nos pasó por la mente eso. Pienso que los inconvenientes son solucionables con un poco de buena voluntad, pero llegamos a un punto donde nos encontramos atados de pies y

manos...

—Dijiste "tuvimos y tenemos problemas". ¿Cuáles son los pasados y los presentes?

—Uno fue el caso Martín, al que le habían levantado la sanción inicial de treinta días, quince antes que venciera... Después le aplicaron dos fechas, así que el tiempo nos dio la razón. Actualmente estamos en desacuerdo con el manejo de temas como el de los comisarios técnicos y deportivo, y con la gente que se manda...

—¿Con las personas?

—Sí, y con la forma en que se manejan varias subcomisiones dentro de la CDA. Ellos lo saben porque se lo hemos dicho al Dr. Rivarola. Nosotros no estaremos tan equivocados porque nos movemos con pocos medios y pienso que la nuestra es una de las mejores categorías...

Estas en desacuerdo con la forma en que se realiza la verificación. ¿Por qué?

—Propusimos otra clase de revisión, poner gente de nuestra categoría y siempre con el mismo Comisario Técnico. A San Jorge fue Flores, lo mandaron solamente con un calibre... tal como el mismo lo dijo, y ni siquiera enviaron el reglamento. Me parece que es una falta de respeto. Nosotros no tenemos nada que ver con los problemas internos que haya...

—Ustedes sugirieron tener gente propia para la técnica. ¿No le parece que eso es ser juez y parte?

—No, no... Se trata de alguien que acompañe al Comisario Técnico que envía la CDA, porque este puede saber mucho de medidas pero nada del funcionamiento de nuestros coches ni de donde hay que medir.

—Flores había hecho verificaciones en otras oportunidades...

—Sí, las había hecho y es muy buen técnico pero no va a todas las carreras, y si lo mandan sin los elementos, no puede hacer milagros...

—El caso Henry Martín fue lo más complicado de todo el año.

—Sí, fue algo que cayó muy mal en nuestra categoría. Muchos están en desacuerdo con que Martín haya apelado y esté corriendo, pero... bueno... son las leyes y las respetamos. Sabemos que se hará justicia: si tuvo razón, seguirá corriendo, y si no, se le darán las dos fechas.

—La razón por la que no van a San Juan, ¿tiene algo que ver con este tema?

—No. Es pura y exclusivamente económica. Tenemos que hacer tres mil kilómetros y nuestra categoría no está en condiciones. Con la F-3 a San Jorge fuimos a cambio de un juego de gomas para cada uno de los que largaban la final, y así pudimos ir a correr.

—¿Seguís manteniendo los términos que empleaste cuando comenzó el problema de Martín en la CDA y te fuiste de la Mesa Directiva?

—Sí, si quieren que vuelva a ella, que nos acepten la renuncia y emitan un comunicado donde diga que se equivocaron. Estoy para defender una justicia social, que es la de los pilotos, y voy a hacerlo a capa y espada.

—¿Dialogaste con el Dr. Rivarola fuera del ámbito de la CDA?

—Sí, con el doctor Rivarola y con el ingeniero Sierra. Este último dijo que ellos se habían equivocado en la decisión. Si ocurrió eso, que lo reconozcan públicamente. Nobleza obliga... Me parece que el país va a ir adelante si todos decimos la verdad y asumimos las responsabilidades y equivocaciones.

—En un momento se proyectó la Fórmula Super Renault. ¿En qué quedó eso?

—Sigue latente como el primer día, lo que pasa es que Renault no está económicamente en condiciones de ayudarnos, y sin ese aporte la categoría no puede arrancar.

—¿No te parece que podría haber superposición de categorías con la F-2 si se crea la Super Renault?

—No, porque sería una clase y no una nueva categoría.

—Pero sería un problema más si comparten el circuito con T.C.2000, F-2 y Fórmula Renault...

—En el caso de que se concrete la Súper Renault, iremos solos.

—¿Eso es terminante...?

—Sí, haríamos nuestro propio espectáculo, con televisión.

—Siguiendo con las suposiciones: correrían T.C.2000 y F-2, CAP, Turismo, TC en autódromos y F-3, además de ustedes, todos con televisión. ¿No faltarán domingos para que entren en la programación?

—No, si se hace un calendario coherente. Todo el mundo tiene que sentarse y reglamentarlo. Periodistas, televisión, CDA, pilotos y organizadores. Hay que hacer un calendario en conjunto sin superponer fechas, no como ahora en que todo se cambia, los organizadores se "caen" y un mes antes avisan que no se hace una carrera.

—Si tomamos el RDA, donde está todo lo que se debe hacer, observaremos que hay cosas que no se cumplen...

—Los reglamentos de las carreras deben entregarse treinta días antes, y se mandan treinta días después.

—¿Eso ya es una costumbre?

—Quisiéramos que se cumpliera todo al pie de la letra porque nosotros debemos hacerlo: la verificación el sábado a la mañana, la licencia, la inscripción el día jueves... Ellos deberían cumplir también, es algo recíproco, o al menos debería serlo.

—Entonces, ¿el estado en el que se encuentra el automovilismo es un caos...?

—No va... es un caos, exactamente. Pero acá el que falla es el ente rector, que es la CDA. No tiene la suficiente "mano dura" como para que esto se cumpla, y quizá tenga compromisos "extra" que no le hacen bien al automovilismo.

—En cuanto a esa reunión que se debería hacer, ¿se puede, realmente, juntar a todos en torno de una mesa a dialogar o pensás que los intereses lo impedirían?

—¿Cómo no se va a poder! Todos queremos que esto camine, y si hay intereses creados ahí mismo saltarían... Las radios hacen mucho esfuerzo, y les cambian los horarios, las revistas tienen problemas para mandar los materiales como habían previsto, y las fechas se anulan cuando todas las habitaciones de los hoteles están reservadas... Es un gran perjuicio. Pienso que hay que respetar

el RDA al pie de la letra. El moderador de todo esto debe ser la CDA.

—O sea que la CDA tiene que decidir los calendarios a principio de año, y la televisión, respetarlo...

—De eso ni que hablar. ¿Quién manda en el automovilismo: la televisión o la CDA...?

—Eso... ¿quién manda?!

—A mí no me dirige ATC, la licencia la saco en el ACA...

—Pero opinás que puede interferir la televisión...

—Si interfiere es porque le dan lugar.

—¿Se pagan los premios en la categoría?

—Sí, estamos medio atrasaditos, pero abonamos... En San Jorge dimos viáticos, y se nos fue la mano porque entregamos más de la cuenta para el Caballón (un juego de gomas) y para Gral. Roca (A\$ 300 en efectivo) a cada uno. El problema es que somos muchos... Mantemos dos carreras en deuda. Nunca cobramos en efectivo, siempre cheques a quince o veinte días...

—¿Cuánto valía un juego de gomas en la primera carrera del año?

—Doscientos quince australes; ahora hay que poner cuatrocientos... Eso es algo que no se puede aguantar. El año pasado los premios que entregaba A.C.R.A., eran de 170 australes al ganador, y ahora este cobra A\$ 700 de la Asociación, en efectivo. Además, compramos una moto y se la ganó Menla... Tenemos un Traffic y una casilla rodante para que los que trabajan para la Comisión en las carreras puedan dormir bien, porque no hay hotelería...

—Otro de los temas "oscuros" fue el de Basco en Mendoza...

—Basco se equivocó en la medición de los difusores, el Técnico lo excluyó pero ellos quisieron correr porque eran locales y presionaron... la postura de la Asociación se mantuvo y él no participó. Luego la Asociación lo suspendió por seis meses, él pidió que se reconsiderase la medida, y después de tres carreras se le levantó la pena. Ahora está corriendo y eso sirvió de medida ejemplificadora.

—¿Cómo presionó?

—Yo diría que no presionó el sino la gente del Club, porque tenía un buen puesto de clasificación. Fue a vernos gente importante al hotel, y tuvimos que decirles que no.

—¿A qué nivel?

—Y... a nivel gubernamental.

—En Buenos Aires hubo una discusión entre Flitery Etchegaray por las gomas. El sistema que tienen, ¿funciona o hubo problemas?

—No los hubo. En esa carrera, Etchegaray quería que le dieran un juego y el reglamento dice que se cambia solo la goma fallada. Corrió con gomas viejas porque no cedimos...

—¿Te preocupa que la Fórmula Renault no lleve tanto público por sí sola?

—Pienso que es por la falta de difusión. Ahora tenemos nuestro lugar dentro del automovilismo porque la televisión nos ha dado a conocer en muchos lados donde antes no se sabía qué era la Fórmula Renault. En este momento estamos sembrando para poder recoger en un futuro no muy lejano.

turismo competición 2000

LA HORA DE LA VERDAD

"DEBEN DARNOS EL LUGAR QUE NOS CORRESPONDE"



Turismo Competición 2000, en la década del '80 es la categoría que más ha progresado en el automovilismo argentino, hasta ganarse entre los aficionados una preferencia sólo comparable con el Turismo Carretera. La lucha de marcas; la posibilidad de ver compitiendo a autos similares a los que uno puede usar o admirar en la calle; la presencia de lo más granado de los pilotos que manejan autos con techo y que sus dirigentes con visión de futuro, hubieran más aciertos que los que no lo son tanto... explican el porqué de este camino ascendente que hoy transita la categoría.

Bien se dice que "llegar cuesta pero mantenerse cuesta mucho más"; ésta es una realidad a la que no escapa este deporte. Cuando el T.C. 2000 está transitando este buen momento, ya iniciada la segunda parte del actual Campeonato, será bueno preguntarse, en el deseo de que esto se mantenga y, si es posible, progrese: ¿habrá asimilado el automovilismo argentino la experiencia del "sube y baja" de procesos similares, como el del Turismo Carretera y el Sport Prototipo en los años sesenta, o el del Turismo en los del setenta? Carlos Ake, presidente de la Asociación de Propietarios de T.C. 2000, puede ayudar en la reflexión sobre algunos interrogantes que, aunque son pocos, existen.

—En las dos temporadas pasadas, la irrupción de los Sierra XR4 y de las Renault Fuego obligó a una renovación casi total en el parque rodante de la categoría; esto no resultó en general la presencia en pista, pero ¿qué pasó dentro de la Asociación de Propietarios al no poder concretar la Clase "B" como solución para esos autos desplazados?

—Este es un momento muy difícil para que surja una nueva categoría, más aún si querés hacerla con autos tan viejos... A nivel nacional los apoyos publicitarios se planifican con antelación, y en este caso, cuando se trató de hacer la Clase "B", aquéllos ya estaban orientados. Se intentó recuperar los autos a través de la Federación 1, pero no tuvieron pedidos de fecha; ahora lo está intentando la gente de Mar del Plata; es posible que en esa zona se logre tener repercusión. Pero en general, la gente está ávida de ver cosas nuevas con tecnología moderna...

—En el automovilismo, el equilibrio entre el desarrollo a que lleva la especialización, y la realidad de las posibilidades de quienes lo practican, ha sido siempre algo de cuidado. Principalmente con reglamentos techni-

cos muy liberales, como en este caso es el de T.C.2000. Hay antecedentes donde el nivel de los autos limitó la cantidad de pilotos y equipos, reduciéndolos hasta un número que afectó la continuidad de la categoría...

—Esto no preocupa a nivel de pilotos, pero puede ocurrir con los equipos. Salvando las distancias, el T.C.2000 está pasando por un momento como el que vivió la Fórmula Uno cuando los Cosworth alcanzaron su máximo rendimiento: se "plancho" la potencia máxima y hubo que mejorar la performance trabajando más en los autos. Actualmente, en nuestra categoría, para mejorar con el motor un segundo en un circuito, necesitás 10 HP, es decir, casi un imposible. En cuanto, se está haciendo normal que con un cambio de resortes o un toque de alineación, se gane el mismo tiempo. Hoy por hoy los autos son mejores y ello facilita su manejo. Lo que preocupa es que los equipos de menores recursos se compliquen en el trabajo del auto, y no puedan seguir. Paralelamente, se sabe que lo tecnológico y lo económico van de la mano. La beca que da la Asociación a algunos equipos, no alcanza, y estamos trabajando para conseguir mayores aportes y disminuir los gastos. Somos optimistas, los aportes publicitarios han aumentado durante este año; esto tiene que ver con el interés creciente por la categoría, y con la importancia que le dio a la publicidad estática y a la de los autos, el uso del control remoto en los televisores... El automovilismo es un buen medio para la publicidad indirecta, y además te tenés que aguantar toda la tanda para saber cómo va la carrera... También estamos tratando de convencer a la gente de Renault para que compre menos neumáticos, aunque sabemos que lo hace por una cuestión de calidad del producto. En este aspecto, después de Las Parejas vamos a usar las gomas Paul y las Faneco, tratando de encontrarle solución.

—El año pasado hubo varios cambios sobre la marcha en el reglamento, generados por el triunfo del VW1500 de Di Palma en Balcarce, que no le hicieron nada bien a la categoría. ¿Qué puede ocurrir si Guillermo Maldonado hace que el VW sea nuevamente ganador? Además, ¿qué hay de cierto, acerca de una de las fábricas participantes podría retirarse si corre el Regatta 2000 con un motor de cuatro válvulas?

—En la Asociación se piensa que la inte-

gración de Maldonado es positiva; no preocupa que pueda ganar el Volkswagen, pues ese auto tiene beneficios reglamentarios que pueden tomarse como un reconocimiento a lo que hizo la marca por la categoría. Pero éste será el último año, es hora de que pongan en competencia su nuevo producto... Respecto del Regatta, si Sevel lo fabrica en el país con un motor de cuatro válvulas por cilindro, será bien venido. Puede llegar a producir desequilibrio durante un año, pero los autos de carrera necesitan experiencia de pista, y no creo que sea tan fácil que gane. Además, en Inglaterra se hace un Sierra con cuatro válvulas; si a Ford le interesa ganar en T.C.2000, que lo fabrique en el país, y que Renault haga otro tanto.

—Cambiar de ángulo, los valores que se comentan hacen pensar que las butacas del T.C.2000 y el espectáculo de la categoría son lo más caro del automovilismo...

—Los valores para correr los autos de T.C.2000 son producto de las reglas de la oferta y la demanda, pero se debe tener presente que el costo operacional de un auto de punta es de 25.000 australes por carrera. El costo del espectáculo resulta de lo 75.000 australes que son para la categoría, de la ganancia lógica de Raies Promociones, y del gasto que significa el traslado del camión de exteriores para la televisión. Una carrera en Las Parejas puede costar 100.000 australes, que se transforman en 150.000 para ir a San Juan, por la mayor distancia. Si bien nosotros somos los únicos en venir cumpliendo el calendario anunciado a principios de año, con la única variable de alterar el orden de algunos escenarios, nos preocupa que el A.C.A. le imponga a los clubes que para llevar T.C.2000 tengan que hacer previamente una carrera del C.A.P. y otra de Turismo. Después de hacer esas competencias, los clubes quedan endeudados... Es el caso de Río IV, que ahora tiene problemas para hacer la nuestra. El A.C.A. sólo aporta la fiscalización, la categoría pone los autos, los clubes, la plata para hacer la carrera, y ellos cobran el 5% de los premios... Es hora de que la C.D.A. piense en un calendario que junto a las categorías de mayor arraigo, con las que llevan menos público. No es posible darle un domingo a cada categoría, sin analizar. El T.C. 2000 recibió treinta y dos pedidos de fecha en

el precalendario, el C.A.P. tuvo cuatro y el Turismo seis... Como están las cosas ahora, tenemos que esperar hasta cuarenta y cinco días entre carrera y carrera, y con los gastos fijos de nuestros equipos no se puede estar tanto tiempo "parados". El T.C.2000 creció en aportes publicitarios y en el rating, y es necesario que se le reconozca la importancia que le corresponde.

—En los últimos tiempos se han intensificado las pruebas previas en los circuitos de cada carrera. ¿Beneficia o perjudica esto a la categoría?

—Se pudo pensar que como los ensayos, generalmente, los hacen los equipos oficiales, iba a generarse una distancia con los particulares. Pero no fue así. Los datos que resultan de las pruebas, en general, se transmiten a los equipos de la misma marca con los que hay alguna intimidad. En mi caso, tanto Crocco como Fineschi y "Bamse" se informan de lo que nosotros hacemos; esto también ocurre entre algunos equipos de Renault. Y los clubes han comprobado que estos ensayos son positivos porque aumentan las expectativas en vísperas de la carrera.

—¿En la A.P.T.C.2000 se analiza algún cambio para el próximo año?

—Ya nos hemos puesto a trabajar para tener el calendario de 1988 entre octubre y noviembre de este año; queremos llevar a las empresas nuestra propuesta, en el momento en que planifican las inversiones publicitarias del año siguiente. Estamos convencidos de la necesidad de correr cada veintidós días; además del problema económico que produce espaciar las carreras, esos intervalos largos alentan contra el interés por la categoría. La gente pregunta en la calle por qué no corremos, son menos las informaciones que se generan hacia los medios especializados... El próximo calendario puede que tenga catorce en lugar de doce carreras; dependerá de una reunión entre todos los equipos; no queremos que nadie se perjudique.

Es evidente que en la A.P.T.C. se trabaja para afirmar y, en lo posible, incrementar el interés que la categoría ha despertado dentro de los seguidores del automovilismo. Enhorabuena. Cuando se vive en un país donde en general las expectativas han caído en saco roto, es reconfortante comprobar que en algunos ordenes se está produciendo el cambio.

LA HORA DE LA VERDAD



//FUERA DE CORDOBA NOS FALTA DIFUSION//

Dentro del panorama de categorías nacionales de nuestro automovilismo, el rally presenta características atípicas. Por su forma de desenvolvimiento, fuera de autodromos o escenarios semipermanentes; por la concentración de gran porcentaje de sus pruebas, y consecuentemente de sus cultores, en la región central del país; por quedar fuera del circuito del espectáculo televisivo, al que llega esporádicamente como información y no como eje de un espectáculo dominical como es el caso de las disciplinas pisteras.

Para hablar sobre rally, cumplida esta media temporada, CORSA recurrió a APRYN (la Asociación de Pilotos de Rally y Navegantes, sucedánea de APRI), entidad que nuclea a deportistas de todo el país, pero que tiene su sede y su plaza fuerte en Córdoba. Hablamos con José García, Tesorero de la institución y navegante habitual de Jorge Bescham, con quien lograron el último título argentino en la Clase 2.

—¿Qué sucede últimamente con la difusión del rally?

—Básicamente, que es escasa fuera de Córdoba. Esta falencia está directamente relacionada con el desconocimiento que en general manifiesta el público sobre la especialidad en otras regiones del país. Aunque parezca mentira o exageración, los sectores menos vinculados aún siguen —en 1987— creyendo que el rally es una especie de regularidad. Esto se está revirtiendo gradualmente con la incorporación del "turismo de ruta" (que eso es ni más ni menos el rally) en otras regiones, como consecuencia de la realización de torneos zonales de creciente importancia.

—¿Podría coadyuvar a esa necesaria difusión la implantación de "super primes" en circuitos, para ser retransmitidos por TV, tal como ya es norma en Europa?

—Ese sería un recurso muy interesante. En el Rally Día de la Bandera estaba prevista la televisión en directo del "super" del circuito de La Calera, que si bien se hizo, no pudo transmitirse por inconvenientes de último momento. Sin embargo, pensamos que no es necesario que una prueba clasificatoria, para transmitirse directamente por TV y resultar atractiva al público, deba realizarse en un circuito "cerrado", ya que hay muchas —acá en Córdoba o en otros lugares, por ejemplo la de Cariló, del Pagos del Tuyú— que permiten la continua presencia de au-

tos frente a las cámaras sin baches. Lo que es una verdad, es que hay que buscar cosas nuevas. Este tema es uno de ellos.

—¿Cuál es el pensamiento de APRYN con respecto al vencimiento de las homologaciones a fin de año de algunos modelos con muchos ejemplares presentes en el rally?

—Bueno, el caso más preocupante es el Renault 12, cuya homologación nacional vence a fines de año. Los R-12 conforman un parque que equivale al 25 o 30% de parque total de la categoría. Obviamente no se puede dejar de lado una cantidad así de autos, de un plumazo. Por ello estamos haciendo las gestiones para que eso no suceda, máxime teniendo en cuenta que la fábrica Renault no tiene compitiendo otro auto en ese segmento de la Clase 2; pensamos que esto es un hecho, ya que hay indicios en ese sentido, como por ejemplo la participación de "Nano" Stella en San Luis, donde lo hará con un R-12 equipado con una caja recientemente homologada por fábrica. Identica preocupación tenemos por la consecución de participaciones de los Fiat 1100 y 1300, que conforman otro gran grupo numéricamente hablando.

—¿Faltan nombres en el rally actual?

—Indudablemente. Ya principios de año la cosa se presentaba más fea que ahora, por el retiro de Soto, Raies, Stillo, etc., de las competencias nacionales. Afortunadamente esta situación se revierte y los nombrados se reincorporaron. Además hay figuras que surgen y otras que se agrandan. Grasso y Gianre, entre otras, revitalizan la Clase 1; Tomás y Rosso, al pasar a clases superiores a aquellas en las que corrían, refuerzan sus prestigios e incrementan la atención del público.

—¿Esto está vinculado con la poca presencia de las fábricas en el rally?

—Por supuesto. Los pilotos de más prestigio, en mayor o en menor grado tienen su compromiso con fábricas. Al no intervenir estas directamente, el rally se priva de esas figuras de gran poder de convocatoria. Un Traverso, por ejemplo, apuntala el éxito de un rally, como sucedió cuando se presentó en un zonal nuestro en Catamarca a modo de entrenamiento para su presentación en el Mundial. Tenemos que lograr que pilotos de esa envergadura —que corren en otras categorías— se acerquen al rally. Por ello, y con

muy buen tino, se correría una semana la fecha del Rally de San Luis, precisamente para permitir la actuación de Soto y Raies, que si no deberían optar por el TC 2000, que se corre en la misma fecha prevista en principio para aquél.

—¿Cuál es la relación con los promotores?

—Los promotores van a su negocio y eso es normal y deseable. Si a ellos les va bien, más posibilidades hay de que a nosotros nos vaya bien. Pero como asociación de pilotos, nosotros tenemos el derecho y, le diría, la obligación de defender nuestros derechos y los de nuestros asociados. Como en todas las categorías, no desconoceremos que nosotros, los participantes, somos los que ponemos el gran capital y los que con nuestra inversión en tiempo y dinero (una inversión de alto riesgo, por añadidura) movilizamos una gran masa de gente (pilotos, auxilios, allegados) que se llega hasta cada ciudad cabecera de rally, dejando un indudable beneficio para la comunidad (en gastos de hospedaje, comida, servicios, etc.). Los promotores deben ampliar su negocio invirtiendo, arriesgando y aguzando el ingenio, pero tratando de no afectar los intereses de los corredores.

—¿Tema premios?

—Logramos 35.000 litros de nafta súper (su equivalente en australes, claro...) para los rallies cortos, de coeficiente 1, y de 45.000 para los de coeficiente 2. Sin embargo esto es insuficiente. Dias atrás, hablando con Héctor Acosta, él recordaba que cuando ganaron con "Pepé" Cano el Gran Premio del Sur, en 1969, el premio que les correspondió equivalía al costo del auto con el que habían corrido. Hoy eso parece una fantasía...

—¿Calendario?

—Quizá porque la categoría está desvinculada del tema televisión, o por otras razones, hasta ahora se ha cumplido casi al pie de la letra lo programado para 1987. Hay quien dice que ocho fechas son pocas para un campeonato argentino, pero sostenemos que esto es un acierto ya que no se puede afrontar seriamente un rally si no tiene un lapso de descanso con el anterior, de por lo menos 30 días. En la práctica, por el viaje, la recorrida de ruta y la duración de nuestras pruebas, algunas veces de tres días, ese lapso se acorta a tres semanas.

—¿No hay desconexión entre los grupos de rallistas de todo el país, incluyendo los

que participan en zonales, pese a que todos corren con iguales reglamentos y máquinas?

—Es cierto y, personalmente, pienso que habría que hacer algo para remediarlo. También como opinión personal digo que todo es rally: el que se hace en montaña, el que se hace en el llano, el que se hace en la costa. Hay si que preservar la esencia del rally, buscando en cada caso, de acuerdo con lo que se dispone como terreno, la mejor solución. En cuanto a esa falla de comunicación —en realidad una intercomunicación hay, pero es minoritaria—, podría ser positiva la reunión de representantes de todas las regiones alrededor de una mesa. Las carreras en Córdoba tienen apenas menos del 10% de participantes de Buenos Aires y del Sur, y en la Vuelta de la Manzana o en los Pagos del Tuyú apenas van los cordobeses que tienen mucho interés en el Campeonato. Eso es natural pero podría acentuarse la participación de foráneos, con algunas medidas de fomento.

—¿Cómo son las relaciones de los rallistas con la CDA?

—Sinceramente, son buenas, cordiales, dicho esto en líneas generales. Pese a no tener representación directa en la Mesa, se nos ha considerado cuando ha hecho falta. Se nos invita cuando hay temas especiales a considerar que afectan nuestra actividad (casos premios, calendario, etc.) y cuando manifestamos nuestra inquietud por algún asunto en particular, se admitió sin problemas nuestra presencia en la discusión.

—¿Alguna consideración sobre algún otro punto?

—Algo que puede ayudar es que cada rally se convierta, para su localización, en algo así como "la fiesta del pueblo", como lo eran antiguamente las carreras del genuino TC, del que nos consideramos sucesores. Con eventos paralelos, fiesta de entrega de premios importante y activa participación del pueblo.

Y en otro orden de cosas, una reflexión. Hay dos tipos de rally en la Argentina: el Mundial y el resto, sean nacionales o zonales. Para el Mundial —cosa que es absolutamente lógica— está todo el apoyo y toda la promoción. Buscamos que eso, aunque sea en alguna medida, se revierta y se reparta más equitativamente para beneficio de los que mantienen la actividad todo el año en el país.

turismo

LA HORA DE LA VERDAD

"SE NOS SEÑALAN ERRORES PERO NO ACIE



En la sede de la Asociación Pilotos Automóviles de Turismo nos recibió su presidente, Oscar Pentecoste, con el que mantuvimos un extenso diálogo, el cual refleja su pensamiento acerca de diversos temas.

—¿Qué opinión tenés de todo lo hecho y de lo que se dejó de hacer en la categoría?

—El 1º de marzo, en la carrera del Autódromo, teníamos un montón de expectativas, y mejoramos desde la primera carrera, que no fue buena porque tuvimos que aceptar una fecha mala y había gente de vacaciones... Luego aumentó el parque automotor, se incorporaron nuevos modelos a la clase 2, se demostró que se le puede ganar a los Alfa Romeo en la 3, y en la Fórmula Sierra cambió el ganador en todas, a excepción de las carreras que ganó Ayerza.

—Se cometieron errores a lo largo del año. Hablaste de los Alfa... Uno de esos errores fue la famosa largada de la primera carrera de la clase 3.

—Te diría que eso es un capítulo cerrado, hay varias cosas que quedaron en la nebulosa. Entendimos que el organizador avisó, y salieron todos menos ellos... Había poco tiempo por la televisión, quizá se podría haber esperado un poco más... a que llegaran... pero no hay nada ni contra Maggi, ni contra Breard.

—¿No hay nada?

—No, absolutamente. Ninguno de nosotros tiene animosidad. Ellos nos sirvieron de mucho para que la categoría funcionara y se demostró que se les podía ganar trabajando. Valenti lo hizo el año pasado y también en el Autódromo. Lo que nos pareció mal fue la llegada que hicieron en otra de las carreras en Buenos Aires; eso fue tomarle el pelo a la gente que concurría a ver el espectáculo. Sosiego que puede haber "puesta" entre dos autos cuando aceleran hasta el último metro, pero no cuando cruzan la línea de llegada a cuarenta kilómetros por hora. Decime qué otra cosa te pareció mal... Nunca se puede decir que toda es una maravilla, pero otros son menos claros en los manejos...

—¿Todo se hace mirando a los otros?

—No es viendo a los demás que vamos a sacar algo positivo, solo hago el comentario de lo que pasa en otras categorías. A nosotros se nos remarcan más los errores y no tanto los aciertos. Tenemos que estar explicando siempre demasiadas cosas y no hay que olvidar que se puso mucha plata en esta categoría, especialmente los pilotos. Ahora no tenemos dificultades, los premios son buenos, otros no pagan premios...

—¿Se pagan los premios?

—En todas las carreras se pagaron, siempre.

—¿En este año, todas?

—Todas... Y el año pasado, también, desde que se hizo un contrato con la promotora. En 1986 fueron \$ 84.000 en premios al cierre del ejercicio, eso fue lo que se presentó en la Asamblea, en la Memoria y Balance, sobre un total de \$ 105.000 que entraron.

—En Paraná fueron a correr a un lugar donde se sabía que muchos se iban a quedar sin boxes, y hubo bastantes problemas...

—Sí, eso se sabía, cada uno pretendía tener un espacio que no había, pero esto pasa en todos los circuitos, hasta en el de Buenos Aires...

—Sí, pero aquella vez fue más "violento..."

—Sí, es cierto, pero todo se acomoda cuando hay en juego otros intereses, que son los económicos. El CAP tenía y tiene problemas para organizar sus carreras, y esa era una solución porque se compartían la fecha y los gastos.

—¿Y las organizaciones apuradas...?

—En San Jorge no se pudo televisar, dos veces, por problemas técnicos, luego se corrieron Turismo y F 3. La única que se suspendió fue Pigué, y la opción fue hacer la carrera en Buenos Aires, a perjuicio de la promotora. A la categoría no le interesa porque cobra lo mismo...

—Se lo expulsó a "Chippy", desacreditándolo...

—Se le contestó, nosotros no empezamos con el problema.

—Después se lo reincorporó, justamente el 4 de agosto, en que se largaba el Rally de Argentina y las expectativas estaban centradas en el ACA y no en APAT.

—Esto es historia vieja. La Asamblea se debió hacer en abril pero fue postergada. Pedimos hacerla el martes anterior, pero Personas Jurídicas puso la fecha; no hubo nada hecho a propósito.

—El motivo de la expulsión, ¿cuál fue?

—Haber hecho un corrillo, juntado firmas, o intentar una revolución en la que todos pensarán como él; eso se debería haber comentado en APAT y no ante la gente y el periodismo, porque es una forma equivocada de actuar y perjudica la imagen de la categoría. En la Asamblea estuvo Breard con su abogado, pidió las disculpas del caso y se le aceptaron porque entendimos que se había equivocado. No es que se le cierran las puertas en la cara a nadie.

—¿Breard es persona no grata para alguien de APAT?

—Nosotros tenemos que tratar a todos los socios por igual; hay quien se siente más o menos identificado con lo que uno hace... Es difícil conformar a todos, y el que hace puede equivocarse. Lo bueno es reconocer los errores. Si Breard se sintió separado, es un problema de él, que nosotros no podemos resolver.

—Otro tema ingrato es el incumplimiento de los horarios en las pruebas de clasificación...

—Claro, pero esos no son errores de la categoría sino de la organización. En Buenos Aires se atrasó todo una hora y día porque no fueron los bomberos, y ni siquiera el club tiene la culpa de eso. Son errores ajenos, que los tenemos que sufrir.

—APAT y la promotora, ¿son dos personas distintas?

—APAT es una sociedad sin fines de lucro que nuclea a pilotos, y la promotora es la que se encarga de la parte televisiva; tiene un contrato firmado desde hace dos años por el que recibe un monto que se distribuye en premios.

—¿APAT siempre recibe dinero de la promotora por correr?

—La promotora debe pagar a APAT, y los riesgos los corre ella, si va o no gente. El contrato está firmado por las carreras que el ACA autoriza; por ejemplo, en el caso de Pigué, la promotora no estaba obligada a hacerla una vez "caída" porque no era lo pactado; no obstante, se hizo en Buenos Aires y se pagaron los premios.

—¿Cuál es el nombre oficial de la promotora?

—No tiene nombre oficial. El promotor es Néstor Papini.

—El contrato, ¿no quita independencia a las decisiones de APAT?

—No, para nada. A nivel de fechas, las determinamos nosotros y lo manejo yo en la CDA. Son totalmente independientes las decisiones de APAT con las de la promotora.

—¿Por qué los pilotos pagaron \$ 150 por quince credenciales en una de las carreras del Autódromo?

—Esa fue una carrera que tuvimos que suplantar, la hicimos en el Autódromo y les ofrecimos esa opción a los pilotos, que estuvieron de acuerdo.

—¿Lo pidió APAT o lo pidió la promotora?

—Fue idea del Club Organizador, lo cobró la AAAS y está incluido en el reglamento particular de la prueba. Nada tuvo que ver la promotora; se hizo para cubrir gastos organizativos.

Entendemos que eso, para los pilotos, es muy barato, y ellos prefirieron que los dieramos las credenciales.

—¿Estás de acuerdo con que el piloto pague para correr?

—No, desde luego que estoy en desacuerdo, pero eso no es una norma sino una contingencia. ¿Qué era mejor, no hacer la carrera...?

—Hubo otra fecha anterior en la que pasó algo similar.

—Claro... se cobraron cien australes por piloto porque esa era otra carrera que se había caído.

—El calendario fue bastante intrincado...

—Sí, pero para todos... No es algo que solo le pasara a APAT. Todo el mundo cambió de fechas, el CAP no las tenía y las está sacando "de la galera"...

—¿Cómo fue el tema de los neumáticos de Jorge Maggi en Nueve de Julio?

—Hicimos una prueba piloto y la gente de Paul llevó sólo un juego de gomas de cada medida para el Alfa. El auto de Maggi pinchó una y no había otra igual de esa marca; como era un ensayo, hicimos una reunión de los de la clase tres y lo autorizamos a que pusiera dos de otra marca.

—Aunque APAT le dijera que no, él lo habría hecho igual...

—No había exigencia total porque era una prueba, él tuvo buena voluntad para amoldarse al sistema, y nosotros también. Tenía el derecho de hacerlo.

—Si se lee el R.D.A., hay muchísimas cosas que no se cumplen. Debido a eso, ¿se llega a una costumbre y a una nueva "norma" para no cumplir con él?

—Indudablemente que no. Siempre se lucha en la Mesa de la CDA contra eso. En el caso de la AAAS, entregó tarde el Reglamento Particular pero no tenía otro remedio, y el ACA lo aceptó para no perjudicar a la categoría. Se les pide a los dueños de circuitos que trabajen en ellos, pero si luego se los revisa y están igual, lo que habría que hacer es no correr...

—¿Y por qué eso no se hace?

—Porque en ese caso se perjudica a muchos intereses... A veces se dejan pasar cosas.

—O sea que gobiernan los intereses...

—No es que gobiernen... los intereses son también de los pilotos porque en circunstancias prohibitivas no se haría la carrera. Pero no la vas a parar porque los baños no estén en condiciones...



RTOS..."

—¿Cuáles serían las condiciones "prohibitivas"?

—La seguridad. Me opondría a hacer una carrera en un circuito inseguro. En eso si los clubes se acostumbraron mal, porque son pocos los que trabajan para mejorar el circuito, volcando al automovilismo la plata que ganan con el.

—¿Nunca tuviste que parar una carrera por la seguridad?

—No, ya ves que no hemos tenido problemas en ese sentido.

—¿Pensás que se harán las carreras de Río IV y Chaco, o las considerás definitivamente descartadas?

—Chaco, si, estamos trabajando en eso, pero en Río IV creo que no se va a poder hacer.

—¿Qué opinás de la creación de nuevas categorías?

—El ACA no va a permitir la existencia de otras.

—Pero con las existentes... ¿no hay ya superposición?

—Y... el automovilismo ha crecido, indudablemente, lo tradicional fue siempre el TC y el Turismo; las demás se agregaron. El problema mayor es la televisión, que maneja muchos intereses. A mí me parece que están justas, no nos perjudica para nada...

—¿No puede haber saturación por parte del público?

—No creo que porque corra una u otra categoría, la gente se cansé de verlas por televisión...

—¿Cuánto cuesta organizar una carrera de Turismo?

—Dependiendo del lugar adonde vayamos, son los costos del camión de ATC. En el Autódromo cuesta siete mil australes, pero con las distancias aumenta... Es mucho dinero.

—¿Y se parte de ese costo para organizar?

—Es uno de los más importantes, solventado mitad por el organizador y mitad por la promotora. Luego se le da al club la opción de recuperar esa plata colocando tres clientes con dos carteles, cada uno en línea de cámara.

—¿Y si el club vende más?

—Se hace un arreglo con la promotora, y el porcentaje se divide.

—¿Y si no vende nada?

—Entonces, directamente no se puede hacer la carrera.

—¿Se llega también, a veces, a acuerdos por porcentajes de entradas?

—Eso lo maneja la promotora, ella elige la forma de arreglar.

—Eso no pasó en Buenos Aires, porque la pagaron los pilotos...

—No, los pilotos pagaron una parte. La otra, la promotora. Con el aporte de los pilotos se pagó bomberos y policía. Eso es carísimo.

—¿Qué cifras de entradas se manejan?

—No estoy en condiciones de decirte una que sea real, pero creo que Turismo está en las cinco mil. Con ellas y el camión de ATC pago, la categoría corre.

—¿Menos de eso, no?

—Y... depende. En ese caso cambian los porcentajes de pago del camión de ATC; puede ser por tres mil entradas...

—¿Y los clubes aceptan, teniendo en cuenta que —seamos sinceros— el Turismo no lleva tanta gente?

—A ellos les conviene hacer la carrera igual.

—¿A ustedes no les preocupa la falta de público?

—A mí no me preocupa nada más que cobrar la plata de APAT en concepto de premios. Si hay o no público, es problema de la promotora...

fórmula dos nacional

LA HORA DE LA VERDAD

"DEBERIAMOS ESTAR TODOS MAS UNIDOS"

La actual Fórmula Dos comenzó su primera temporada como categoría nacional en 1987. El tardío inicio del campeonato en Mendoza y la poca cantidad de autos que se presentan, es lo que más preocupa al Presidente de su Asociación de Pilotos, Leopoldo Cumini, con quien dialogamos sobre estos y otros temas.

—¿Cuál es el balance que podés efectuar desde que comenzaron el año?

—Pensamos que había que hacer un cambio reglamentario: había diferencias de potencia en los motores, y se rompía... Se habló de impulsores standard pero teníamos que tirar todo lo que había; luego pensamos en difusores de determinada medida pero había ventajas para Renault. Así, lamentablemente, surgió lo de las cajas...

—¿Por qué "lamentablemente"?

—En un principio todos le teníamos miedo... hasta yo mismo, pero Berta dijo que lo utilizaban en F3000... Ahora los muchachos están muy contentos y no tuvimos problemas.

—Se comentó —sin embargo— que las "cajitas" cortaban regímenes distintos, y que algunos las habían "tocado"...

—Lo segundo no. Se creía que las cajas cortaban a distintas vueltas, pero en el Cabalen se las llevó al lugar donde se prueban, para que todos vieran que no eran problemas de las cajitas; ahí entendimos que los cuarentavoltios no son tan buenos... salvo excepciones.

—En Mendoza, en la primera carrera, hubo poquitos autos...

—Nosotros hicimos un "chequeo" y en la categoría tenemos 25 o 26 construidos.

—Si, pero no aparecen...

—No aparecen. En Rafaela ya no sabía más que decirle al periodismo; tenía 18 confirmados pero luego se pegaron Lara, Guidi, Fontana y Horner, y me quede con catorce. Se suponía que a Rafaela iban a ir más, a todos los queda relativamente cerca... No cuento los autos que se están armando sino los que están listos y a quienes les vendí el equipo. Llegamos a la conclusión de que no corren por problemas económicos.

—¿Pueden estar más afectados que otros teniendo en cuenta que la mayoría no son profesionales y dependen más del campo que nadie...

—Exacto. Las fabricas de tractores y cosechadoras están fundidas. Es más fácil manejarse publicitariamente en Buenos Aires, y ese es uno de los errores de la Comisión Directiva de la Asociación. Nos falta una estructura en la parte financiera.

—Ustedes comparten fechas con T.C. 2000 y F-Renault. ¿Cuál es el arreglo que tienen con Alcides Raio?

—Nosotros aportamos publicidad para ser televisados.

—¿Cuánto dinero?

—El aporte de Austral es más elevado porque además tiene el podio, en cambio Albronte solo está en un cartel...

—Pero... me refiero al monto por carrera...

—Son tres mil australes por un lado y cinco mil y algo por el otro. No tengo la cifra exacta. En el caso de Austral, es por pasajes...

—¿Se demoró en comenzar el Campeonato porque no estaban los autos...

—Si, y más porque no se había terminado de ensayar, el encendido nuevo. Después se demoraron las pruebas en pista, que comenzamos a hacer Gabriel Massei y yo.

—Las cajas están numeradas. El sorteo, ¿se hizo siempre o en algún momento no se realizó?

—Siempre, porque a una carrera fuimos con las cajas sorteadas desde la Asamblea anterior, pero después lo hicimos los viernes. Las cajas no se pueden tocar porque están precintadas. Se

sortea por seguridad.

—¿El piloto compra una sola caja o más?

—La idea es que compra más de una, pero la situación económica...

—¿Cuánto vale cada una?

—El equipo completo consta de toma dinámica, difusores, base, filtro, resistor y caja. Todo vale \$ 750.

—¿Lo que se sortea es solamente la caja?

—La caja, los difusores, que además se controlan, y las gomas.

—Los de los neumáticos ¿ha funcionado bien?

—Nunca hubo problemas.

—¿Cuántos juegos como máximo por pilotos?

—Dos, y ninguno como mínimo. No es obligación comprar gomas en todas las carreras; se puede correr con las mismas durante varias competencias.

—El año pasado hubo amplio dominio en la categoría por parte de José Luis Di Palma y René Zanatta. Ahora ellos no están más...

—Nunca es bueno cuando gana un solo piloto, pero hace diferencias el que más trabaja, y Gabriel Massei es uno de los que más lo ha hecho...

—¿Te preocupa que no haya generalmente lucha en pista?

—En Rafaela hubo... Justo hizo un trompo al segundo, y todos tuvimos que frenar... Me benefició yo, pero ahí se escapó Gabriel hasta que abandono. Después, no tenía dudas de que la iba a haber.

—¿Hiciste algo como para que un equipo importante como el de Charchir (ex-Zanatta) vuelva a la categoría?

—Hablé con él durante todo el verano, pero tiene mucho trabajo; hubo un problema publicitario con promesas de pago incumplidas y decidió parar, pero tiene todo el equipo completo trabajando en su empresa.

—¿No va en contra del progreso, que aún corran Berta I en la F-2?

—Al progreso hay que llamarlo, pero esos autos no fueron diseñados para el electo suelo y, como no lo usamos, se vieron beneficiados Los Berta I que están, tienen mucho trabajo encima...

—¿Entonces puede ocurrir que con el Berta III no se haya adelantado tanto como se cree?

—No se... Algunos Berta III andan en punta y otros en la cola. Ya te dije que Gabriel Massei gana por trabajo.

—Ustedes, cuando eran zonales funcionaban bien. Ahora, ¿es negocio ser nacionales?

—Creo que fue beneficioso, excepto en la parte económica. Estábamos acostumbrados a que una firma nos cubriera, y ahora se nos "cayó". Eso fue un error nuestro, no tenemos estructura y nos falta gente...

—¿Pensás que está otra vez en decadencia el automovilismo nacional?

—El problema es lo económico. Hay que trabajar y moverse más, y el tiempo apremia. Yo lo veo porque tengo una empresa... Se complica todo por la situación nacional.

—... ¿Y por la mayor cantidad de categorías?

—Con respecto al año pasado, son las mismas, sacando la Fórmula Sierra.

—Ellos y ustedes eran "zonales"...

—Si, pero años antes estaba la Fórmula Dos y nosotros la reemplazamos cuando aquella se hizo internacional.

—¿Vos pensás que no es nada más que un reemplazo?

—Y... sí... se llenó el hueco entre la Fórmula Renault y una categoría de monoplazas internacional.



—¿Y por qué ningún piloto de Fórmula Renault está corriendo en F-2?

—Se está a la expectativa de lo que va a pasar. Nosotros supusimos que íbamos a tener mas problemas, así que imaginaste lo que habrán pensado los que no saben como nos manejamos...

—Cuatro carreras son pocas para esta época del año. ¿Eso te preocupa?

—Si, habrían querido correr más, pero eso no habría sido perjudicial para todos.

—Si se hicieron cuatro carreras en ocho meses, ¿no se corre peligro de que no se cumplan las fechas mínimas para declarar un campeón?

—No, de eso no tengo dudas. Estamos sobre los objetivos buscados.

—¿Te parece que hay superposición de categorías en el automovilismo argentino?

—No, pienso que las que tiene el ACA son lógicas: dos de monoplazas y las de Turismo... Lo que pasa es que a veces falta un poco de unión.

—¿Están muy desunidos?

—Se podría estar más juntos, con un dialogo más fluido entre toda la dirigencia del automovilismo.

—¿A quíenes abarcás con lo de dirigencia?

—A todos: periodistas, promotores, dirigentes, asociaciones de pilotos. A veces algunos se rascan para adentro, y eso es feo, pero no es que haya peleas ni mucho menos, sino que así no es lo ideal.

—¿Te preocupa no tener apoyo de fábricas?

—Si, y mucho, porque ellas son las únicas que pueden aportar a la categoría.

—En determinado momento se habló de la Fórmula Súper Renault...

—¿Ahí si habría superposición de categorías? ¿No puede existir? Sería una estupidez.

—¿Es un problema tener la sede en el interior?

—A veces se complica porque no hay mucho dialogo; cuesta más dinero y tiempo estar en contacto con la CDA...

—Se cambian fechas, lugares, y no se respeta el calendario. ¿Qué pensás de eso?

—Y... que ahora se tendría que hacer uno para 1988 y respetarlo.

—Pero hace tiempo que eso no ocurre.

—Se tendría que hacer. No solamente para los pilotos sino para todos. Una revista como la de ustedes, así, no puede planificar nada...

—Eso ocurre ahora un poco más que antes. ¿Por qué? ¿Hay más intereses?

—Si, intereses y problemas económicos.

Cumini se explotó sobre la Fórmula Dos, una categoría que aún no encontró la cantidad de autos que necesita para dar espectáculos y que no presenta luchas atractivas en pista. No obstante eso, sigue adelante con fe.

AUTOMOVILISMO ARGENTINO: OPINAN LOS RESPONSABLES MAXIMOS



fórmula tres sudamericana

LA HORA DE LA VERDAD

"TENEMOS QUE RECOBRAR EL CREDITO"

La Fórmula Tres Sudamericana, como también lo fuera la Fórmula Dos, sigue siendo la máxima expresión de la tecnología al servicio de un automóvil de competición en nuestro país, y seguramente también lo es en Sudamérica, pero ¿hasta donde es correcta la denominación? Lo de Fórmula Tres es válido porque la rige el reglamento de las Fórmulas Tres europeas, pero paralelamente se permiten autos con perfil alar en el interior de los pontones para producir efecto suelo...

Aunque en principio esto es sólo por este año, queda el interrogante de por qué no se adoptó el piso plano, si aparentemente era la modificación de menor gasto en la transformación de un Fórmula Dos a un Fórmula Tres. En ello, ¿habrá tenido que ver la posibilidad de que los autos argentinos quedaran en desventaja ante los europeos? Lo que se vio en las cuatro competencias disputadas, no lo demuestra. En la reunión de San Jorge -Santa Fe-, fue pareja la performance entre el Dallara-Alfa Romeo de Gustavo Sommi y el Reynard-Volkswagen de Ernesto Jochamowitz; las diferencias, mínimas, pueden achacarse al poco tiempo en pista que tiene el auto del peruano. En tanto, los Berta, de efecto suelo, circularon un 15% más rápido que los coches importados de piso plano.

Acaso el que también hubieran perdido los autos argentinos, habría generado una motivación mayor en los pilotos de los distintos países que figuran en el compromiso de este proyecto...

Respecto de esto opina Guillermo Maldonado, uno de los líderes de la Asociación de esta F.3: "La no adopción desde un principio del piso plano, no tiene que ver con la posibilidad de ganar o perder con nuestros autos; se debió exclusivamente a una cuestión económica y de tiempo. Si bien la Fórmula Dos Nacional está usando autos similares a los nuestros, con piso plano, estos están mal puestos; los pontones, como los tienen ellos, sólo sirven para frenar a los autos; estoy convencido de que andarían mejor sin ellos. Lo correcto sería diseñar una nueva suspensión trasera que permita evacuar mejor el aire en la parte posterior. Si cambiando el motor y la caja, recién pudimos arrancar a fines de abril, adoptando el piso plano es posible que recién ahora estuviésemos haciendo la primera carrera... Creo que como están las cosas, en algunas competencias tendremos ventajas, pero en otras será al revés. El Dallara-Alfa Romeo de Sommi, en Buenos Aires e Interlagos pudo haber luchado la punta. El año que viene, con el nuevo modelo de Berta, todos tendremos que usar el piso plano... En cuanto a la motivación para integrarse, tiene que ser el intervenir en una categoría con proyección mundial...

La denominación de categoría sudamericana será concreta cuando por ella exista verdadero interés en varios países de esta

parte de América. Por ahora nuestros únicos socios siguen siendo los brasileños, y lamentablemente durante este año han reducido en casi un cincuenta por ciento su presencia. En Brasil el interés por el automovilismo internacional pasa por los pilotos que luchan el Campeonato del Mundo en Fórmula Uno, por aquellos que ganan en las fórmulas promocionales europeas y por los éxitos de Emerson Fittipaldi en América del Norte. Es muy poco lo que queda para la Fórmula Tres; su influencia se limita al Estado de Río Grande Do Sul y a las otras zonas limítrofes con nuestro país, con el agravante de que los pilotos con equipos brasileños no ganan.

"No hay duda de que nuestro socio fuerte en la formación de esta categoría sudamericana, siempre fue Brasil -continúa Maldonado-. Pero tampoco la hay de que desde Argentina siempre se hizo todo lo posible para conformarlos a ellos. La adopción del reglamento de Fórmula Tres, creo que es lo último que podemos hacer para integrarlos; ahora no hay experiencias que se puedan argumentar como diferencias, es igual para todos."

La participación del peruano Jochamowitz es positiva, pero lo sería más si respondiera al interés del automovilismo incaico y no a una solución económica para un presupuesto que no le permite seguir corriendo en Europa. La Fórmula Tres, para consolidarse, necesita del automovilismo de varios países de América; la solución sólo es parcial a través de los dos que le dieron forma.

Es cierto; en algún momento de la Fórmula Dos hubo pilotos representando a más países de los que hay ahora. Pero no eran la realidad del interés por la categoría; en algunos casos hubo que llamarlos y pagarles para que vinieran... En cambio, ahora los que están pagan y corren porque les interesa estar dentro de la Fórmula Tres Sudamericana.

En Argentina, mientras el automovilismo en general ha experimentado un notable crecimiento, la disciplina de los monopostos sudamericanos es una de las pocas categorías que no acompañan el proceso. Esto se nota en la falta de interés por parte de muchas empresas en promocionar sus productos a través de los autos de la F.3; en la merma de la concurrencia de público a la mayoría de las carreras; en el cambio de preferencia en la elección de la continuidad de su carrera deportiva, puesta de manifiesto por algunos pilotos de categorías promocionales: en las dificultades para concretar las fechas ante la actitud de las entidades organizadoras, que consideran un riesgo muy grande asumir los 25.000 dólares con que se valora el espectáculo. ¿Cómo ve esto el tantas veces Campeón de la Fórmula?

Esto no sólo me preocupa a mí sino a todos los que estamos dentro de la categoría. La Fórmula Tres es la continuidad de la Fórmula Dos Sudamericana, y ésta

tuvo un mal año en el '86, lo que arrancó un poco antes... Muchos toman como parámetro la carrera de Buenos Aires que ganó Gustavo Sommi en 1985 con 45.000 personas en el Autódromo, pero esa no era la realidad, la categoría no era el "boom" que pudo pensarse, fue una sola reunión con esa concurrencia, y había sido "armada"... Para hacer ese Gran Premio, entre la promoción y la "traída" de pilotos nos gastamos toda la plata de la tabacalera patrocinante y buena parte de la que tenía la categoría. Lo peor fue que no nos quedó nada. Durante todo aquel tiempo la Fórmula se ganó el des crédito de muchos, entre ellos los organizadores de los espectáculos. Las críticas me dolieron, pero las teníamos merecidas. Ahora estamos trabajando con base sólida para que la gente recupere la confianza. Nos está costando mucho porque arrancamos desde "cero", pero estamos seguros de que en poco tiempo vamos a lograr que las empresas, los organizadores, los pilotos, el público, todos, acompañen el desarrollo de la categoría. Igualmente, la situación económica, en parte tiene que ver con las dificultades para concretar las fechas. Por ejemplo, en el caso de Colombia y Ecuador, los que habían dado su palabra se echaron atrás y quisieron que se hiciera cargo de todo el Sr. Gómez Gómez, que fue el organizador del año pasado; y como éste consideraba que no tenía tiempo para hacer las cosas en la fecha prevista, lo aceptó pero para realizar las dos pruebas en 1988...

El cambio de la Fórmula Dos a la Fórmula Tres se fundamentó en apuntar a una categoría más barata, a una mayor confiabilidad mecánica, a que los brasileños iban a tener mayor concurrencia, incentivados por una superior competitividad; a que aumentarían la cantidad de autos en las largadas, etc...

La realidad marca que recién en la cuarta carrera se ha reunido la cantidad de autos que deseábamos para la prueba de apertura, pero en esto tienen mucho que ver las trabas propias de adoptar un nuevo reglamento; siempre algo se "atranca", agravado con que muchos elementos de los que tuvimos que incorporar, son importados. Pero lo importante es que todos los autos que tenemos previstos están en proceso de armado, y a corto plazo estarán en pista. En lo que hace a los costos, nunca creí que la Fórmula Tres fuera a ser más barata. Este auto vale tanto o más que el del año pasado; hay que tener presente que tiene muchas cosas importadas... El mantenimiento tampoco es económico, si bien prácticamente hay que olvidarse de los motores; pero al ser éstos más confiables, se recorren muchos kilómetros de prue-

bas, se trabaja mucho más en los autos, y ello genera gastos que hacen a esta categoría más cara que la antigua Fórmula Dos. Pero a cambio de ello se aprende mucho más... Además, con la internacionalización de los motores se acabó con el "tabú" de que algunos disponíamos de los más potentes. Al aumentar nuestro trabajo en la puesta a punto de los autos, me parece que aumentó la diferencia con los pilotos de equipos brasileños. En el caso de César Pegoraro, llegamos a ponerle un motor de los nuestros en San Jorge, y sus tiempos eran un segundo y medio más lentos que los nuestros... Me parece también que no se va a buscar más soluciones para que ellos se integren; tendrán que encontrarlas ellos... La incorporación de Lionel Friedrich al equipo INI, podría ser el camino.

Las tres carreras programadas para fin de año en Argentina, Uruguay y Brasil, podrían ser fundamentales para la auténtica internacionalización de la categoría. Pero después de los resultados obtenidos en la comparación de los Berta con los autos importados, ¿hasta donde podrá interesarles a los principales equipos europeos, venir a correr con diferencias en el reglamento? Pueden pensar que hay mucho por perder y poco por ganar...

El viaje que hacemos con Alcides Rates y Oreste Berta -partieron todos el sábado hacia Europa- es para gestionar la presencia de los principales equipos de la Fórmula Tres europea en esa temporada. En principio, Dallara opina que no importa para nada que los Berta tengan efecto suelo o que haya ventajas para uno u otro auto. Es más: hasta nos dijo que era mejor que corriéramos con las gomas que estábamos usando nosotros; lo importante es hacer las carreras... En el caso de Ralt, tienen autos con efecto suelo que construyen para la Fórmula Super Vee, y pueden venir con ellos... Con el resto, hablaremos en este viaje.

Es evidente que se ha tomado conciencia de los problemas, y que las soluciones están en marcha; así lo hacen pensar distintas actitudes aquí reflejadas. A ello hay que agregar el sacrificio económico que están realizando algunos equipos con apoyo de fábrica, que han reducido los valores del alquiler de sus butacas y acuden en ayuda hacia otros teams de menores recursos. Esto, apuntado por la presencia de cuatro pilotos distintos en lo más alto del podio en igual cantidad de carreras disputadas, más el triunfo en Interlagos de un motor Renault en pleno desarrollo, indica que algo está cambiando.

Bueno sería que todos estos hechos se multiplicaran para consolidar a esta categoría que fue creada hace cinco años para expresar todo el potencial del automovilismo sudamericano, y todavía busca lograrlo.

TAPAS DE CILINDRO:

**LAS
TENEMOS
TODAS!**



DISTRIBUIDORES

TANDILBER

INDUSTAP

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

PATA SANCHEZ

Departamento de Competición

UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS
FIAT 147 y CLASE 2

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

Recho hidraulica S.R.L. DIAG. 76 N° 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION



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

JERARQUICE SU 505

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



También para REGATTA
Diseño
Exclusivo

Envíos
al interior

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

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



- Inyección para Motor Dodge GTX V8 Completa, Bieles Camillo, Cajas Hawland-MK9, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Pernos y Aros Alfa Romeo, Parrilla Faroles completos y Tapa de rueda para Mercedes Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

ANEXQJ

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

- CASCOS
- BUZOS
- BUTACAS
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BOTAS
- VISORES
- TRATAMIENTO ANTIFLAMA
- MALLORY
- C/CONRIENTE
- CONDENSADOR
- CABLES
- CINTURONES
- INTERCOMUNI
- CADORES
- CASTROL RACING

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

BUTACAS VEIGA

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

Fábrica: GAONA 4058 (1702).
CIUDADELA. TEL. 657-9536

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

- 1 ELECTRICIDAD
- 2 CARBURACION
- 3 MOTORES
- 4 MOTOS
- 5 MOTORES de CARRERA

Títulos no oficiales
CURSOS UNICOS POR CORREO
PIDA INFORMES
GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA - C.C. 40
(1678) - CASEROS - BS. AS.



REPUESTOS

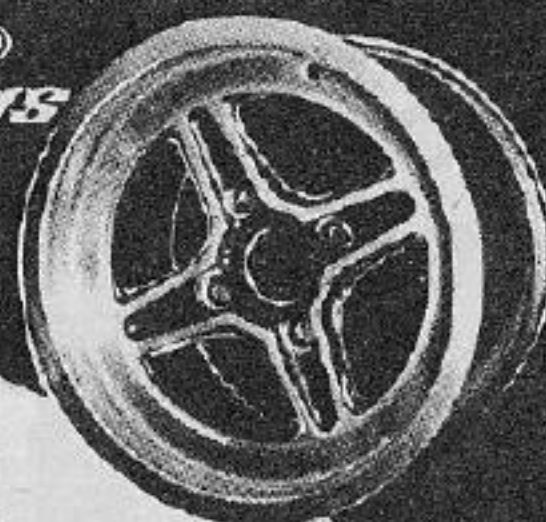
- Cajas Diferenciales
- Motoras COMPETICION
- RECAMBIOS EN EL ACTO
- Cajas Direccion
- Cigüeñales • Ejes
- Punta de ejes
- Tapas de cilindros
- Tapas comando
- Caja velocidades
- Partes de carroceria

VENTA DE REPUESTOS
NUEVOS Y USADOS

COMPRA AUTOS PARA DESARME

ALMAFUERTE 4352
(At. Av. Mitre 2800).
MUNRO. TEL. 762-1858

**ruedas
argentinas**



COMPETICION

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

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

FABRICA Y VENTA:

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



DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE
INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO
M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



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

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CANONERAS
• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA
Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

LEVAS BOSCH

Competición

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

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

* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



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

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

ALBERTO J. DAPORTA

* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

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

* Turismo Carretera • TC 2000 • Rally

* TC Bonaerense • Stock Car

* NACIONALES e IMPORTADOS *

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



GAS

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

Envíos al interior

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

AUTOMOVILISMO ARGENTINO: OPINAN LOS RESPONSABLES MAXIMOS

turismo carretera

LA HORA DE LA VERDAD

"QUEREMOS EVITAR QUE SE NOS VAYA DE LAS MANOS"



El Turismo Carretera es —sin ninguna duda— la categoría que más poder de convocatoria tiene dentro del esquema automovilístico nacional, aunque también es lógico señalar que sus problemas aumentan en proporción con la cantidad de autos y de pilotos que tiene la especialidad, y todo lo que sucede dentro de ella, siempre da que hablar en mayor medida de lo que sucede con otras. Es una consecuencia lógica, y de la charla que mantuvimos con Juan Carlos Deambrosi, presidente de la Asociación de Corredores de T.C., pueden surgir ciertos elementos, tanto como para clarificar para la polémica.

—¿En qué medida la televisión beneficia a la categoría?

—En estos momentos se habla mucho cuestionando a la televisión, pero lo que no se sabe es que antes de tomar esa determinación nos reunimos con todos los pilotos en oportunidad de una carrera en Monte, hace dos años, y les solicitamos su opinión. Ellos, por unanimidad, votaron favorablemente porque entendieron que era beneficiosa, puesto que les serviría como medio para conseguir publicidad para sus autos, ya que lo primero que pregunta un potencial "sponsor", es si las carreras se televisan... Para ello, la A.C.T.C. no tiene ningún desembolso, ya que mediante un contrato, Luis Delconte se ocupa de todo, y lo que hace es únicamente problema suyo. La punta del hilo en la televisión nos la dio hace un tiempo Carlos Parruti, pero no nos quedamos con eso, nos movimos por nuestra cuenta y arreglamos bajo las condiciones que ya comenté.

—Hace unos años se puso especial énfasis para terminar con accidentes en los que aparecieron involucrados Mouras y Castellano, y ambos recibieron sanciones. Ahora, hace algunas carreras que vienen sucediendo anomalías y todo tuvo eclosión en la competencia de San Luis, sin que se haya adoptado ningún tipo de sanción.

—Vamos por partes... En aquella ocasión, Mouras rompió tres autos, y de no tomarse ninguna medida, el problema se extendería, por eso aplicamos sanciones. En cuanto a lo de San Luis protagonizado por De Benedicis y Oyhanart, en virtud de que existe una causa abierta por homicidio esperamos la

resolución del juez interviniente, aunque a partir de la competencia de Junín no vamos a tolerar ningún tipo de toque o roce. Hasta lo más ínfimo será sancionado severamente.

—¿No es motivo de preocupación la falta de seguridad que existe en la mayoría de los circuitos semipermanentes? ¿No sería aconsejable contemplar la posibilidad de correr exclusivamente en autódromos?

—Pensamos que por ahora no hay motivos para no centrar el grueso de las carreras en ruta abierta, y una porción menor, pero de todos modos importante, en autódromos y con televisión. Y no hay motivos porque se está trabajando incansablemente en la seguridad, no sólo de los pilotos sino fundamentalmente en el público. El día que se nos demuestre concretamente la imposibilidad de correr en ruta, evaluaremos. Mientras tanto, seguiremos bajo estas condiciones.

—¿Se contempló algún cambio en cuanto a los autos?

—En su momento se evaluó la alternativa de cambiar, pero por ser contraproducente, decidimos continuar de esta forma, con este tipo de vehículos. Ahora se dio un paso importante al lograr el autoabastecimiento de tapas de cilindros para todas las marcas, que en su momento fue una talía preocupante.

—Volviendo al tema de la carrera en Potrero de los Funes, ¿están dadas las condiciones para correr allí?

—Pienso que sí y nuestra intención es volver. Con un poco más de guard-rails y más énfasis en la seguridad, no habrá problemas. Es más, ya pensamos en hacer allí una carrera por invitación.

—Pasemos al asunto de las cubiertas Faneco, con las que hubo problemas en Nueve de Julio y Rafaela. ¿Qué surgió del análisis que se hizo luego de que varios pilotos tuvieran inconvenientes?

—Ese análisis fue óptimo... El grado ideal de resistencia de las cubiertas Faneco, está en siete puntos en una escala de uno a diez, y ello, básicamente por las características de los circuitos. Para solucionar eso, en Nueve de Julio correremos al revés y con una chicana antes del curvón, para que éste deba ser tomado en primera velocidad. En

cuanto a Rafaela, otro de los circuitos donde hubo problemas, haremos dos chicanas distintas, "trabandolas" para que los autos estén obligados a poner primera. Seguiremos con Faneco y respetaremos el contrato, ya que el problema que se originó en estas dos carreras no es culpa de las gomas. En cuanto a las Michelin, trataremos de solucionar el caso mediante un acuerdo con un Despachante de Aduana.

—En lugar de tener tantos autos, ¿no sería mejor restringir la cantidad de participantes, logrando menor cantidad pero más calidad?

—Una de nuestras medidas más acertadas, fue la de no permitir el ingreso de automóviles nuevos a partir del 1° de enero de 1987.

Pero no se puede negar la participación a un piloto... ¿Cómo le decimos a "Cocho", Besone, Garro o cualquier otro, que no pueden correr en T.C.?... Además, siempre existirán los que quedan marginados, que son aquellos quienes no van a todas las carreras. De todos modos, hay que buscarle una solución al problema.

—¿Se puede decir que a raíz de esto el manejo de la A.C.T.C. se ve amenazado?

—Nosotros no cobramos un peso por nuestra gestión al frente de la A.C.T.C. Lo hacemos porque nos gusta, aunque somos conscientes de que a veces se nos puede escapar algo. De repente, nos dimos cuenta de que debemos afrontar una serie de dificultades ya que la categoría creció de tal forma que tememos que se nos escape de las manos. Y con esa finalidad trabajamos, creando distintas departamentos para que nada quede librado a su suerte. Incluso tenemos "in mente" establecer un control estricto sobre cada uno de los participantes, para ver cómo se comportan en carrera.

—Hay otra cosa que extraña: ¿por qué son tan poco exigentes las pruebas de aptitud para quienes ingresan en la categoría?

—Pienso que no es así... A veces, 2m05s en el circuito 12 del Autódromo de Buenos Aires es un tiempo normal. Si lo limitamos, más de uno no podría correr, y nosotros no le cerramos la puerta a nadie...

—¿Dónde será el Gran Premio de este año?

—Hay una posibilidad de que se haga en Viedma... De no ser allí, lo más lógico es que hagamos dos barreras en el circuito de Tandil, en sendos domingos consecutivamente.

ANÁLISIS TOTAL

¿Por qué se preocupan tanto de lo que dicen los medios periodísticos cada vez que ocurre un accidente?

—Nosotros aceptamos las críticas... Cuando tienen buena intención y están destinadas a solucionar cosas, las aceptamos de muy buen grado. Pero generalmente no tienen ese tenor, y por eso nos preocupa fundamentalmente la injusticia. Nos duele que no se diga la verdad en la mayoría de los casos.

Lo que no aceptamos es que cierta parte del periodismo pretenda meterse en cosas internas que no tienen por qué trascender, y se busquen argumentos contra tal o cual determinación nuestra, cuando en realidad lo que sucede es que se sienten tocados en sus intereses. Replio, aceptamos las críticas... pero todos los cargos deben ser fundamentados por los periodistas que atacan, aunque eso no sucede.

Creemos haber plasmado gran parte de las inquietudes, sobre la marcha, de la que se ha dado en llamar la categoría más popular. Quizá con una visión un poco particular sobre los diferentes temas, pero con dirigentes que no dudan —en todos los casos— en solicitar la opinión de los pilotos antes de adoptar cualquier determinación. Al efecto, Deambrosi brinda uno de los tantos argumentos ante las críticas: "Antes de correr en San Luis, fue una delegación de pilotos de primera línea (Satriano, Mouras, Antelelli, etc.), y ellos aconsejaron que no era prudente largar en filas de a dos autos, ya que a las pocas vueltas los de atrás serían alcanzados por los primeros. Sin embargo, luego de la carrera, y a pesar de que en ninguna de las cuatro largadas hubo problemas, algunos cuestionaron nuestro proceder. Yo admito que tal vez el público no haya estado ubicado correctamente. De acuerdo. Pero lo que sucedió no fue por la manera de largar, sino fundamentalmente porque algunos pilotos no se detuvieron a pensar dónde estaban corriendo."

BACH PRESENTA **NUEVO MOTOR MIAMI**
CON TODOS SUS REPUESTOS.
NUEVOS PULSADORES A GATILLO.
NUEVAS GOMAS Y CHASIS
TODO LO NUEVO
en **autodelismo**

ENCUENTRELO EN:

CIRCUITO

Maxi Martín

ITALIA 1892 MARTINEZ

JUGUETERIA

Esteban

TODO HOBBY

CASEROS 24 HAEDO

AUTODELISMO

sprint

AV. RIVADAVIA 1535 I
HAEDO

MARTIN HOBBIES

COSME BECCAR 215
SAN ISIDRO

ALVEAR 42 - 798-7490
MARTINEZ

AERO SUR
La casa del hobby

TALCAHUANO 166
TEL. 37-6030 BS. AS.

PISTA GIGANTE DE
70 METROS DE RECORRIDO

CIRCUITO SUPERMONZA

AGUSTIN ALVAREZ 1538
VICENTE LOPEZ

Sugerencias...

Por avisos en esta sección llamar a:
EDDIE PUBLICITARIA SRL.
Córdoba 443, 1° P. "A", Tel. 311-2104



IMPORTADAS de FRANCIA

PEUGEOT toda la línea,
RENAULT 11/12/18 y MOTOS.
BUJIAS ESPECIALES de
Gran PERFORMANCE
Que Eliminan el "Rateo"

EYQUEM
CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3952/3957/6634/8059

Seguridad y garantía... RESORTES DE SUSPENSION



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

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

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

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



IMPORTADORES
EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 97-4410/7408 • CAPITAL



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



LA COSMETICA PARA EL AUTOMOTOR

lo más moderno
y novedoso
en decoración
de vehículos

Amplia gama de
diseños y colores
en cintas
decorativas



ENVIOS AL INTERIOR

DUKE

WARNES 1180
CAPITAL (1414)
TEL. 530-1032 / 534-3100

VENTAS POR MAYOR
Y A DISTRIBUIDORES

Ferrea

RACING PARTS - U.S.A.

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

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

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

NEW YORK RUEDAS

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



TODAS LAS MARCAS, NACIONALES E IMPORTADAS
LLANTAS PARA CAMIONES
Y ACOPLADOS

• PRECIOS
SENSACIONALES !!!
• UTILICE EL PLAN CANJE

NO CERRAMOS AL MEDIODIA
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

WARNES 1401 ESQUINA DORREGO
854-7322/0902 ENVIOS AL INTERIOR

JOSE V. BIANCHI

ESCUELA DE PILOTOS

CURSO AVANZADO DE CONDUCCION
DEPORTIVA



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

DURANTE 5 AÑOS TRABAJAMOS,
CON RESPONSABILIDAD Y DEDICACION
FORMANDO NUEVOS PILOTOS; SOLO ASI
LOGRAMOS HOY LA MEJOR ESCUELA.
SI ESTA INTERESADO, COMPRUEBELO UD. MISMO
Personalmente Autódromo de Buenos Aires: Miércoles y Viernes
de 11 a 14 Hs. o por carta:
PERU 1065, 1° Piso,
Cap. Fed. (C.P. 1068)



TARJETAS DE CREDITO

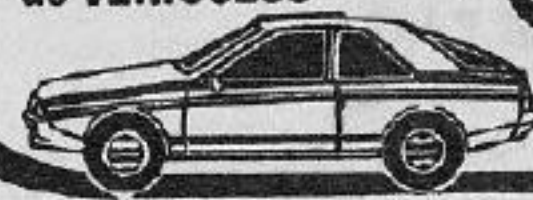


Su casa, oficina o
negocio POLARIZADO
con MATERIAL
ESPEJADO

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

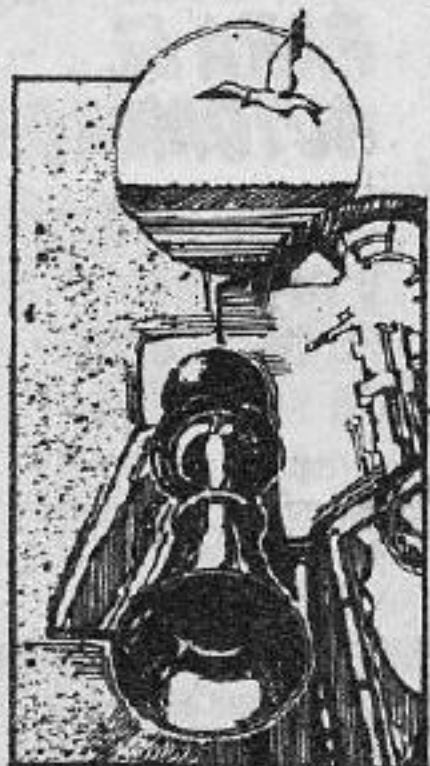
...y conseguirá de 5 a 7
grados más frío de su equipo
de aire acondicionado.

**DECORACION
de VEHICULOS**



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

Toquecitos de bocina



BUEN REGISTRO

Fue el que logró Gabriel Raies probando su nueva coupé Fuego en el Autódromo "Oscar Cabalén". El auto, equipado con suspensión desarrollada por Berta y una trompa similar a la de Oltra, marcó 1m.15s., y el piloto comentó asombrado: "El coche es una maravilla, no tiene nada que ver con el anterior".

GARCIA VEIGA "OUT"

A raíz de haberse comprobado la falsedad de su denuncia policial, al aducir el extravío de su licencia médica en oportunidad del Desafío de los Valientes, Néstor Jesús García Veiga (que no concurrió a ninguna de las tres citaciones para formular su descargo) fue sancionado por la Federación Regional 5, de Córdoba, que decidió suspenderlo —con extensión al nivel nacional— por el término de un año.

SAENZ CON "CHICHE" NUEVO

Edgardo Fernández está trabajando, en su taller de San Justo, sobre la coupé Fuego que Eduardo Sáenz conducirá en T.C.2000 a partir de 1988. Fernández volcará en la unidad toda la experiencia acumulada en trabajos anteriores.

MAS PRUEBAS

Otro de los que estuvo probando en el Autódromo "Oscar Cabalén" fue el santafecino Luis Druetta, quien giró sobre su Renault 18 de Clase Tres de Turismo, equipado con un nuevo motor desarro-

PRUEBAS EN EL AUTODROMO UNA SEMANA "MOVIDA"



Sentado sobre el paredón de los boxes está Guillermo Kissling, mientras su Berta Renault es atendido. En la otra toma, detenido, el auto de F-2 Nacional de Fabián Antelo, mientras su padre Osvaldo se acerca



Lunes. En el circuito nueve giraron con sus Sierra de Turismo, los pilotos Pablo Rafú y Hugo Fierros, logrando, respectivamente, en su mejor vuelta 1m 39s 6/100 y 1m 37s 42; "El Suizo" probando diferente puesta a punto en su Alfa Romeo, logró un registro de 1m 36s 75, y girando con el Nissan 300 de Claudio Abdala, estuvieron los pilotos Angel Monguzzi y Horacio Begué (F-IES), marcando en su mejor vuelta 1m 38s 61 Monguzzi, y 1m 41s 30. **Martes:** nuevamente con el Nissan de Abdala, Horacio Begue, circulando en el circuito 12, marcó 2m 1s 91, y Carlos Pedernera, con la misma máquina 1m 56s 70. Luis Delconte con su Chevy de Turismo Carretera, y acusando diversos problemas giró en 2m 3s 75, y Osvaldo Duarte también con su Chevy de T.C. logró 1m 59s. José Alvarez utilizando el mismo circuito 12 en su Chevy de Stock Car, marcó en su mejor vuelta, 2m 7s 33. En la variante número nueve, Adolfo Ré (presidente de la Fórmula Renault Pampeana) hizo 1m 29s 15, Marcelo Demarchi con su Fórmula Renault, 1m 23s, Fabián Antelo continuando con su adaptación al Berta de F-2 Nacional 1m 22s 60, Juan Oddo con el Andújar de F-2 Nacional 1m 28s 62. Quien totalizó la mayor cantidad de vueltas fue Guillermo Kissling, llegando a marcar 1m 16s 11, con la puesta a punto de la carrera anterior de F-3 Sudamericana, y luego de cambiar espirales en 1m 15s 87. **Miércoles:** Jorge Trejo con el Regatta de Turismo Pis-

ta registró 1m 38s 28 y Gustavo Der Ohanesian con ese mismo auto, 1m 37s 97. Ricardo Joseph con el Regatta: 1m 38s 17, y Juan Massey, también con Regatta, 1m 38s 86. **Jueves:** lo más importante del día fue lo realizado por Guillermo Kissling con su Fórmula 3 Sudamericana, probando nuevos espirales y barras durante 35 vueltas al circuito nueve, llegando a lograr un registro de 1m 14s 97; Fabián Antelo marcó 1m 21s 27 hasta que sufrió un accidente en los mixtos, que dejó bastante maltrato a su Berta, pero sin consecuencias personales. Nelson Guidi con su F-2 Nacional, 1m 22s 96 y Hugo Lara, tras penar con el limitador de revoluciones durante toda la tarde, colocó el elemento del auto de Guidi, llegando en pocas rondas a un tiempo de 1m 22s 31. Juan Arlandis mejoró notablemente en FRA, llegando a un registro de 1m 22s 81, Rolando Zgaib y Claudio Ruggeri lograron respectivamente sobre sus autos de FRA, 1m 25s y 1m 28s 17. **Viernes:** René Zanatta giró con el Nissan 300 ZX de Gustavo Der Ohanesian, sin registrar tiempos de importancia; Arnaldo Puleo lo hizo con el Datsun 280 ZX pero con inconvenientes en los amortiguadores delanteros, y Ricardo Joseph (h) giró con el Fiat Regatta 85 con muchos problemas. El mejor tiempo fue de 1m 39s 07, en el circuito N° 9, al igual que los otros pilotos nombrados.

Texto y fotos: Carlos R. Varela

llado por Oreste Berta. En la oportunidad, Druetta hizo su mejor vuelta en 1m.20s., siendo atendido por Mario Schneider y Ricardo Canavesio.

HOMENAJE A OLTRA

Los amigos y admiradores de Silvio Oltra, invitan al homenaje que se le brindará al piloto el próximo 23 de setiembre. El mismo tendrá lugar a las 21 horas en "La Bodega del Gran Café Tortoní", en Avenida de Mayo 825 de la Capital Federal. En esa oportunidad, di-

versas personalidades del ámbito deportivo y artístico estarán presentes y estamparán su firma en un pergamino recordatorio que fue realizado por el pintor Juan Carlos Benítez.

TRELEW, DE MODA

La brecha abierta por el CAP al ir a correr a Trelew, entusiasmó a otros dirigentes para ir a esa plaza. El miércoles pasado, Néstor Papini mantuvo largas conversaciones telefónicas con los organizadores sureños para ver la posibili-

LA FORMULA TRES

Victor Romagnoli: "Si Oreste resuelve definitivamente el problema de los cigüeñales de los motores Renault, voy a seguir con la marca."

Alberto Gómez Gómez: "Nuestro piloto Jorge Cortés, no está corriendo en la Fórmula Tres porque sufrió un accidente en la ruta que va de Bogotá al autódromo, y se fracturó las dos piernas... Está reponiéndose bien y cuando esté en condiciones, seguramente volverá, ya que ganas y apoyo no le faltan."

Mario Biaggini (a Tulio Crespi): "Ya la experiencia del auto de fondo plano que querías hacer, la hiciste, y sabés cómo va. Ahora, hacéme caso, construí dos pontones con 'alas' interiores y volvé a probar. Si va mejor, no tenés por qué regalar medio año de resultados. Tené en cuenta que todavía faltan ocho carreras para terminar la temporada."

Alcides Raies: "Sí, es verdad que yo dije en San Jorge que no iba la carrera de Mendoza porque no estaba la plata, pero en esa semana me llamó Díaz Constantini y me dijo que la había conseguido. Nos pusimos de acuerdo y vamos a ir el 20 de setiembre como estaba previsto, posiblemente junto al Turismo."

Oreste Berta: "Estamos haciendo una 'caja negra' adaptada a nuestro clima, que vamos a probar próximamente. En cuanto al nuevo chasis de materiales compuestos, ya sé quién tiene en Europa el programa para los cálculos de mezcla de los mismos, y de rigidez torsional, así que voy a procurarlo en el viaje que haremos con Maldonado y Raies. La idea para el nuevo auto es construir una maqueta de tamaño natural —no en escala— para probarla en el túnel de viento."

Francisco Zanón: "El nuevo chasis Dallara para nuestro equipo ya está en Buenos Aires. En cuanto al nuevo motor Alfa Romeo, con variantes en la parte electrónica y diferentes cabezas de pistones, está a mediados de setiembre. De cualquier manera el auto recién podría correr las últimas cinco carreras, pero lo hará siempre que aparezca el piloto que tenga el dinero para alquilarlo."

Guillermo Kissling: "Esta semana recibimos un télex de Adrián Reynard desde Londres, donde nos informa que su intención es venir a correr el triangular de fin de año con el brasileño Raúl Boesel conduciendo uno de sus autos."

Humberto Dana: "No fuimos a San Jorge porque terminamos el auto muy encima de la

FAIRLANE T.C. A PUNTO

Como lo muestra la foto, ya está listo el Fairlane con que Norberto Bressano se presentará, a partir de la competencia de Junín, en Turismo Carretera, convirtiéndose de ese modo en pionero, ya que nunca había corrido en la categoría un modelo similar. Detrás del auto y de izquierda a derecha, vemos a Roberto Gratani (preparador), Roberto Runzio (constructor), Antonio Maniscalco (colaborador), Norberto Bressano, Gustavo Zunino (acompañantes), Miguel A. Mele (habitual acompañante de Satriano), y Raúl Blacoso, propietario del taller de Chivilcoy donde fue hecha la unidad.

Informe y foto: Marcelo Devoto



"FANGIO, EL MEJOR"

El próximo 12 de setiembre a las 21 horas, se estrenará en el programa "Homenaje", conducido por Juan Carlos Mareco y que se emite por Canal 13, un documental titulado: "Fangio, el mejor", cuyo guión, produc-



MIRA AL FUTURO

carrera. Lo presentaremos esta semana y vamos a comenzar a rodar en el Autódromo. La idea es ir a Mendoza y Chile."

Giampaolo Dallara: "Yo creo que el triangular de fin de año debería correrse con las cubiertas Pirelli brasileñas para todos los autos; de lo contrario no se podrá comparar exactamente el potencial de coches, equipos y pilotos."

Gustavo Sommi: "Zanón se va a Europa ahora, y gestionará que los premios que Alfa Romeo entrega en distintas categorías para los pilotos de la marca que compiten en ese continente se extiendan a la Fórmula Tres. Sudamericana, teniendo en cuenta que ya prácticamente hay seis autos en la especialidad con esos impulsores."

Ernesto Jochamowitz: "Entre otras cosas, la diferencia fundamental que tendrá el motor Spiess con el de Judd, es que además de ser nuevo, tiene inyección electrónica y no mecánica, como tenía originariamente el inglés y que fue modificada por el equipo INI para la carrera de San Jorge. Vamos a tenerlo para la carrera de Mendoza."

Egon Hertsfeld: "Mi experiencia en la Fórmula Tres 'Sudam' es muy buena. Descubrí que existe aquí una categoría donde se puede trabajar al mismo nivel que en Europa. Voy a seguir en el equipo de Clovis de Moraes, alternando la conducción del auto con Pedro Bartelle."

Pedro Muffato: "El Chasis Berta nuevo con los frenos de Pozzi es una maravilla. Si a ello le sumamos que el motor fue trabajado muy bien en el taller de Biaggini, debo llegar a la conclusión de que éste es el mejor auto de Fórmula que he manejado."

Ing. Pedro Barja (Asesor Técnico de la CBA y Director Técnico del equipo de Stock-Car brasileño donde corre Ingo Hoffman: "Me gustaría mucho hacer experiencia en esta categoría con un equipo propio. Es, sin dudas, excepcional, seguramente la mejor de Sudamérica. Voy a tratar de llevar a cabo el proyecto por si logramos entrar juntos con Ingo."

Luis Schäffern: (brasileño ex rival de Mansilla en Europa): "Por ahora sólo observo y tomo contacto con la categoría. La idea es estar en ella el año próximo."

Néstor Carbio

ción y dirección estuvo a cargo de la cineasta polaco-argentina Ewa Dominika, de larga trayectoria en nuestro medio, y que además es periodista y poeta. En las fotos vemos a Ewa Dominika escuchando atentamente la palabra de Juan Manuel Fangio, y junto al "Quintuple", a Mareco y a Luis Landriscina.



¡ATENCIÓN! SE BUSCAN CANDIDATOS

Señores pilotos,
preparadores
y dirigentes:

Ustedes ya lo saben...

CARBURANDO Y CORSA

los siguen
a fondo

...Y mes a mes,
quieren premiar
a los mejores

POR UN DEPORTE MOTOR CADA VEZ MEJOR

A usted, le importa



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

ARENERO 1/4"-2"
MECANICA GORDINI - R4 - R6 - R12
F 500 - DW - VW - DE CARLO

797-9473
ZUFRIATEGUI 2035 EDO. BELTRAN
FLORIDA

LEVAS BOSCH
Competición

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

ANDREO e Hijos

CARDANES
BALANCEO
ELECTRONICO
Avda. Warner 1996/98.
Rta. Aa. Tel. 59-5374

JOSE MASCIOTRA

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

AUTOPARTES DE COMPETICION
BALANCIENES * VARILLAS
PERNOS * EJES DE BALANCIN
BOTADORES PLANOS
ENGRANAJES CORRECTORES

ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

- CASCOS
- BUZOS
- BUTACAS
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BOTAS
- VISORES
- TRATAMIENTO ANTIFLAMA
- BORNAS POTENCIADAS
- MALLORY
- C/CONDICION
- CONDENSADOR
- CABLES
- CINTURONES
- INTERCOMUNI
- CADORES
- CASTROL RACING

Juan B. Justo 4300 - Tel: 543-6201

EMBRAGUES CORTES

COMPETICION
FABRICANTE EXCLUSIVO DE
PLACAS DE COMPETICION

En alineación triana, aptas para
todas las categorías nacionales y
zonales.

Conjuntos de embragues superligeros. Ej: Volkswagen-Gacel (con comp. normal):
4 kg 650 grs. (Conj. comp. Cortes): S/L: 2 kg. 400 grs.
Multidiscos sinterizados de 1, 2 y 3 discos.

Reparación de todo tipo de embragues de competición nacionales y zonales

GÓIRALDES 5515. V. LIBERTAD - S. Martín. TEL.: 752-0452

Néstor A. Gurini

ESCUELA DE PILOTOS

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

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE
INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO

BOSCH
SERVICIO

M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505

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

* FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES *

REPUESTOS DANIEL

BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES

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

FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

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

AUTO MOTOL
Gral. E. Garzón 5255.
(1440) Cap. Tel. 683-1351 y 682-9001

BALNE

Rectificación de Tapas de Cilindros
Standard y de Competición
Todas las marcas.
Tandil 7363. Mataderos. TEL. 641-1282.

CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

U.R. Producciones S.R.L. • Avda. Corrientes 3782 • B (1194) CAPITAL • Tel: 86-7734

Toquecitos de bocina



MIRADOR PERSONAL



por
Ronald Hansen

UN OSCAR PARA EL OSCAR

Cincuenta años de automovilismo deportivo para Oscar Alfredo Gálvez. Voy a crear una frase inédita (anótala, pibe...): "Toda una vida".

¿Cómo habrán sido Oscar y Juan Manuel Fangio cuando de chicos no sabían manejar un auto? Imposible imaginarlos.

En Turismo Carretera, Oscar siempre fue el mejor "manejador" de todos.

En esa época hasta Juan Gálvez se daba el lujo de tomar las curvas despacio; total, después venían 50 ó 60 kilómetros de recta donde su temible Ford podía recuperarse. Era más importante tener 2 ó 3 km/hora más en la recta, que virar fuerte en las curvas, con el siempre presente peligro del despiste.

Pero su especialidad no eran las curvas. Salvo Oscar, y lo demostró mediante sus actuaciones sobre máquinas monoplaza, con ese Alfa 3.800 que ahora está en el Museo de Balcarce (y del cual se decía que acaso iría a Milán en trueque por una Alfetta 158... Hubiera sido interesante ver qué pasaba si Oscar seguía en monoplaza. Pero a él siempre le gustó el T.C., la tierra, las cupecitas. O, como dijera alguien (creo que yo mismo) en la década del '60 "las cupeshitas".

Así que anoten, historiadores del futuro: Oscar Alfredo Gálvez nunca fue un "campeón del kilómetro lanzado". No solamente sabía manejar en recta sino, en curva también. Claro que corrió en un medio en que las curvas eran prácticamente un anatema, pero si hubiera estado en actividad ahora, sería virtualmente imparable en autódromo.

Ahora, todos manejan bien en autódromos. ¿Cómo progresó el T.C.?

No quiero hacer nombres. Me insultarían desde Ushuaia a La Quiaca. Pero "antes" hubo grandes corredores de T.C. que hoy no ganarían ni en Turismo Clase Tres. Tampoco —seamos justos— necesitaron emplearse a fondo en los virajes porque las carreras eran a base de rectas y no de virajes.

Pero Oscar hubiera brillado en cualquiera de las dos épocas.

dad de llevar al Turismo hasta aquellas latitudes, aunque ello no sería permitido —por ahora— por la C.D.A., que no quiere saturar las plazas.

ASAMBLEA DE LA APF-4

En estos días de setiembre se reunirá la Asociación de Pilotos Fórmula 4 para renovar su Comisión Directiva. El Presidente seguirá siendo Eduardo Bouvier y no habrá lista opositora, pero sí cambios en algunos nombres que ejercieron diversos cargos en la etapa que finalizó este mes.

INCORPORACIONES EN EL "GURINI TEAM"

Con autos atendidos por el platense, debutarán en Las Parejas Jorge Leiva, de Lomas de Zamora, y Diego Pelagaje, de Capital, ambos extraídos del curso de pilotos que el propio Gurini organiza. En el equipo también estará Luis Moraschi, con motores de Rubén Rullo adoptados a partir de Las Parejas.

SOBRE CIRCUITOS Y FECHAS

La CDA del Automóvil Club Argentino, no consideró apto al trazado de Potrero de los Funes, y además no aprobó otro ubicado en Villa Mercedes, ya que no llegaba a los 2.000 metros y no estaban dadas las condiciones para su extensión. En cuanto al Rally de San Luis se confirmó que irá el 11, 12 y 13 de setiembre, saliendo al cruce de versiones que lo daban postergado por una semana, y en lo que se refiere al Rally Gran Premio, para estos días está prevista una reunión en la que se determinará su recorrido.

¿INMINENTES CAMBIOS?

De acuerdo con algunas versiones que circularon en los últimos días de la semana pasada, habría inminentes cambios en alguno de los departamentos de Renault Argentina vinculados al deporte automovilístico, que ya en estos días serían dados a conocer oficialmente.

VELOZ COMO UN GALGO

La Fórmula Cinco tiene en Luis Biasatti a uno de sus genuinos representantes, y aquí posa junto a su auto, un Galgo de propia construcción, equipado con motor Zanella, que responde a la preparación de Carlos Kownalik



CONCURSO CAMPEONES-CORSA-ORIENT ACIERTE EN JUNIN Y GANE

En la competencia de Turismo Carretera que se llevará a cabo el próximo domingo 13 de setiembre en Junín, se habrá de disputar otro de los concursos auspiciados y promovidos por CORSA, Campeones y Orient, que como premio para el ganador tiene un reloj de esa afamada marca.

Las bases son simples: usted sólo tiene que llenar la boleta adjunta, marcando con una cruz su preferencia en el casillero correspondiente. Hay seis parejas, y de ellas, deberá acertar cuál de los dos pilotos prevalece sobre el otro. Por ejemplo: si opta por el que está a la izquierda, la cruz deberá ir en ese lugar; si piensa que alguno de los dos no se clasificará o abandonará, la cruz irá al medio; y si opta por alguno de la derecha, ahí deberá poner la cruz.

De manera que escriba poniendo en el sobre: "Concurso de Pronósticos Automovilísticos Campeones-CORSA-Orient, Arenales 2896, Planta Baja (CP 1425) Capital Federal", o bien puede también depositar su voto en la urna que al efecto estará en Junín, junto a la cabina de transmisión de "Campeones".

El miércoles posterior a la competencia de T.C. en Junín, se hará el sorteo entre quienes hayan acertado con los pronósticos, y el nombre del ganador será anunciado en el programa diario de Campeones, que se emite por radio El Mundo entre 20 y 21 horas, y también en el programa televisivo de esa misma organización, los jueves de 23 a 24 horas por Canal 2 de La Plata.

Escriba, palpite la carrera y tenga la oportunidad de acertar con sus ídolos...

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 0/3 CARRERA: T.C. en JUNIN

Nombres _____ Apellido _____

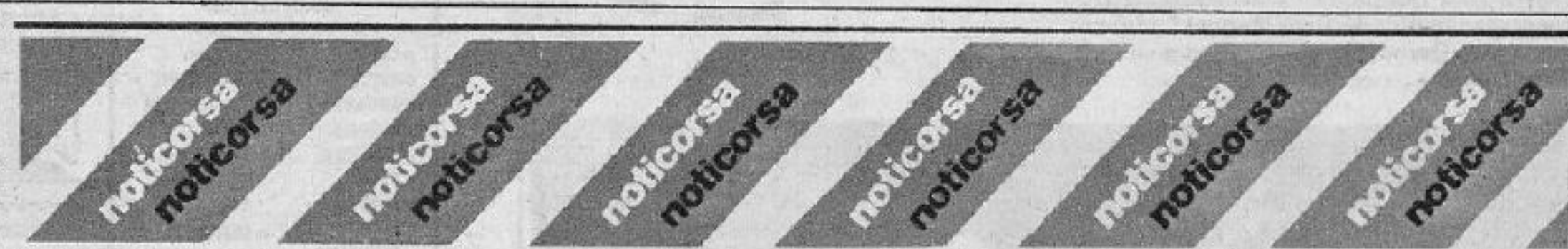
Domicilio (ciudad/localidad, provincia) _____

Tipo y nº de documento _____ Teléfono _____

	L	PILOTO	E	PILOTO	D
1	☐	SATRIANO	☐	OXHANART	☐
2	☐	ANGELETTI	☐	MORRESI	☐
3	☐	A. AVENTIN	☐	SALGADO	☐
4	☐	URRETAVIZ	☐	CASTELLANO	☐
5	☐	NESPRIAS	☐	MARCOS	☐
6	☐	SASSO	☐	ALCALANZAR	☐

Campeones

RELOJES
ORIENT CORSA



HERRAMIENTAS BAHCO

Durante los días 24 y 25 de agosto, BAHCO SUDAMERICANA desarrolló un intenso programa de actividades denominado "Lanzamiento '87", con motivo de presentar las nuevas herramientas incorporadas a su producción. Esto incluyó la primera línea de destornilladores profesionales con punta recta, recta aislada, cónica y Phillips, así como también las pinzas de puntas planas y semirredondas con corte lateral.

Al "Lanzamiento '87" fueron invitados los Distribuidores Oficiales BAHCO de todo el país, los que visitaron las dos plantas sitas en la provincia de Santa Fe, donde actualmente se producen 641 artículos.

Las herramientas BAHCO, de industria argentina, ocupan un lugar destacado en el mercado local y se exportan a más de 20 países. El 60% de las exportaciones del

presente año están destinadas a mercados tan sofisticados y exigentes como Suecia y el resto de Escandinavia. Esto es posible gracias al nivel de calidad alcanzado, que les permite competir a nivel internacional. Para el período 1988/89, están previstos otros lanzamientos siempre destinados a usuarios que exigen máxima calidad y precisión en las herramientas que utilizan.

ALARMAS RANGER

Se concretó entre la empresa ELSE de Milan, Italia, fabricante de sistemas de seguridad para autos y casas, y la firma argentina PEVIDAN S.R.L., un acuerdo por el cual se otorga a la empresa local la representación exclusiva y oficial para la comercialización de los productos "RANGER", líder mundial en su género.

El señor Pedro Della Penna, socio gerente de la empresa, nos da a conocer las

características de uno de los cinco modelos en venta en nuestro país. El modelo 757, que actúa ante cualquier variación de tensión o contacto, percusión o roturas de cristales, corte o desconexión de batería, apertura de baul, capot y puertas, anulación del encendido del vehículo y control del habitáculo por un sistema de ultrasonido. La alarma posee un microprocesador computarizado, sirena de 120 decibeles y pilas de cadmio recargables. Todos los componentes están armados en un monobloc de aluminio fundido a prueba de golpes, alta temperatura y agua.

Cabe destacar que en caso de intento de robo, la alarma actúa en forma instantánea, pero si el intruso o ladrón abandona el intento, pasados 30", la sirena y las luces dejan de funcionar pero quedando en estado de alerta para otros intentos. En el caso de asalto, la alarma y demás sistemas actúan a los 50", recidiéndose siempre ante los abandonos y los intentos.

RECAMBIO
DE AMORTIGUADORES PARA TODAS
LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES
DE COMPETICION
AVANAN NUESTRA CALIDAD

LOUZA
COMPETICION
AMORTIGUACION

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

RANGER
ELECTRA

ALARM
COMPUTER

ALARMA
PARA
COCHES
Italianas

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

Importa, garantiza y vende PEVIDAN S.R.L. Av. Fondo de la Legua, 2026 ☆
Centro de colocación AUTO RADIO PANAMERICANA Av. Fondo de la Legua 2038 Tel: 766-6179/8399 O (1607) O Villa Adelina (Ail. PANAMERICANA y YRIGOYEN)

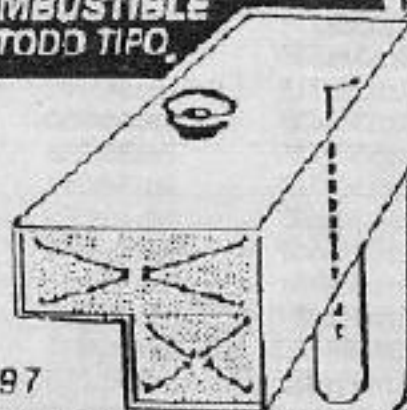
TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO.

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD.
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

• COMPETICION
• LANCHAS
• INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



**Ramón Solar
e Hijos S.A.**

TALLER DE CANONERAS

• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA
Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

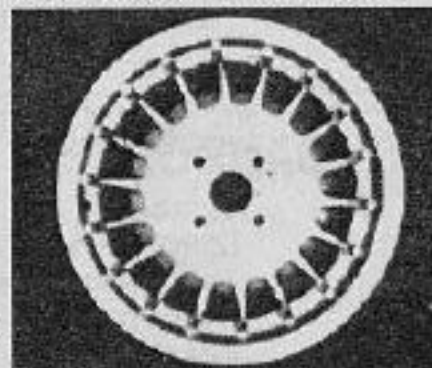
SUDAM Ruedas

ALSIM S.R.L. 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA

- Las llantas más livianas y más resistentes.
- Para todas las categorías Nacionales y Sudamericanas

También: Crieques, rápidos, combinetros balanceadoras, balanzas y discos de alineado.
Línea completa para autos nacionales e importados.

CALLE 105 N° 5077 (1653). VILLA BALLESTER. TEL. 766-2846/5301



DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE
INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO
M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



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

**LEVAS
ROMERO**
COMPETICION

TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA

CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

Calle 14 n° 3825/39 (ex-España 168/170) VILLA LYNCH (c.p. 1672)
S. MARTIN. TEL. 755-3825 y 753-3229

RACING PARTS

- Resortes para válvulas 15KV. Todos los tipos.
- Boleadoras a flotillo, CHEVY y DODGE 15KV.
- Varillas leventes válvulas 15KV.
- Plátiles para válvulas Titano Marro y Dual 15KV.
- Tacómetro JONES con aguja lesigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de bola CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escopo VHT. Varlos colores.

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

**BUZOS
ANTIFLAMA**

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

**KARTING
MIDGET:**

BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DEFINIRSE VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en MAR DEL PLATA:
"FIRST COMPETITION"
Av. Colón 5302. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR.

BRANDSEN 1123.
TEL. 744-2583

Frente a Estación
SAN FERNANDO (1646).

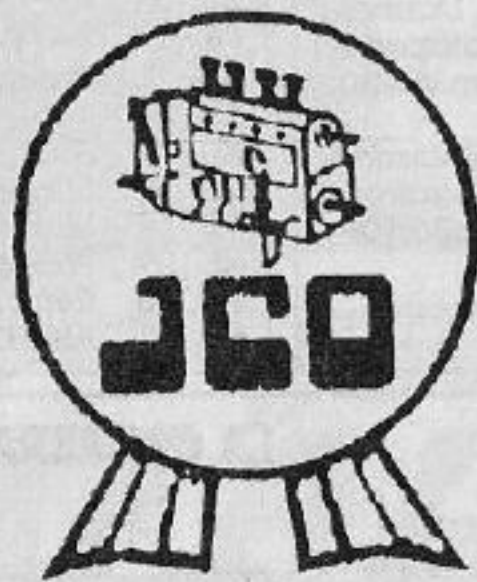


LEVAS BOSCH
Competición

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

**SERVICE DIESEL
BARRACAS**

BANCO DE PRUEBA
• BOSCH •

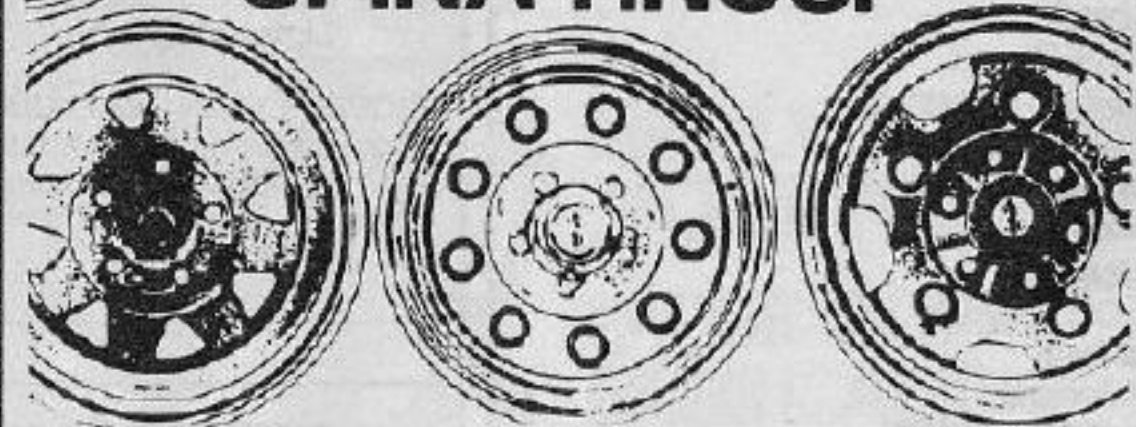


REPARACION
DE BOMBAS
E INYECTORES

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

**Ruedas
Deportivas**

SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS ★ SEGURIDAD TOTAL ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

Adqueralas en las mejores casas del Ramo de todo el país.

DATSUN-NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LÍNEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

RECIENTE LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES
FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

DIREL. MIERS 4710. BUENOS AIRES (1472) 77-7470



**REPUESTOS
ASAMBLEA**

LÍNEA
COMPLETA
PEUGEOT

• REPUESTOS Y PINTURAS ORIGINALES

Ventas por mayor y menor

Tarjetas de crédito

Avda. ASAMBLEA 627 (1424). CAP. 923-6695



Equipe su unidad con TOMA DE AIRE

BUGOMCAR

- SPOILER DELANTERO
- FENDERS DE GOMA

Distribuidores
y Mayoristas

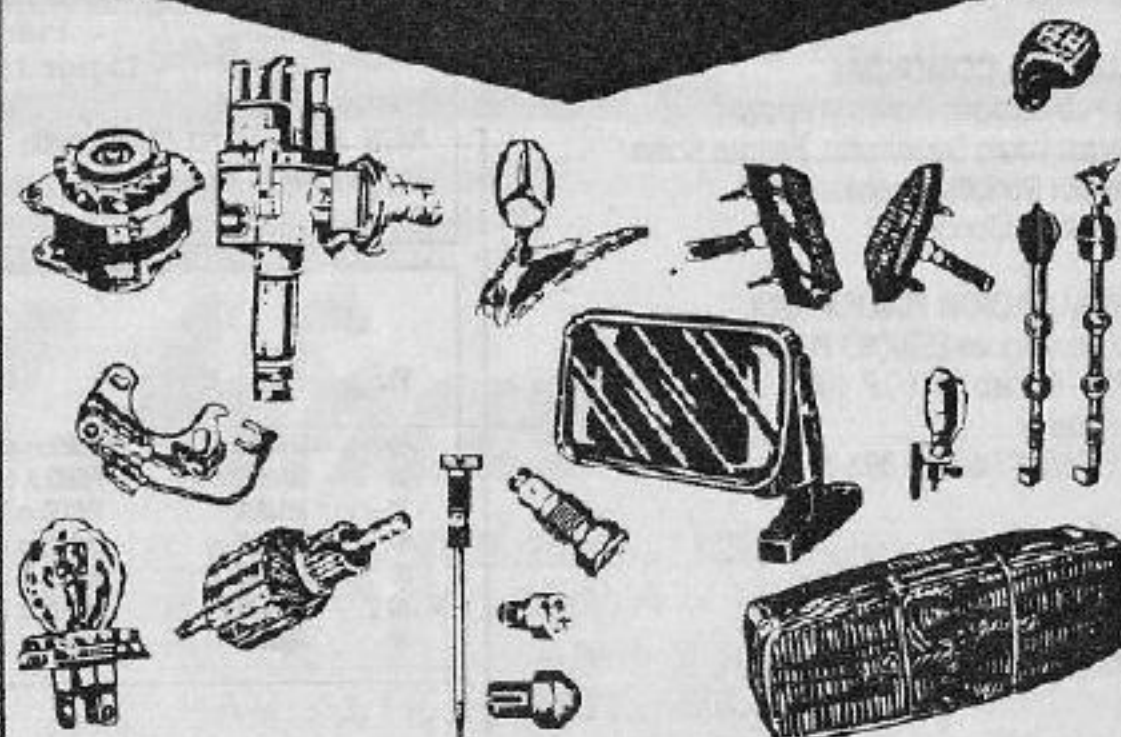
Gral. MADARIAGA 3191

San Justo. 651-4468; 651-3293

• ACCESORIOS • CARBURACION • ENCENDIDO •
ELECTRICIDAD

"EL MAGO"

DEL AUTOMOTOR S.R.L.



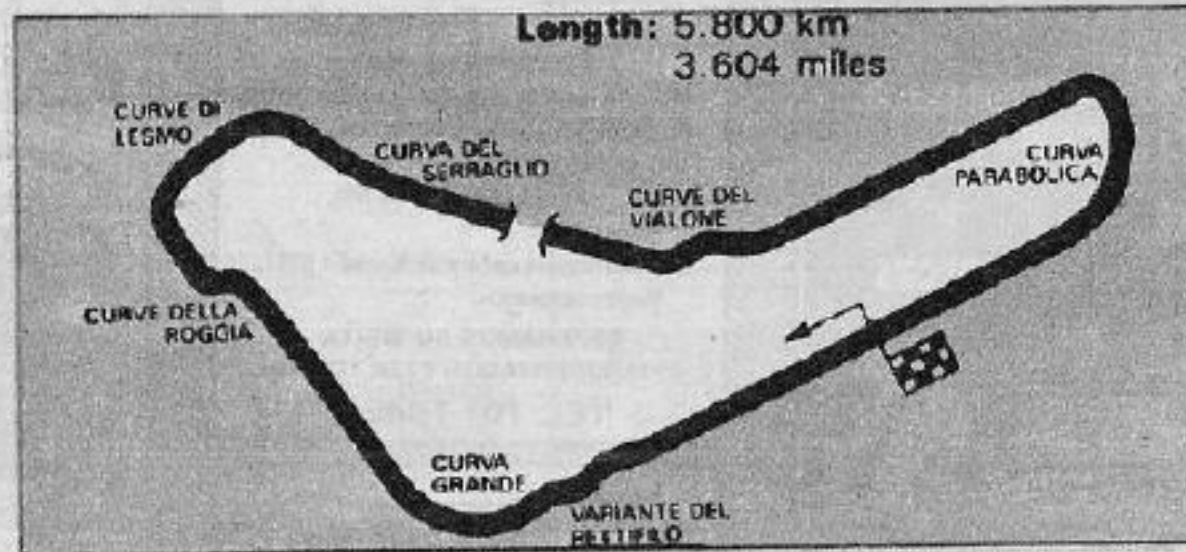
Av. Pcias. Unidas 5138/43. SAN JUSTO

el próximo fin de semana

GRAN PREMIO DE ITALIA

CITA EN MONZA

Por el Campeonato Mundial de Fórmula Uno, el domingo venidero tendremos el tradicional Gran Premio de Italia, en el autódromo de Monza. Será la decimoprimer fecha de la temporada. La actividad comenzará el viernes, con entrenamientos de 10 a 11.30, hora local, y pruebas clasificatorias de 13 a 14. Este esquema se repetirá el sábado. El domingo, a las 10.30, con televisión en directa para la Argentina por Canal 9, se pondrá en marcha la competencia sobre 51 vueltas al trazado de 5.800 metros.



Nelson Piquet celebra, un año atrás, la copa obtenida tras su tercera victoria en el Gran Premio de Italia. El domingo el brasileño irá en busca de la cuarta, para así superar el récord que comparte con Fangio, Moss y Peterson como máximos ganadores de esta carrera.

LA EDICION ANTERIOR. La ganó Nelson Piquet, imponiendo la superioridad del Williams FW011-Honda, que se ratificó con la posición de escolta ocupada por Nigel Mansell. El brasileño regala a su coequipier por 9s828/1000, escalonándose posteriormente Stefan Johansson, Keijo Rosberg, Gerhard Berger, Alan Jones, Thierry Boutsen, Christian Danner, Philippe Streiff, Martin Brundle y Alex Caffi.

ASISTENCIA PERFECTA. Es la que ha tenido el Gran Premio de Italia a lo largo de las treinta y ocho temporadas que lleva el Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Este halago lo comparte con otra carrera tradicional como lo es el Gran Premio de Inglaterra, y por poco no se prolonga al Autódromo Nacional de Monza como escenario exclusivo de la competencia peninsular. Es que el legendario circuito ha sido, con la excepción de 1980, cuando la carrera se disputó en el Dino Ferrari de Imola, la sede obligada de esta competencia.

ANTECEDENTES TRAGICOS. Lamentablemente varios son los antecedentes trágicos que tiene esta carrera. El primero nos retrotrae a la edición 1961, cuando el alemán Wolfgang von Trips, que iba en busca de su coronación, protagonizó un impresionante accidente cuando, tras tocarse con Jim Clark, su Ferrari se proyectó contra un grupo de espectadores, causando la muerte de 13 de ellos y la del propio von Trips. El segundo hecho lamentable ocurrió en 1970 al matarse Jochen Rindt -posteriormente consagrado Campeón Mundial post-mortem- en las pruebas clasificatorias. El eslabón final de esta triste cadena lo encontramos en 1978, con el accidente fatal de Ronnie Peterson a poco de largar y en una carambola que involucró a varios autos y también ocasionó

serias heridas a Vittorio Brambilla.

LA GRAN SORPRESA. La dio en 1971, Peter Gethin al ganar este Gran Premio, en el que fue su primer y único triunfo en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Por aquel entonces, Gethin no estaba dentro del grupo de pilotos de primer nivel, ni su BRM demostraba ser de los mejores autos. Sin embargo, aprovechando un día de inspiración y una carrera de trámite espectacular con permanentes intercambios de puesto en la vanguardia, Gethin logró en los últimos metros superar ajustadamente a Ronnie Peterson.

TRES RECORDS TRES. Aquella edición de 1971 también quedó en el recuerdo porque entregó tres récords históricos para la F1, que aún, a pesar del paso del tiempo y los avances tecnológicos, no han sido quebrados. Uno es el de la diferencia mínima entre el ganador y su escolta, que en el vibrante final que señalamos anteriormente, fue de sólo 010/1000 en favor de Gethin por sobre Peterson. Casi nada. Los otros dos primados son de velocidad máxima y se repartieron entre el propio Gethin y Henri Pescarolo. El primero posee el del promedio más elevado de la historia para el trámite de una competencia de F1, con 242,615 km/h., en tanto lo del barbadito francés corresponde al récord de vuelta, que lo obtuvo a una velocidad de 247,016 km/h., una cifra aún no superada para giro en carrera. Claro que entonces no había chicanas...

LA PRIMERA DE JACKIE. No tan batacazo como la de Gethin pero sí sorpresiva para muchos, resultó la definición de la carrera de 1965 en favor de un joven escocés que ese mismo año había debutado en la Fórmula Uno.

Ese escocés era Jackie Stewart, quien a bordo de un B.R.M. alcanzó así, prematura-

mente, en su octava presentación en el Campeonato Mundial, algo que a muchos les lleva varios años, como lo es ganar su primer Gran Premio. Fue como un presagio, porque Jackie le tomó el gusto y llegó a los veintisiete que hasta el momento, y compartiendo el "podio" con Alain Prost, lo colocan como uno de los dos mayores vencedores de Grandes Premios.

LA ESPERA DE FERRARI. Ganar este Gran Premio ha sido siempre el gran desafío y, para algunos, la "gran obligación" de Ferrari. Sin embargo, los "tifosi" ya llevan ocho años de espera desde que el 9 de setiembre de 1979, Jody Scheckter y Gilles Villeneuve concretaron el uno-dos que les diera la última satisfacción, en aquella jornada que también consagró Campeón al sudamericano. Este año las cosas no vienen tan bien para el

equipo italiano, pero el repunte experimentado en las últimas carreras permite al menos albergar una tibia esperanza a sus seguidores. ¿Y quien dice que esta larga espera no culmina este domingo en Monza...?

DEBUTS VARIOS. Unas cuantas serán las novedades que en materia de pilotos y equipos aportará este Gran Premio. La más significativa la constituirá el debut de la escudería de Enzo Coloni, que hará su presentación inicial con otro primerizo en la Fórmula Uno, el italiano Nicola Larini. Otros bautismos en la categoría mayor serán los del suizo Franco Forini, sobre el segundo Osella, y del italiano Emanuele Pirro, con un Benetton B 186. Finalmente habrá una reaparición, la de Roberto Moreno, quien se hará cargo del segundo AGS.

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

PILOTOS

POS	PILOTO	NACION	PUNTOS	3º	Lotus	Inglaterra	49
1º	Nelson Piquet	Brasil	54	4º	Ferrari	Italia	17
2º	Ayrton Senna	Brasil	43	5º	Benetton	Ing-Italia	15
3º	Nigel Mansell	Inglaterra	39	6º	Tyrrell	Inglaterra	8
4º	Alain Prost	Francia	31	7º	Arrows	Inglaterra	7
5º	S. Johansson	Suecia	19	8º	Brabham	Inglaterra	6
6º	Gerhard Berger	Austria	9	9º	Zakspeed	Alemania	2
7º	M. Alboreto	Italia	8	10º	Larousse-Camels	Francia	1
	T. Boutsen	Bélgica	8		Ligier	Francia	1
9º	Teo Fabi	Italia	7		March	Inglaterra	1
10º	S. Nakajima	Japón	6				
11º	A. De Cesaris	Italia	4				
	P. Streiff	Francia	4				
	E. Cheever	EE.UU.	4				
	J. Palmer	Inglaterra	4				
15º	D. Warwick	Inglaterra	3	1º	Jonathan Palmer	Inglaterra	61
16º	R. Patrese	Italia	2	2º	P. Streiff	Francia	39
	Martin Brundle	Inglaterra	2	3º	Pascal Fabre	Francia	35
18º	Ivan Capelli	Italia	1	4º	P. Alliot	Francia	25
	René Arnoux	Francia	1	5º	Ivan Capelli	Italia	19
	P. Alliot	Francia	1				

COPA JIM CLARK

COPA COLIN CHAMPMAN

COPA DE CONSTRUCTORES

POS	CONSTRUCTOR	NACION	PUNTOS	1º	Tyrrell	Inglaterra	100
1º	Williams	Inglaterra	93	2º	AGS	Francia	35
2º	McLaren	Inglaterra	50	3º	Lola-Camels	Francia	25
				4º	March	Inglaterra	19

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Teo Fabi (Benetton 186-BMW) con un tiempo de 1m24s087/1000 a un promedio de 248,341 km/h. (1986).

Mejor vuelta en carrera: Teo Fabi (Benetton 186-BMW) con un registro de 1m28s099/1000 a un promedio de 237,006 km/h. (1986).

Distancia total en carrera: Nelson Piquet (Williams FW011-Honda) con un tiempo de 1h17m42s889/1000, a un promedio de 228,373 km/h para las 51 vueltas. (1986).

EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO	FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO	FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
5/9/50	Monza	Giuseppe Farina	Alfa Romeo	16/9/62	Monza	Graham Hill	B.R.M.	8/9/74	Monza	R. Peterson	Lotus 72 E-Cosworth
16/9/51	Monza	Alberto Ascari	Ferrari	8/9/63	Monza	Jim Clark	Lotus-Climax	7/9/75	Monza	Clay Regazzoni	Ferrari 312 T
7/9/52	Monza	Alberto Ascari	Ferrari	6/9/64	Monza	John Surtees	Ferrari	12/9/76	Monza	R. Peterson	March 761-Cosworth
13/9/53	Monza	Juan Manuel Fangio	Maserati	12/9/65	Monza	Jackie Stewart	B.R.M.	11/9/77	Monza	Mario Andretti	Lotus 78-Cosworth
5/9/54	Monza	Juan Manuel Fangio	Mercedes Benz	4/9/66	Monza	L. Scariotti	Ferrari	10/9/78	Monza	Niki Lauda	Brabham BT46-A. Romeo
11/9/55	Monza	Juan Manuel Fangio	Mercedes Benz	10/9/67	Monza	John Surtees	Honda	9/9/79	Monza	Jody Scheckter	Ferrari 312 T4
2/9/56	Monza	Stirling Moss	Maserati	8/9/68	Monza	Denis Hulme	McLaren-Cosworth	14/9/80	Imola	Nelson Piquet	Brabham BT49-Cosworth
8/9/57	Monza	Stirling Moss	Vanwall	7/9/69	Monza	Jackie Stewart	Matra-Cosworth	13/9/81	Monza	Alain Prost	Renault RE34
7/9/58	Monza	Tony Brooks	Vanwall	6/9/70	Monza	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B	12/9/82	Monza	Rene Arnoux	Renault RE30B
13/9/59	Monza	Stirling Moss	Cooper-Climax	5/9/71	Monza	Peter Gethin	B.R.M. P160	11/9/83	Monza	Nelson Piquet	Brabham BT52-BMW
4/9/60	Monza	Phil Hill	Ferrari	10/9/72	Monza	E. Filippi	Lotus 72 D-Cosworth	9/9/84	Monza	Niki Lauda	McLaren MP4/2-Porsche
10/9/61	Monza	Phil Hill	Ferrari	9/9/73	Monza	R. Peterson	Lotus 72 D-Cosworth	8/9/85	Monza	Alain Prost	McLaren MP4/2B Porsche
								7/9/86	Monza	Nelson Piquet	Williams FW011-Honda

**SABADO
5 DE SETIEMBRE**

STOCK CAR ARGENTINO

A LAS

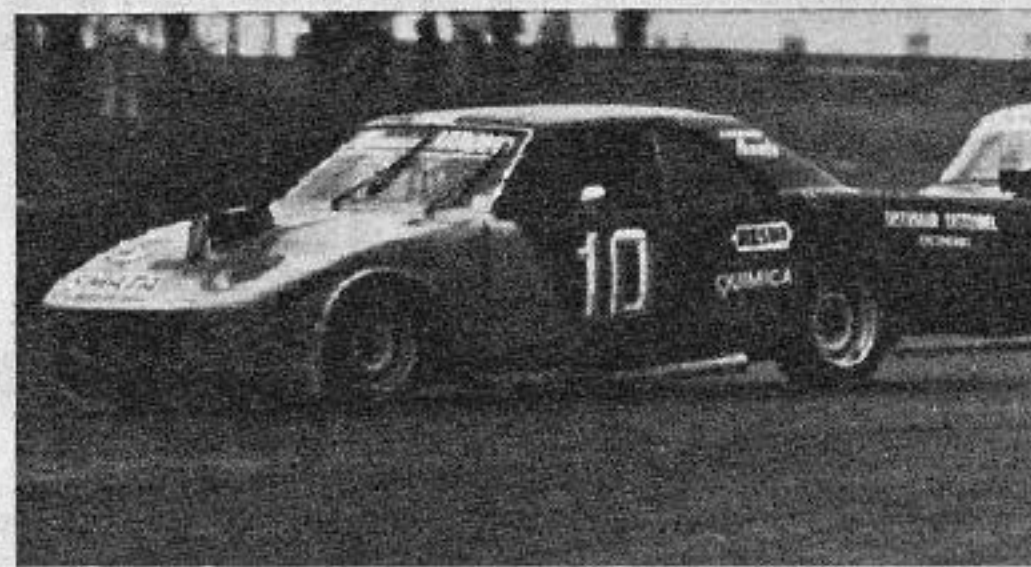
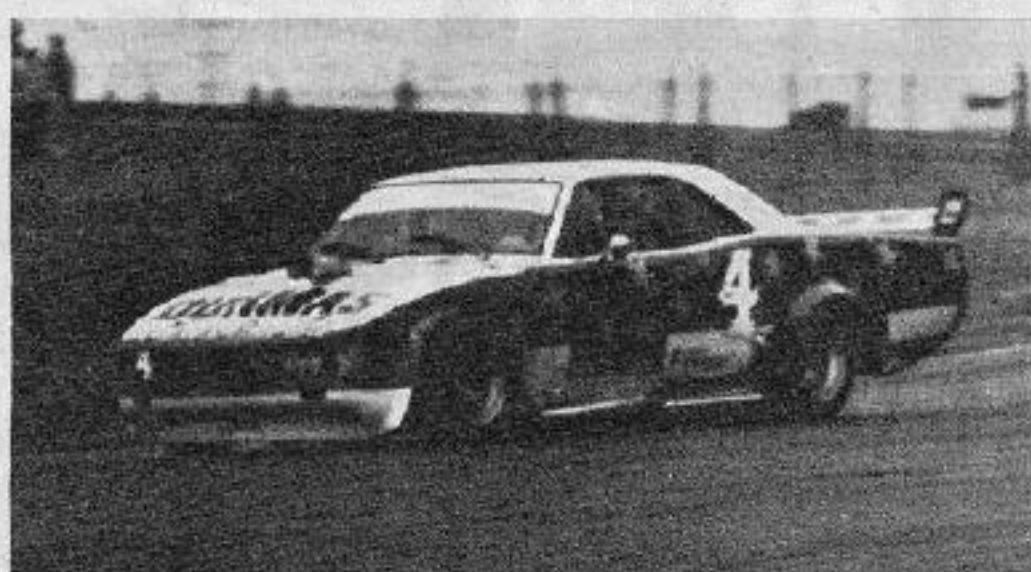
11,30 Hs.

**AUTODROMO DE
BUENOS AIRES**

LUCHA DE MARCAS DODGE-TORINO-FALCON-CHEVROLET

STOCK CAR ARGENTINO - SPORT A.P.A.S. CIRCUITO 7

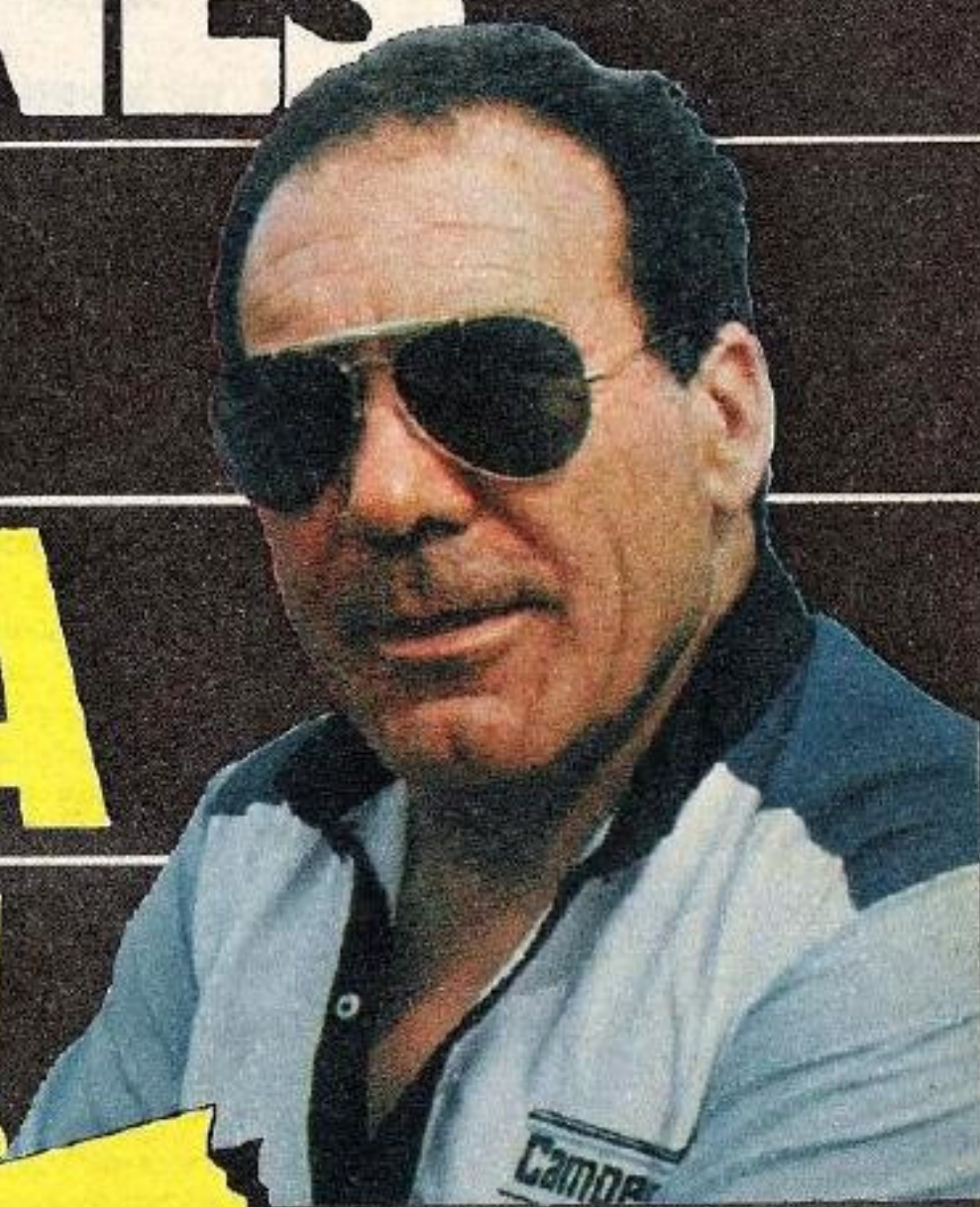
**KARTING 125cc NACIONAL JUNIORS Y SENIOR
KARTING 100cc INTERNACIONAL JUNIORS Y SENIOR
CIRCUITO 17**



**COMPITA EN STOCK CAR ARGENTINO, UNICOS REQUISITOS:
AUTO EN REGLAMENTO E INSCRIPCION EN A.S.C.A.**

informes e inscripciones en ASOCIACION STOCK CAR ARGENTINO (ASCA), PARAGUAY 2545
1° piso depto "A" San Justo martes y jueves de 21 hs. a 23 hs. Teléfono 651-0386

CAMPEONES GANA EN LA RECTA FINAL!



Campeones

**DOMINGO DE
13.00 A 14.00 HS.
PRIMEROS EN
AUDIENCIA***

**Y COMO SIEMPRE
DE LUNES A SABADO
LIDERES ABSOLUTOS EN
LA PREFERENCIA
DEL PUBLICO!****

CAMPEONES, el programa de Automovilismo Deportivo
conducido por CARLOS ALBERTO LEGNANI, brinda el mejor
espectáculo televisivo y radial.
Un equipo constituido por unidades móviles terrestres y aéreas,
camarógrafos y periodistas, que todos los días logran la mejor
cobertura.
Una poderosa razón para que CAMPEONES
INEXORABLEMENTE SIGA CRECIENDO!

POR RADIO EL MUNDO **POR CANAL 2**
Lunes a Sábado de 20 a 21 hs. Jueves de 23 a 24 hs.
Domingo de 8 a 14.30 hs. Domingo de 21 a 22 hs.

Campeones

**CAMPEONES
DEL CAMINO S.A.**
ARENALES 2896 P.B. (1425) BS. AS.
TEL.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773



CORSA A FONDO

DATSUN 280 ZX Y NISSAN 300 ZX EN TRELEW (CHUBUT) - 23-8-87

ESTRENANDO BARDAS

Catorce mil personas estuvieron en las elevaciones cercanas al trazado para ver las alternativas del CAP, que "descubrió" una nueva opción para hacer automovilismo mayor. Razones más que suficientes para volver a "echar un vistazo" hacia la zona austral del país...

Por: Marcelo Padín Fotos: Carlos Campos

Quizá lo ocurrido en Trelew con la presentación del Club Argentino de Pilotos marque un hito en la búsqueda de nuevas plazas donde mostrar las categorías nacionales, especialmente en estos momentos nada sencillos para la organización de competencias, teniendo en cuenta los costos y demás yerbas.

Los organizadores de la Asociación de Volantes Mar y Valles de Trelew estuvieron a la altura de las circunstancias, y llevaron adelante una programación que estaba prevista con mucha antelación. Lamentablemente faltaron los detalles de terminación debido a las inclemencias del tiempo, cosa que a

cualquiera perjudica.

La gran cantidad de público presente, seguramente hará pensar a más de uno para buscar nuevos escenarios en localidades no frecuentadas por el automovilismo; será cuestión de no abusar de esa búsqueda, mantener la calma y la cordura, pues se podría caer en la indeseable alternativa de correr en cualquier lado inepto, con lo que nada bien le haría al automovilismo, ya de por sí bastante complicado en su marcha institucional.

HISTORIAS DEL PUEBLO DE LUIS

AGRADECIMIENTOS - A los señores Orlando

Robert, Luis Ponte y al supervisor de Tráfico de Aerolíneas Argentinas en Trelew, Sr. Pérez; todos ellos nos dieron una mano para que el material de CORSA llegue en horario a destino.

PEDIDO INCONCLUSO - El viernes, al ver la cantidad de público que había en el circuito, algunos pilotos de los Datsun 280 ZX confeccionaron y hasta firmaron una especie de petitorio para poder cobrar viáticos. Finalmente se programó una reunión con Alberto Heritier para el sábado a la tarde, que luego no se concretó. El promotor declaró estar abierto a las conversaciones y se hizo

eco del pedido de los competidores.

EXTRAÑO - Un solo debutante presentó el CAP en la línea de partida en Trelew. Este fue Oscar Thomas; y el hecho resulta extraño en una especialidad que se caracteriza por sentar a varios pilotos locales cuando corren en el interior, y especialmente si se trata de la primera vez. ¿Pedirán muchos australitos los muchachos para alquilar los autos?

MUFA - Las de dos pilotos de Comodoro Rivadavia, que justamente en la competencia más cercana que tienen (excepto la de su ciudad, Comodoro) no

CARTA DE PRESENTACION

OSCAR THOMAS



Este chubutense, nacido en Galman el 4 de junio de 1963, quien debutó en el automovilismo nacional con un meritorio séptimo puesto, comenzó a correr a los 16 años en el karting de su zona.

"Después del kart corrí en un Fiat 600 en una categoría que se llama Promocional Turismo 800 y posteriormente en el Turismo Nacional 1100 con Fiat 128."

Vive en su ciudad natal, y trabaja en el taller mecánico de su padre, quien también ancuvo mezclado en varias oportunidades entre los "fierros" de competición, en motos y como navegante en pruebas de rally desarrolladas en la zona.

"A él no le gusta mucho correr -acota 'Yeyé', como también se lo conoce- pero como armaba autos para los rallies, iba más como mecánico que como navegante."

Su nombre de pila es Oscar Danilo, "pero mi hermana mayor me puso el apodo cuando era chico y me quedó". La carrera de Trelew no fue nada sencilla para él, debido a varios inconvenientes que se presentaron en los días previos.

"El viernes Fernando Boggio me dio el auto, di apenas 20 vueltas y luego calenté un poco por lo que no pude seguir girando, pero hice un tiempo aproximado a 54s12 y Calvello estaba muy contento porque pensó que tardaría más en adaptarme. El sábado en entrenamientos sólo pude dar tres o cuatro vueltas por problemas de temperatura y en clasificación hice solo tres giros, con lo que me alcanzó para el décimo lugar con 54s15, casi lo mismo que había hecho el viernes. En tanques llenos llegué a 53s82, y esperaba hacer una buena carrera."

Thomas fue apercebido luego de la prueba por algunos roces con Monguzzi y comentó al respecto: "Sí, es cierto, hubo un roce. Quizá no tenía bien calculada la distancia de la trompa, Monguzzi frenó en la primera curva y me metí por dentro, nos tocamos, pero lo hice de buena fe y no tuve mala intención."

Su futuro estaría ligado al CAP. Esta semana decidirá si sigue en la categoría, pero por el momento quedó muy conforme con lo realizado en Trelew. "Me gustaría seguir, y siempre con los Calvello. Se portaron muy bien conmigo, tanto ellos como Boggio, y les tengo que agradecer mucho."

Interesante incorporación al automovilismo nacional por parte del CAP, que sería bueno seguir viendo en otras pruebas.

LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: Volver a ver 14.000 personas en una carrera del Club Argentino de Pilotos.

La preocupación: De los organizadores por el pavimento que se levantaba en el circuito.

El cómplice: El tiempo.

Las grandes alegrías: Las de Carlos Lucches y Daniel Musso.

El más aplaudido: Oscar "Yeyé" Thomas.

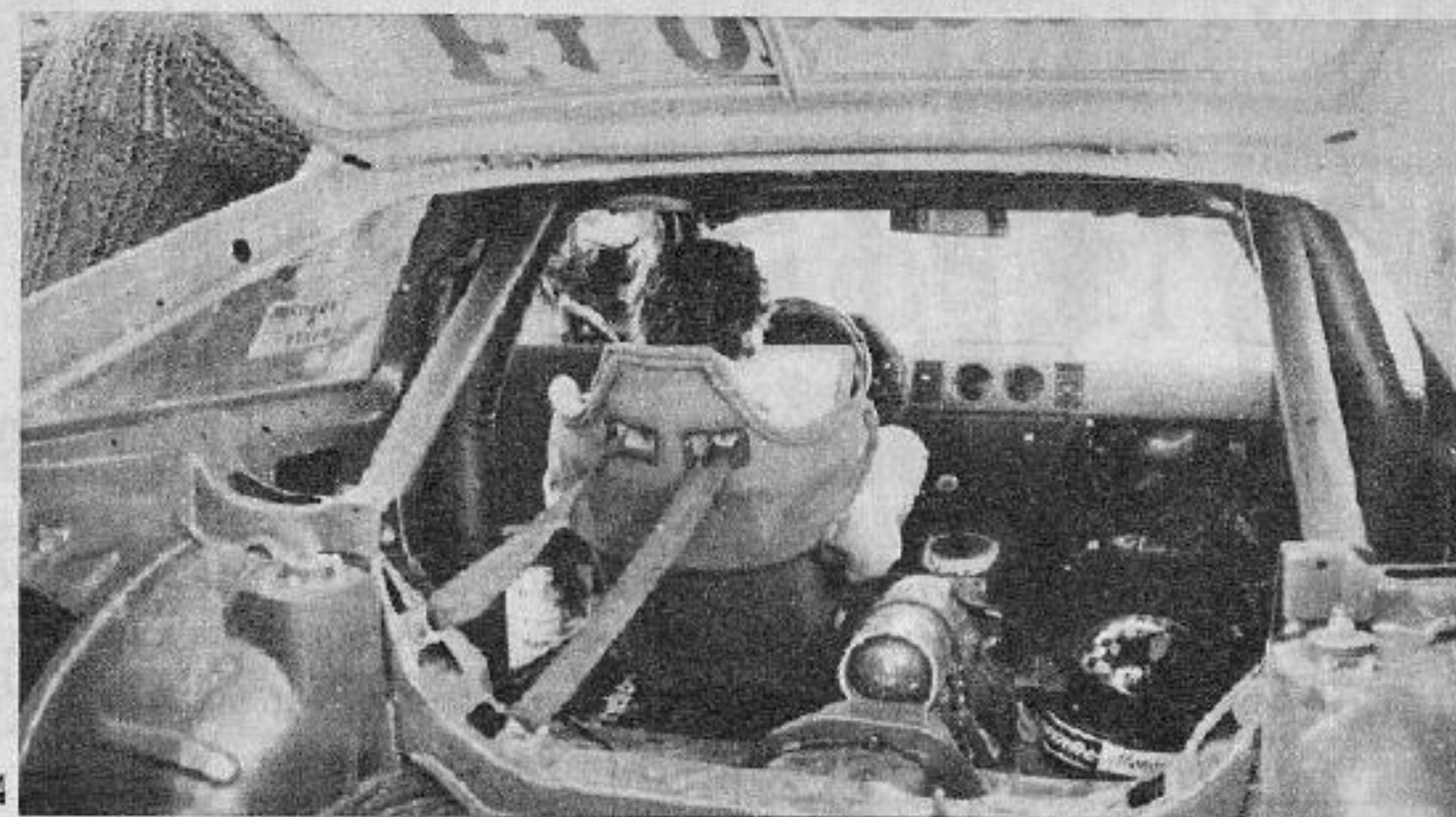
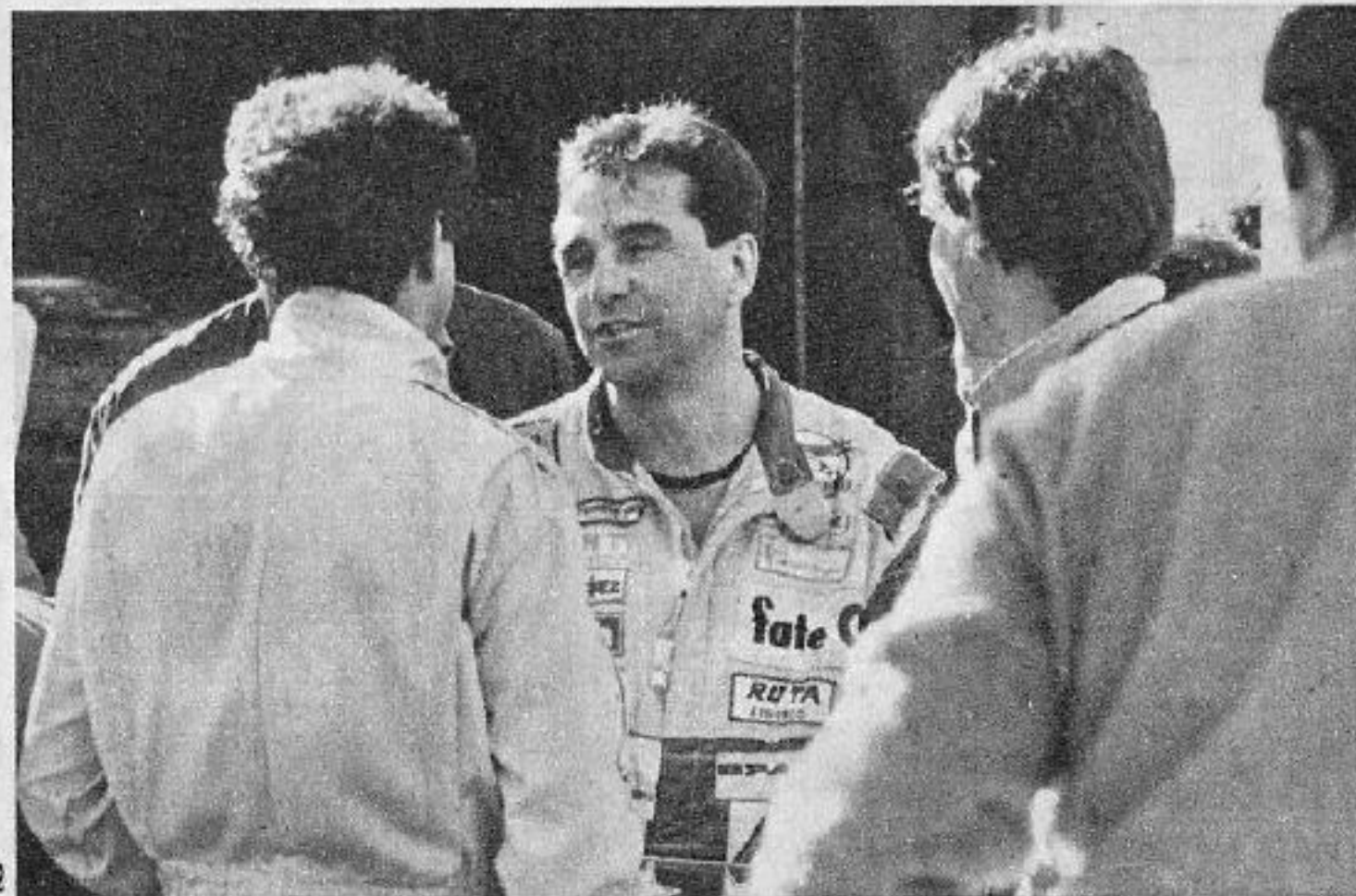
El desparpame: El que hizo involuntariamente "Paco" Mayorga en la primera curva de la final de Nissan 300 ZX.

El engolosinado: Osvaldo Cao, que por tener cerca a Zabala se entusiasmó y se fue de pista.

El reconocimiento: El que los pilotos del CAP le brindan a su colega René Zanatta cuando corre en motos. Todos miran la carrera.

Largas colas: Las que se formaron luego de la carrera en dos boxes para pedir calcomanías y autógrafos. "Cocho" López y Nicolás Comito fueron los más solicitados.

El que se va para arriba: Roberto Vido, lo demostró en sus últimas presentaciones en los Nissan 300 ZX.



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación de Volantes Mar y Valles, 25 de Mayo 371 1º piso, Trelew (Chubut).

Promotor: Alberto Heritier.

Accesos: Cuatro, de tierra en buen estado. 3 puntos.

Controles: Muy buenos y correctos en todo sentido. 4 puntos.

Comodidades: Buenas en general. 3 puntos.

Estado del circuito: Regular, se levantó el pavimento en un sector del trazado. 2 puntos.

Boxes (condiciones de trabajo): Buenas. 3 puntos.

Boxes (instalaciones): Buenas en general. 3 puntos.

Seguridad: Excelente. 5 puntos.

Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.

Servicio de prensa: Excelente, con líneas telefónicas, máquinas de escribir a disposición del que las necesitara, fotocopidora y rapidez en el servicio. 5 puntos.

Puntualidad: Buena. 3 puntos.

Total: 35 puntos (Ideal 50)

podieron demostrar nada. Carlos Costilla ni siquiera largó porque rompió un elemento de la caja del Nissan 300 ZX de Carlos Moure, y Jorge Ferrante se quedó con el motor en cinco cilindros en las pruebas de tanques llenos, y

la figura

CARLOS LUACES, en un fin de semana complicado que finalizó con el triunfo, buscado desde hace casi once años.

"TODO HABIA EMPEZADO MAL..."

Este industrial, avícola y veterinario de Pilar (Buenos Aires), no ganaba desde el 21 de noviembre de 1976, fecha en la que triunfó sobre todos los equipos oficiales que competían en la Clase "C" del Turismo Nacional, con una berlina particular con el número 16 en las puertas.

Desde aquel entonces, Carlos Luaces no ganaba una carrera, situación que revivió en el sur argentino, con la prueba del Club Argentino de Pilotos.

"Todo había empezado bastante mal. Me habían hablado de una posibilidad de correr en Trelew, y se complicó cuando el miércoles anterior a esa carrera se incendió la planta fabricadora de alimentos. No fue grave, pero allí se fue el costo de un Nissan 300 ZX. Llegué el viernes y como usamos una trompa muy baja y los pianitos eran muy altos, la rompí rápidamente, por lo que pude probar muy poco. Para el sábado la arreglamos, pero se 'inflaba' y eso alteró toda la puesta a punto del auto. En tanques llenos probé algunas cosas en la suspensión trasera, traté de afirmar el auto del lado izquierdo, pero lo logramos porque comenzó a levantar temperatura la goma delantera izquierda a partir de la cuarta vuelta de carrera."

En la final de los Nissan 300 ZX, se quiso escapar en la punta a pesar de que Silvio Oltra estaba cerca, pero justamente esas inconvenientes que menciono lo dejaron sin la posibilidad de hacerlo, y debió aguantar la presión de Oltra -quien circulaba muy cerca- durante toda la carrera. "Pensé realmente que Silvio tenía que ganar por lo realizado por él en tanques llenos. Llegamos juntos a la primera curva, nos apoyamos y allí le gané la



cuerda, luego aguanté dos o tres frenadas bruscas porque pensé que Silvio intentaría pasarme al principio de la carrera. En la quinta vuelta, al llegar a 'la olla', le apunté al pianito, frené, enganché la tercera y volví a acelerar, salí bien armado y Oltra no se dio cuenta de que me tenía 'herido'. El auto, a partir de ahí, se puso muy subvirante porque la goma delantera izquierda tomó mucha temperatura, pero cambié las trayectorias y me pude mantener bien.

Sobre el final, me fui un poco afuera en la salida a la recta principal, en lo que te diría que fue un exceso de confianza mía por acelerar antes de lo debido, quise hacer lo mismo que en clasificación pero el auto ya no estaba para eso y había que 'esperarlo' un poco más."

Las paradojas que tienen las carreras de autos son, a veces, increíbles. ¿Quién puede suponer que el ganador de la última carrera no tiene auto para seguir y si no recibe algún ofrecimiento no podrá correr la próxima? Ese es el caso de Luaces, que está intentando seguir en lo que le gusta.

"Estoy buscando el auto de Maderera Córdoba, que corrió Fernando Croceri. Tuve un par de contactos y hay que arreglar la parte económica, por mi lado, me interesa seguir con los hermanos Calvello, ya que a ellos les tengo que agradecer por mucho este triunfo, pues me entregaron un auto ganador. También tuve ofrecimientos de Boggio, pero aún no está del todo claro el panorama para el futuro. En lo que respecta al auto de TC, ya se arreglaron los daños que sufrió el auto en San Luis, fueron algunas cosas en el tren delantero del auto, y puede dar una sorpresa en cualquier momento. Este año me estoy dedicando de lleno a las carreras, cosa que no hacía en épocas anteriores debido a mi trabajo."

Así nomás, con mucha sinceridad comentó los detalles de su último triunfo en Trelew este oriundo de Pilar, de 45 años y que corre desde 1967. "Empecé con un auto prestado" -acotó. El sur lo recibió muy bien, le dio el triunfo que estaba buscando desde hace casi once años.



DATSUN 280 ZX a RUBEN BULLA



El arrieffeño consiguió el segundo lugar luego de haber "apurado" a Musso en varias oportunidades y en todos los intentos de "sorpaso", a pesar de su fracaso, no realizó ninguna maniobra "extraña" ni fuera de lo reglamentario. Cuando sufrió el problema de la goma, se limitó a cuidarla lo máximo posible y llegar en la posición de escolta, sumando importantes puntos en el campeonato.

NISSAN 300 ZX a ROBERTO VIDO



Este piloto, nacido en Villa Regina, Río Negro, pero radicado desde hace 14 años en Río Gallegos (Santa Cruz), realizó en Trelew una de sus mejores carreras y consiguió el último escalón del podio. Debó superar a Alfredo Pisanelli para acceder a esa posición, pero supo hacerlo en el momento oportuno y luego no le dio oportunidad al neuquino para que intente siquiera ganarle la posición. En las últimas carreras ha mejorado sensiblemente dentro de la categoría.



luego se vio involucrado en el toque de la largada abandonando rápidamente. Imposible ser profeta en sus pagos.

1. Sergio Granón (8), René Zanatta (21) y Ricardo Blanco (7) fueron los principales protagonistas en la prueba de motos. 2. "Cocho" López discutiendo con Nicolás Camilo acerca de la cantidad de autógrafos dada por cada uno. Obsérvese el nuevo "look" del campeón de Nissan. 3. Estas niñas ayudaban a los indecisos para las próximas elecciones. 4. Ángel Rubén Monguzzi dejó el casco a su derecha y tomó la planilla de tiempos para saber cómo estaba ubicado. Fue en los entrenamientos sabatinos. 5. La gran cantidad de público en la terraza de los prolíficos boxes de Trelew, observando los trabajos sobre los autos de Ponte, Cura y Alliraco en primer plano. 6. He aquí el "soberano", ubicado sobre las bardas, muy atento al desarrollo de las competencias, cuando pasan Camilo semilapado por Bakst, Alliraco y Sánchez, en Datsun 280 ZX.



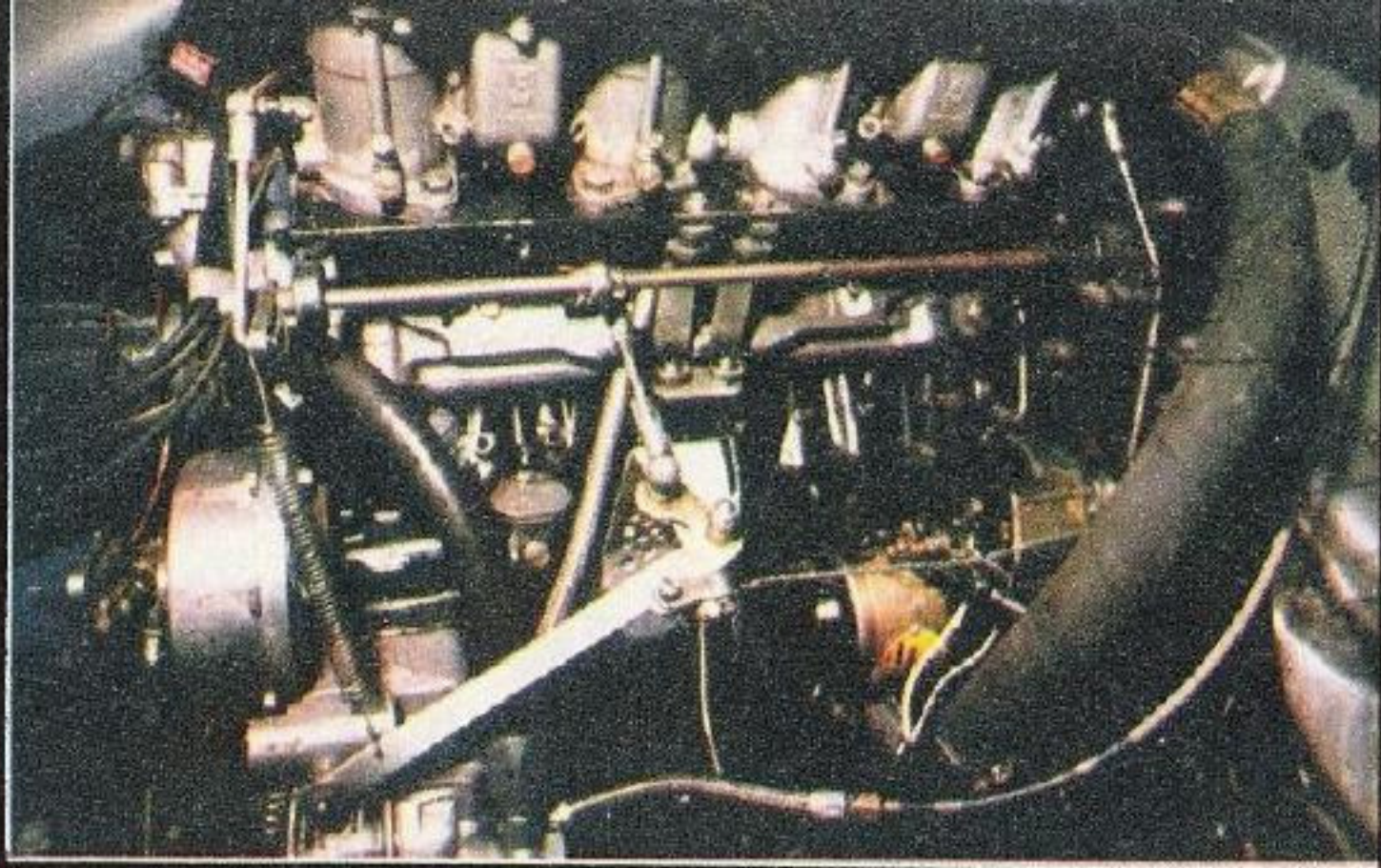
técnica

Producción: Alberto Juárez
Fotos: Juano Fernández

LOS PEUGEOT 505 DE T.C. 2000 pertenecientes a José Fortunato y Julio Ponce, vistos en detalle

EL LEON ABRE SUS FAUCES

Aunque absolutamente minoritarios en la categoría, los "quinientos cinco" ya han mostrado su capacidad y potencial, pese a que su preparación corre por cuenta de sendos equipos particulares. Sus diferentes soluciones técnicas son comparadas en estas páginas.



1. El auto de Julio Ponce en acción, conducido por Hugo Cimil. Es el más reciente de los dos 505 que compiten en el TC-2000. 2. Trompa y suspensión delantera del auto de José Fortunato. Notar el pequeño deflector en el guardabarros. 3. Perfil del 505 de Fortunato. Se destaca la gran toma anánica de aire delantera y la salida de aire trasera, integrada a los guardabarros posteriores. 4. La batería de carburadores domina el vano motor.



Al Peugeot 505 para ganar en TC-2000 sólo le falta la inversión de que disponen los equipos oficiales. Sin embargo, por ahora esta alternativa es utópica, ya que Sevel Argentina, su fabricante, ha declarado que el mercado al que se dirige el 505 no mantiene relación con las carreras. Por otra parte, cada vez más se escucha decir que en Abarth se estudia un Fiat Regatta de 2000 cm³ para TC-2000 por pedido de Sevel.

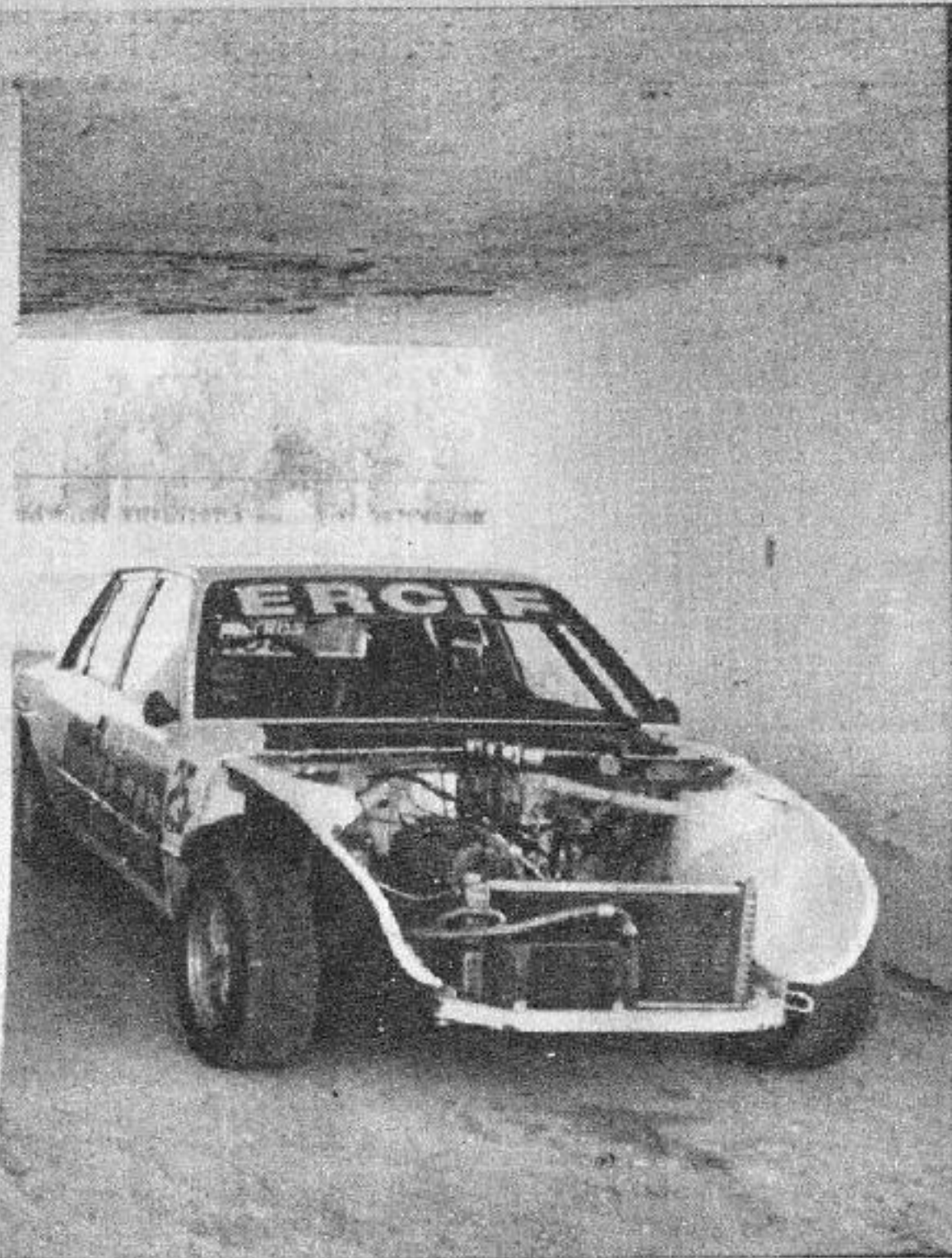
Mientras, en esta categoría, algunos como José Fortunato y Julio Ponce piensan que el Peugeot 505 es potencialmente ganador y, sobreponiéndose a un presupuesto escaso, continúan alineando dos autos competitivos.

El parecido entre estos 505 es notable en varios aspectos. Básicamente es un auto simple que llega a buenas performances, de acuerdo a lo visto. El tratamiento de la carrocería respeta el perfil original surgido en el túnel de viento. Lo único notable es la modificación de los pasarruedas para carenar las ruedas más anchas utilizadas y orientar la salida del aire que enfría los frenos. Las trompas





12



de ambos coches son casi iguales: un pequeño labio orienta el flujo de aire evitando que choque con las ruedas. En cada lateral posee una toma de aire pequeña para refrigerar los frenos, mientras que la central enfría los radiadores de agua y aceite. En el auto de Fortunato se observa un especial tratamiento en la salida del aire de los frenos. Adelante se modificó el ángulo de la carrocería mientras que atrás se cambió el pasarrueda sobrepuesto que carena las ruedas. La suspensión delantera en ambos casos es original con amortiguadores regulables, con una corredera en el punto de apoyo superior, para variar la comba o el avance del perno de dirección.

La suspensión trasera es independiente, utilizándose la del Peugeot 504 francés, así como su diferencial. En el auto de Julio Ponce los brazos arrastrados de la suspensión son originales y el diferencial se fija a la carrocería con dos pequeños tensores (atrás) y un generoso soporte (adelante) que permite utilizar un cardan aéreo, lo que simplifica la remoción de la caja de velocidades.

El Peugeot de Fortunato posee las parrillas de suspensión agujereadas y un pequeño resorte auxiliar progresivo para mantener la rueda trasera apoyada al piso, cuando por acción del rolido queda descolgado del resorte principal. La sujeción del diferencial en la carrocería depende de una chapa soporte en la parte trasera, mientras que adelante es sostenida por el tubo que contiene al cardan. La barra antirrolido trasera posee regulación fija fijada al piso del auto. Ponce eligió una barra de menor diámetro que Fortunato y la fijó a la barra antivuelco.

Ambos preparadores eligieron frenos Pozzi (similares a los de F-3) para las ruedas delanteras, mientras que atrás difieren sus soluciones. Gran-

des pinzas Lockheed en el de Julio Ponce (conducido habitualmente por Hugo Olmi) y doble caliper de magnesio (de Citroën Visa Super) en el de Fortunato.

La caja de velocidades Sáenz de ambos fue desplazada 0,74m hacia atrás y recibe el movimiento desde el embrague por un pequeño eje cardánico en el Peugeot 505 de Fortunato y con un eje de mando de transmisión más prolongado en el de Ponce.

Los carburadores son Weber 48-48 modificados con pequeñas variantes en su mecanismo de mando. El motor inclinado permite que los carburadores verticales gocen de la ventaja de los horizontales en cuanto a las resistencias a la circulación de gases por cambios de dirección.

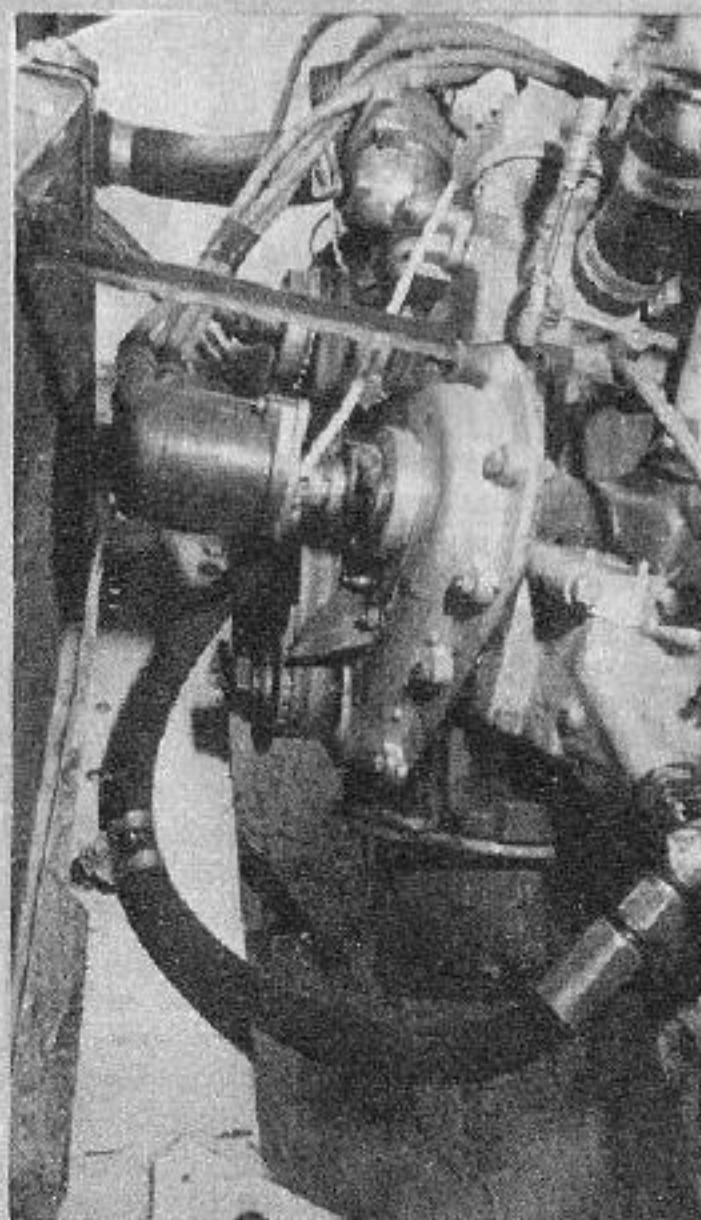
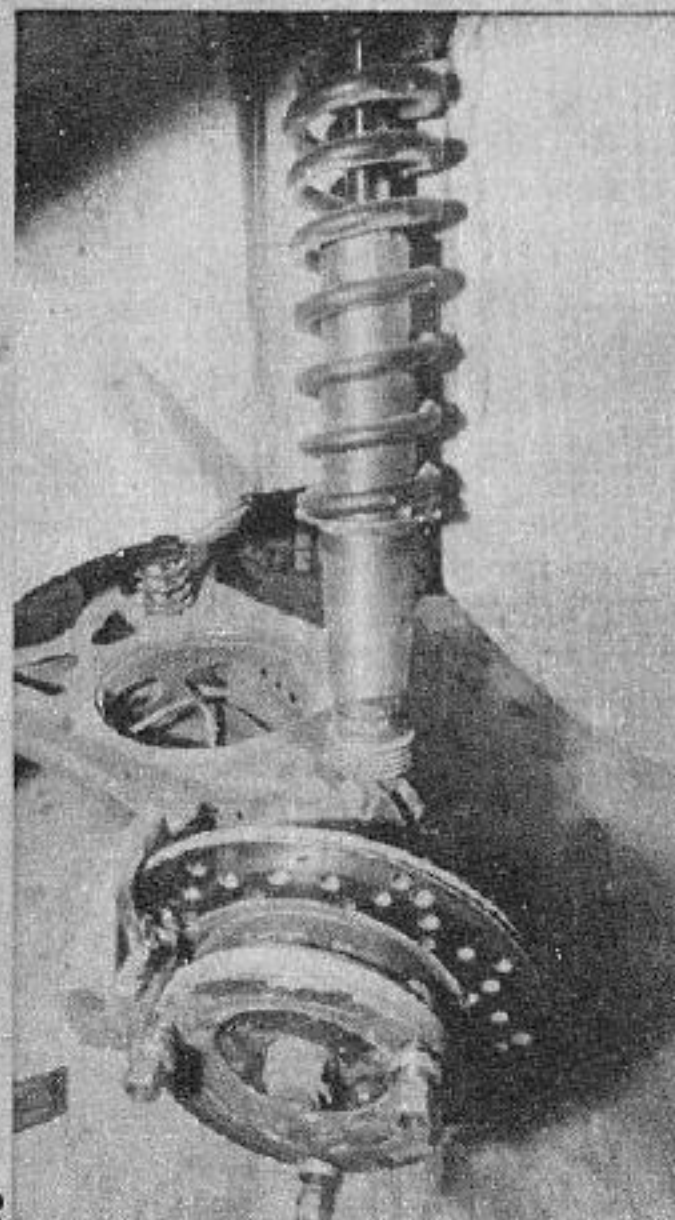
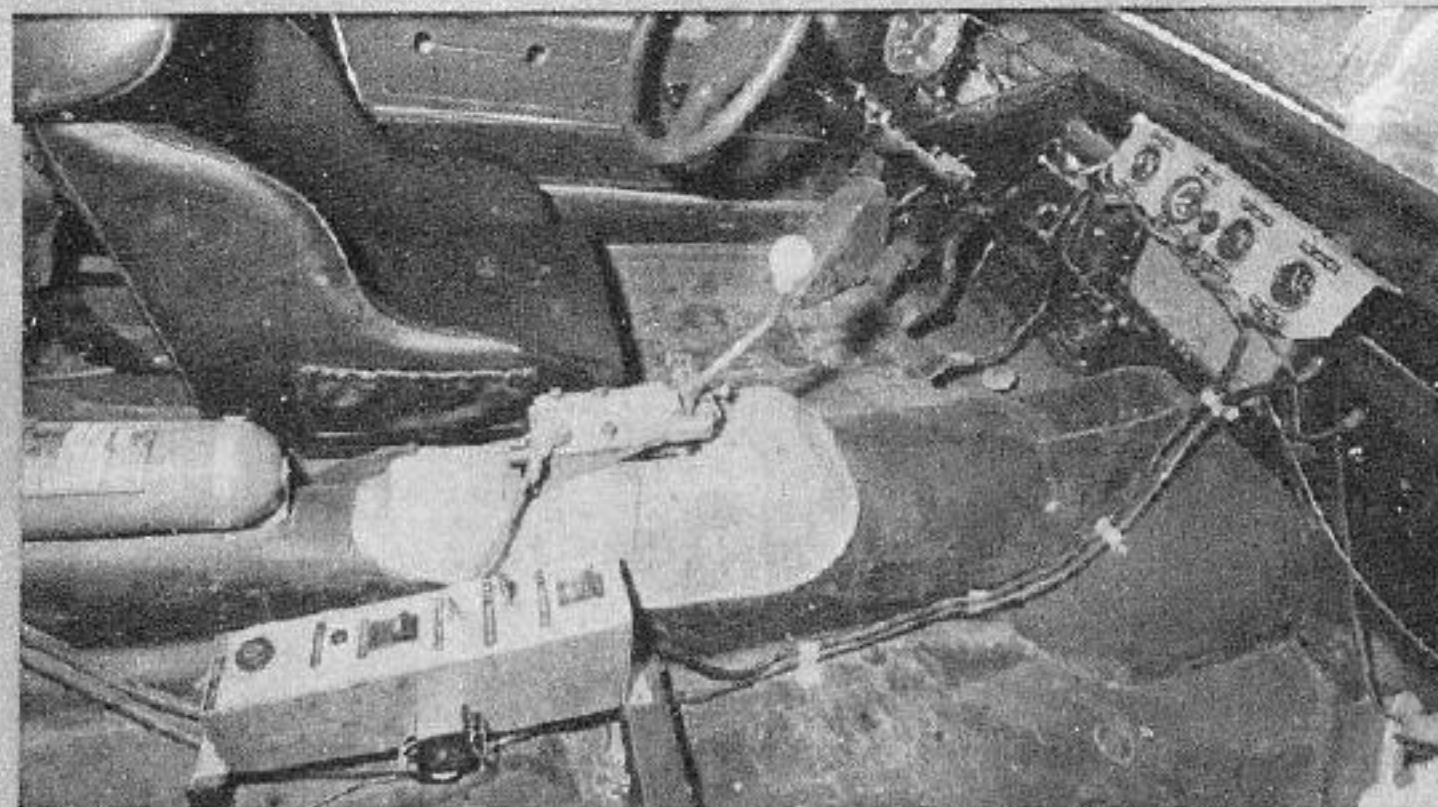
El distribuidor del encendido electrónico es comandado directamente por el árbol de levas a través de una prolongación del engranaje de mando.

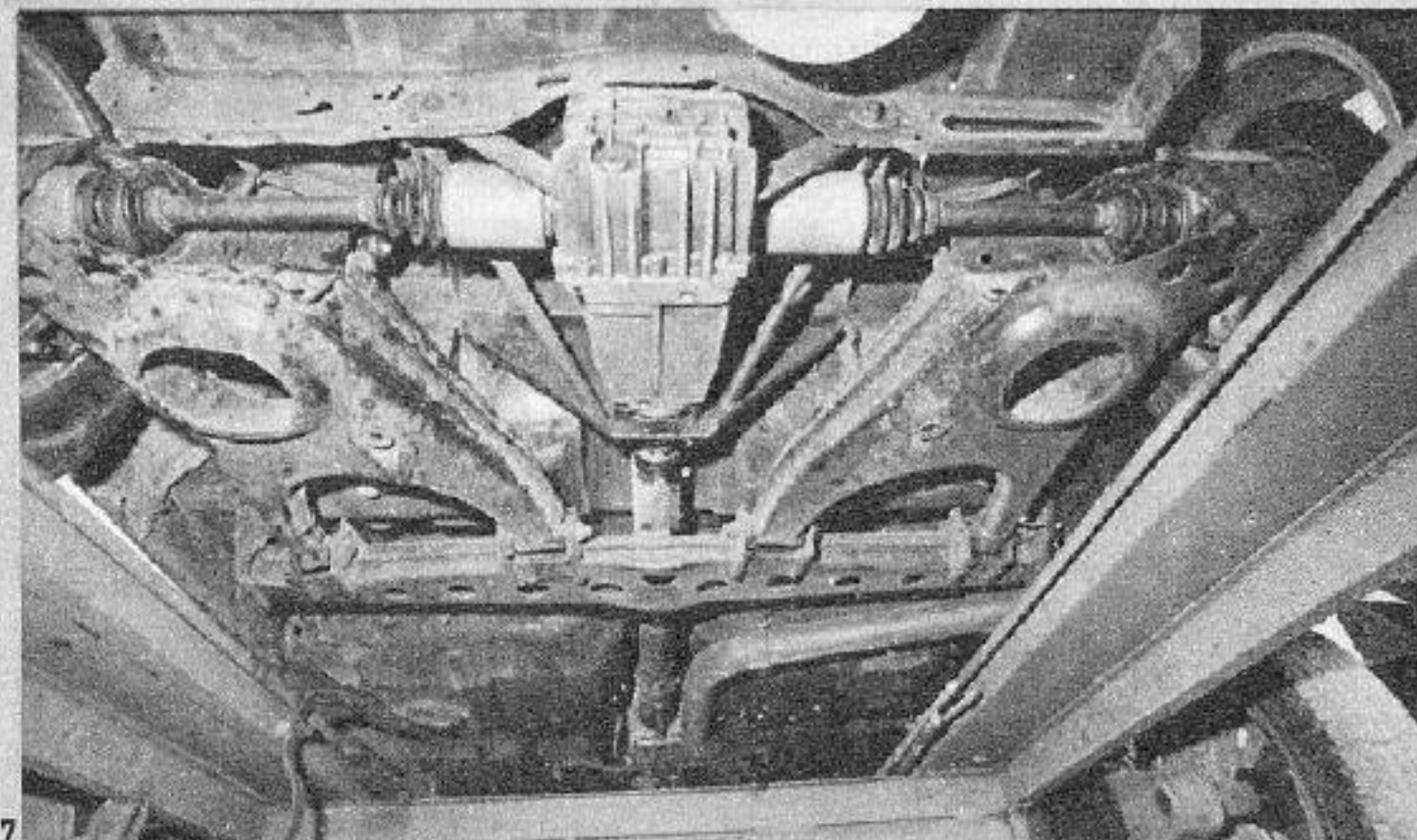
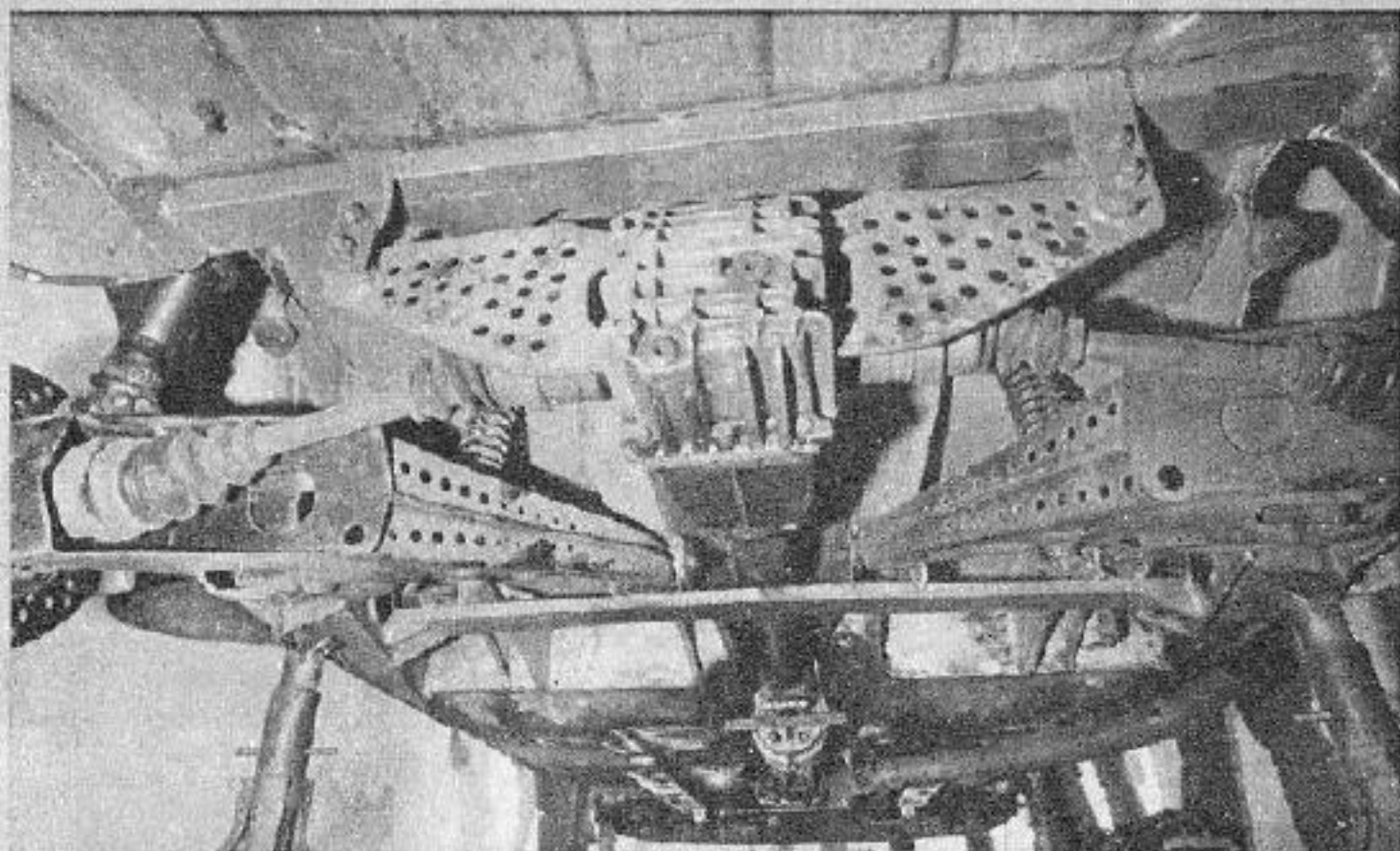
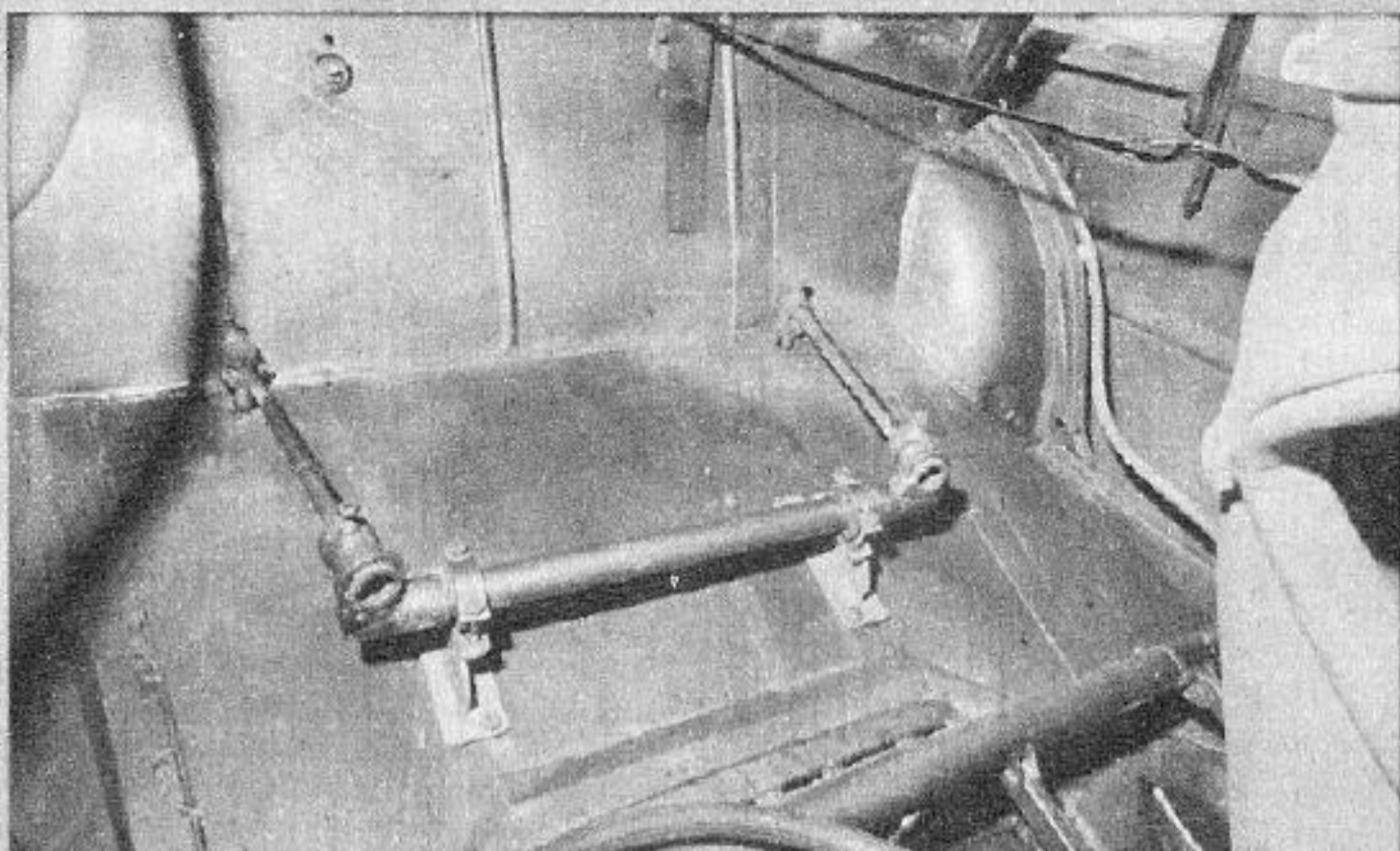
En cuanto a la distribución del motor, es original en el caso de Ponce, mientras que Fortunato la modificó usando una correa dentada en vez de cadena.

La carrocería demuestra buena rigidez estructural, si bien la jaula protectora aporta algo en ese rubro, aunque sus caños sean de menores dimensiones que los usados por otras marcas y no se observan refuerzos comunes en otros vehículos.

Los Peugeot 505 pesan más que el mínimo estipulado aunque para alivianarlos se deberían realizar inversiones fuera del alcance de sus propietarios.

En definitiva, el Peugeot 505 es una alternativa para particulares, quienes con recursos limitados acceden a un auto competitivo. Pero también puede ser para cualquiera de los grandes equipos actuales si dejan de recibir apoyo de la fábrica que los apoya.





1. Cockpit del auto de Julio Ponce. En la consola central, que se encuentra al costado de la palanca de cambios, están los botones de "contactos", corte de corriente, limpiaparabrisas y bomba de nafta eléctrica. 2. Suspensión y tren trasero de Ponce/Olmi. Notar el caliper y pequeño disco ventilado. 3. Extraña posición del distribuidor en el auto de Julio Ponce. 4. Barra antirrolido trasera fija de Fortunato. 5. Barra antirrolido trasera del auto de Hugo Olmi, fijada a la barra antivuelco. 6. Suspensión trasera del Peugeot 505 de José Fortunato. Como se aprecia, se buscó la reducción de peso en cada detalle de su

construcción. No sólo están agujereados los soportes del diferencial, sino también las parrillas interiores. Notar el travesaño que pasa por debajo del eje cardán. 7. En el auto de Ponce, el diferencial está fijado en forma diferente, mientras que los brazos de suspensión son del modelo 604 francés. 8. Frenos traseros de Fortunato. Son Pozzi de doble caliper. 9. Interior del auto de José "Coco" Fortunato. En primer plano la butaca de fibra. El gran recipiente recuperador de aceite y sus conexiones está delante de la bañera (cubierta).

FICHA TECNICA TIPO

MOTOR

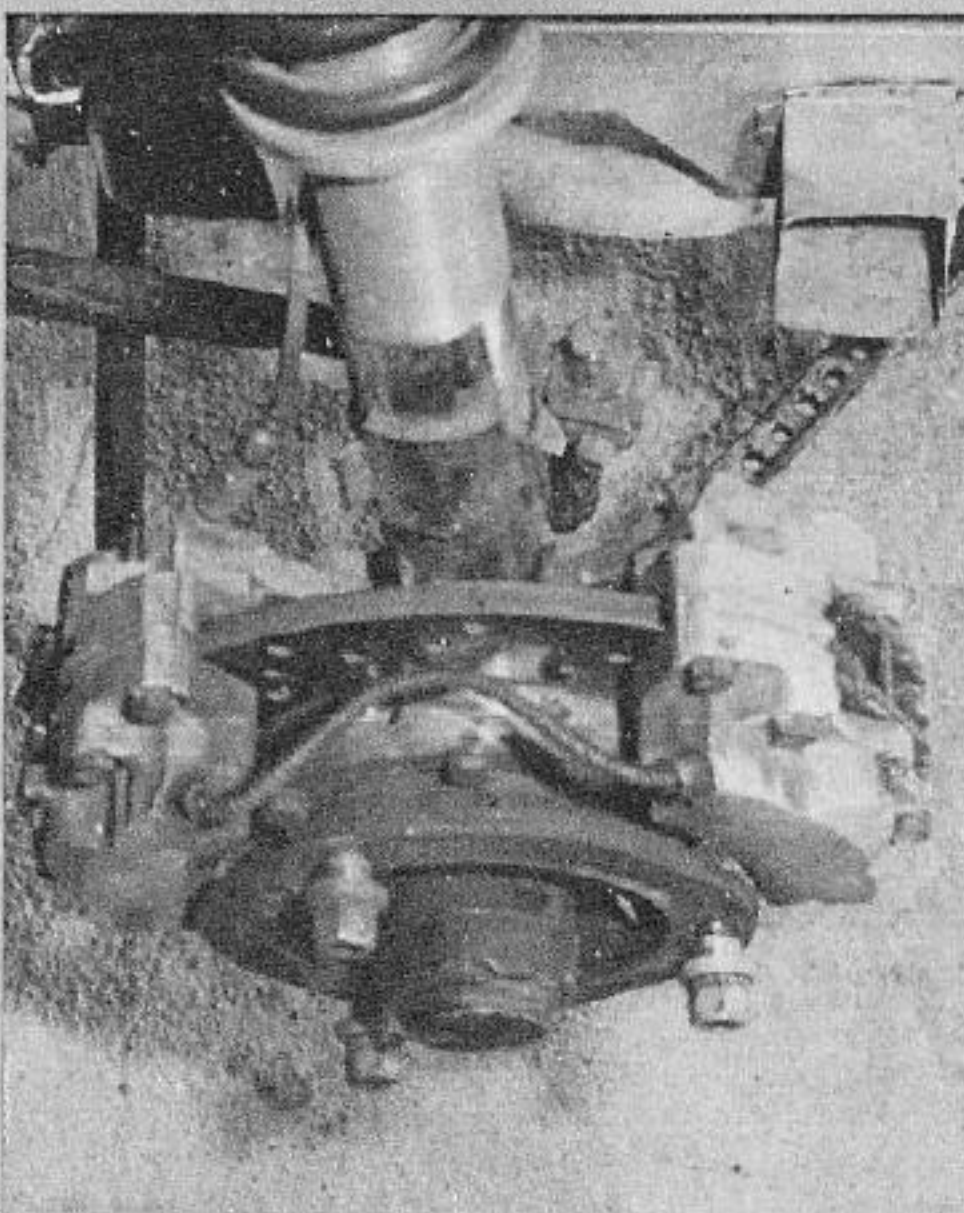
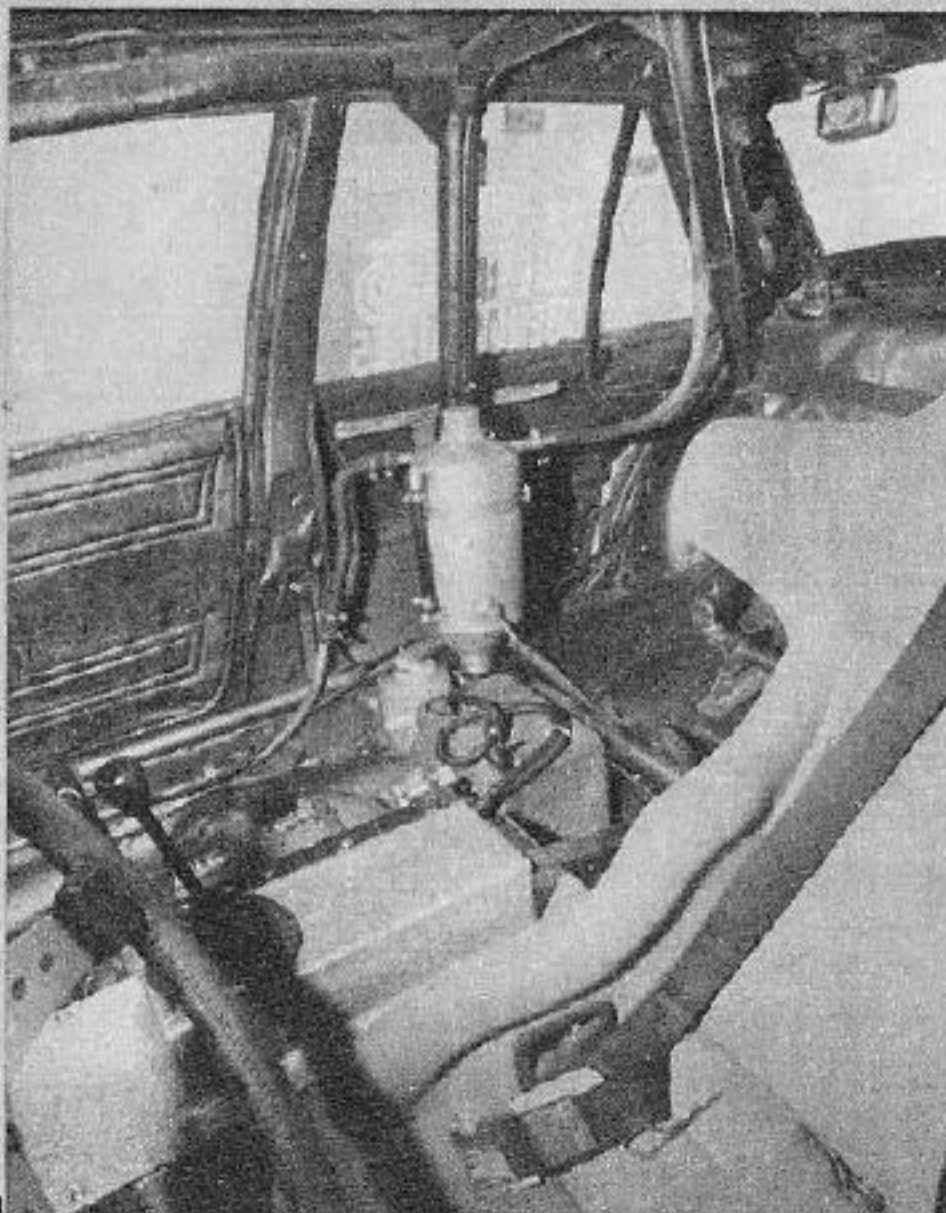
Posición	Delantero longitudinal inclinado.
Nº y posición cilindros	4 en línea.
Diámetro y carrera	89,75 mm x 79 mm.
Cilindrada	1.999 cm ³ .
Relación de compresión	9,8:1
Potencia máxima	210 HP a 7.500 rpm.
Torque máximo	30 KGM a 6.500 rpm.
Distribución	Arbol de levas en el block.
Válvulas	Admisión: 45 mm de diámetro. Escape: 38 mm de diámetro.
Carburadores	2 Weber IDA verticales modificados.
Bomba de nafta	Holley eléctrica.
Tanque de combustible	90 litros en el baúl.
Lubricación	Cárter seco. Bomba Kotwika de tres cuerpos. Circuito de 8 litros de capacidad. Presión: 5 kg/cm ² . Circulación de agua reforzada.

Refrigeración TRANSMISION

Embrague	Bidisco Boulogne.
Caja de velocidades	5 marcas de avance + M.A. 36 relaciones Sáenz.
Diferencial	De Peugeot 604. Cuatro relaciones 4,23/4,87.

CHASIS

Frenos	Discos ventilados. AD: Lockheed caliper simple. Citroën caliper doble. AT: Pozzi.
Suspensión delantera	McPherson con amortiguadores regulables.
Suspensión trasera	Independiente con brazos arrastrados. Amortiguadores regulables verticales. Barra antirrolido.
Neumáticos	Paul 14 pulgadas.
Ruedas	Estilo Ruedas.
Carrocería	Monocasco autoportante. Berlina con puertas traseras soldadas.
Peso	1.040 kg.



trepada

WALTER ROHRL CON UN AUDI 800 HP GANO LA FAMOSA TREPADA DE EN "LA MECA" DE LOS SUPERAUTOS DEL GRUPO B

CAMINO AL CIELO

El rallysta alemán triunfó con un potente Audi Sport Quattro S1 en una nueva edición de esta particular competencia, que se larga a más de dos mil metros de altura y tiene su punto culminante sobre los cuatro mil doscientos. Conocidos equipos de rally estuvieron presentes, junto a los particulares –y típicos– híbridos norteamericanos.



PIKES PEAK, TRANSFORMADA

La rotura de la fijación de un tubo del turbo le costó a Peugeot la posibilidad de terminar con el dominio Audi en la carrera de trepada de Pike's Peak, en Colorado (EE.UU.). Vatanen había sido el más rápido en clasificación, pero el día de la carrera sucumbió ante el Audi de Röhrl. Sus coequipiers Zanussi y Mehta se clasificaron tercero y cuarto respectivamente, y luego quedaron



1. Walter Röhrl, el ganador de la clasificación general, rumbo a la cima a bordo del Audi Sport Quattro. 2. El norteamericano Rod Millen, desentrañando los difíciles vericuetos de Pike's Peak con un Mazda RX7 Turbo, con que obtendría el sexto puesto final en su clase. 3. Colaboradores del Team Peugeot Talbot, realizando los ajustes finales sobre un 205 Turbo 16 E2, con miras al nuevo desafío de la marca. 4. Dos viajeros conocidos del público argentino posando para la foto, Walter Röhrl y Ari Vatanen, que también se le animaron a la trepada, el primero de ellos se alzó con el triunfo, mientras que el finés fue su digno escolta.

Wilson (Ford RS 200 Evolucion) y Millen (Mazda RX7 Turbo), en tanto que el Volkswagen bimotor no pudo completar la subida por rotura de la suspensión.

Todos desarrollaron interesantes proyectos. Ford suplantó el RS200 por un modelo evolucionado con motor de 2.1 litros, Peugeot y Audi corrieron con versiones de potencia reducida, pues mas importante que tener muchos HP era poder transmitirlos durante toda la trepada. "De todos modos -explico el motorista de Peugeot- más allá de los 200 HP las ruedas patinan todo el tiempo". Volkswagen tuvo problemas con el varillaje de la caja y Jochi Kleint no pudo finalizar la subida por eso y por el mencionado problema en la suspensión.

En las pruebas de clasificación, pre-

vias, Vatanen fue el más veloz sacándole cuatro segundos a Röhl, con Zanussi y Millen en los siguientes puestos.

El día de la carrera se crea una atmósfera muy especial. El público se mantiene lejos de la ruta para observar mejor, una gran parte del trazado.

La "gran carrera hacia las nubes" tiene sus secretos a pesar de que desde abajo parezca sencilla, y bajo esos secretos gozan los diez mil espectadores. En el día de la carrera, el italiano Paolo Alessandrini hizo un trompo completo con su Lancia Delta S4 que le quitó posibilidades. Zanussi fue el primer piloto en romper el record de 11m09s22/100 marcado el año pasado por Bobby Unser. Röhl hizo lo mejor y tocó los 11m08s2. Largando en orden inverso al de clasificación, el último piloto en subir

fue Vatanen, quien se acercó a la victoria hasta que fue desilusionado cuando había completado un tercio de la ruta por la pérdida de un conducto del turbo compresor del Peugeot 205. La presión disminuyó 1 bar y consecuentemente la potencia se redujo sensiblemente.

Esta fue la sexagésima quinta edición de la competencia, sobre un recorrido de 12,42 millas, (19,98 km) usado por primera vez en 1916 cuando Rea Lentz condujo su Romano Special y completó la trepada en un tiempo de 20m55s6/10. Ahora la competencia ha tomado gran auge en el ambiente europeo por la participación de los autos de Grupo B que animaron el mundial de rally hasta el año pasado, y que ahora buscan nuevos lugares donde desarrollar sus virtudes.

LA TECNICA DE PIKES

La trepada de Pikes Peak atrajo a los super autos que ya no pueden seguir compitiendo en el Mundial de Rally, y se convirtió en la Meca para ellos. Cada unidad nueva construida es más potente que la anterior y también participan autos con ruedas descubiertas y del tipo Stock.

Peugeot

Tres 205 Turbo 16 modificados para Vatanen, Zanussi y Mehta fueron llevados a EEUU, en la versión segunda evolución con 850 kg de peso. El motor aumentó la potencia, se eliminaron varios paneles y el chasis sufrió modificaciones. Debajo del asiento del navegante fue colocado un pequeño tanque de 38 litros de combustible, y el panel de instrumentos solo lleva un marcador de presión del turbo y un cuenta revoluciones. Los Spoilers frontales son de nuevos plásticos, que incrementa cada uno 10



PEAK

kg la fuerza hacia el piso y el baboro fue adelantado en 50 mm, produciendo efecto suelo por intermedio de pequeñas polleritas. Se adaptó una caja de seis marchas y los diferenciales han sido robustecidos. El equipamiento eléctrico se redujo al mínimo, colocando un alternador que acciona un pequeño limpiaparabrisas.

El principal problema fue conseguir la potencia en la largada y en la cima, algo difícil porque se pierde alrededor del 15% por la disminución de la densidad del aire, lo que también causó problemas con la refrigeración del motor. La potencia al nivel del mar estaba en el orden de 500 HP. Poseía también un gran y doble alerón posterior.

Volkswagen

Se vio un nuevo modelo Golf GTI con dos motores ubicados en forma distinta que el año anterior para usar una caja Hedland.

La cilindrada era de 1800 cm³ cada uno con turbocompresores KKK, 16 válvulas y 300 HP. Este año fueron potentes, pero con estrecho margen de utilización de la potencia. Se adaptaron dos turbocompresores, ya que sin ellos la potencia desaparecería alrededor en 1% cada cien metros de altura, con lo que en total sumaría 42%. El auto nuevo se realizó con la ayuda de la Universidad Técnica de Viena, en Austria, y se redujo el peso en alrededor de cien kilos. La mayor preocupación del team fue la fortaleza de los semiejes, la misma que tienen en el campeonato mundial de rally. Los tests iniciales no mostraron problemas de refrigeración, y se adaptaron intercambiadores de calor y radiadores de aceite independientes en cada motor.

Audi

Walter Röhrl corrió este año el auto utilizado por Unser en el '86 para ganar la trepada. El motor fue modificado, erogó alrededor de 100 HP más (casi 800 HP en

total), se cambió la posición de la entrada de aire al radiador, el diseño de los planos alares —mostró un doble alerón trasero—, se ensanchó el spoiler, teniendo Audi una gran ventaja en la experiencia, ya que es la sexta temporada que participa en la carrera. El otro auto que participó fue el de Olle Arnesson, con una evolución para rallycross. El peso del auto es alrededor de 970 kg y tiene caja de seis velocidades.

Mazda

Rod Millen largó con un auto completamente nuevo. El Mazda RX7 turbocomprimido y de doble tracción tiene geometrias de suspensión modificadas. El chasis nuevo tiene 22 kg menos y el peso es de 770 kg. La suspensión delantera tiene brazos frontales con amortiguadores Fox y protecciones externas. El tanque de 80 litros está desplazado sobre el eje y la transmisión tiene un sólido diferencial central y sistema de deslizamiento limitado delante y atrás. Usa gomas especiales Bridgestone. El motor fue construido por la Racing Beat de

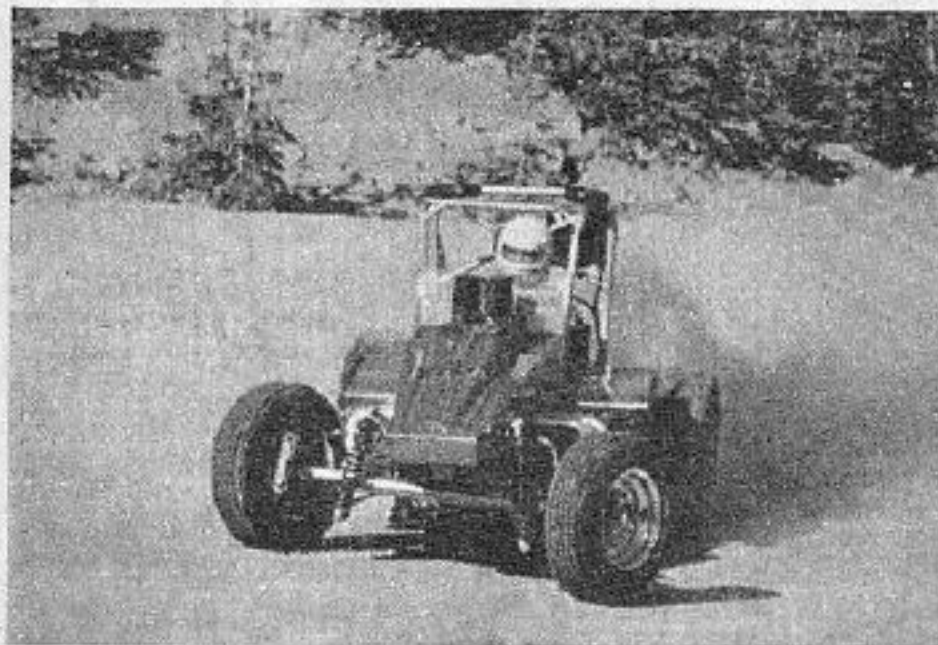
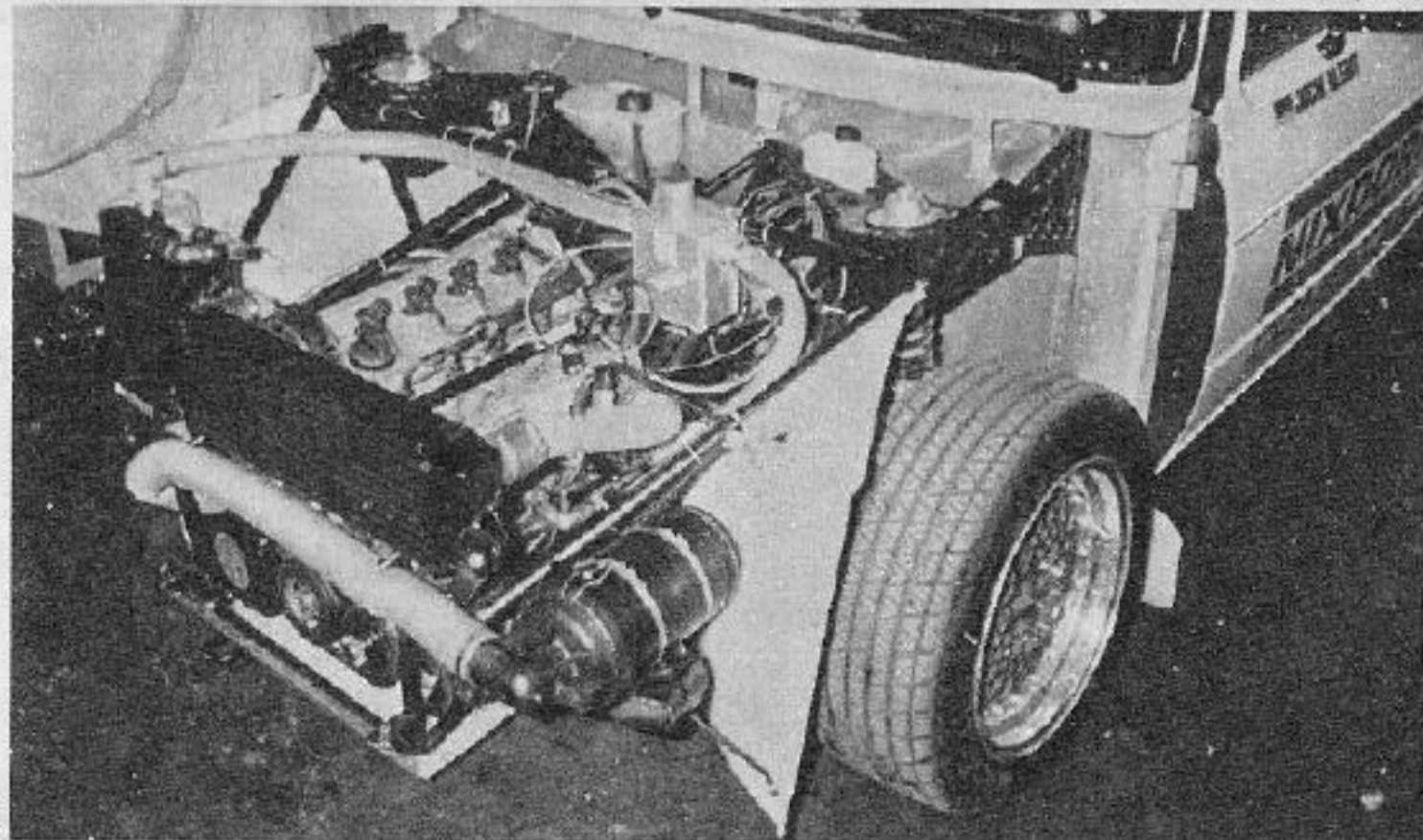
Anaheim y entrega alrededor de 500 HP.

Ford

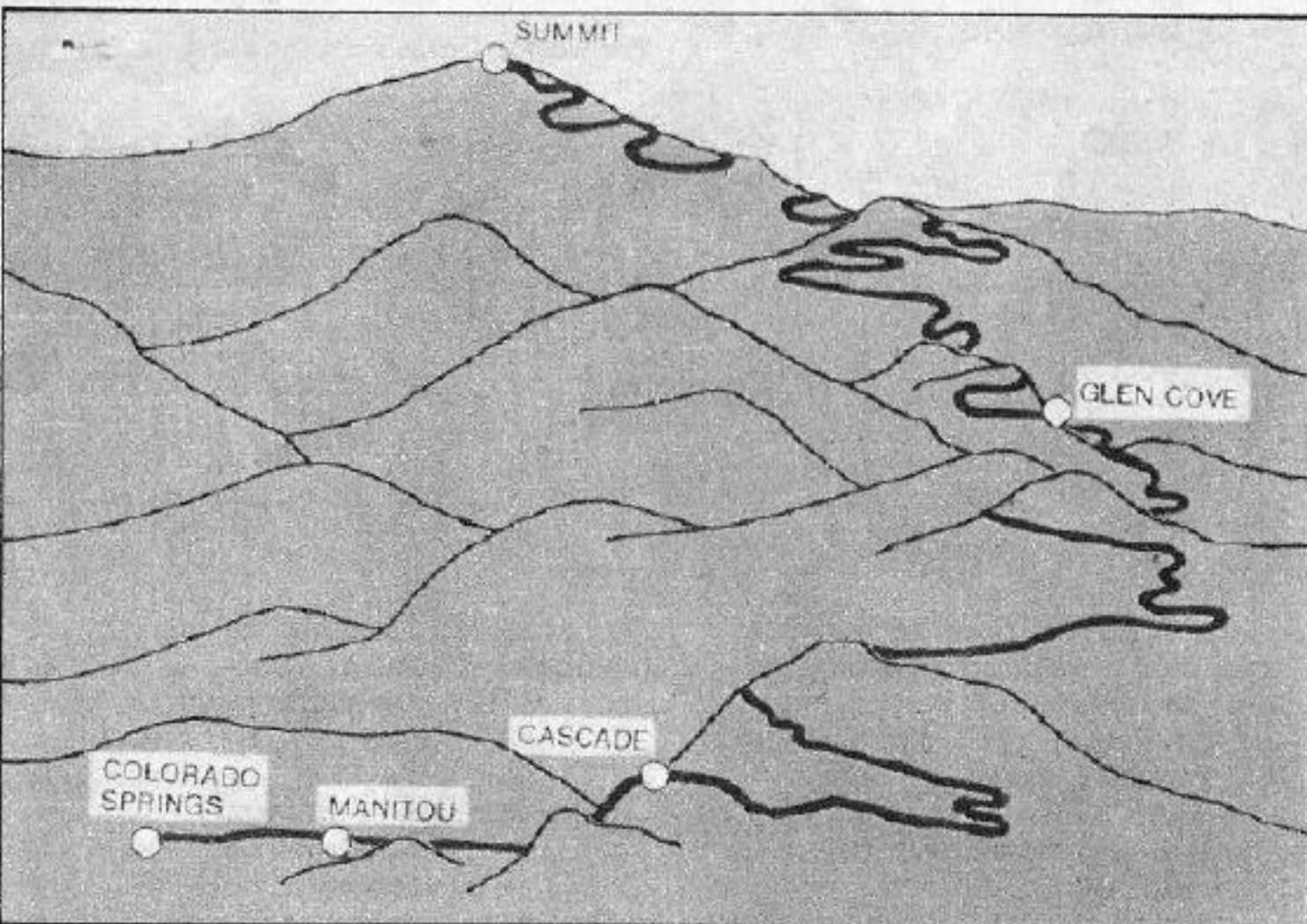
Los pilotos fueron Dan Ripley de Colorado Springs y el inglés Malcolm Wilson, quien llevó un nuevo desarrollo con el que obtuvo buenos resultados en el rally Lindisfarne. La preparación estuvo a cargo de Gordon Spooner quien agregó una suspensión articulada a la que se agregó un sensor especial Bosch para la altura. Los motores son "Evolución", homologados para el grupo B pero solo aparecieron en autos de Rallycross. Los autos fueron ensanchados de 1803 mm a 2146 mm y entregan 600 HP.

Otros autos

El noruego Tore Bratlie compitió con el Metro 6R4, que fue adquirido a David Richards, y que compitió en rallies con Billy Coleman al volante. El nórdico fue campeón de su país en el hielo. Frank Petersen corrió con dos motores Oldsmobile Toronado.



1. Jochi Kleint no pudo darse el gusto, ya que la suspensión en su VW-Golf bimotor que vemos en la foto 2, no soportó el esfuerzo. 3. Bobby Donner con un DD-3 Chevy ganó la clasificación pero fue segundo en la final. 4. Los recovecos norteamericanos. 5. Malcolm Wilson con el Ford RS 200 en la prueba.



CLASIFICACION

65ª Trepada automovilística de Pikes Peak - 11/7/87 - Colorado (EEUU) - 20,2 km.

Pos.	Nº	Piloto-Nacionalidad	Auto	Tiempo
1	1	Walter Röhrl-Alemania	Audi Sport Quattro S1	10m47s65
2	2	Ari Vatanen-Finlandia	Peugeot 205 T16	10m54s83
3	7	Andrea Zanussi-Italia	Peugeot 205 T16	10m56s05
4	5	Shekhar Mehta-Kenia	Peugeot 205 T16	11m27s39
5	26	Bill Brister-EE.UU.	Wells-Coyote	11m28s73
6	70	Bobby Donner-EE.UU.	DD-3 Chevrolet	11m32s84
7	12	Malcolm Wilson-Inglaterra	Ford RS 200	11m49s98
8	10	Olle Arnesson-Islandia	Audi Quattro Sport	12m16s11
9	11	Tore Bratlie-Noruega	Austin Rover Metro 6R4	12m46s53
10	43	Dick Dodge-EE.UU.	Pontiac	12m49s98
11	28	Leonard Washholtz-EE.UU.	Ford Thunderbird	12m58s55
12	44	Gary Smith-EE.UU.	Ford Thunderbird	13m00s16
13	92	Bobby Unser-EE.UU.	Mazda 323 4WD	13m27s79
14	21	John Crawford-EE.UU.	Dodge Shelby Turbo	13m46s61
15	91	Chad Dimarco-EE.UU.	Subaru RX Turbo	13m55s64

Promedio del ganador: 108,464 km/h.

Nota: También participaron Dan Ripley, Paolo Alessandrini (Lancia Delta 64), Jochi Kleint (VW Golf Bimotor), Frank Peterson (Pontiac Coronado), Shepherd Good, Krolikowsky y John Wells (Coyote-Ford).





Después de un año de espectáculo, vuelve "extremos del mono abigarrada" escuela nunca, y la exquisita pletórica de esperanza podía ser de otra mane cuyo contenido seguimo fo

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Club Atlético San Jorge.
Promotor: Alcides Rales.
Accesos: Dos, de tierra en excelente estado. 4 puntos.
Controles: Excelentes. Cumplieron su función pero con amabilidad. 5 puntos.
Comodidades: Buenas. 3 puntos.
Estado del circuito: Muy bueno. 4 puntos.
Boxes (instalaciones): Cómodos, amplios. Buenos. Les faltaria algo más de infraestructura. 3 puntos.
Boxes (condiciones de trabajo): Muy buenas. 4 puntos.
Promoción del espectáculo: Excelente. 5 puntos.
Servicio de prensa: Optimo. 5 puntos.
Puntualidad: Mas allá del corrimiento de los horarios de inicio de la actividad de viernes y sábado (¿... por factores climáticos?), los nuevos horarios se cumplieron a la perfección. 4 puntos.
Seguridad: Muy buena. 4 puntos.
Total: 42 puntos. (Ideal, 50)

CORSA A FONDO FORMULA TRES SUDAMERICANA Y FORMULA RENAULT ARGENTINA EN SAN JORGE, SANTA FE (23/8/87)

Por Néstor Carbia Fotos: Enrique Bianco

CONVENCION DE MONOPOSTOS

Lo de San Jorge el domingo 23 del mes anterior, tiene características poco usuales. Es como volver al pasado en el trato que recibe cada quien llega a la ciudad del sudoeste santafesino, en lo que se refiere a calidez humana. Así, exactamente así, era el automovilismo de la década del '60, donde el centro de atención, la fiesta para el pueblo, era la

carrera. Todo el mundo se volcaba en dedicación y atenciones para que el visitante se sintiese como en su casa. La tecnología, el tiempo, el profesionalismo nos fueron alejando de todo ese calor humano. La gente del Club Atlético San Jorge nos dio en sólo dos meses, otras tantas lecciones de vida. Ellos lograron la difícil simbiosis que es conciliar

la frialdad material del negocio automovilístico de hoy, con los afectos y la cordialidad que siempre tuvo -y ojala no pierda nunca- la gente del interior de nuestro país. Si a ello le sumamos que realizaron el esfuerzo material de construir un autodromo en esta etapa difícil de la economía, y además organizaron de manera casi impecable las



1) Los "coqueles" boxes de San Jorge, con la F.3 en plena actividad. Muttato en primer plano, sucedido por Pegoraro, Hertsfeld, Guerra, Di Palma Jr., Gurini y Sommi, entre otros. 2) Maldonado y Crocetti, unidos por el mismo equipo... y por la disputa del Campeonato. 3) El futuro ganador, Miguel Alisi, hace punta para salir de la zona de "pits", poco antes de la partida de F.R.A. 4) El equipo de Tulio Crespi rodea a la neonata "criatura" de Balcaroe, mientras Verna espera al volante. Auspicioso debut.



no reunirse en un mismo ron a hacerlo los dos postismo" argentino: la "más competitiva que "líder" subcontinental, . Y el resultado, como no ra, fue una linda reunión, s desgranando... hasta el ndo.



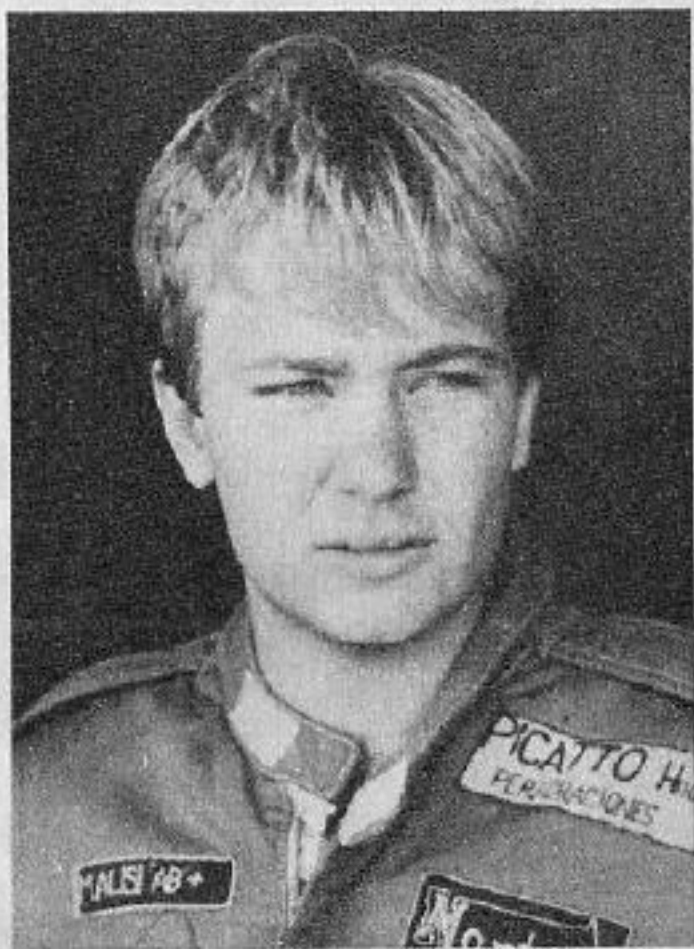
das competencias que les tocó albergar en el flamante "Parque de la Velocidad", llegaremos a la conclusión de que lo de ellos es casi un sueño. Los que estuvimos, sabemos que, por fortuna para ellos, para el automovilismo y para nosotros, es una realidad.

LAS LARGADAS

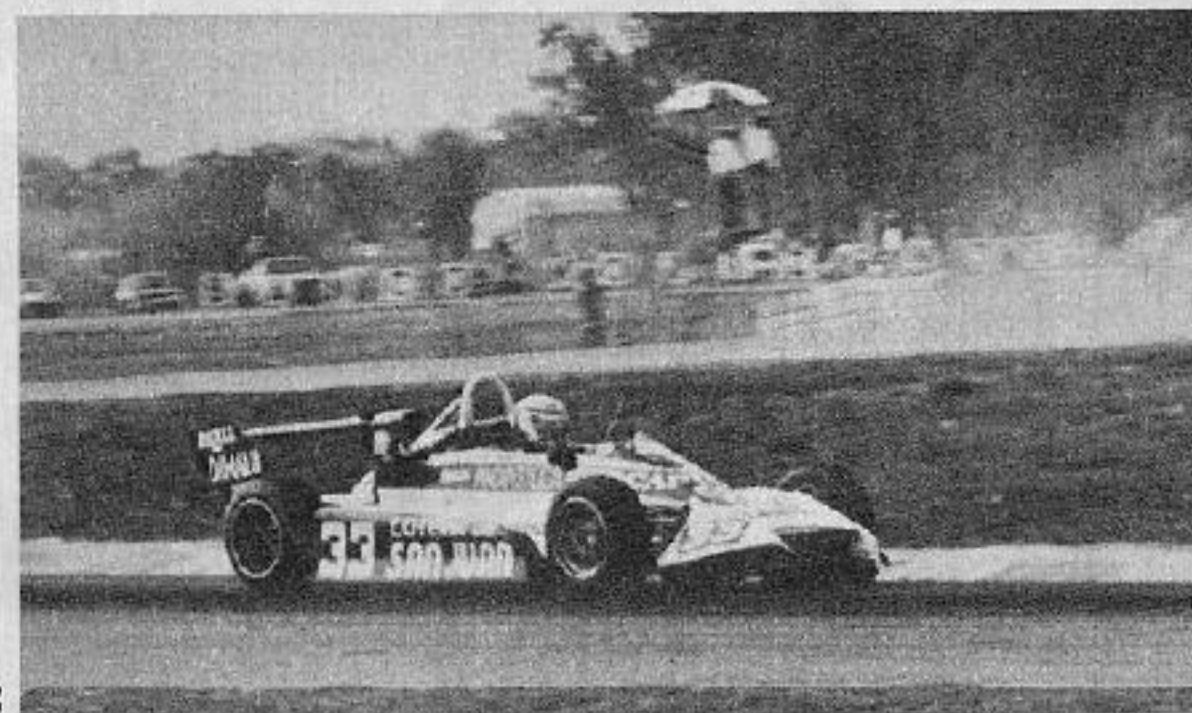
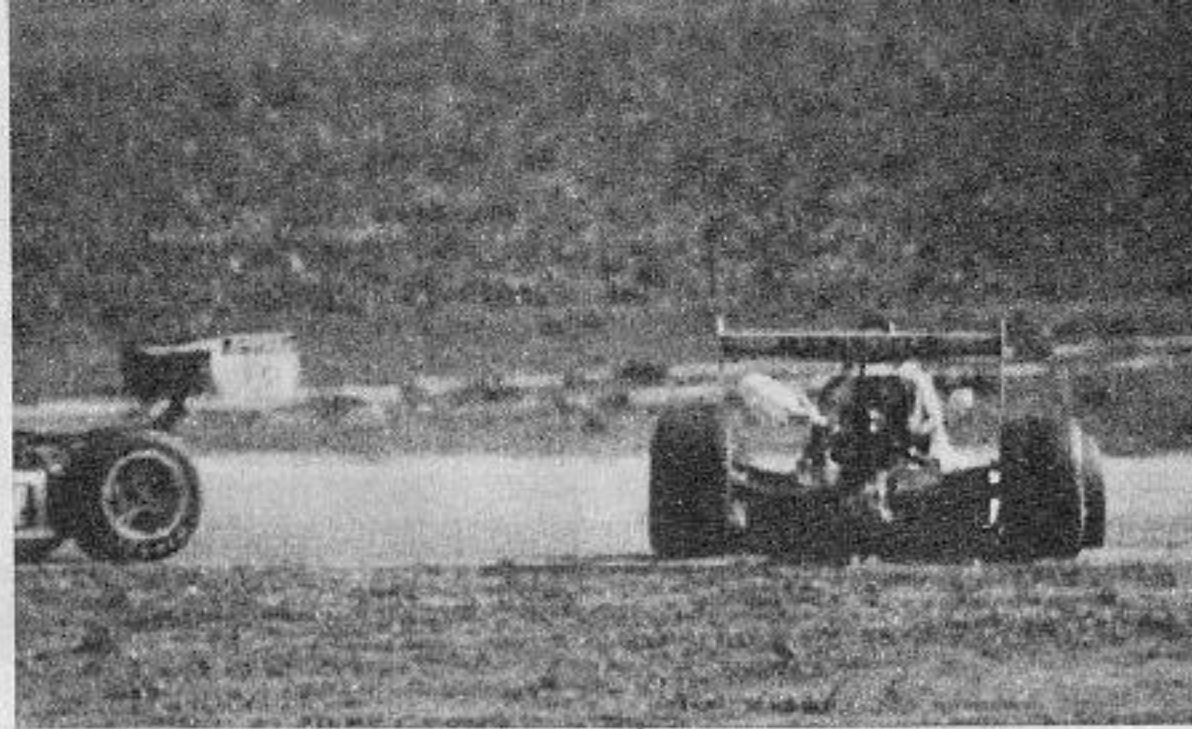
Fueron polémicas en las dos categorías. Algunos pilotos largaron cuando se apagó la luz roja, y otros esperaron que se encendiera la verde. Lo concreto es que más allá de adelantamientos, penalizaciones, etc., el problema fue de alimentación eléctrica en el sistema que comanda la botonera del semáforo, ya que durante una fracción de segundo, el mismo quedó sin luz alguna encendida, es decir que se apagó la roja, y no apareció la verde en forma inmediata. Ello se debió a que el mismo estaba alimentado por una batería, y aparentemente el sistema no tiene la misma celeridad, con sus 12 volts, que con los 220 de la energía habitual. Conclusión: hubo una falta, pero más allá de ello, lo cierto es que reglamentariamente, hay que largar cuando se enciende la verde, y no cuando se apaga la roja...

CARTA DE PRESENTACION

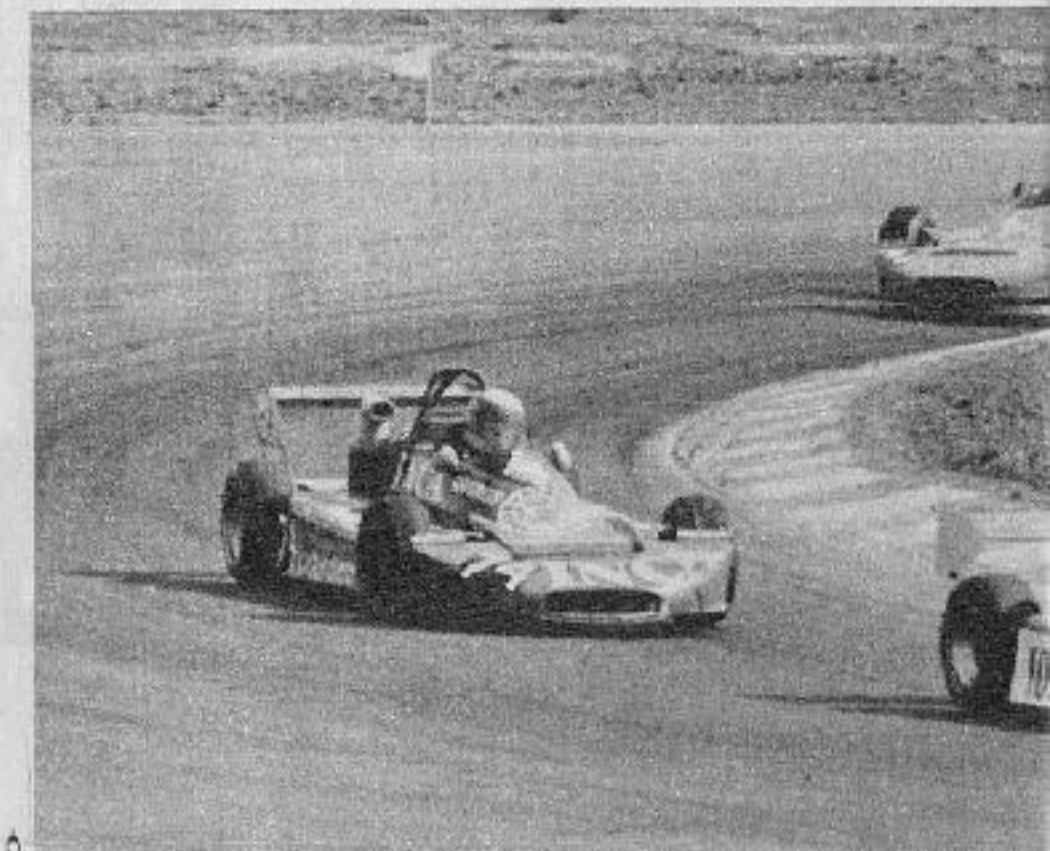
MIGUEL ANGEL ALISI



Cuando Oscar Larrauri lio sus petates y se fue a emprender su aventura europea, ya circulaban por las venas de Miguel Angel Alisi los deseos de correr; claro que nunca se le hubiera ocurrido, en ese momento, que el Granadero Baigorria que los vio nacer a ambos iba a trascender nuevamente a nivel nacional a través de su gestión automovilística, una década después. Miguel nació allí cerquita de Rosario hace 21 años, comenzó a manejar desde muy chico y luego de hacer experiencia en categorías menores, se inició en la Fórmula Cuatro Santafesina, donde permaneció un año logrando resultados halagüeños pero sin obtener títulos. Fue en 1986 cuando él, su equipo y la gente que los apoya, decidieron ingresar a la FRA, y desde el primer momento se mostró como un chico muy veloz. Pero debió hacer la experiencia de madurar entre los "monstruos". El domingo anterior se graduó en San Jorge, arribando a su primera victoria. Ahora habla que seguir su evolución.



1) Mientras se va Maldonado, Di Palma Jr. se queda... en posición desairada. 2) Henri Martin circula con la trompa flameando tras su despiste inicial. Lastima para el sanjuanino... 3) Primera fila de atención para Maldonado, Croceri, Benamo, Romagnoli, Friedrich, Pegoraro y Hertsfeld durante la charla previa. Seguramente, no se habló del semáforo... 4) El equipo de Pedro Barielle (otra vez ausente por negocios), compuesto por Hertsfeld y Pegoraro. No anduvieron bien. 5) Tampoco se fue muy feliz de San Jorge el joven Néstor Furlán. Le pasó por encima de una rueda a Friedrich tras la largada, y fue a parar al pasto. Volvió, pero... 6) Pelotón compuesto por valores pujantes: José Arnino, habitué del zonal cordobés; el marplatense Marcelo Gaggino, el francés Juan Carlos Arlandis (de la Scuderia Mazzini) y Luis Pezza, otro mediterráneo. Lindo futuro...



LUCES Y SOMBRAS

Lo positivo: Que otra entidad del interior del país, del nivel del Club San Jorge, se haya integrado a los escasos organizadores capaces de hacer una carrera de Fórmula Tres Sudamericana con el nivel que merece la categoría.

Lo negativo: Que CODASUR siga ajena al desarrollo de la misma y no le dé la importancia que tiene: ¿O es que sólo están para "eventos" internacionales que tienen relación directa con Europa...?

Lo lindo: Que se hayan vuelto a juntar las categorías "máximas" de monoplotos en nuestro país. El clima de convivencia entre la F.3 y la FRA fue excelente.

Lo feo: Que la CDA y la CODASUR no trabajen más comunicadas entre sí. Si el señor Trenaghi es C.D. en el plano nacional, y el señor Rizzo lo es en el zonal -ambos con excelente nivel- ¿no habría sido más lógico que el cordobés hubiera sido integrante del Colegio de Comisarios de F.3 y Rizzo, presidente del FRA? Habría sido una manera de logrear a ambos un peldaño más arriba.

Lo agradable: El agasajo y la recepción que vivieron todos los que llegaron a San Jorge; en forma especial pilotos y periodistas. Allí tienen un estilo propio

que no se ve en ningún otro lugar del país en la actualidad.

Lo mejor: El excelente nivel técnico que tiene la FRA, cada vez con más autos y pilotos para ir a pelear por la victoria.

La actitud democrática: La de Eduardo Bouvier, dejando que "sus chicos" decidiesen si aceptaban o no ir a San Juan por 20.000 australes en premios.

Las dudas: Las que nos quedaron a muchos sobre el funcionamiento correcto del dispositivo que comanda el semáforo de largada.

La actitud: El brazo que el campeón Maldonado le dio a su compañero de equipo -Fernando Croceri- en el podio, a pesar de habérsele venido encima en las posiciones del torneo.

La alegría: Fueron dos. La de Miguel Angel Alisi por el primer triunfo en la FRA, y la de Enrique Benamo por su primera victoria en la etapa Sudamericana de la Fórmula 3.

Lo extraño: El comportamiento de algunos juegos de neumáticos que variaban el equilibrio de los autos; por caso, Maldonado y Kissling.

La bienvenida: Para Víctor Romagnoli, Rafael Verna y Tulio Crespi, que se reincorporaron a la F.3.

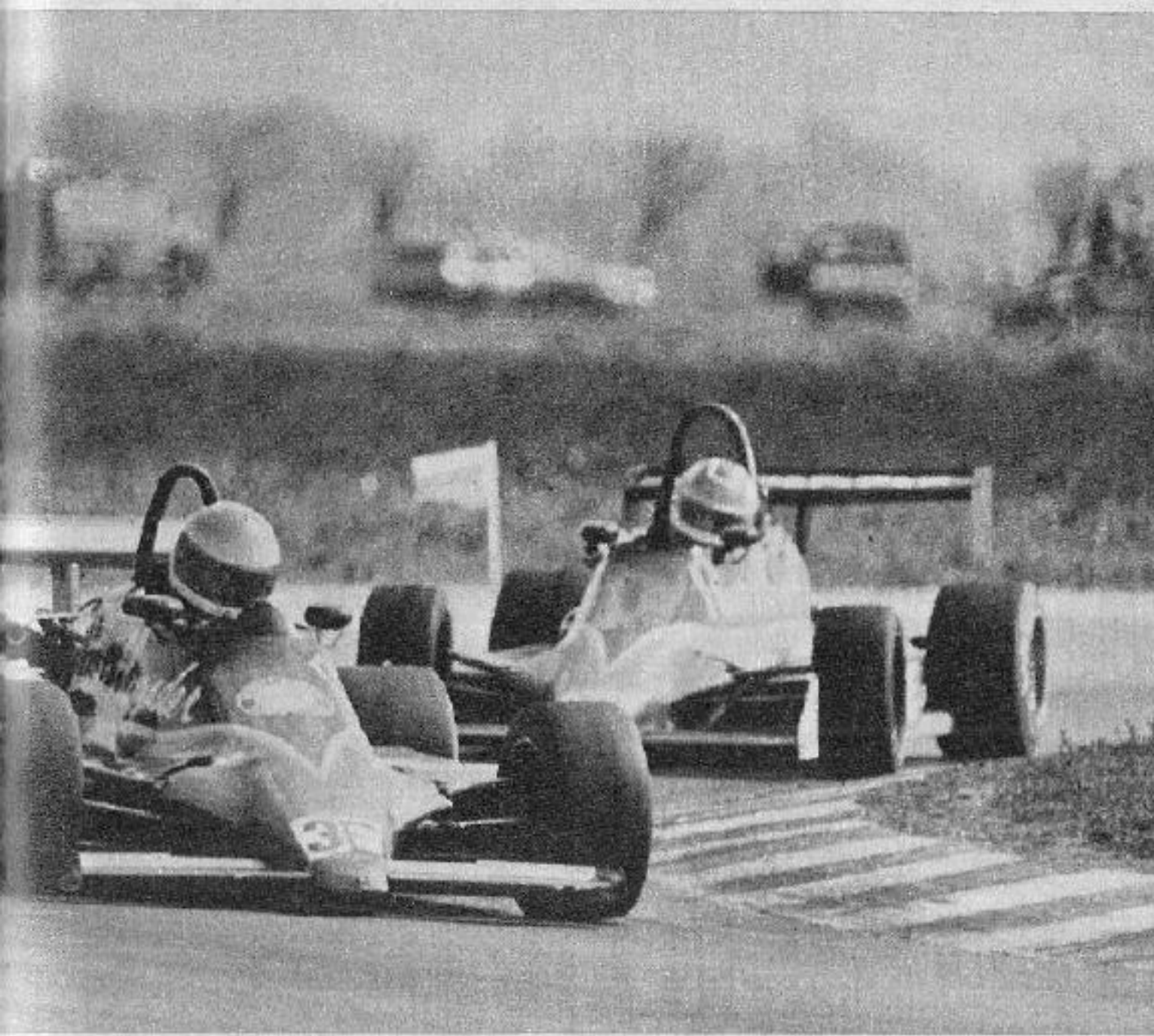
LAS GOMAS DE F.3

Algunos tuvieron problemas serios con los neumáticos Pirelli P7 brasileños, en esta ocasión. Hubo pilotos como Maldonado, por ejemplo, que no lograron nunca un equilibrio de sus autos cuando colocaban gomas nuevas, y si lo tenían con las usadas en San Pablo. Lo mismo les ocurrió a Croceri, Kissling, Pegoraro, Muffato, etc., si bien ninguno de ellos apuntó con crudeza que el problema fuera exclusivamente de los neumáticos, ya que todos admitieron que el piso de San Jorge no tiene demasiada abrasividad, y dejaron abierta sus dudas en cuanto a que pudiera haber un problema en sus autos, no descubierto durante el fin de semana. Las opiniones que recogimos, fueron las siguientes: Maldonado: "Con las gomas de San Pablo, iba bien; cuando poníamos nuevas, se perdía el equilibrio... Lamentablemente no teníamos usadas y en condiciones para los tres autos, así que Furlán y Croceri corrieron con juegos que armamos buscando lo que mejor iba, y yo, con nuevas". Kissling: "No sé qué pasó. El auto estuvo bien hasta el domingo a la mañana, y en carrera se puso muy indócil". Pegoraro: "El circuito no es fácil, pero yo creo que hay algo en los neumáticos". Muffato: "Yo también tuve problemas viernes y sábado, pero cuando

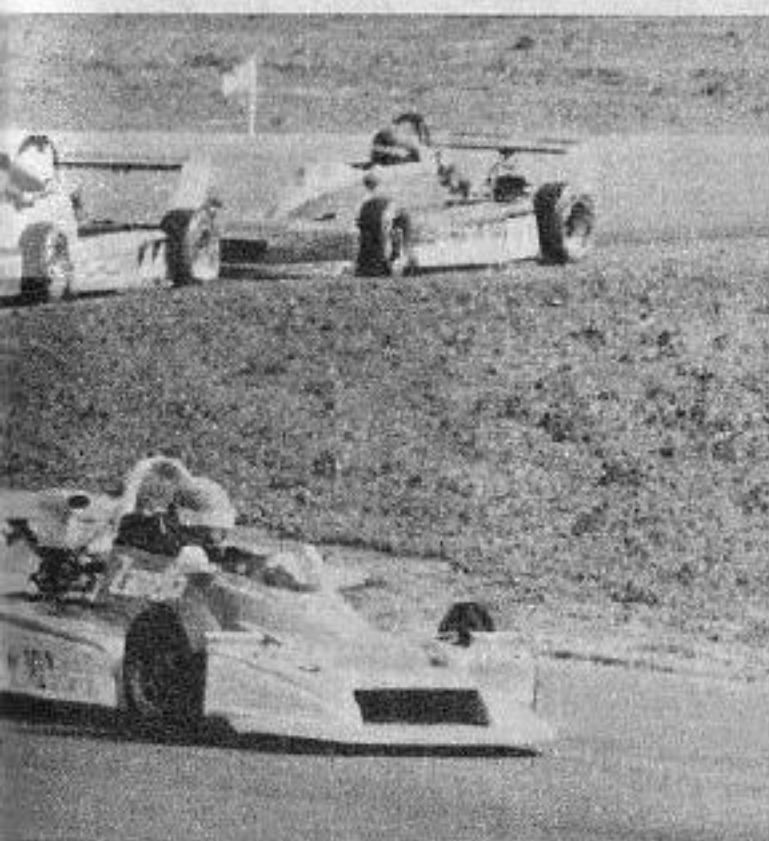
rodé más de 15 vueltas el juego nuevo comenzó a tomar una temperatura normal de trabajo y mejoró la performance". Antonio De Souza (distribuidor de Pirelli en la categoría): "El problema es el mismo que ocurría tiempo atrás cuando los argentinos corrían con las Faneco. Ahora la FRA corre con esas gomas, y los autos dejan mucho sedimento, mucho caucho en la pista, porque aquellas son más blandas. Las Pirelli recogen esa suciedad, que se adhiere en la banda de rodamiento, y pierden grip. Las gomas son de la misma partida de fabricación que usamos en Interlagos". Mario Biaggini: "Nosotros no tuvimos problemas con ninguno de los dos autos".

BALANCE FRA

Excelente carrera y nuevo ganador. Con muchos autos en pista, con una notable paridad en todos los entrenamientos y clasificaciones, y nutridos pelotones en carrera, que siempre dan buen espectáculo. Parecería ser que la categoría está sufriendo un recambio generacional que es importante. Ahora ya no existe tanta diferencia entre los pilotos muy experimentados como pueden ser Riva, Pereyra, Bouvier, los de mediana experiencia con alrededor de tres años en la misma, como Neviani, Mandrini, Mazzini, Palmero, Solmi, De-



Fórmula Renault
a Mario Riva



Ilasantina, Pagani, Mancuso, y los nuevos como Basco, Belloso, Allisi, Martín, Bovone, Arlandis y Paulizzi, entre otros, que ya se "tutean" con los anteriores e incluso les ganan carreras. Sin dudas, un nivel de excepción de pilotos que configuran un panorama de futuro para ellos y la categoría, realmente notable.

LA FORMULA TRES

Más allá de la informalidad brasileña que promete más autos en cada carrera y no los concreta, lentamente sigue creciendo el número en la categoría. Los 19 de San Pablo llegaron a 20 en San Jorge, aunque finalmente largaron 19 ante el retiro de Ricardo Risatti, que no fue de la partida por haber roto su motor el sábado —es el primero de los VW que tiene problemas insalvables—, y se fue del circuito. Para ésta se agregaron, en materia de autos, el Berta-Renault de Romagnoli, y el nuevo Crespi de fondo plano y con mecánica VW-INT, en manos de Rafael Verna. En cuanto a los pilotos, se sumó el joven Gabriel Massel, proveniente de la F.2 Nacional, a bordo del auto que dejó vacante el retiro de Scarazzini. Si pensamos que en Córdoba va a reaparecer Giacchino, volvería el auto de Rullo y se agregaría el de Dana, la cosa va por buen camino.

REYNARD Y SUDAMERICA

La facción inglesa Reynard está viendo con buenos ojos al mercado sudamericano. Luego de la comentada presencia del ingeniero Geoff Wyatt San Pablo para colabrar con el peruano "Neto" Joehamowitz en el rodaje inicial de su flamante basidor, el piloto británico Julian Bailey se encarga de probar uno de los nuevos autos del team uruguayo "capitanado" por Egon Elnöder. Con neumáticos brasileños Pirelli brasileños rango P7, Bailey hizo en el circuito chico de Silverstone 55s3/10, un par de segundos por encima de la performance de Reynard-Alfa con las Avon convencionales. Elnöder también giró en la oportunidad, marcando 56s4/10.

Junto al piloto uruguayo estuvo en Inglaterra e Italia en los talleres de Reynard y Novamotor, quien será el responsable técnico de su equipo en Montevideo, José Sabah, que realizó un curso intensivo de capacitación en los motores y chasis. Los autos ya salieron de la aduana uruguaya (junto con los 6 motores Alfa y se prevé efectuar una presentación oficial en su país. En principio el equipo trabajará con un sólo piloto —Elnöder— y no utilizarán los dos vehículos, por lo menos hasta que en el aspecto técnico no haya un orden definitivo. El equipo oriental piensa iniciar las pruebas de los autos inmediatamente después de su presentación en Guaporó o Taruma y luego ir a la próxima del Sudamericano de Fórmula Tres a disputarse el 20 de setiembre en Córdoba, para luego continuar el periplo con la prueba chilena del domingo siguiente en Santiago.

Por su parte, el brasileño Josué Melo Pimenta corrió en la carrera de Snetterton con un Reynard de Magdwich —para más precisión, un chasis 863— clasificando quinto en la división B (para autos NO-87).

Wyatt, a su retorno de Brasil declaró: "Estoy impresionado por el nivel de la media docena de equipos de punta. Reconozco que en cada pequeño detalle trabajan como los mejores equipos de punta europeos. Por ahora los chasis europeos están en ligera desventaja frente a los chasis locales, que continúan utilizando el efecto suelo, pero esto desaparecerá con la definitiva 'europeización' de la categoría en lo que a reglamentos se refiere".

Digamos que Wyatt es quien está llevando adelante el trabajo de telemetría sobre los autos del equipo oficial. Bajo la conducción de Philippe Favre y Steve Kempton se están haciendo estos sofisticados tests con el objeto de definir el proyecto del auto para el año próximo, que según Adrian Reynard, debería estar terminado en cuanto a planos para setiembre. Reynard es la primera casa constructora de F.3 que utiliza la telemetría —ya habitual en F.1— en un proyecto.



Y, finalmente, elementos para tener en cuenta en lo referente, a paridad y posibilidades. Cuatro carreras con cuatro ganadores diferentes y un sólo equipo que repitió victorias. Un campeonato con 7 puntos de diferencia del primero, Maldonado, al 5º, Kissling. Un piloto

que "puntuó" en todas las carreras, Sommi, y victorias repartidas en forma proporcional a los participantes en cuanto a motores, entre VW y Renault. Para redondear un panorama más concreto, sólo haría falta una mayor presencia brasileña, que se concrete la

Porque ha madurado enormemente y ahora tiene tiempo para pensar arriba del auto. Porque no perdió la agresividad, la tenacidad ni la velocidad que siempre tuvo pero que ahora dosifica mejor. Está pensando en el Campeonato y no se desespera más. Corre para llegar en los puntos importantes y, si es posible, adelante de Neviani. En San Jorge puso todo su oficio y experiencia para contener los embates del combativo Mandrini. Y logró su objetivo.

Fórmula Tres a Fernando Croceri



Porque supo asimilar las buenas y "bancarse" las malas de un fin de semana que no fue estable. Logró un muy buen equilibrio del auto el viernes y se quedó con la "pole" parcial. El sábado, con un tren de neumáticos nuevos "se fue para atrás" pero no se desesperó como hubiera sucedido tiempo antes. Siguió en la búsqueda de recuperar el balanceo del auto, trabajando con Maldonado y su equipo. Lo obtuvo el domingo en las Pruebas Libres de la mañana y anduvo toda la carrera a fondo para llegar a un meritorio segundo puesto.

aparición de los Reynard-Alfa de Uruguay, y que los autos de fondo plano europeos logren una adaptación a los neumáticos brasileños y fundamentalmente a los circuitos, que les está costando demasiado tiempo. Pero de que la categoría funciona, no hay duda.

la figura

ENRIQUE BENAMO
de vuelta al éxito tras casi
siete años sin triunfos

LA SENSACION DEL SEPTIMO AÑO

El 14 de diciembre de 1980, en Buenos Aires, había logrado su última victoria, en la entonces Fórmula Dos argentina. Después, la difícil experiencia europea, el retorno y la nada fácil empresa de recobrar su viejo nivel en la hoy Sudamericana, categoría "de sus amores". Y ahora, por fin, victoria.



Cuántos vaivenes tuvo la carrera deportiva de Enrique Benamo! Lo cierto es que más allá de ellos, siempre estuvo en buen nivel conductivo y en excelentes equipos. Ejemplos y "maestros" no le faltaron, por lo menos en el plano nacional. Arrancó en Fórmula cuatro con un Crespi "by Andreella" a los 18 años, y enseguida se armó a Guillermo Kissling, de quien se hizo amigo en 1975, y cuando éste fue subcampeón y pasó a

la Fórmula Dos Nacional, Enrique se sentó en el Crespi que quedó vacante, con la atención del ingeniero Jorge Litmanovich, y varió radicalmente su panorama, logrando varias victorias. Ya arrancaba bien. Finalmente, pasó el también a la Fórmula Dos. Estuvo con Berta en su equipo, y después con De Guidi. Peleó el torneo del '80 hasta la última carrera, ganando la misma pero sin llegar al campeonato. Después se

fue a Inglaterra de la mano del mismo Miguel, para elegir auto y equipo y emprender en el '81 su campaña británica. La soledad y la escasez de medios parecieron apagar su buena estrella, y su mejor cosecha fue un tercer puesto europeo en Alemania con un Ralt-Toyota. Volvió a la Argentina después de dos años, y en el '84 intentó otra vez Europa, esta vez en Italia, pero sin suerte mayor. Finalmente, decidió que su

lugar estaba aquí y arrancó otra vez con un auto de Oreste en Fórmula Dos, que por entonces ya era Sudamericana. Mas adelante formó su propio equipo con la atención de Raúl Porta y con un Berta-Renault, y el asunto no funcionó.

Decidió vender todo y buscar butacas en equipos ajenos. Así fue que corrió sucesivamente con INI, Rullo, Kissling -el año pasado-, y volvió esta temporada al team de "Chiche" Biaggini.

Nunca varió su característica de piloto veloz y aguerrido. Ahora también llegó la etapa de la madurez y la seguridad. Del hombre que piensa y asegura las maniobras. El fin de semana anterior, en San Jorge, estaba muy confiado. Muy seguro de sus posibilidades y condiciones, aunque no pensaba solo en ganar. Era consciente de que estaba para una gestión importante. Sus rivales serían en carrera el barómetro de sus posibilidades. Cuando se apagó la luz roja, partió como un rayo, capturó la punta, hizo una escasa pero constante diferencia sobre Crocetti. Llegó a su primera victoria en la nueva etapa de la Fórmula Tres Sudamericana y le entregó la segunda del año a su equipo.

"Cuando se apagó la luz roja, yo largué, y llegué con cierta comodidad a la primera curva. Miré por los espejos y lo vi a Fernando (Crocetti) cerca, pero yo tenía la suficiente luz como para abrirme y doblar por el radio más seguro. Así lo hice, a partir de allí anduve en un ritmo muy rápido hasta que me marcaron que tenía una diferencia de más de 3 segundos, después cambié el ritmo y regulé un poco la ventaja. Creo que la clave del triunfo fue la concentración que tuve en la carrera. Me olvidé de mirar los espejos, solo traté de ir rápido, de no cometer errores y de estar atento a la pizarra de boxes. Te confieso que mi mayor preocupación era encontrar un rezagado en algún lugar clave y perder la diferencia acumulada, ya que si bien Fernando no tenía más que yo, una cosa es hacer los radios ideales, y otra es ir por donde te obliga el rival. Además, también lo veía a Leonel en la recta de largada, que no estaba tan atrás... así que tenía que hacer todo 'redondito' y salió. El auto fue una maravilla desde el sábado en adelante. Para el domingo le cambiamos unos grados la alineación trasera -quedo igual que la de Friedrich- y cuando hice el mejor tiempo en las pruebas libres de la mañana, me dije a mí mismo: 'Ahora tengo que largar bien y después ver qué pasa'. Ya ves lo que pasó. ¡Qué bien viene esta victoria! ¡Casi siete años sin ganar, es mucho tiempo!"

Es cierto, como dijo Benamo, era mucho tiempo sin victorias, pero vale recordar que en el Coronación de Mar del Plata, el año pasado, pudo haber intentado batir a Maldonado. No sabemos si lo hubiera logrado o no, pero respeto a Kissling -su "team-mate"- que estaba definiendo el subcampeonato, y se queda detrás de él como las circunstancias lo aconsejaban, a pesar de que, nos consta, tenía medio para superarlo. Actitudes de gente bien nacida, que le dicen.

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



carburando

**BATE TODOS
LOS RECORDS
DE AUDIENCIA**

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

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

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

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

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

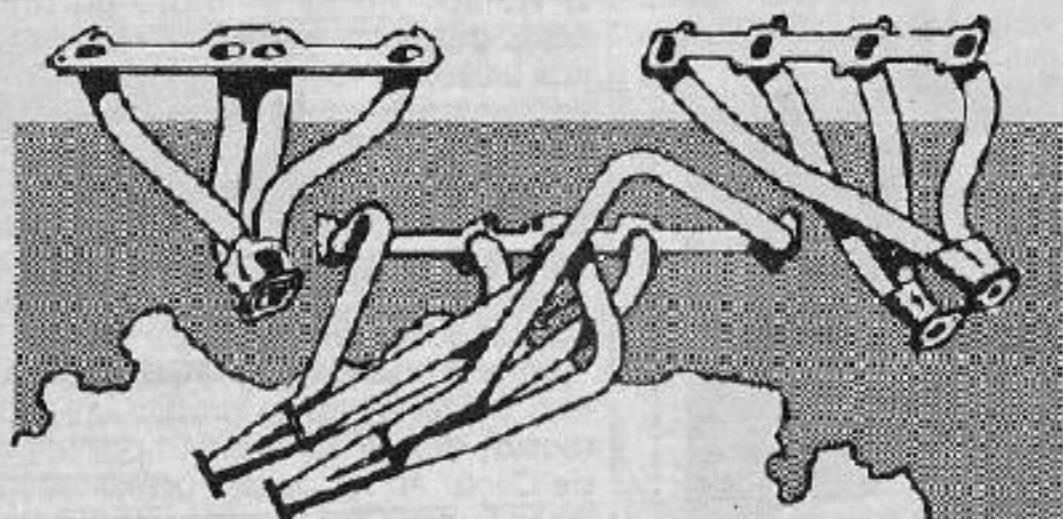


Escapessilens

EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



ZONA NOROESTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI:

C. Alvarez 1006 Tel. 218717
Tucumán
Sarmiento 451 Tel. 90122-90119
Carreras (S.F.)

ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI:

Mendoza 363
VENADO TUERTO (STA. FE)
TEL. 0482-25960

ZONA SUR:

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

ZONA POBA. NEUQUEN

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

ZONA MENDOZA

LA CASA DEL DODGE 1900:
Brasil 165- GODOY CRUZ- MENDOZA
TEL. 24-6814

ZONA CORDOBA

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



ESCAPESSILENS

BARTOLOME MITRE 2033- RUTA 7 KM 36.600 - MORENO
TEL 0228-21543 20356



SERVICE DIESEL BARRACAS

● BANCO DE PRUEBA BOSCH ●
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

JORGE 2371 (cp. 1275) TEL 28-9032

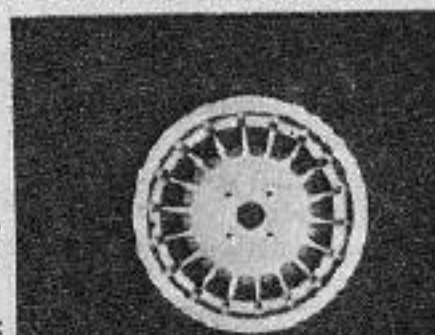
SUDAM Ruedas

ALSIM SRL 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA

LAS LLANTAS MAS LIVIANAS
Y MAS RESISTENTES
PARA TODAS LAS CATEGORIAS
NAC. Y SUDAMERICANAS

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

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



REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

IMPORCAR

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

* TARJETAS DE CREDITO.

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

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

RUB. AMORTIGUACION 1048

HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

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

Envios al interior

Fabrica, Administracion,

VENTAS:

UNICA DIRECCION:

MILLER 3464

542-1533 CAP. (1431)

TEL. 543-9489



ANDREO E HIJOS CARDANES

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

ANTIFLAMA PROVA
CAPUCHAS * BUZOS
* CASCOS * BOTAS
* BUTACAS
NEW EQUIPMENT SRL
TEL. 37-5542 (10 18 hs)
Envios al interior
Sgo. del Estero 326- 7º ef 39

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO
POLARIZADO
DE CRISTALES PARA
AUTOS Y EDIFICIOS
CONSULTE
TEL. 782-9956

LIBERTADOR 6602
Nueva dirección:
CORREANOS EN EL ACTO

TAPAS DE CILINDRO



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

F.A.D.E.S. BUTACAS

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

TODO PARA JEEP



TODO PARA
JEEP CJ5 y CJ7

EQUIPAMIENTOS SOUZA

- Carrocería Modelo original americano * Fina terminación y solidez * Colores combinados con la tapicería. * Butacas Tipo ZC * Capota Renegade.
- Chassis 0Km tubular en acero 1020; estructural con elásticos Pullman modelo Rangler * 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda * Patas de motor (4-6-8 cilindros) * Puente caja, soporte de dirección y radiador.
- Reductoras alta y baja acopladas a caja 4ta.
- Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición
- Tensores y patines para barro ó arena.

Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas

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

FABRICACION DE PIEZAS DE POLIURETANO

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



DISTRIBUIDORA

roloeste Dodge

REPUESTOS
ORIGINALES

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

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

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

● T.C. ● T.C. 2000 ● F.R.A.
Turismos clase 2 y categorías zonales



- Rectificación general e integral del carburador Marítimo - Aeronáutico - Automotor - Para máquinas viales.
- Equipos para competición inycción Yectronic - Cayotronic - Bosch -
- Agente autorizado: Solley Holley - Weber - Galileo
- Alineación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

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

CAPUCHAS

BUZOS

CASCOS

PROVA

PROVA

PROVA

PROVA

PROVA

PROVA

PROVA

PROVA

PROVA

PROVA

PROVA

PROVA

BOTAS

BUTACAS



● Goma ● Cuero

CINTURONES DE RAPIDO

DESprendimiento con

MEDIA VUELTA

3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES

Fabrica y distribuye:

PROVA

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

PROVA

PROVA

PROVA

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 168

2 de setiembre de 1987

Stock Car Argentino y Sport APAS en Buenos Aires

SEGUNDA CONSECUTIVA PARA ALVAREZ

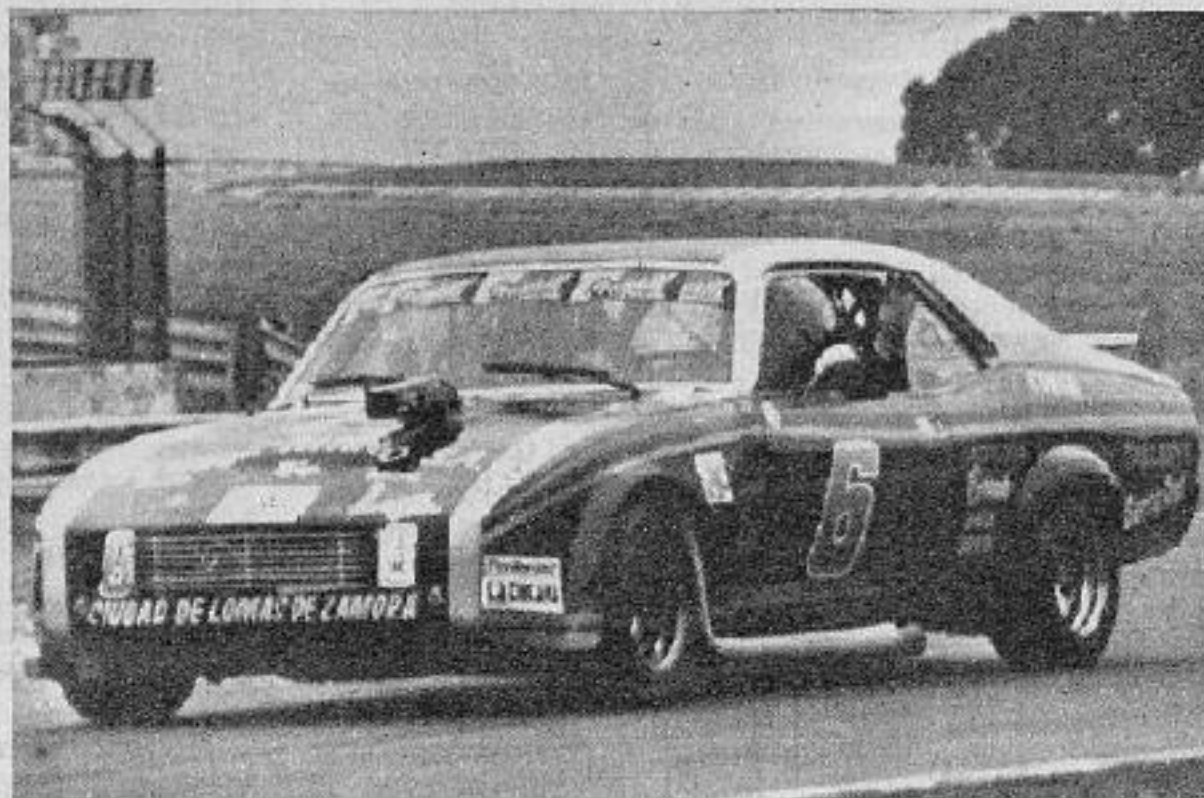
La Asociación Stock Car Argentino organizó la sexta competencia del año para la categoría Stock Car Argentino y la octava para la Fórmula Sport A.P.A.S., utilizando en ambos casos el circuito N°7 de Buenos Aires que tiene una cuerda de 2.640,85 metros. A pesar de que el clima no favoreció la presencia del público, éste respondió en buena medida ante la seguridad de prescindir un buen espectáculo como el que acostumbra a brindar estas categorías.

Stock Car Argentino presentó treinta máquinas, las que se dividieron en dos series clasificatorias. En la primera de ellas ganó José Alvarez y en la segunda el binomio formado por los hermanos Puglia. Alvarez, que ya había sido el más rápido en clasificación, empleó casi 10 segundos menos para recorrer las cinco vueltas.

La final siguió mostrando la supremacía de la coupe Chevy de Alvarez, quien además aprovechó el duelo entablado en las primeras vueltas por el segundo puesto entre Puglia y Archanco, duelo que se definiría a favor del platense de Ford cuando la Chevy de Puglia quedó fuera de carrera; para ese entonces Alvarez ya era inalcanzable, sucediendo algo similar con el segundo puesto de Archanco. A partir de allí la carrera tenía un trámite totalmente diferente, ya que se luchaba a muerte por los ocho siguientes puestos, con un notable avance del Torino de Martín, que en la segunda vuelta ocupaba el puesto decimosegundo, para ocupar el tercero en la ronda quince, demostrando que el Torino está en condiciones de disputar la vanguardia. Otra disputa interesante fue la entablada entre Kechichian, Nowak, Cuchetti, Falce, Cusano y Ruiz, quedando en el camino Falce y sobre el final perdiendo posiciones Cusano con fallas evidentes de encendido.

Clasificación final, 25 vueltas: 1° José Alvarez (Chevy/Lomas de Zamora) 28m17s23/100 a un promedio horario de 140,037 km; 2° Norberto Archanco (Ford/La Plata) 28m23s04; 3° Héctor Martín (Torino/Hurlingham) 28m26s54; 4° Amílcar Ruiz (Chevy/Hurlingham) 28m29s86; 5° Andrés Kechichian (Chevy/Valentín Alsina) 28m56s40; 6° Sergio Cuchetti (Chevy 400/Villa Tesei) 28m56s96; 7° Roberto Nowak (Chevy/Hurlingham); 8° Juan Cusano (Ford/Temperley) 9 Carlos Wanevich (Dodge/Lanus); 10° Sergio Galán (Chevy/Chacabuco). **Campeonato:** Nowak 30 puntos, Bustos/Babastro 22, Alvarez 18, Puglia/Puglia 15, Ruiz 13.

Sport A.P.A.S. Con notable incremento de parque se presentó esta categoría de autos sport brindando desde el inicio una interesante lucha por la punta entre Hugo Conzi, Junqueras, Albamonte y Antonino, facilitándosele las cosas a Al-



José Alvarez saludando luego de su segundo triunfo consecutivo en Stock Car.

Roberto Albamonte regresa a boxes triunfal. De "pasajero" viene Junqueras.



bamonte con la detención primero de Conzi y un trompo de Junqueras en la recta principal, lo que lo dejaría en el tercer puesto, comenzando a remontar nuevamente hasta que, ocupando el segundo lugar en la fila en notable esfuerzo (que incluyó el record de giro con un tiempo de 1m6s89/100 en la ronda 14° nuevamente se despistó en Ascari quedando enredado en una defensa de alambre.

Más atrás Colombo logró llegar delante de Dellepiane, luego de una lucha que

duró toda la carrera girando incluso algunas vueltas a la par. La gente nueva que se presentó en esta carrera, también se divirtió entregando al público un buen espectáculo. Heinse arribó en el séptimo lugar y Armanino y Dellacasa se sacaron chispas durante toda la carrera imponiendo Dellacasa su mayor experiencia.

Clasificación final 20 vueltas: 1° Roberto Albamonte (Lotus VW) 23m5s44 a 137,242 km/h 2° Francisco Antonio (Lotus/Gacel) 23m21s16; 3° Carlos Colombo

(Lotus/VW) 23m55s29; 4° Miguel Dellepiane (Rocha Vintage/VW); 5° Ricardo Berasategui (Rocha Vintage/VW); 6° Guillermo Junqueras (Lotus/Fiat); 7° Oscar Heinse (Rocha Vintage/VW); 8° Diego Berasategui (Rocha Vintage/VW); 9° Miguel Dellacasa (Rocha Vintage/VW); 10° Leopoldo Armanino (Lotus/VW). **Campeonato:** Colombo 45 puntos, Albamonte 38, Junqueras 33, Antonino 21, Dellepiane 13.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

Karting Metropolitano en Chacabuco

EN SENIORS, CARLOS CAGNOLO

El 2 de agosto se disputó en el Kartódromo de Chacabuco (asfaltado, de 720 metros de cuerda) la sexta fecha del Campeonato Metropolitano fiscalizado por la FAK. Se corrieron las categorías 125 cc y 100 cc Internacional en sus clases Juniors y Seniors, ambas especialidades sin caja de cambios.

En la carrera de fondo (Inter Seniors) el cordobés Carlos Cagnolo fue el triunfador luego que se quedara el hasta ahí líder, el local Darío Güeli. La de Inter Juniors fue la más atractiva de las finales: Arbotta alcanzó a Barbella, quien luego abandonó. En Nacional 125 Seniors ganó de punta a punta Marisa Paganópulos. En 125 Nacional Juniors, esta vez Caliri tuvo más trabajo que de costumbre por "culpa" de Puppio y Figlioli.

Estos fueron los resultados de las finales y las posiciones en que quedaron los respectivos campeonatos:

125 cc Nacional Juniors, 25 vueltas: 1° Mariano Caliri (DAP-RF); 2° Gustavo Figlioli (Bre-Kart-RF); 3° Mauricio Puppio

(Vara-RF); 4° Andrés Pereyra (DAP-RF); 5° Daniel Dermidjani (Brekart-RF) y 6° Francisco Alonzi (Fox Track-RF). **Campeonato:** Caliri, 54 puntos; Figlioli, 30; Puppio, 16; Stefani, 10; El Bacha y Sgrablich, 8 puntos.

125 cc Nacional Seniors, 25 vueltas: 1° Marisa Paganópulos (Vara-RF); 2° Rolando Gorrini (Panther-RF); 3° Daniel Bale (BB-RF); 4° Mario Casalnuovo (M101-RF); 5° Gabriel Pinasco (Vara-RF) y 6° Carlos Sáenz (Panther-RF). **Campeonato:** M. Paganópulos, 39; Gorrini, 34; Casalnuovo, 14; Ossola, 11; Ciale, 10 y Ocana, 9 puntos.

100 cc Internacional Juniors, 25 vueltas: 1° Luis Arbotta (Brekart-DAP); 2° Carlos Apestegui (DAP-PCR); 3° Martín Lara (DAP-PCR); 4° Juan M. Scarfoni (DAP-PCR); 5° Maximiliano Daian (M101-Parrilla) y 6° José F. Alvarez (Cozzi-Parrilla). **Campeonato:** Arbotta, 33; Lara, 25; Alvarez, 22; Daian, 22; Apestegui, 12 y Santarelli, 10 puntos.

100 cc Internacional Seniors, 25 vueltas: 1° Carlos Cagnolo Brekart-XX; 2°



Luis Arbotta, con Brekart-DAP, ganó en Chacabuco y sigue siendo el líder en el torneo metropolitano de la Internacional Juniors.

Roberto Faist (DAP-PCR); 3° Gerardo Peric (Vara-RF); 4° Eduardo Ocana (XX-XX); 5° Leandro Nasif (Vara-DAP) y 6° Alejandro Cozzi (Cozzi-Parrilla). **Campeonato:** Güeli, 36; Faist, 33; Peric, 20; C. Panagópulos, 16; Schiani, 15 y Nasif, 6 puntos.

(Informe de Silvina Arbotta)

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

CUNQUEIRO, PALLINI, FIGLIUOLO Y CACHELA; AHORA TODOS JUNTOS



Mar del Plata, BA. - Se realizó la séptima fecha de los campeonatos zonales para las categorías TC del Sudeste (clases SP y B), Promocional 850 y Monomarca Fiat 1100, el 9 de agosto en el autódromo de esta ciudad. La novedad de la jornada consistió en que las tres categorías volvieron a presentarse en conjunto, circunstancia a la que se llegó tras el entendimiento entre los pilotos. El fin del clima redundó directamente en beneficio del público, que pudo asistir así a un completo espectáculo. Todas las categorías utilizaron el circuito de 1800 metros. Estos fueron los resultados de las finales:

TC del Sudeste, Clase

B, 18 vueltas: 1° Jorge Cunqueiro (Peugeot/Balcarce) 16m29s64/100 a 118,552 kms/h; 2° Antonio Brion (Peugeot/Mar del Plata) 16m45s24; 3° Alejandro Panunzio (Peugeot/Mar del Plata) 16m51s23; 4° Luis Troglia (Peugeot/Balcarce); 5° Hugo Luenzo (Peugeot/Mar del Plata) y 6° Alberto Charr (Peugeot/Mar del Plata). Las series habían sido ganadas por Jorge Cunqueiro y Pío Luppo.

TC del Sudeste, Clase SP, 15 vueltas: 1° Pedro Pallini (Dodge/Mar del Plata) 13m58s14/100 a 118,421 kms/h; 2° Eduardo García (Chevrolet/Mar del Plata) 14m02s81; 3° Miguel Mangoni (Chevrolet/Mar del Plata) 14m23s18; 4°

Jorge Diorio (Chevrolet/Balcarce); 5° Héctor Laurenti (Chevrolet/Cnel. Vidal) y 6° Antonio Carrara (Torino/Mar del Plata). Carrara había ganado previamente la única serie.

Monomarca Fiat 1100, 18 vueltas: 1° Rodolfo Cachela (Mar del Plata) 18m57s53/100 a 102,585 kms/h; 2° Sergio Figliuolo (Mar del Plata) 18m57s62; 3° Miguel Giles (Mar del Plata) 19m07s58; 4° Félix Scenna (Mar del Plata); 5° Nicolás San Martich (Mar del Plata) y 6° Pedro Ingrasia (Mar del Plata). Las series fueron ganadas por Cachela y Figliuolo.

Promocional 850, 18 vueltas: 1° Sergio Figliuolo

(Fiat/Mar del Plata) 19m57s91/100 a 96,950 kms/h; 2° Juan J. Colaneri (Fiat/Mar del Plata) 20m04s83; 3° Luis Wollands (Fiat/Tandil) 20m08s88; 4° Carlos Mónaco (Fiat/Lobería); 5° Raúl Domínguez (Fiat/Necochea) y 6° Néstor Miguélez (Fiat/Rauch). Colaneri y Julio Barbería triunfaron en las series previas.

(Informe y foto de Raúl Fernández)

Un pasaje de la carrera de Monomarca Fiat 1100, con autos del segundo pelotón. Cachela le ganó a Figliuolo la final por apenas una décima de segundo.

Motociclismo en Buenos Aires

BARZOLA DE PUNTA A PUNTA

El domingo 2 de agosto pasado, la Asociación Pilotos de 205 cc Fórmula Nacional realizó una competencia para su categoría en el circuito N° 10 del autódromo de Buenos Aires, del que tomaron parte veinte motociclistas.

Al darse la señal de partida, Manuel Barzola picó adelante seguido por el campeón Ricardo Fleitas, Darío Vignola y Luis Quibén. El fuerte ritmo impuesto por Barzola provocó el abandono de Fleitas y Quibén, mientras aquel se alejaba del ahora solitario Vignola.

Al promediar la carrera —disputada a 12 vueltas— Daniel Cabrera se colocó segundo pero poco después abandonaba. Y en la última vuelta, el puesto de escolta quedó definitivamente para el entrerriano Falasconi. Barzola ganó por más de 20 segundos —no se proporcionaron tiempos— una ventaja en la que mucho tiene que ver la preparación de Ota y el pilotaje de quien mira con ganas el campeonato 1987.

1° Manuel Barzola (Zanella/Quilmes, BA); 2° Jorge Falasconi (Zanella/Paraná, ER); 3° Darío Vignola (Zanella/F. Varela, BA); 4° Juan C. Cabaña (Zanella/Bs. Aires) y 5° Raúl Martín (Zanella/Bs. Aires) todos con 12 vueltas.

(Informe de Carlos Pereyra)



REGULARIDAD EN TUCUMAN

San Miguel de Tucumán. - Los regularistas Luis Jaimes y Moisés Kira, con los trofeos ganados en la prueba "75° Aniversario de La Gaceta", junto a integrantes del Club Tucumano de Regularidad y a Guillermo García Hamilton, del matutino tucumano. La competencia, entre San Miguel de Tucumán-Río Colorado-Simoca y regreso, tuvo en Moisés Kira-Domingo Stancich a los ganadores en la general, mientras que en Novicios el halago correspondió al binomio formado por Luis Jaimes-José Peralta. (Foto gentileza Gringo Suárez).

Enduro en Paso Córdoba

MONTERO ESTUVO DE ENSAYO

Centenario, Neuquén. - Muy buena resultó la sexta competencia del Campeonato Regional de Moto Enduro del Comahue, realizada en el circuito de Paso Córdoba, en las inmediaciones de General Roca, provincia de Río Negro. La prueba contó con la organización del Club de Enduristas de Gral. Roca y la fiscalización de la Regional N° 5 de la F.A.M.

Buena cantidad de público vio a la treintena de pilotos que se dieron cita para este "ensayo" previo a la carrera que por el campeonato argentino se llevará a cabo en el mismo escenario.

En la categoría Senior ganó el roquense Marcelo Montero, quien aventajó al barilocheño Kiko Imaz por 35 segundos, una diferencia muy corta teniendo en cuenta que disputaron 80 kms. (cuatro vueltas de 20). En Junior se dio la esperada primera victoria del neuquino Gabriel Luna, quien había arrimado bien en casi todas las anteriores y que, con los puntos sumados en Paso Córdoba pasa a encabezar el torneo empatando el puntaje de Oscar Allende, el ganador de la anterior en Neuquén. En Promocional Nacional se registró una nueva victoria de Gustavo Passeggi.

Clasificaciones finales:

Seniors, 4 vueltas: 1° Marcelo Montero (Yamaha 250/G. Roca, RN) 2h06m39s; 2° Kiko Imaz (Yamaha 250/Bariloche, RN) 2h07m13s; 3° Raúl Sáiz (Yamaha 250/G. Roca, RN) 2h11m35s; 4°

Lito Imaz (Yamaha 250/Bariloche, RN) 2h13m03s; 5° Luis Massa (XX/Cipolletti, RN) 2h13m39s; 6° Eduardo Gutiérrez (Yamaha 250/Bariloche, RN); 7° José Martínez Pérez (Yamaha 250/Bariloche, RN); 8° Pedro Luthi (Yamaha 600/Suiza); 9° Edgardo Borassi (Yamaha 250/C. de Patagones, BA) y 10° Jorge Montero (Yamaha 250/Neuquén). **Campeonato:** E. Gutiérrez, 93 puntos; Martínez Pérez, 65; L. Imaz, 62; K. Imaz, 57 y Montero, 52 puntos.

Juniors, 3 vueltas: 1° Gabriel Luna (Kawasaki 250/Neuquén) 1h47m26s; 2° Gerardo Reiter (Yamaha 250/Bariloche, RN) 1h48m52s; 3° Oscar Allende (Yamaha 250/Neuquén) 1h51m21s; 4° Darío Fanello (Kawasaki 250/Neuquén) 1h52m00s; 5° Cacho Miguel (Yamaha 250/Neuquén) 1h54m33s; 6° Jorge López Jové (Honda 250/Neuquén); 7° Jorge Schmit (Yamaha 125/Neuquén); 8° Hugo Aday (XX/Cutral-Có, Nq) y 9° Daniel Weiss (XX/Bariloche, RN). **Campeonato:** Luna y Allende, 96 puntos cada uno; Reiter, 94 puntos.

Promocional-Nacional, 2 vueltas: 1° Gustavo Passeggi (Kawasaki 125/Bariloche, RN) 1h39m24s; 2° Raúl Páez (Zanella 125/Aluminé, Nq) 1h40m54s; 3° X. Fabi (XX/G. Roca, RN) 1h45m03s; 4° X. Rosetti (XX/G. Roca, RN) y 5° X. Vouliard (XX/G. Roca, RN).

(Informe de Adrián Enghelmayer)

Karting en Mercedes

EXITOS DE MENDOZA Y BERTOLI



Ricardo Mendoza precede en la toma a Daniel Mazzari (Fotos Vargas).



Gabriel Bertoli, un piloto de gran futuro. Ganó en Sapucay.

Mercedes, BA. - El pasado domingo 9 de agosto se disputó en el circuito local (420 metros de tierra compactada) la novena fecha de los campeonatos 1987 de Karting Sapucay y Clase "B" fiscalizados por la Federación Regional N° 2 del ACA. Pese a la lluvia de los días anteriores, el trazado se presentó en buenas condiciones y los 99 inscriptos brindaron un gran espectáculo.

En la clase "B" (cilindro de hierro) hubo tres series a 7 vueltas cada una en las que ganaron Daniel Mazzari, Ricardo Mendoza (en la más veloz) y Carlos Scotti. En la final, el ex motociclista Ricardo Mendoza triunfó sin sobresaltos, manteniendo la vanguardia de punta a punta superando al subcampeón Daniel Mazzari.

Final, Clase "B", 14 vueltas: 1° Ricardo Mendoza (M 101-Zanella/Bella Vista) 6m03s58/100 a 58,221 kms/h.; 2° Daniel Mazzari (Mazzari-Zanella/Mercedes) 6m05s64; 3° Carlos Scotti (Panther-Zanella/Mercedes) 6m14s47; 4° Miguel Caprio (Vara-Z/Mercedes); 5° Roberto Festugato (Vara-Z/Mercedes); 6° Ricardo Gaggia (Vara-Z/Mercedes); 7° Tulio Converset (Vara-Z/Moreno); 8° Alberto Cogorno (Vara-Z/G. Rodríguez); 9° Oscar Pontón (Vara-Z/Mercedes) y 10° Horacio Regalia (Vara-Z/Mercedes). **Campeonato:** Mendoza, 117 puntos; Llamas, 106, Javier Fernández, 92; Scotti, 88; Piazza, 77; Pontón, 70; Mazzari, 53; Caprio, 51 y Converset, 49 puntos.

En Sapucay hubo cuatro series de 8 vueltas. Gabriel Bertoli, Claudio Acierne (en la más rápida) Omar Sánchez y Sergio Dimaro fueron sus ganadores. En la primera de las semifinales, Acierne doblegó a Osvaldo Daniele mientras que en la segunda Gabriel Bertoli relegó a Omar Sánchez.

En la final a 16 giros Gabriel "Hormiga" Bertoli demostró una vez más sus condiciones y triunfó por más de 3 segundos sobre el veloz Claudio Acierne, pupilo de los Satriano.

Final, Sapucay, 16 vueltas: 1° Gabriel Bertoli (Bertoli/Torres) 6m50s32/100 a 58,959 kms/h.; 2° Claudio Acierne (Vara/Chivilcoy) 6m53s56; 3° Osvaldo Daniele (Granata/Villa Flandria) 6m53s62; 4° Omar Sánchez (Vara/Luján); 5° Sergio Dimaro (M 101/Mercedes); 6° Armando Bancho (Vara/Luján); 7° Carlos Festugato (Vara/Mercedes); 8° Néstor Pais (Vara/Mercedes); 9° Rubén Tonti (Granata/Luján) y 10° Carlos Palomar (Vara/Villa Flandria). **Campeonato:** Dimaro, 130 puntos; Bertoli, 78; Acierne, 74; Daniele, 62; Festugato, 59; Calandrelli, 58; Rebottaro, 52; Palomar, 40; Sánchez, 39 y Llamas, 36 puntos.

(Informe de Alberto Hassan, Derrapando)

Buggy Renault en San Francisco

GRASSO-MURINA, CON LAURELES

San Francisco, Cba. - Los deportistas Grasso-Murina (piloto y acompañante) fueron los ganadores de la carrera final en la carrera que para la categoría Buggy Renault organizó el Club Castelar en ésta, el 9 de agosto pasado.

Esta categoría, nacida el año pasado, nuclea a corredores de esta ciudad del NE cordobés y de localidades vecinas, y está adherida a la Regional N° 5 del ACA. Técnicamente, los vehículos consisten en un chasis tipo arenero con mecánica Renault 850 con leva de cruce libre y alzada original y resortes standard. Todo lo demás es original del Renault 850, del que se extraen puentes trasero y delantero, dirección, suspensiones, etcétera.

Existe un parque de veinte máquinas y las carreras se realizan en circuitos de 500 a 700 metros, con una recta corta y un mixto.

En la carrera que nos ocupa, participaron quince máquinas. Pelandino-Gente fueron los más veloces en la toma de tiempos estableciendo un promedio de casi 70 kms por hora para la vuelta que les significó la "pole" en la serie inicial, ganada luego por Grasso-Murina, mientras que en la otra (ambas a 10 vueltas) triunfaba Linguetti-Linguetti por desclasificación del ganador Perrone-Boetto (Colonia Prosperidad).

La final, sobre 20 giros, arrojó el siguiente resultado:

1° Grasso-Murina (San Francisco, Cba.) 12m02s; 2° Bischoff-Bischoff (Devoto, Cba.) 12m21s; 3° Garello-Camusio (Devoto, Cba.) 12m27s; 4° Andreo-Beltramino (Devoto, Cba.); 5° Linguetti-Linguetti (Colonia Marina, Cba.); 6° Gil-Echague (Clucellas, SF); 7° Pelandino-Gente (Laspiur, Cba.); 8° Alvarez-Pinotti (Devoto, Cba.); 9° Vietto-Vietto (Colonia Marina, Cba.) y 10° Depetris-Depetris (Devoto, Cba.). **Campeonato:** Depetris, 25 puntos; Andreo, 24; Grasso, 22; Linguetti, 20 y Garello, 16 puntos.

(Informe de Carlos Garrone)

Midgets del Litoral en Sunchales

GRAN TAREA DE GABRIEL MALETTTO

Humberto I°, S.F. - Se cumplimentó en Sunchales la décima prueba del año de Midgets del Litoral, del campeonato programado por la A.P.M. El encuentro fue en el magnífico circuito de 420 metros del Auto Midgets Club local, donde pese al intenso frío del 9 de agosto pasado, se reunieron más de 2.000 espectadores, quienes al término de la jornada se habrán dicho que bien valía soportar la baja temperatura, ya que el espectáculo fue excelente.



Gabriel Maletto, el joven valor de Freyre, quien con su triunfo en Sunchales busca sumarse a los candidatos para el título de 1987. (Fotos Méndez, Ramona).

Sobre el mediodía se cumplió con las pruebas de clasificación, instancia en que fue el más veloz Hernán Guglielmone (VW-1500/Eusebia, SF) quien superó a Rafael Lovera y al ganador de la carrera anterior, Oscar Giraud (R-12/Sunchales).

Los 26 participantes fueron repartidos en tres series, ganadas por el mismo Guglielmone, Rafael Lovera y Oscar Giraud. En las semifinales, Guglielmone (su auto es uno de los pocos con motor popel) le ganó a Jorge Daniele, mientras que René Zenklusen hacía lo propio sobre Maletto. Hubo una pre-final (o repechaje) ganada por el rafaelino Sebastián Operlo y así quedó conformado el elenco de 16 autos para la final, en la que sólo largaron 15, ya que no fue de esa partida Raúl Caligaris, por problemas de mecánica.

Largaron la final a 25 vueltas y Lovera antecede a Maletto en el liderazgo. Pero en la primera curva se producen toques y Maletto queda cuarto. Pero el juvenil valor de Freyre no se amilana y arremete, llegando a la punta promediando la prueba. De ahí en más Maletto se fue

alejando hasta consolidar la victoria, muy festejada por sus numerosos parciales.

Final, 25 vueltas: 1° Gabriel Maletto (Fiat 125/Freyre, Cba.) 7m59s5/100 a 78,832 kms/h.; 2° Rafael Lovera (Peugeot/Rafaela, SF) 8m04s4; 3° René Zenklusen (Peugeot/Rafaela, SF) 8m05s3; 4° Luis García (Peugeot/Altos de Chipián, Cba.); 5° Jorge Daniele (Fiat 125/Morteros, Cba.) y 6° Omar Daniele (Peugeot/Porteña, Cba.). **Campeonato:** Raúl Caligaris, 37 puntos; Giraud, 35; Zanor, 33; Merke, 32; J. Daniele, 31; Maletto, 21 puntos.

Destacamos que antes de la largada, el CD Ernesto Camperi reclamó la reunión de todos los pilotos presentes para rendir un homenaje al periodista rafaelino D. Elvio Joaquín Dopazzo, asiduo concurrente a estos espectáculos deportivos en representación de varios medios y dilecto colega y amigo, recientemente fallecido y de quien guardaremos un recuerdo imborrable.

(Informe de Enzo Ludovico Rocchia)

Fiat 600 SM, Spazio y F-1 MN en Buenos Aires

BLANCO-GIURAL, MARATONISTAS

Como es tradicional a mitad de temporada, la Asociación Mejorada organizó en el circuito 12 (5.641,62 m) del autódromo de Buenos Aires la Maratón Anual para sus categorías Fiat 600 y Spazio, con dos pilotos por auto, dividida en dos series de 25 vueltas cada una. Entre ambas series también se presentó, aunque utilizan el circuito N° 8 de 3.435,45 metros, la Fórmula Uno Mecánica Nacional.

Clasificaciones finales

Spazio: 1° Blanco-Giural 50 vueltas a 152,157 km/h de promedio; 2° Pérez-Masey 50 v; 3° Maldonado-Vázquez Ramis 50 v; 4° Azturi-Rodríguez 50 v; 5° Quatroccchi-Erasun 50 v; 6° Balinelli-Gava 49 v; 7° Tiren-Moricean 49 v; 8° Rodríguez-Verges 49 v; 9° Contino-Motini 46 v; 10° Bercella-García 46 v.

Fiat 600: 1° Testai-Boni 49 vueltas a 144,074 km/h; 2° García-Pérez 48 v; 3° Luis-Marchese 48 v; 4° Fulgheri-Gil 48 v; 5° Clusa-Fogliano 47 v; 6° Bracco-Luna 47 v; 7° Lovicio-Contino 47 v; 8° Muñoz-Pedutto 45 v; 9° Blanco-Sánchez 43 v; 10° Grampone-Marino 41 v.

Fórmula Uno, Mecánica Nacional, 10 vueltas: 1° Miguel Mercado (Nápoli/Ford) 15m30s35/100 a 132,935 km/h; 2° Norberto Pauloni (Pauloni/Chevrolet) 16m20s39; 3° Mario Agüero (Nápoli/Torino) 16m34s26; 4° Carlos Kervasic (Martos/Ford); 5° Jorge Scuteri (Scuteri/Chevrolet); 6° Enzo Sala (Sala/Chevrolet).

TC Bonaerense en Merlo

MARTINEZ, FARIAS, PEON Y F

Las Heras, BA - Con tiempo húmedo, inestable y frío, numeroso público asistió a presenciar el espectáculo brindado por más de 90 autos del TC Bonaerense, el 9 de agosto, en la disputa de la 6ª competencia de la categoría. Luego de más de un mes sin carreras, ésta se realizó en el Circuito del Club Argentino de Merlo, que presentó una pista en perfectas condiciones.

Clase "D". Con 21 anotados, disputó dos series, ganadas por Elio Martínez y Hugo Maldonado. En las 14 vueltas de la final, Martínez punteó, seguido por Palazesi, que

abandonaría en la 5ª vuelta, González Correa, Pascolini y Maldonado. En mitad de carrera, González Correa le gana la cuerda a Martínez y ambos autos se tocan violentamente, quedando en punta Martínez.

Clasificación: 1° Elio Martínez (Chevrolet/I. Casanova) 14m07s01/100 a 94,015 km/h; 2° Sergio Pascolini (Chevrolet/Lanús) 14m09s24; 3° Anibal Romero (Chevrolet/Navarro) 14m10s41; 4° Néstor González Correa (Chevrolet/Merlo) 14m11s52/100; 5° José L. Molina (Falcon/Merlo); 6° Hugo Maldonado (Chevrolet/Merlo); 7° Raúl Fulcheri (Chevrolet/Ju-

nín); 8° Hugo González (Chevrolet/Ituzingó); 9° Osvaldo Roig (Chevrolet/M. Paz); 10° Antonio Tonietti (Falcon/San Justo). **Campeonato:** Romero 97 puntos; González Correa 88; Martínez 76; Hugo González 72; Palazesi y Molina 56. (Clasificación y Campeonato en suspenso).

Clase "C". Treinta y tres pilotos se dividieron en tres series, ganadas por Manuel Farías, Alejandro Sesini y Mario Boccalon. En la final comenzó liderando Farías, siendo superado luego por Sesini, escalonándose en el segundo pelotón Herrera, Kubisen, Boccalon e

Próximos Rallys Zonales

EN LAS HERAS Y EN VILLA CAÑAS

Se anuncian ya las dos próximas fechas por los campeonatos Bonaerense y del Litoral de Rally, las que se realizarán con cabecera en las ciudades de Las Heras (provincia de Buenos Aires) y Villa Cañas (provincia de Santa Fe), respectivamente.

II Rally de Las Heras

Se realizará los días sábado 12 y domingo 13 de setiembre en la ciudad homónima a 67 km del centro de Buenos Aires. La

primera etapa consistirá en un recorrido mixto (autódromo de tierra y dos PP.CC. de ruta), mientras que el domingo se recorrerán tres circuitos (de 23, 28 y 30 km) en dos oportunidades cada uno. El recorrido total del rally será de unos 190 km, más los enlaces que no tienen significación por su longitud. Por lo tanto, la prueba dará puntaje de acuerdo con la graduación 1.

El alojamiento no es cosa sencilla en Las Heras, ya que la ciudad cuenta con un sólo hotel (Santoro, Tel 0220-61141), por lo que

los organizadores han previsto el hospedaje en casas de familia. También, para los que dispongan de casa rodante, carpa u otro medio para camping, se facilita el alojamiento en un hermoso predio que dispone de baños adecuados con duchas de agua caliente.

Los informes previos a la competencia pueden recabarse al 0220-61649 dentro del horario comercial o fuera de él a los tel. 0220-61638 y 61651. El centro "vital" del rally estará en el taller Huyja (de Hugo Lephalie) en la calle Casey 107.

Rally de Villa Cañas

Acá organizará el Club Studebaker, de dilatada trayectoria en el automovilismo. Se hará los días sábado 19 y domingo 20 de setiembre, también en dos etapas.

La primera etapa comprende tres PP.CC. idénticas. Comienzan en el autódromo de tierra compactada de Villa Cañas y continúa luego por caminos de chacra hasta completar 10,75 km en cada oportunidad.

La segunda etapa, el domingo, constará de seis PP.CC.: los N° 4, 6 y 8 (que se largan también en el autódromo) tienen 34,74 km; los 5, 7 y 9 se extienden por 30,35 km. El total de las 9 PP.CC. es de 227,520 km, a los que hay que sumar 29,20 km de enlaces. No hay rectas muy largas y casi todas las curvas son del tipo 90° (muy calurosas).

Tampoco hay demasiada hotelería en Villa Cañas, pero hay dos buenos hoteles: el Colón (Tel. 0462-91009) y La Piamontesa (Tel. 0462-91259). También para los que prefieran el camping está la opción del hermoso parque del Studebaker Club, con sanitarios y parrillas.

Toda la información estará canalizada por prensa del rally, a cargo de Omar Angel Garavano (Tel. 0462-91445). Los teléfonos del club son: 0462-91435 (sede social) y 0462-91619 (parque deportivo).

Campeonato Cuyano en

ROBLEDO EN TUR

San Martín, Mza. - En el muy bien presentado autódromo de esta ciudad (a un poco más de 40 km al oeste de la capital mendocina) y ante más de 4.000 personas se realizó el pasado 9 de agosto la 4ª fecha del Campeonato Zonal Cuyano de Automovilismo. Organizó en el circuito Jorge Angel Pena (1.602 metros de cuerda) la Asociación Volantes del Este con la fiscalización de la FESAD, la Asociación Sanjuanina de Automovilismo Deportivo, a quien este año le cabe esa responsabilidad, tanto en su provincia como en la nuestra. Participaron las cinco categorías y el espectáculo fue muy bueno.

Turismo Grupo 2

Desde la misma largada, el sanjuanino Fernando Persia tomó ventaja sobre Hugo Lo Giudice y Antonio Licciardi. El primero de ellos abandonó en la quinta vuelta y Aubone pasó a Licciardi faltando dos vueltas.

Clasificación, 12 vueltas: 1° Fernando Persia (Fiat/San Juan) 12m 30s82/100 a 92,190 km/h; 2° Armando Aubone (Fiat/San Juan) 12m32s04; 3° Antonio Licciardi (Fiat/San Juan) 12m35s34; 4° José Rodríguez (Renault/Mendoza); 5° José González (Renault/Mendoza); y 6° Juan Carlos Barenilla (Renault/Tunuyán, Mza.) todos con 12 vueltas.

Stock Cars

Cada vez más afirmada como categoría, se presentó con diez autos. Durante toda la carrera la lucha fue intensa por el liderazgo entre Balderramo, Lozada, Nicolay y Suárez. Pese a marchar muy juntos, no se produjeron mayores cambios, apuntándose solamente el sorpasso de Suárez sobre Nicolay. Un final con los cuatro primeros en sesenta metros.



Los pampeanos Bergara-Funkler, de llamativas actuaciones con el SE 1.5

RNANDEZ

Ignino. En la octava, Sesini aminoró su marcha y Farias es el nuevo puntero con gran diferencia sobre Herrera hasta que este se va afuera.

Clasificación: 1° Manuel Farias (Falcon/Gral. Pacheco) 14m13s93/100 a 92,253 km/h; 2° Alfredo Kubison (Torino/Florida) 14m24s65; 3° Mario Boccalon (Falcon/San Fernando) 14m28s45; 4° Alejandro Sesini (Chevrolet/Gral. Pacheco); 5° Rodolfo Blas (Dodge/Don Torcuato); 6° Carlos Parra (Falcon/San Fernando); 7° "Giglio-Fuentes" (Chevrolet/San Fernando); 8° Rubén Compagnucci (Chevrolet/M.

Grande). **Campeonato:** Alonso 119 puntos; Rosales 84; Sesini 57; Farias 50; "Giglio-Fuentes" 46.

Clase "B". Se presentaron 18 autos, corriendo dos series que ganaron Carlos Pietranera y César Peón. La final a 14 vueltas, fue una lucha constante entre Peón y Pietranera. En la segunda vuelta se tocaron Stranges y Masquere, tercero y cuarto respectivamente, debiendo abandonar el campeón tres vueltas más tarde. La lucha por el liderazgo fue constante; en varias oportunidades ambos autos circulaban a la par.

Clasificación: 1° César Peón (Chevrolet/J.C. Paz) 13m57s65/100 a 95,065 km/h; 2° Carlos Pietranera (Chevrolet/Ituzaingó) 13m58s60/100; 3° Juan Masquere (Chevrolet/San Miguel) 14m08s60; 4° Miguel Valente (Falcon/L. Her-

mosa); 5° Guido Di Nella (Dodge/L. del Mirador); 6° José Scatizza (Falcon/San Miguel). **Campeonato:** Stranges 101 puntos; César Peón 95; Scatizza 87; Roberto Peón 70; Masquere 51.

Clase "A". En dos series repartieron 21 cupecitas, siendo ganadores José Fernández y Norberto Villa. También a 14 vueltas se disputó la final, donde Villa tomó la punta, con Fernández, Puerta, Peña y Tornatore como escoltas. A partir de la quinta se escapan los tres primeros del resto, notándose el retraso de Peña. Acosado por Fernández, Villa lideraba hasta que al entrar a la recta principal se le corta la dirección, en tanto Puerta se acercaba a Fernández, sin lograr arrebatarle la posición de privilegio.

Clasificación: 1° José Fernández (Falcon/Buenos Ai-



Manuel Farias, ganador en Clase C. Representa a Gral. Pacheco

res) 14m27s76/100 a 91,767 km/h; 2° Roberto Puerta (Chevrolet/Munro) 14m30s04; 3° René Tornatore (Falcon/Torres) 15m21s27; 4° José Gar-

cía (Falcon/Caseros); 5° Oscar Peña (Falcon/Buenos Aires); 6° Luis Tobares (Falcon/Munro). **Campeonato:** Wagner 119 puntos; "Puerta-Ciccia"

97; Fernández 66; Villa 54; Peña 51.

(Informes de José Benigno Granada. Fotos: Héctor Ocampo)

an Martín

ISMO, POR LA TROMPA



Robledo le ganó a su paisano Basualdo por cuatro décimas en Turismo IAVA.

Clasificación, 15 vueltas: 1° Martín Balderramo (Chevrolet 400/San Juan) 15m15s89/100 a 94,452 km/h; 2° Ricardo Lozada (Falcon/San Juan) 15m16s06; 3° Ramón Suárez (Falcon/San Juan) 15m16s25; 4° Alejandro Nicolay (Chevrolet 400/San Juan) 15m16s33; 5° Jorge Martín (Torino/San Juan).

Fórmula Renault Cuyana

Con diez autos en la línea de partida y la primera fila para Basco y Ortiz, se notó la ausencia de Henry Martín y Daniel Bustos, abocados al torneo nacional. Picó en punta Basco, seguido por Arturo Ortiz, Alejandro Giménez, José Manrique y Jorge Serrano. Las posiciones se mantuvieron así hasta que en la vuelta cinco se registran el abandono de Ortiz y

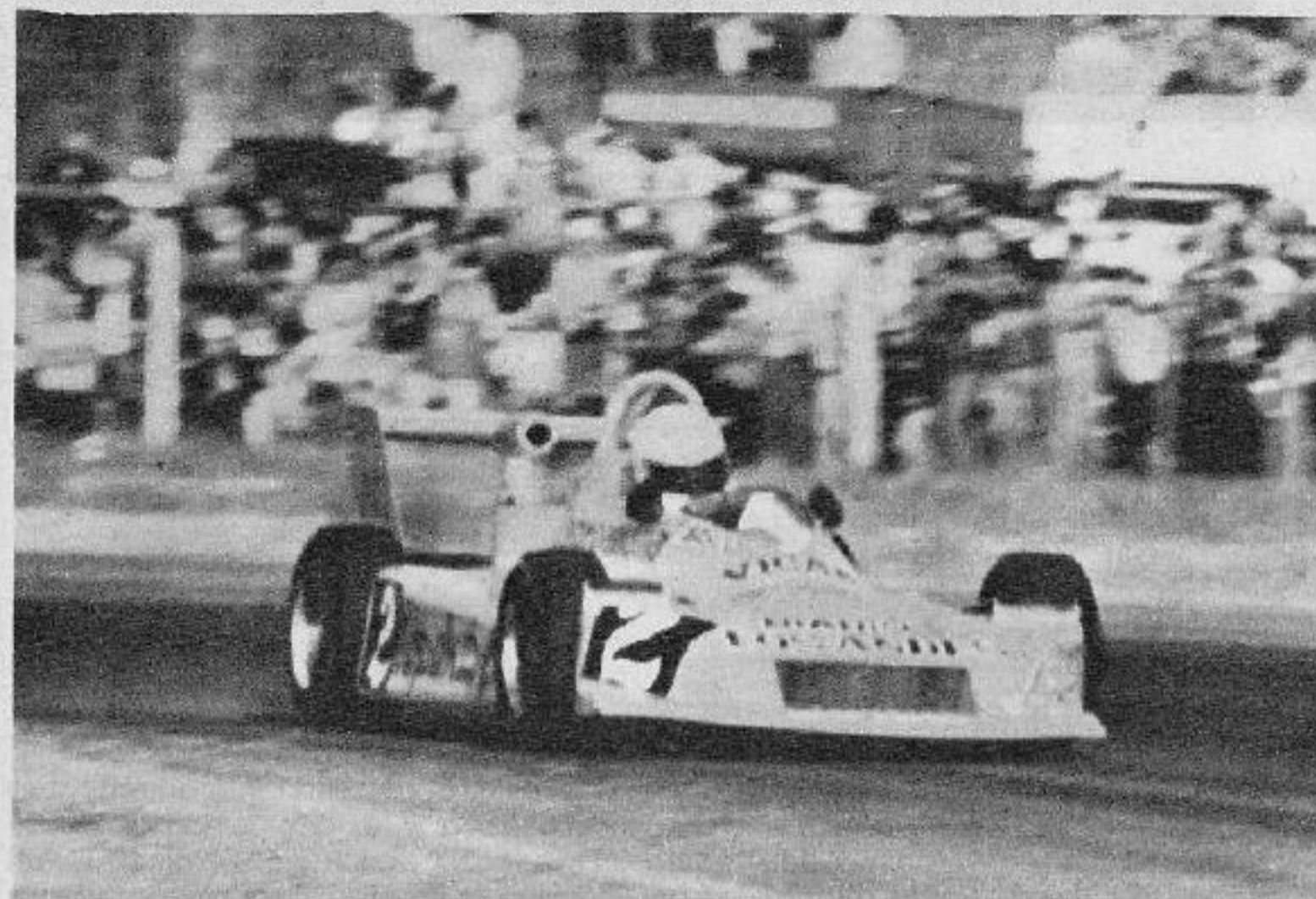
el retraso de Serrano.

Clasificación, 20 vueltas: 1° Juan Manuel Basco (Crespi/Mendoza) 16m37s41/100 a 115,644 km/h; 2° Alejandro Giménez (Crespi/Mendoza) 16m43s34; 3° Daniel Maffei (Crespi/Mendoza) 17m19s70; 4° José Manrique (Crespi/Mendoza); 5° Fernando Segovia (Crespi/Mendoza); y 6° Daniel Caccavari (Crespi/Mendoza).

TC Cuyano

Quizá fue ésta la mejor carrera de la temporada. Largaron 13 TC y fue Gerardi el primer líder, seguido por Cairo, que lo superó en la vuelta siguiente. Al principio se anotó el retraso de Marini al último lugar, de donde remontaría hasta llegar a medio segundo del ganador,

Juan Manuel Basco volvió a ganar en los monoplazas Renault.



Juan Carlos Cairo, quien así se reconforta tras su desclasificación tras haber sido primero en San Juan, en la fecha anterior.

Clasificación, 15 vueltas: 1° Juan Carlos Cairo (Chevrolet/Tunuyán, Mza.) 14m10s01/100 a 101,773 km/h; 2° José Marini (Chevrolet/Mendoza) 14m10s56; 3° Daniel Gerardi (Chevrolet/Mendoza) 14m13s21; 4° Jorge Martín (Chevrolet/Mendoza); 5° Héctor Paci (Chevrolet/Mendoza); y 6° José Imberti (Tornado/Mendoza).

TN Fiat IAVA

Fueron 13 autos los que largaron la final, con Basualdo y Robledo en primera fila. Al llegar al curvón, el despiste del

tercero -Llobel- culminó con su abandono y los retrasos de Fiorentino y Bonnano, mientras los punteros se alejaban tranquilamente, ya que el tercero, Signe, viajaba fuera de su acción. El gasto para el espectáculo lo hizo el trencito del segundo pelotón, con Herrero, Beltrame, Fiorentino, Molé y Bonnano.

Clasificación, 18 vueltas: 1° Juan Robledo (San Juan) 17m22s92/100 a 99,537 km/h; 2° Roberto Basualdo (San Juan) 17m23s32; 3° Daniel Signes (Mendoza) 17m27s99; 4° José Fiorentino (Mendoza); 5° Hugo Herrero (San Rafael); 6° Ricardo Molé (Mendoza); y 7° Tero Beltrame (San Martín).

(Informe de Sergio Consoli y fotos de Eduardo Alcover)

ACTIVIDAD ZONAL EXTRA

II Rally de Hughes

La Toyota Célida GT 2000 de Lephaille-Lephaille dominó claramente en la clasificación general del veloz rally santafecino. Caputo-Dal Zotto, Etchepare-Solga, Grasso-Volta y Crouta-Corner ganaron sus clases. Excelente organización y récord de inscriptos.

Por Carlos Ranceles
Fotos: Laura Neira



DOMINIO DE



El II° Rally de Hughes presentó una particularidad: tuvo validez por dos campeonatos regionales: los de Buenos Aires y del litoral. Quizá allí haya que buscar las causas de una anotación récord (112 autos) de los cuales largaron efectivamente 97, ya que además de los ausentes hubo de excluirse en verificación técnica a una decena por deficiencias observadas en elementos de seguridad como jaulas y butacas.

Lo cierto es que el casi centenar de binomios provenientes de cinco provincias y la Capital Federal dieron un color muy especial a esta prueba estructurada sobre caminos de muy buen piso, con abundantes curvas –casi todas ellas de 90°– y muy pocos lomos de burro. Ciertamente es que la topografía del lugar no da para mucho más, pero consideramos mezquino el trayecto, con dos primas que se repetían tres veces el domingo, para colmo, uno de ellos muy parecido a los tres idénticos corridos el sábado.

Por otro lado, la organización fue ex-

celente, con alguna innovación como marcar todas las curvas con una pancarta, para facilitar el “hallazgo” del camino en las recorridas previas y para orientar al público –que fue muchísimo el sábado y bastante el domingo– por donde pasa la carrera.

En el plano de la competencia, este rally también tuvo sus notables particularidades. La más saliente fue el absoluto dominio ejercido por Lephaille-Lephaille en la clasificación general con la Toyota Célida GT 2000 de Donato Cecchini. En sus 18 presentaciones en el provincial, el auto siempre estuvo entre los seis primeros, pero casi siempre ajeno a la directa lucha por la primacía general. Lentamente fue desarrollando Cecchini el potencial de la máquina japonesa, y ahora, con árboles de levas de Rafael Balestrini, caja arrimada y suspensiones muy mejoradas –se ve ahí la labor de tester de Hugo Lephaille– la Toyota está en condiciones de medirse con éxito ante los más veloces y bien llevados R.18 y 504.

Tanto fue el avance que los Lephaille (padre e hijo) ganaron todos los primos en la general, menos el primero del domingo, en el que acusaron la falta de cuentavuelcas. Ese fue para Lonati-Madero, quienes perdieron toda posibilidad en el siguiente tramo cuando perdieron tres minutos por una goma pinchada. Caputo-Dal Zotto, que estaban ahí nomás en los tiempos con respecto al campeón provincial, aprovecharon la circunstancia y pasaron a mandar hasta el fin en la clase 3. Tras ellos Odon-Griwiniek, con otro 504, que está arrimándose a las prestaciones de los mejores.

La clase 2 marcó desde el sábado la superioridad de tres VW Gacel: los de Flores-Sancho (periodista madariaguense que debutó como navegante), Etchepare-Solga y un poco más allá, Batistesa-Liberatore. Poco pudieron hacer contra ellos los fiatistas: Ritta-Bruno, (1300), Corso-Gómez Correia (SE 1.5) brillaron solo el sábado como Romano-Pineiro (SE 1.5) quienes se fueron para

atrás con una penalización –por equivoco al presentar la tarjeta– quienes están exprimiendo bien el auto preparado por Zoquete Espósito. Bergara-Funker, de Macachín, reafirmaron sus condiciones y deben tenerse en cuenta los trabajos de los Sampietro y Bonucci con sendos 1300. Por el lado de los alcaídos R.12, lo mejor fue lo de Bilbao-Bilbao y Aliberti-Sánchez.

En la clase 1 hubo una presencia de lujo, que hizo tabla rasa: no fue para menos ya que se trató de José Luis Grasso, con el 128/1100 trucado por Nico Zappugno. El cordobés demostró por qué es la estrella indiscutible de la clase chica en el torneo nacional de 1987. Ganó todas las PP.CC. salvo una en que paró a cambiar una goma, que quedó para Carlucho Vanelli. De ahí, en puja con Raúl Loustó, Spataro, Vanelli, Catera y Razini, recuperó y ganó por un minuto y medio.

En la clase 5, aparte de la Toyota, hubo algo muy rescatable. El debut absoluto del local Parnasso con un auto

LEPHAILLE-TOYOTA



1 - José Luis Grasso, estrella del nacional, un aporte inesperado al rally de Hughes. Con su preparador, el Ing. Nico Zappigno. 2 - Oscar Caputo volvió al primer plano y al triunfo en la clase tres. 3 - Una conjunción perfecta: los Lephaille, la Toyota y la preparación de Donato Cecchini. 4 - El lagüé Elchepare y el VW Gacel mecánica Altamirano: tan fuerte que en dos primeras terminaron a un segundo de la Toyota. 5 - Ya definitivamente en el nivel de la punta: los platenses Batistesa-Liberatore, con otro Gacel. 6 - La arrolladora segunda etapa les dio el triunfo a los de Barracas al Sur: Crouta-Corner, con su Fiat. 7 - Ganaron ocho de las nueve PP.CC. y en el otro pincharon una goma. Los cordobeses Grasso-Volta. 8 - Meritorio segundo puesto de los lanuseros Odon-Griwiniak. 9 - ¡Qué lindo! El Mazda de Parnasso. Va fuerte.



tan interesante como la Mazda Rx7; con mecánica standard fue segundo y séptimo en la general. Tras los japoneses, tercero lejos el tesorero Roberto Sassi con el viejo Opel K-180.

La clase 8 (hasta 850 cm³) puso a 16 máquinas en línea de largada. El sábado la cosa estuvo bastante repartida entre Valanci, Pannelo y Almazán (dos Fiat y un Renault respectivamente) pero la tarea de Crouta-Corner el domingo fue aplastante. Juchet cuidó a Cazabat, su directo rival en el campeonato, hizo su carrera y agrandó la diferencia en el liderazgo.

APUNTES

PIÑA Y GESTO. La que se pegó el binomio Nathan-Balseiro en plena recta con el R.18 a fondo. Salvaron sus vidas por las excelentes condiciones de seguridad de jaula y cinturones (Fades). El auto quedó completamente destruido, con la forma de la jaula. Grasso y Raúl Loustó (que venían peleando la punta

de su clase) pararon y levantaron a los heridos, afortunadamente sin la gravedad que se pensó en un primer momento y los trasladaron a Hughes donde las ambulancias de principio y fin de PC los llevaron al hospital. Por ello, y ya que habían cortado camino para apresurar la entrega de los accidentados, la dirección de la prueba resolvió para no dejarlos fuera de carrera, adjudicarles los tiempos hechos en la anterior pasada. ¡Muy bien! • **MAS SEGURIDAD.** Quedó de manifiesto la importancia de la exigencia en cuanto a medidas de seguridad en los autos: los vuelcos de Juan Carlos Loustó, el escribano Arzeno, Garóialo, etc., dejaron indemnes a los ocupantes. • **FRUSTRADOS.** Quedaron dos pilotos de trayectoria que se incorporaron al rally bonaerense-litoral: Panchelo ni siquiera largó porque no llegó a tiempo el Renault 18 desde su Córdoba. Rudy Manzur abandonó en la segunda vuelta del sábado luego de un buen tiempo en la primera.

CLASIFICACION GENERAL

Rally de Hughes - Octava fecha del Campeonato Bonaerense y segunda fecha del Campeonato del Litoral - Club Sportivo Felipe Hughes - Dos etapas, con 9 PP. CC. totalizando 267,30 kms más enlaces - 22 y 23 de agosto de 1987.

Pos	Nº	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	4	Lephaille-Lephaille	5-Toyota GT 2000/Las Heras, BA	2h07m18s
2º	59	Elchepare-Solga	2-VW Gacel GS/C. del Uruguay, ER	2h09m46s
3º	10	Caputo-Dal Zotto	3-Peugeot 504/Buenos Aires	2h10m06s
4º	11	Odon-Griwiniak	3-Peugeot 504/Lanus, BA	2h12m29s
5º	2	Lonati-Madero	3-Renault 18/Buenos Aires	2h12m32s
6º	22	Batistesa-Liberatore	2-VW Gacel GS/La Plata, BA	2h13m03s
7º	75	Parnasso-Bercovich	5-Mazda Rx7/Hughes, SF	2h13m33s
8º	15	Bergara-Funker	2-Fiat SE 1.5/Macachin, LP	2h14m09s
9º	17	Aliberti-Sánchez	2-Renault 12/Quilmes, BA	2h15m22s
10º	21	Sampietro-Sampietro	2-Fiat 128/Marcos Paz, BA	2h15m53s
11º	7	Bilbao-Bilbao	2-Renault 12/C. Suárez, BA	2h16m56s
12º	20	Romano-Piñeiro	2-Fiat SE 1.5/Chascomús, BA	2h18m29s
13º	19	Bonucci-Desiderato	2-Fiat 128/Sanford, SF	2h19m08s
14º	41	Santos-Mochi	2-Renault 12/Quilmes, BA	2h24m08s
15º	91	Grasso-Volta	1-Fiat 128/Jesus Maria, Cba	2h24m27s
16º	32	Sassi-Nardi	5-Opel K180/Buenos Aires	2h24m34s
17º	49	Vanelli-Alzogaray	1-Fiat 128/Vicente López, BA	2h25m46s
18º	28	Alvarez-Bernard	3-Peugeot 504/Buenos Aires	2h25m53s
19º	29	Fontana-Carballo	3-Renault 18/Parana, ER	2h26m18s
20º	50	Spataro-Peyton	1-Fiat 147/Lanus, BA	2h26m18s
21º	46	Catera-Flamini	1-Fiat 128/La Plata, BA	2h27m04s
22º	25	Loustó-Bolognese	1-Fiat 128/V ^o Canás, SF	2h28m20s
23º	67	Razzini-Barandella	1-Fiat 128/Chabás, SF	2h29m06s
24º	42	Biondi-Sega	2-Fiat 128/Berazategui, BA	2h29m27s
25º	26	Destéfano-Valtiorani	1-Fiat 128/Lincoln, BA	2h29m52s
26º	98	Pascual-Blanco	1-Fiat 128/Rojas, BA	2h32m40s
27º	56	F. Landriscina-Valles	1-Fiat 128/Martinez, BA	2h32m54s
28º	44	Capurro-Salvatore	1-Fiat 128/Lincoln, BA	2h33m12s
29º	94	Echeverría-Avilla	1-Fiat 128/V ^o Canás, SF	2h35m00s
30º	95	Piñeiro-González	1-Fiat 128/9 de Julio, BA	2h36m22s
31º	54	Bracco-Reinoso	1-Fiat 128/Colón, BA	2h36m55s
32º	93	Sorazabal-Martinez	1-Fiat 128/Wheelwright, SF	2h36m59s
33º	35	Marquet-Svetko	2-Renault 12/Rosario, SF	2h39m14s
34º	84	Pagnoni-Bete	1-Fiat 128/S. Spiritu, SF	2h41m56s
35º	36	Furaro-Cimigiano	2-Renault 12/Ramos Mejia, BA	2h42m02s
36º	70	López-Porcel	1-Fiat 128/V ^o Gesell, BA	2h44m10s
37º	47	Arzeno-Flores	1-Fiat 128/Buenos Aires	2h46m03s
38º	96	Baronio-Semino	1-Fiat 128/Hughes, SF	2h46m59s

Promedio de Lephaille: 125,986 kms por hora.

Ganaron PP. CC.: Todos ganados por Lephaille, menos la PC 4 (Lonati).

CLASE 850: corrieron 5 PP.CC. totalizando 109,3 kms.

1º 109 Crouta-Corner	8-Fiat 600/V. Alsina, BA	1h12m40s
2º 108 Valanci-Valanci	8-Fiat 600/Buenos Aires	1h16m48s
3º 100 Juchet-Pereyra	8-Citroen 3CV/La Plata, BA	1h18m50s
4º 101 Cazabat-Cazabat	8-Citroen 3CV/Necochea, BA	1h19m59s
5º 119 Aguzzi-Arrieta	8-Fiat 600/XX	1h20m50s
6º 114 Vidal-Dutto	8-Renault 850/S. Francisco, Cba	1h21m15s
7º 106 Fossat-Cassino	8-Citroen 3CV/Concordia, ER	1h22m04s
8º 110 Spinelli-Corba	8-Fiat 600/Hughes, SF	1h24m48s

Promedio de Crouta: 90,248 kms/hora

Ganaron PP.CC.: Valanci, Pannelo, Almazan, Crouta y Crouta.

Próximas fechas: (ver página N° 42)

Ayer un sueño HOY REALIDAD

J.L. CATERA, un joven platense, con ansias de perfección.

"Este año pensábamos ganar en experiencia y hoy me encuentro peleando un campeonato". Así comenzó una interesante charla con José Luis CATERA, un platense que con sólo 26 años es considerado un rival de temer que le valió el mote de "veloz pepe CATERA".

De genio arremetedor, en oportunidades irascible, lo que también dio motivo a su denominación "el perro", José Luis comenzó junto a Jorge Leban su preparador, hace apenas un año, "el sueño de su vida". Inició entonces los aprestos necesarios sobre su Fiat 128 Europa y debutó en Lincoln, última carrera del Gran Premio, en Diciembre pasado.

Hoy se encuentra peleando un campeonato en clase uno, y su segundo puesto en el Campeonato Provincial indica la rapidez con que ha concebido la peligrosa pero atractiva experiencia que provoca correr Rally.

A pesar del problema fundamental de los corredores, la falta de anunciantes, con el preparador Jorge Leban en el armado, Guanciarossa en la alineación, Casa Nelson en los repuestos de suspensión, el infaltable asesoramiento "en tierra" de Fernando Marino y Rodolfo Ghilini, elaboró carrera a carrera un apogeo propio de entusiastas en el tema.

El Debut

Siempre los comienzos son duros, difíciles. "Para mí la carrera en Lincoln me demostró que podía hacerlo, es más, podía superarme". Y así fue.

Y vaya debut. La carrera comenzó de noche. "Todo era arena y yo había reconocido la ruta con otro auto", agrega CATERA. En realidad el Fiat estaba viajando desde La Plata, asentándose.

Junto a su compañero, Adolfo Olivero, corrió entonces y salió quinto en la última carrera del Gran Premio.

Luego vino San Pedro, donde clasificó quinto y salió tercero y después Olavarría. "Veníamos primeros, a un minuto y medio del segundo —recuerda CATERA— y a pesar de haber clasificados primeros, no se dio".

En Chascomús sobrevino su debut en "barro". Allí clasificó segundo y salió tercero. Ya en Coronel Suárez, difícil carrera, clasificó primero y salió tercero.

Y llegó por fin el triunfo en Rojas. "Salimos primeros pero al igual que muchos de nuestros compañeros, por una falla en el peso del volante del motor, nos descalificaron".

Macachín, en La Pampa, fue especial. Peleaban, junto a su nuevo navegante,

Jorge Flamini, el primer lugar y rompe una cubierta lo que valió salir cuarto. Luego la llovizna, que tiznó la carrera en Villa Gesell y donde a pesar de clasificar quintos, salieron segundos.

Recuerdos

"En todas las carreras estuvimos ahí...", reflexiona José Luis y por supuesto, se siente mucha impotencia pero también provoca el incentivo de seguir en la lucha y perfeccionar lo andado.

Lo esencial para CATERA: el reconocimiento de la ruta, "lo hago dos o tres veces", agrega. Por ejemplo en La Pampa, Macachín, además de cambiar el navegante, los puntos de referencias eran todos iguales, lo que nos valió junto a varios adversarios, proseguir una ruta equivocada.

"Pero lo peor fue Coronel Suárez, gané algunos primes, además de que rompí cuatro cubiertas", recuerda con bronca.

Las trabas

Sin lugar a dudas el problema o la traba que los corredores de Rally deben sortear una y otra vez es la falta de promotores o anunciantes.

Café Cabañales confía en él, pero La Plata se caracteriza por cobijar muchos corredores en diferentes clases y además su poder económico, es mediano.

No obstante no olvida a su "tío", Juan CATERA, jefe del equipo, que apoya constantemente su deseo y consigue en oportunidades, la problemática publicidad para esta categoría.

Sus formas

No por nada los mote de "perro" y "veloz pepe CATERA". El primero surgió de los íntimos. "Ningún navegante le dura", admite Flamini. Pero su especial manera de ser, perfeccionista, responsable y con un ritmo interno difícil de seguir, CATERA consiguió gracias a eso, el segundo alias "veloz pepe CATERA".

Corredor temperamental, considera un pilar fundamental su navegante, "él es quien me tranquiliza, quien me guía y de alguna manera me muestra los errores que luego discutimos". Sin lugar a dudas, un corredor de temer para su categoría y lleno de expectativas que solo se verán cumplidas al término del Campeonato.

Ambiciones

La falta de fondos económicos de alguna manera traba la aspiración de equipo en mejorar su técnica. CATERA considera imprescindible el progreso mecánico y técnico, uno de sus anhelos. El otro, llegar a correr en clase dos.

Ambiciosa meta para un joven que tan sólo un año atrás comenzó dando los primeros pasos en un camino que hoy lo cuenta en un segundo lugar, a tan sólo 12 puntos del primero, peleando la punta para ganar el campeonato del Rally Provincial.

Sus definiciones en las cinco carreras que faltan para terminar el campeonato, lo encontrarán quizás como uno de los mejores corredores de Rally, en clase I.



CATERA junto a Jorge Flamini y su Fiat 128 Europa.

CASA ARBIZU

VENTA DE CRISTALES DE SEGURIDAD
COLISAS - BURLETES DE GOMA - MAQUINA
LEVANTA - CRISTALES - REPUESTOS EN
GENERAL PARA AUTOMOTORES.

41 N° 1102 esq. 17 Tel.: 218736 - LA PLATA



de rubén a. falcón

empresa de servicios

- * Arenados en General
- * Metalizado a Pistola
- * Aplicación de Pinturas Industriales
- * Limpieza de Frentes y Piletas de Natación

32 esq. 26 Te.: (021) 3-1871 (1900) La Plata

CASA NELSON S.R.L.

SERVICE



AUTORIZADO

REPUESTOS PARA DIRECCION
AMORTIGUACION Y SUSPENSION
CALLE 44 N° 819 Tel.: 32151 (1900) La Plata

alineación guanciarossa

Especialidad en Alineación de
Autos Golpeados.
Solucionamos su problema de vibración
Tren Delantero. Nacionales e Importados
Alineación de Comba. Todas las Marcas



NORBERTO GUANCIAROSSA

Calle 13 (e/ 518 y 519) RINGUELET
Tel.: 840068

ATENCION PREFERENCIAL AL GREMIO

AUTOS "BELO" FLAMINI

★ Seguridad en Usados ★

32 N° 881 Tel.: 46037 LA PLATA

Proximamente en Av. 13 e/38 y 39

REPUESTERIA 32 Y ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

Repuestos de Electricidad
y Encendido del Automotor
REPRESENTANTE Y DISTRIBUIDOR
DE BATERIAS

CHAMPION

Calle 30 y 32 Tel.: 240648 LA PLATA

SERVICIO MECANICO TOTAL



servicio

Carlos Horacio Malespina

23 N° 1214

La Plata



Garrafas
Super Gas
al Instante
LLAME AL Tel.: 512442
18 y 73 LA PLATA

FERBRUS s. a.

TODO PARA EL FRENO

RECTIFICACION DE CAMPANAS Y DISCOS
CINTAS PARA FRENOS Y PASTILLAS
Dg. 74 esq. 55 Tel.: 37188 LA PLATA

JOSE TOMAS INVALIDI

Taller Integral del Automotor

Especialidad en Camiones

Licitaciones del Estado y Empresas

77 bis N° 270 e/1 y 115
Tel.: 515197 La Plata



Carlos R. Gonzalez
Servicio Integral del
Automovil

Mecánica - Chapa y Pintura
Especialidad en Pinturas de
Importados

62 N° 1335 Tel.: 529186



mecanica peugeot

de Omar Baldaro

Afinación Tren Delantero

Av. 66 N° 3161 (158 y 159)

Tel.: 527182 LA PLATA



MOTOLAR

de Cassanello Hnos.

Repuestos y Accesorios
Nacionales e Importados

SERVICE Y MANTENIMIENTO DE MOTOS-RECTIFI-
CACIONES EN GENERAL - ACEITES MINERALES Y SINTE-
TICOS BELL RAY-AGIP-CASTROL-YPF-SHELL-ESSO

Calle 46 N° 705 (e/9 y 10) La Plata

confitería Sanelli

PRODUCTOS DE PANADERIA
Y CONFITERIA

Especialidades en:
Galletas, facturas y otros.

49 N° 760 (1900) LA PLATA

FIAT POTENZA

de Eduardo Cirone

Mecánica Integral Servicio FIAT

72 e/ 10 y 11 - LA PLATA

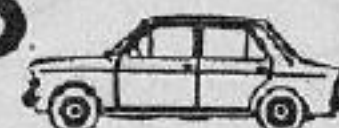
Michelle

COLECCION
PRET A' PORTER

RIVADAVIA 199 GALERIA DEYA
LOCAL 27 QUILMES

TALLER INTEGRAL DEL AUTOMOTOR

EL PROGRESO



de José H. Dalcoaggio
CHAPA - PINTURA - CRISTALES
TRABAJOS PARA SEGUROS

3 N°1258 e/ 519 y 520. Tel:842990

RINGUELET

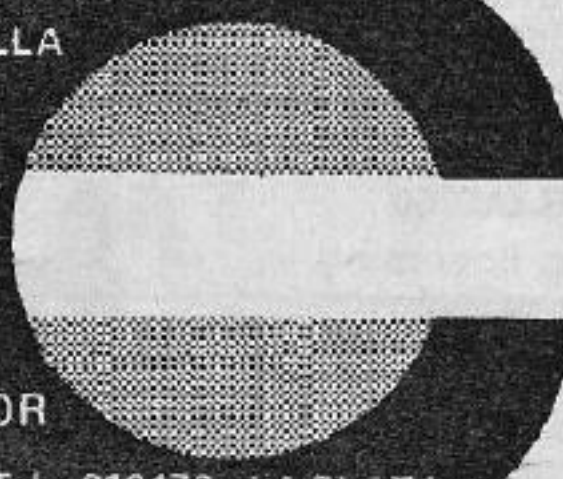


Representante oficial

PRECIOS ORIGINALES DE FABRICA

66 E 161 Y 162 LA PLATA

ATENDIDO EN
OSVALDO A. CIPOLLA



MECANICA
DEL AUTOMOTOR

CALLE 21 N° 578 Tel.: 213472 LA PLATA

- * Fábrica de Fuelles en Latón y AceroInoxidable
- * Sellos para Compresores
- * Termostatos para Motores en Poliamida y Metal
- * Engranajes de Distribución en Poliamida para
Correas Dentadas

MA-GA-AS SRL MR.

9 N° 1512 Tel.: (021) 519135 (1900) La Plata

CHAPA Y PINTURA

LOS PRIMOS

de Juan Carlos y Victorio Deluca

64 N° 1621 e/ 27 y 28 LA PLATA

Tel.: 519564

EN ALLEN (RIO NEGRO), Bonomo y Del Campo repitieron triunfos en sus respectivas clases, en tanto que en la "tres", por fin...

EL "PIRULIN" LES PERDIO EL RESPECTO

Un respeto que se traducía en nerviosismo y falta de serenidad para ganar, y que fue dejado de lado en Allen. Buen saldo deportivo de la categoría con alrededor de cuatro mil personas presentes y algunos inconvenientes en la seguridad de que no pasaron a mayores. En general, todo salió bien...

Foto mayor: La maniobra polémica: Maggi y Delgado se acaban de tocar, y en el desparramo aprovecharía Romero. Finalmente "Pirulin" Delgado se salió con la suya, y en la foto superior izquierda, derrama champagne en el podio luciendo la tradicional corona de manzanas. Abajo centro: Largada de la Fórmula Sierra, y rápidamente Gerardo Del Campo intenta escaparse, seguida por Sgroppo ablerio y Pentecoste semilapada, mientras atrás esta Rafú. Así finalizó la carrera, a excepción del último que abandonó. Abajo derecha: Bonomo, Scioli y Abdala: tres para deslizar una botella con tapón rebelde.



FICHA GENERAL

Fecha: 30 de agosto de 1987
Denominación de la prueba: "Premio Lotería del Sur", séptima competencia de los Campeonatos Argentinos de Turismo Clase Dos, Tres y Fórmula Sierra.
Lugar: Autódromo "General Enrique Mosconi", Allen, provincia de Río Negro.
Ubicación: Siete kilómetros al NO de la ciudad de Allen.
Autoridades: Director de la prueba: Boris Muzevik. Comisarios Deportivos: Raúl Marielli y Eduardo Seo. Com. Adjunto: Hernán Otero (Federación 11).
Comisarios Técnicos: Rubén Flores y Jorge Maiquez. Adjunto: Omar Fatorell.
Condiciones climáticas: Soleado y sin viento.
Participantes: 16 autos en Clase 3; 25 en Clase 2 y 21 en Fórmula Sierra.
Público: Alrededor de 4.000 personas.
Infraestructura del escenario: Buena.
Organización: Buena.
Espectáculo: Excelente en Clase 3, bueno en Clase 2 y Fórmula Sierra.

Esta es la primera vez que una categoría nacional visita el Autódromo "General Mosconi", de la ciudad rionegrina de Allen en lo que va de la temporada. El Turismo cumplió allí con su séptima competencia, en un día que extrañamente se presentó sin viento—característica principal del escenario—y el sol acompañó a los entusiastas organizadores, que sin embargo no se vieron favorecidos por una gran afluencia de público. La fecha indicaba la finalización del mes, y la economía de los bolsillos mandaba...

En lo que respecta a las categorías del Turismo, en la Clase Dos se presentaron menos autos de los acostumbrados. El recambio de máquinas que hay en la misma deja prácticamente sin posibilidades a los "viejos" Fiat SE 1.5; y muchos propietarios desistieron de presentarse. La Clase 3 sufre el crónico problema de la falta de autos, pero sin embargo esta vez fue la que mejor espectáculo dio en el fin de semana valleiano. En cuanto a la Fórmula Sierra, parece seguir levantando tanto en cantidad como en paridad entre los mismos.

UN "PIRULIN" GANADOR

Como para hacer honor al apodo con que se lo conoce a Jorge Delgado, el nerviosismo que tenía el domingo por la mañana, antes de que comenzara la final de la Clase 3, pretendió calmarlo ensayando diversos juegos con un "Yo-Yo". "Todos me miran, pero si no hago esto me pongo loco"—acotaba—; en tanto que Hugo Bini, el preparador de los motores, decía que "se tiene que serenar y está para ganar en

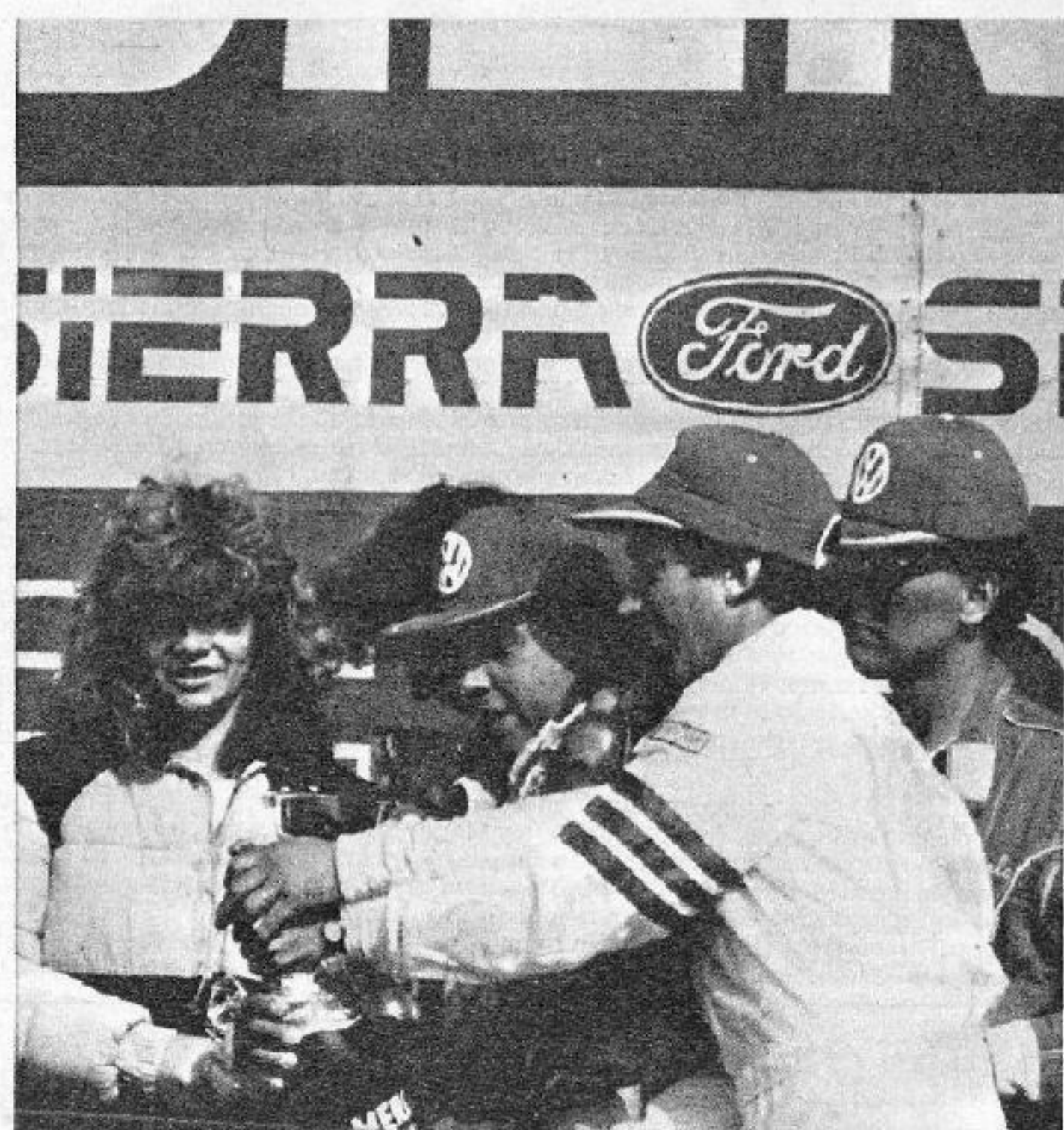
cualquier momento. Si tuviera tres pies, acelera con todos". Nada más acertado que esto, ya que Delgado siempre estuvo en la conversación, pero quizás le faltaba vencer psicológicamente el hecho de no haber ganado nunca. Su triunfo no estuvo exento de sobresaltos, ya que en determinado momento, el que finalizó segundo (Maggi) lo tocó en una discutida maniobra de la que también salió perjudicado Carlos Romero, posteriormente puntero hasta su abandono.

Esta clase fue lo más espectacular del día. Zampa y Druella estuvieron en determinado momento segundo y primero respectivamente, "Flash" con nueva unidad construida por "Jim" en ocho días, merodeó por el tercer lugar hasta su abandono y en ese grupo puntero falló Valenti, quien remó desde atrás luego de una mala largada. Adba no estaba en perfectas condiciones, aunque luego de penar con los motores el viernes y sábado, Delgado le prestó uno que le permitió sumar algunos puntos. Romero sigue siendo líder con 72 unidades, pero Maggi acecha a sólo dos puntos, y Adba algo más atrás, quedó a nueve del puntero. Con estos parámetros, se espera una atractiva definición del torneo.

EN EL MOMENTO DEL PECADO, EL CASTIGO

Lo ocurrido con Omar Bonomo y Merched Abdala en Allen es semejante a una penitencia. En la última vuelta, cuando el "pupilo" había obtenido la venia de su maestro para ganar por primera vez debido a sus merecimientos, y luego de haberlo superado en





LOS PROTAGONISTAS

DELGADO: "SALUDABA PARA ALIVIAR TENSIONES"

OMAR DARIO BONOMO: "A mí me gusta ganar carreras, y si bien el Campeonato está cerca, no pienso tanto en él. La Clase Dos se puso muy difícil... los muchachos cada vez me hacen trabajar más, y la prueba está que en clasificación me costó hacer la pole. Lo de "Tito" Abdala fue una gran pena, porque él merecía ganar la carrera, me había pasado muy bien y tenía el triunfo a la vista. Siempre le pasan cosas que ocurren raramente, pero el demostró que anda muy bien sobre el auto."

JORGE DELGADO: "Por fin pude superar la etapa de ser no ganador. Salí pensando en que esta carrera era mía, pero cuando nos tocamos con Maggi no tenía más nada que perder y no me quedaba más remedio que jugar para ganar. Esto es una gran satisfacción tanto para mí, como para todo mi equipo y para Hugo Bini, que siempre trabaja en los motores. La forma que encontré para tomarme un respiro en la carrera y aliviar la tensión, era saludando a todos."

GERARDO DEL CAMPO: "En las primeras vueltas aparecieron algunos problemas de frenos, y por eso se me acercó Sgroppo, ya que yo estaba corriendo bastante antes. Luego, cuando tomaron temperatura, todo se normalizó, y no tuve más problemas. El sábado, a pesar de la pole position, estaba preocupado por los frenos, pero por suerte para mí, todo anduvo normalmente."

JORGE MAGGI: "Cada uno tiene su versión del toque. Yo me tiré por adentro y había ganado la cuerda, estábamos muy



"El Suizo" levanta el trofeo ganado.

juntos, nos tocamos y salí para adentro. Si no hubiera frenado a tiempo, los dos hubiésemos terminado en el campo del lado de afuera, y eso no ocurrió."

JOSE SGROPPPO: "El auto funcionó muy bien. El motor es el mismo que tenía en Buenos Aires, no lo toqué para nada y solo trabajamos en suspensiones, algo que en este circuito es muy importante. Ahora veré que hago, porque me lleva mucho tiempo hacer la mecánica yo mismo, estuve trabajando en el auto hasta las tres de la mañana del domingo."

LA CARRERA EN SINTESIS



Los Gacel al frente en la largada de Clase 2. Bonomo, siempre adelante.

CLASE 3: En la largada Delgado tomó la punta escoltado por Romero, Maggi, Zampa, "Flash", Abda, Druetta, Valdez, Finocchio, Pretto, Lustig, Valdivieso, Seba y Valentí. Romero apuró desde la segunda vuelta, en la que "Flash" superó a Zampa. Druetta hizo lo mismo con Abda y comenzó a escalar posiciones, hasta superar a Zampa en la cuarta ronda. "Flash" se retrasó en la quinta y una más tarde llegó el comentado toque entre Maggi, Delgado y Romero. Este último se escapó en punta, pero con un guardabarros abollado que tocaba una goma trasera y luego debió parar. Maggi se atrasó mucho y Delgado quedó tercero, detrás de Druetta. En las vueltas 10 y 11, Druetta quedó puntero, luego Delgado lo superó haciendo varios cambios en la clasificación. En la vuelta 12, Delgado tomó mucha ventaja y se dedicó a "saludar" a varios, mientras Zampa superaba a Druetta. En la última vuelta, Zampa le dejó el segundo lugar a Jorge Maggi.

CLASE 2: Bonomo se fue al frente, con Zampa a sus espaldas y Caldarella más atrás. Fossati y Padilla se despistaron y luego de algunos roces con Zampa, Caldarella se quedó en la tercera vuelta. En la cuarta Bessone pasó a Gallicchio, y en la quinta el orden era: Bonomo, Zampa, Abdala, Scioli, Tinnacher, Bessone, Gallicchio, Ottaviani, "El Suizo", Funes, Massey, Paolucci, Padilla y el resto. Padilla hizo un trompo en la vuelta 7, una más tarde Nijlos lo imitó, y Funes pegó contra el guard-rail en recta principal. Bessone comenzó su lucha con Tinnacher, que culminaría mal y tres vueltas más tarde Abdala superó a Zampa. Todo se mantuvo igual. En el último giro, Bonomo le hizo señas con la mano a Abdala, y el de Trelew lo pasó, pero poco después quedó con el encendido inutilizado.

CLASE SIERRA: Albertengo se retrasó en la largada y Del Campo picó en punta, con Sgroppo, Pentecoste, Rafú, Ayerza, Eidilstein y Morier atrás. Guiral pasó a Morier, Patti a Costanzo y una vuelta más tarde, Eidilstein superó a Ayerza, quien se quedó en esa vuelta. A mitad de carrera, Rafú se fue de pista por una goma rota y abandono. Del Campo estaba siempre al frente y los demás luchaban por el segundo puesto. Del Campo, Sgroppo, Pentecoste, Eidilstein, Guiral mantuvieron las posiciones en la última mitad de carrera.

EN POCAS PALABRAS

Hugo Fierros: "Rompí un motor, puse otro que me prestaron y ahora lo voy a cambiar." **Horacio Paolucci:** "Estoy buscando espirales, pero acá nadie le presta nada." **Juan Manuel Massey:** "Habrá que seguir trabajando, y si no prenderle un fósforo." **Juan Zampa:** "Los del viejo TN que volvimos, ganamos; parece que esa generación no fue tan mala." **Daniel Valdéz:** "Abda me prestó una caja y tengo que agradecerle." **Luis Cosma:** "Voy a hacer los VW Gacel de Altamirano y Stillo, y los Fiat Regatta de Bescham y Degiovanini. ¡Que ellos se arreglen!" **Jorge Carignano:** "El auto frena como en la tierra." **Miguel De Guidi:** "Zampa seguirá hasta fin de año con el Gacel." **Daniel Agostino:** "En la primera tanda tenía un amortiguador mal regulado." **Gustavo Funes:** "El circuito es hermoso, pero difícil."

RETRASOS Y ABANDONOS

CLASE 3: Manuel Heras: Electricidad (ab); Horacio Valentí: Se quedó en la largada; "Flash": Caja (ab); Daniel Valdéz: Presión de nafta (ab); Adriana Seba: Caja; Carlos Ramero: Toque y rotura de la goma trasera; Luis Druetta: Fuera de pista; Roberto Lustig: Presión de nafta.

CLASE 2: Fernando Padilla: Trompo; Héctor Fossati: Fuera de pista (ab); Mario Serravalle: Encendido (ab); Aldo Caldarella: Goma delantera (ab); Juan Manuel Massey: Alternador (ab); Jorge Carignano: Caja (ab); Juan Zampa: Goma delantera izquierda (ab); Gustavo Funes: Golpe al guard-rail (ab); Merched Abdala: Encendido (ab); José Basso: Frenos; Ernesto Bessone: Toque (ab); Oscar Tinnacher: Toque (ab).

CLASE SIERRA: Hugo Fierros: Toque con Albertengo; Ricardo Albertengo: Caja trabada en la largada y electricidad (ab); Raúl Sinelli: Bujía (ab); Hernán Ayerza: Rotura de motor (ab); Vicente Gutiérrez: Rotura del radiador por un toque (ab); Pablo Rafú: Rotura de la goma delantera derecha y fuera de pista (ab); José Luis Morier: "Se rompió una bujía" (ab); Christian Lange: Rotura de suspensión al pegarle a un pianito (ab); Daniel Agostino: Fuera de pista.

Arriba: Maggi, solícito, le da juego al "patrón" De Guidi ante la atenta mirada de Juan Pablo Zampa, que volvió al Turismo.

Derecha: Jorge Eidilstein encabeza un pelotón, con Ayerza, Guiral y Morier siguiéndolo. Fue en la primera parte de la final de Formula Sierra. Abajo: Druetta fue fugaz puntero en Clase 3, aquí con Delgado atrás intentando superarlo.



REPETIR LA HISTORIA

Con esa premisa llegó Gerardo Del Campo hasta el Alto Valle del Río Negro, y la historia a la que nos referimos era la de la última carrera en Buenos Aires. No obstante esto, debió cambiar el libreto por un grueso inconveniente con la válvula reguladora de los frenos de su Ford Sierra Ghia 2.3, debido a la cual sufrió un espectacular y afortunado trompo en la última sesión clasificatoria del sábado. Espectacular, porque en el momento del frenaje, bloqueó las ruedas traseras y al no accionar las anteriores entró en un dibujo que terminó -y aquí lo de afortunado- sólo con roturas que no modificaron el comportamiento del auto el domingo. Sgroppo volvió a la punta, ahora con mecánica propia luego del "divorcio" de Jackie Silva y supo mantenerse con uñas y dientes en el puesto de escolta, apurado por un Pentecoste que intentó pasar por cualquier lado, pero que prefirió mantener un puesto antes que locar a su rival para superarlo. Hubo un piloto que mantuvo a la gran mayoría del público en vilo durante la final de esta especialidad. Fue Jorge Eidilstein, quien escalando de a poquito y sin cometer errores llegó hasta el cuarto lugar final, ante el aplauso de su público. Guiral hizo una inteligente carrera dentro de sus posibilidades, y Patti, Kruse, Stambul y Geretto y Agostino también cumplieron sin grandes luces, pero corriendo juntos en muchos pasajes y sin maniobras extradeportivas. Llamativo el abandono de Hernán Ayerza, que era número puesto en el campeonato y que ahora ve cómo se le complica todo con esta rotura de motor en la tercera vuelta de carrera.

Saldo positivo a nivel deportivo. El

espectáculo en general fue muy bueno y hubo para todos los gustos -loques, sobrepasos, desparramos y abandonos en la última vuelta-. Quizá el tema que es preocupante y que afortunadamente no acarrió mayores consecuencias, fue el de la seguridad. El sábado, Carlos Nijlos le pegó al guard-rail de la "isla" de boxes y éste cedió, sin lastimar a nadie de los que estaban allí. En carrera a Gustavo Funes le pasó lo mismo. Habrá que revisar ese rubro.

RIONEGRINAS

OTRO GACEL - Uno que está construido pero que no se presentó en todas las carreras será recuperado para la categoría. Se trata del de Alfredo Allamirano, ahora adquirido por Norberto Martínez Parra, de Santa Fe, quien estará en la próxima de Mendoza con fierros de Cosma y atención de Piening.

DEBUTS Y RETORNO - Los de Manuel Heras y Juan Pablo Zampa en la Clase 3; el propio Zampa, Jorge Carignano con un Fiat Regatta. Osvaldo Lovagnini y Juan Carlos Roma en la Clase 2. Tuvieron distinta suerte.

EXCLUIDOS - Juan Heguy fue advertido en la verificación técnica de algunas anomalías en el carburador de su Fiat. No pudo conseguir otro y salió así en la primera tanda. Cuando fue a Parques Cerrado para una revisión sorpresa, se lo excluyó. Al finalizar la "clasificación", también quedó excluido Marcelo Caputo. Esta vez, se sellaron las cajas, algo que no se había hecho antes.

ALEGRIA - En general, fue la que el ambiente del Turismo tuvo cuando ganó "Prulín" Delgado. Sucede que es un personaje, y se ha ganado el afecto de muchos...

CLASIFICACION

Allen Moto Club - "Premio Lotería del Sur" - Autódromo "General Mosconi" - Circuito de 3.650 metros de extensión - Final a 15 vueltas - Recorrido total: 54,75 Km - 30/8/87.

CLASE TRES PRUEBAS DE CLASIFICACION

Delgado, 1m41s699/1000 (Promedio: 129,205 Km/h); Maggi, 1m41s985; Romero, 1m42s283; "Flash", 1m42s363; Zampa, 1m42s414; Adba, 1m42s747; Druetta, 1m42s849; Valenti, 1m42s887; Finocchio, 1m43s857; Preto, 1m44s629; Heras, 1m45s697; Valdez, 1m46s793; Valdivieso, 1m46s357; Seba, 1m57s254; Lustig, ST.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	11	Jorge Delgado	Renault 18 GTX	26m06s204/1000	15
2º	1	Jorge Maggi	Alfa Romeo GTV 2000	26m12s064	15
3º	32	Juan Zampa	Alfa Romeo GTV 2000	26m12s337	15
4º	10	Luis Druetta	Renault 18 GTX	26m12s595	15
5º	4	Fernando Adba	Renault 18 GTX	26m15s425	15
6º	5	Horacio Valenti	Renault 18 GTX	26m38s250	15
7º	17	Daniel Preto	Renault 18 GTX	26m45s032	15
8º	24	Daniel Finocchio	Renault 18 GTX	26m46s709	15
9º	7	Roberto Lustig	Renault 18 GTX	26m53s521	15
10º	15	Oscar Valdivieso	Renault 18 GTX	27m36s706	15
11º	25	Adriana Seba	Renault 18 GTX	26m46s165	12
12º	3	Carlos Romero	Renault 18 GTX	19m53s534	10
13º	21	"Flash"	Renault 18 GTX	10m46s499	6
14º	13	Daniel Valdez	Renault 18 GTX	9m24s993	5

Promedio del ganador: 125,846 Km/h

Record de vuelta: Valenti en la 14ª vuelta, en 1m42s339/1000 a 128,397 Km/h

No registró paso: Heras.

CLASE DOS PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bonomo, 1m42s244/1000 (Promedio: 128,515 Km/h); Caldarella, 1m42s449; Zampa, 1m42s462; Abdala, 1m42s814; Serravalle, 1m43s600; Scioli, 1m43s623; Bessone, 1m44s162; Belloq, 1m44s377; Tinnacher, 1m44s504; Gallicchio, 1m44s545; Ottaviani, 1m44s703; Padilla, 1m45s090; "El Suizo", 1m45s093; Percaz, 1m45s366; Funes, 1m45s717; Massey, 1m45s759; Fossatti, 1m45s984; Trejo, 1m46s181; Basso, 1m46s208; Carignano, 1m46s416; Lovagnini, 1m46s455; Paolucci, 1m46s657; Roma, 1m48s786; Roncayolo, 1m48s844; Nijlos, 1m49s710. Excluidos: Caputo y Heguy.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Omar Bonomo	VW Gacel GS	26m03s071/1000	15
2º	54	José Scioli	VW Gacel	26m11s861	15
3º	7	"El Suizo"	Alfasud TI 1.5	26m28s413	15
4º	68	Carlos Gallicchio	VW Gacel	26m31s818	15
5º	10	Raúl Ottaviani	Fiat Regatta 85	26m36s411	15
6º	19	Jorge Trejo	Fiat Regatta 100 S	26m56s343	15
7º	34	Fernando Padilla	VW Gacel	27m02s140	15
8º	6	José Arturo Basso	Alfa Romeo SV 1.5	27m08s595	15
9º	85	Osvaldo Lovagnini	VW Gacel	27m08s861	15
10º	23	Horacio Paolucci	Fiat Regatta 85	27m12s579	15
11º	58	Raúl Roncayolo	VW Gacel	27m25s531	15
12º	79	Merched Abdala	VW Gacel	24m15s153	14
13º	94	Carlos Nijlos	Fiat SE 1500	26m07s989	14
14º	103	Juan Carlos Roma	Fiat SE 1500	26m26s087	14
15º	2	Ernesto Bessone	VW Gacel	23m16s072	11
16º	86	Oscar Tinnacher	VW Gacel	17m35s628	10
17º	150	Juan Pablo Zampa	VW Gacel	15m36s752	9
18º	63	Gustavo Funes	Fiat Regatta 85	14m35s247	8
19º	66	Juan Manuel Massey	Fiat SE 1500	18m15s814	8
20º	12	Mario Serravalle	VW Gacel	18m42s090	5
21º	20	Jorge Carignano	Fiat Regatta 85	5m45s842	3
22º	97	Aldo Caldarella	VW Gacel	3m32s307	2
23º	15	Héctor Fossatti	Fiat SE 1500	2m16s920	1

Promedio del ganador: 126,098 Km/h.

Record de vuelta: Abdala en la 5ta. vuelta, en 1m42s351/1000 a 128,382 Km/h.

No largaron: Belloq y Percaz.

FORMULA SIERRA PRUEBAS DE CLASIFICACION

Del Campo, 1m40s770/1000 (Promedio: 130,396 Km/h); Sgroppo, 1m49s918; Pentecoste, 1m41s065; Albertengo, 1m41s254; Rafi, 1m41s279; Ayerza, 1m41s468; Eidilstein, 1m41s518; Guiral, 1m41s612; Morier, 1m41s624; Patti, 1m41s758; Costanzo, 1m41s209; Agostino, 1m42s317; Fierros, 1m42s416; Gutiérrez, 1m42s739; Sinelli, 1m42s843; Stambul, 1m43s247; Geretto, 1m43s320; Kruse, 1m43s896; Lange, 1m44s719; Abiusi, 1m45s764; "Chirette Fernández", 1m47s622.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	5	Gerardo Del Campo	25m32s064/1000	15
2º	3	José Sgroppo	25m33s230	15
3º	4	Oscar Pentecoste	25m33s577	15
4º	29	Jorge Eidilstein	25m37s363	15
5º	2	Jorge Guiral	25m49s498	15
6º	11	Roberto Patti	26m03s951	15
7º	27	Federico Kruse	26m08s325	15
8º	32	Daniel Stambul	26m10s258	15
9º	34	Mario Geretto	26m10s826	15
10º	33	Daniel Agostino	26m13s120	15
11º	36	Antonio Abiusi	26m50s658	15
12º	39	Hugo Fierros	25m36s215	14
13º	7	Ricardo Albertengo	22m30s667	13
14º	35	Ricardo Costanzo	20m57s744	12
15º	22	José Morier	17m58s687	10
16º	30	Pablo Rafi	15m08s899	8
17º	28	Vicente Gutiérrez	9m51s745	5
18º	40	"Chirette Fernández"	7m38s427	4
19º	12	Hernán Ayerza	5m15s871	3
20º	20	Raúl Sinelli	5m40s958	3

No registró paso: Lange.

Promedio del ganador: 128,650 Km/h.

Record de vuelta: Rafi en la 7ma. vuelta, en 1m40s668/1000 a 130,140 Km/h.

CAMPEONATOS (Disputadas siete competencias)

CLASE TRES

Romero, 72 puntos; Maggi, 70; Adba, 64; Breard, 50; Valenti, 42; Delgado, 41; "Flash", 31; Gianni, 25; Lustig, 21; Catalan Magni, 20; Valdez, 19; Finocchio y Druetta, 18; Arballo y Zampa, 12; Preto, 4; "Zorba" y Talone, 3; Valdivieso, 2; Giorgi, 1 punto.

CLASE DOS

Bonomo, 115 puntos; Baldinelli, 53; Percaz, 35; Scioli, 33; Gallicchio, 30; Serravalle y Breard, 27; Ottaviani, 26; "El Suizo", 24; Bessone (p), 23; Joseph, 20; Heguy y Harpe, 16; Padilla, 14; Grossi, Nadia, Paolucci y Trejo, 12; Fossatti, 11; Bongioanni, 10; Funes y Manozzo, 7; Blandini, 5; Basso, Tinnacher, Ferreyra, Ojeda y Badino, 3; Guerri y Lovagnini, 2; Rodriguez, 1 punto.

FORMULA SIERRA

Ayerza, 80 puntos; Guiral, 77; Del Campo, 65; Pentecoste, 61; Eidilstein, 35; Patti, 34; Sgroppo, 33; Albertengo, 32; Rafi, 31; Kruse, 20; Geretto, 16; Gutiérrez y Stambul, 11; Sinelli, 10; Kesqui, Costanzo y Morier, 8; Agostino, 7; Ramponi, 6; Migliore y Abiusi, 4; Rivero, 2; Barletta, 1 punto.

Próxima competencia: el 26 de septiembre, en Mendoza.

CORSA

Año XXI N° 1104
Del 2 al 8 de septiembre de 1987
Avda. Suipacha 664, 5° piso - (1008) Capital Federal
Teléx: 9229 ABRL-AR
Tel. 331-0112/0253/0894/1164/1204/1353/1459/1627/
1860/2114/8557/9280/9291/3807/3868/4149/4227/
9367/2771/4402/5936/9609/9675/9890/9970/0193/
1187/9140

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Fitzipaldi

SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Area)

Carlos A. Romano

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich

(Diagramadores)

SECRETARIA

Maria Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,

Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,

Miguel A. Sebastián,

Marcelo D. García Labeles,

Anselmo P. Chiappe

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

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

Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

Coordinadores

Enrique Cerna, Daniel León

Producciones Especiales

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

Fotógrafos Especiales

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

Fotógrafos

Cristian Frölich, Guillermo Cantón, Pablo Miguel

Algaraz, Carlos Campos

LABORATORIO

Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES

Jefe: Marián Olguin

ARCHIVO

Jefe: Francisco Forciniff



 editorial abril s.a.

GERENTE GENERAL

Julio César Blanco

AREA EDITORIAL

Director Periodístico

Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte:

Carlos Muleira

Directora de Coordinación:

Estela Herszberg

Jefe Promoción:

Héctor S. Bustos

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Jefe de Publicidad: Danilo Philpotts

Promotoras: Laura Benvenuto, Hermes Bosso

Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio

Medios: Rubén Concelli

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA

Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO

Maipú 712 - 8° piso "B" (C.P. 1005)

Capital Federal

Tel. 392-5176/0507/6449 - 393-3236

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 760-5543

WORLDWIDE

VICTORIA DE LA NUEVA RS 500. Con un aplastante triunfo se produjo el debut en pista de la Evolución de la coupe Ford Sierra. La nueva RS 500 conquistó en el nuevo circuito de Brno un resonante doblete, clasificando ganador al binomio Ludwig-Niedwiedz y escolta a Soper-Dieudonne. Estos últimos puntuaron toda la carrera, pero al final, por orden de equipo, debieron dejar el lugar a sus compañeros, mejor ubicados en el Campeonato Mundial de Turismo. Tercero quedó el mejor BMW, resultando ser el privado de Bigazzi, conducido por el binomio Sala-Grouillard. Cuarto clasificó el mejor BMW oficial con Ravaglia-Ratzenberger. Ahora en el Campeonato está puntero el equipo Ford Eggenberger (Auto número 7) con 135 puntos, escoltado por el BMW Bi-

gazzi con 118 y el BMW Schnitzer (Auto 46) con 104. Recordamos que el reglamento no permite acumular puntaje de los distintos autos del equipo, y cada coche inscripto oficialmente suma puntos para sí mismo.

Además de la aplastante superioridad de las Sierra, de más de 400 CV de potencia, la nota saliente de Brno fue la sensible mejora de los Alfa 75 Turbo. La escuadra de Pianta logró clasificar el auto de Francia-Larini por delante del que a la postre sería el mejor BMW clasificado. Luego en carrera el coche de Laffite-Barilla pudo mantener el paso de los BMW hasta que un error del francés terminó con una rotura de neumáticos, y posteriormente un problema de motor finalizó por retrasar del todo el auto en la clasificación.

rally mundial

ALEN, SIN ATENUANTES EN LOS MIL LAGOS

Markku Alen se adueñó de los caminos finlandeses al ganar de punta a punta el Rally de los Mil Lagos, disputado por el Campeonato Mundial de Rally (Marcas y Pilotos). Si bien al comienzo los Ford Sierra de Ari Vatanen y Stig Blomqvist le opusieron una mediana resistencia, con el transcurrir de los primes, Alen demostró su superioridad y ya no hubo quién lo alcanzara, quedando sólo la expectativa de ver cuál de los dos pilotos de Ford se quedaba con la posición de escolta.

Clasificación final: 1°) Markku Alen-Hikka Kivimäki, Lancia Delta HF 4WD, 5h12m22s; 2°) Ari Vatanen-Terry Harryman, Ford Sierra RS Cosworth, a 5m52s; 3°) Stig Blomqvist-Bruno Berglund, Ford Sierra RS Cosworth, a 6m29; 4°) Per Eklund-Dave Whitlock, Audi Coupé Quattro, a 8m38s; 5°) Juha Kankkunen-Juha Piironen, Lancia Delta HF 4WD, a 9m02s.

Campeonato de Pilotos (disputados 9 competencias): Alen y Kankkunen, 80 puntos; Biasion, 74; Eriksson, 68; Ragnotti, 46; Mikkola y Weber, 32; Recalde, 30; Röhl, 27; Eklund, 24.

Campeonato de Marcas (disputados 8 pruebas): Lancia, 137 pts.; Audi, 74; Volkswagen, 63; Renault, 57; Mazda, 52; Ford, 35; Toyota, 22; BMW, 20; Subaru, 10; y Nissan, 7.

NOTICIAS VARIAS

RÖHL ARMO ESCANDALO EN HUNSRUCK. El Bicampeón Mundial Walter Röhrl se negó a continuar conduciendo después de la mitad del recorrido del famoso rally alemán Hunsruck, comunicándole a su team, Audi Sport, que no largaría el segundo día. El argumento del piloto se basó en que lo penalizaron con 10 segundos por haber llegado un minuto atrasado al control horario. Tanto el Campeón como su navegante, Christian Gelsdörfer, culparon al excesivo tránsito por su demora, pero los comisarios rehusaron hablar del tema hasta el final del Rally, y luego pasaron la causa a la Federación Alemana, puesto que la ausencia de Röhrl, según los organizadores, perjudicó sus intereses económicos al desistir muchos espectadores de presenciar una carrera sin la actuación del Campeón.

BASTA DE COSWORTH. El Rally de los Mil Lagos fue la última presentación del Sierra Ford RS Cosworth oficial, tal como ya hemos dicho en esta temporada. En efecto, dos de estos autos hicieron su última aparición en dicho rally, con Stig Blomqvist y Ari Vatanen. La decisión causó una gran sorpresa, y aún están en discusión los planes de Ford en esta disciplina para el '88. El equipo tiene experiencia técnica suficiente para una versión 4x4 del Cosworth, pero la determinación de incorporar este modelo a la producción fue diferida hasta que se conozcan las ventas del Cosworth con tracción trasera. Ford está muy confundida acerca del rendimiento comercial del RS Cosworth. Los primeros reportes indicaban que toda la producción había sido vendida rápidamente, pero luego se supo que un considerable número de órdenes fue cancelada.

fórmula uno

Gran satisfacción para la "titosería" italiana que en gran número siguió la semana pasada las pruebas generales de la F.1 en Imola, con vistas al próximo G.P. de Italia que se disputará este 6 de septiembre en Monza. Sin dudas, Ferrari continuó siendo el centro de atención, al quedarse con los mejores tiempos absolutos luego de una larga serie de ensayos destinados a verificar la confiabilidad del producto de Maranello. El austriaco Gerhard Berger estableció un nuevo primado absoluto extra oficial para el escenario, al señalar el jueves 1m25s01, que por pocas centésimas derriba la anterior marca record en poder de Senna cuando, con Lotus-Renault, hizo el año pasado 1m25s05. Por su parte, Alboreto señaló un buen 1m25s85 a sólo 3 centésimas de la "pole" relizada por Senna este año con el Lotus-Honda.

En sus declaraciones, ambos pilotos ferraristas traslucieron el estado de ánimo que impera en la escuadra: "Voy a Monza -dijo Alboreto- feliz y tranquilo. Por primera vez en mucho tiempo estoy seguro de poder luchar por la victoria. Llegamos al circuito Lombardo en plena faz ascendente co-

mo nunca antes había ocurrido. Además yo festejaré allí mi centésimo Gran Premio y quiero celebrarlo del mejor modo. Hoy, simulando un Gran Premio, estuvimos girando unas 20 vueltas con Piquet, siempre bajo el minuto treinta; y pensar que en el G.P. de San Marino me costaba muchísimo arribar ese registro..."

Por su parte, Berger declaró: "Estoy satisfecho. Este es un auto ganador. Ya en Hungría pudo haberlo sido. Nuestro punto débil era la confiabilidad, y creo que ahora la hemos conseguido. Durante estos tres días de pruebas hemos trabajado tratando de exigir al máximo los autos, buscando las roturas en simulación de carrera, y no las hemos conseguido. Es un buen síntoma para Monza".

Si bien los tiempos de las Ferrari acapararon los aplausos de los espectadores de Imola (casi 20.000 en una de las jornadas), una buena parte de ellos se llevó Ricardo Patrese cuando, por primera vez, apareció en pista sobre un Williams. Este hecho, que puede resultar sorpresivo, no lo es tanto, considerando que el padovano es el principal candidato a ocupar el puesto que dejara

JUNTO A ROSSO Y LARRAURI

DOS PODIOS

A decir verdad, no esperábamos encontrarnos en el fin de semana de Nürburgring, con los dos pilotos argentinos en los respectivos podios de Fórmula Tres y Sport Prototipos. Evidentemente, ni para Oscar Larrauri ni para Víctor Rosso este año las cosas han ido saliendo como se preveían al inicio. En ambos casos las expectativas eran superiores, pero con el correr de la temporada y por distintas circunstancias, esto no pudo concretarse. Ambos están compitiendo para los equipos campeones, pero paradójicamente ninguno puede repetir lo del '86. Empero, comparaciones al margen, mejor es ir a lo que sucedió en Nürburgring con los terceros puestos de ambos.

ROSSO: DE NUEVO COMPETITIVOS

Entre semana habíase producido cambios importantes en el team VW de Bertram Schäfer. Luego del desastroso "weekend" de Siegerland, el lunes estuvieron probando en Nürburgring, con la sorpresa de que no podían volver a hacer los tiempos de los últimos tests previos en el circuito germano... Tras una rápida constatación, se descubrió que la causa de todos los problemas estaba en el monocoque. El bastidor del Ralt había perdido su rigidez, y sin dudarlo Schäfer mandó rápidamente a buscar uno nuevo a la factoría de Ron Tauranac en Inglaterra, y con un extraordinario trabajo del equipo, Rosso pudo rodar este fin de semana sobre el coche llamante.

"Allí estaba la explicación -nos decía el sábado-. Y pensar que nos volvimos locos tratando de encontrar la causa del problema... Hasta yo comencé a dudar de mí mismo. Va en la primera tanda se vio que este auto es otra cosa. Por lo menos, ahora estamos para pelearla, aunque en el Alemán ya sea un poco tarde..."

Las palabras de Rosso se vieron luego plenamente confirmadas por los hechos. En pruebas de clasificación, el cordobés hizo el cuarto tiempo pero a solo 47 centésimas del mejor y quedando por delante del imbatible Schneider. Inesperadamente, el alemán no apabulló como viene haciéndolo ultimamente, sino por el contrario, durante todo el sábado debió luchar para estar en los tiempos de punta. Varios factores coincidieron para que esto sucediera: mala elección del momento en el cual calzar neumáticos nuevos, "tráfico" en las vueltas rápidas y, en cierta medida, un día no muy feliz del germano, determi-

PRUEBAS DE IMOLA Y ANTICIPOS DEL

libre Piquet a fines de temporada. El mismo explicó la causa de su aparición a bordo del Williams: "Estas pruebas son el resultado de una serie de coincidencias favorables. Brabham había decidido venir a Imola, y Mansell prefirió hacer reposo en Inglaterra tras sus problemas dentales en Hungría y luego del fuerte golpe que se dio en el auto-podio de Zeltweg... Ecclestone habló con Williams, y aquí estoy..." Consultado sobre su impresión a bordo del FW 011, luego de haber señalado rápidamente 1m27s66 (casi el mismo tiempo que registraba Piquet) contemporáneamente sobre el chasis experimental con suspensiones activas, Patrese dijo: "Es un monoposto perfecto. El BT56 es un bueno, pero no perfecto en todo sentido... En cambio el Williams es impecable en todo. Rápidamente me encontré cómodo porque es un auto que deja percibir fácilmente el límite y es muy sincero en su comportamiento. Todo es bueno, pero si hay algo que me ha sorprendido más, es la frenada. Para ser así, tan eficiente, no sólo el sistema de frenos debe ser bueno, sino que el auto debe estar perfectamente equilibra-

EN NÜRBURGRING

E SON TRIUNFOS

naron esta ausencia temporaria del Dallara de Schübel en la posición privilegiada de la grilla, ratificada por varios trompos dibujados por el nuevo Campeón de la categoría, en las tandas sabatinas.

La clasificación fue ganada por el impenitente Joachim Winkelhock, que con el Reynard-Spiess hizo 1m38s54 y lo sacó 17 centésimas al suizo Kaufmann con el Dallara. Tercero había quedado el finlandés Luthanen —con cuatro Reynard—. A 43 centésimas y ganándole el puesto a Rosso por solo 4 centésimas. "De haber puesto gomas nuevas en la segunda tanda —nos comentaba Víctor—, podría haber limado algunas décimas más, pero no importa... Lo que vale es que ahora estamos 'ahí', y lo importante será mañana." Detrás de Rosso quedó Schneider a 51 centésimas de Winkelhock, precediendo al belga Eric Van de Poele, con Ralt, por 15 centésimas.

La carrera deparó grandes sorpresas desde la misma largada. Como es su costumbre, Rosso movió impecable con la luz verde y, para asombro de todos, puso primero la trompa del Ralt cuando el pelotón debió alinearse para negociar la primera "ese" al final de la recta. Detrás de él, el pelotón de escolta era nutrido y no daba muestras de resignación, aunque en la segunda vuelta se vio algo reducido... Schneider, Winkelhock, Kaufmann y Luthanen quisieron entrar juntos a la primera ese, y aunque la pista es ancha, no había espacio para todos. Conclusión: Kaufmann y Luthanen se locaron, y la carrera terminó para ellos.

Para intranquilidad de Rosso, el nivel cualitativo de sus escoltas no permitía concesiones. El que atacó primero fue Schneider. Luego de cuatro vueltas de tanteo y sabiéndose poseedor de un coche mucho más veloz en lo derecho, el alemán no necesitó una maniobra arriesgada para tomar la punta. En la recta detrás de boxes, tomó sin trabajo la vanguardia para no dejarla más hasta el banderazo. Oscar Larrauri, que estaba viendo allí la carrera, nos decía luego: "Es increíble cómo lo pasó el del Dallara a Rosso. Parecía que estaba parado el Ralt...". El juicio de "Poppy" es exacto. Si bien el Ralt muestra un comportamiento excelente en los virajes, cuando llega la hora de acelerar, los demás imponen condiciones. "Lo que pasa —explicaba luego el cordobés— es que necesitamos mucha carga dinámica, y

ellos no. Allí está la clave, y es en ese sentido que tenemos que mejorar. El Dallara —tal como sucedía el año pasado— no usa nada de alerón... Todo lo logran con los pontones, y ahí está el secreto.

Volviendo a la carrera, luego del "Sorpasso" de Schneider, Rosso se dedicó a contenerlo a Winkelhock. Aunque no de tanta magnitud, también entre el Reynard y el Ralt había diferencia en lo derecho. "Hice lo imposible —decía luego Rosso—, pero al final él consiguió superarme. Lo tapé siempre pero en la penúltima vuelta salió muy bien de la última curva y me superó en plena recta de boxes. Al menos, lo intenté..."

En verdad esta competencia —luego del toque de la segunda vuelta— tuvo tres protagonistas excluyentes que se distanciaron plenamente del resto. Detrás y enfrascados en duelos personales, los demás no pudieron presentar oposición. Coyne resultó cuarto adelante del belga Van de Poele y del alemán Biela. Los franceses —que en número importante se hicieron presentes en Nürburgring— no tuvieron mayor suceso ni en clasificación ni en carrera. Pese a los pergaminos, ni Eric Bellefroid (Dallara-Alfa), ni Jean Deletraz ni André Malherbe (ambos con Ralt) figuraron decorosamente, pese a que en el certamen galo son protagonistas importantes.

Luego de este podio, las caras en el team de Schäfer cambiaron sensiblemente. Para Rosso —que el domingo por la noche recibía la visita de Berta, Maldonado y Ratice, de paso por Bitburg para concretar invitaciones a pilotos europeos con vistas a las últimas tres fechas del certamen sudamericano de F3, el objetivo ahora es lograr, entre Nürburgring y Zolder —las dos últimas del certamen germano—, un puesto entre los tres primeros del torneo, para asegurarse el "pase" a la carrera de Macao.

LARRAURI: EL PREMIO A LA REGULARIDAD

Pese a que estuvo a punto de ser un segundo puesto, el tercer lugar conseguido por el auto de Walter Brun en Nürburgring significó para Oscar Larrauri una gran satisfacción. Las pruebas de clasificación para los 1.000 kilómetros dejaron ver claramente que los autos del equipo suizo no podían aspirar a discutir la vanguardia. Si bien hubo el sábado algunos problemas con las turbinas, resultó claro que los neumáticos tenían que ver con la diferencia. Pese a los tests previos en este circuito, el

engomado de la pista impidió que los Michelin usufructuaran todo el "grip" potencial. Esto —que tantas veces ocurría en Fórmula Uno— marcó la diferencia entre los autos de Brun y los otros Porsche.

Baldi-Palmer con el Porsche de Richard Lloyd fueron los más veloces, gracias a las elaboradas suspensiones inglesas de que dispone el auto. Luego quedaron los Jaguar, con el Sauber-Mercedes intercalado entre ellos. Cheever-Boesel clasificaron a 42 centésimas; a 77, Thackwell-Pescarolo, y a 1s04C, Lammers-Watson. Luego venían los Porsche de Joest con Ludwig-Wollek y Stuck-Bell, este último no sólo con los colores de Rothmans sino también con bastante de oficial. Larrauri con Mass pusieron séptimo al mejor auto de Brun, a 2s13C de la "pole". "No tengo grandes expectativas para la carrera, en función de esta diferencia. Lo único positivo es que nosotros andamos bien con el consumo, y habrá que hacer fuerza con la confiabilidad porque son seis horas de carrera y puede suceder cualquier cosa", decía "Poppy".

En efecto, el juicio de Larrauri quedó plenamente verificado el domingo. El auto de Baldi-Palmer sufrió tempranos problemas de turbo a pocos minutos de la largada. Por su lado, Bell-Stuck partían al final por inconvenientes de motor, y poco más tarde, con 45 minutos de carrera, el Jaguar de Lammers-Watson paraba en boxes con problemas de junta de tapa de cilindros.

Así fue que con el primer cuarto de competencia disputado, la punta la hacían Ludwig-Wollek con Porsche de Joest, seguidos por el Mercedes-Benz de Thackwell muy de cerca. Tercero estaba el único Jaguar, y cuartos aparecían Larrauri-Mass. Mas tarde, problemas de caja relegaron al Porsche puntero, pasando el Mercedes a liderar pero no por mucho, porque allí al Jaguar mostró las uñas.

Con tres horas y media de competencia, comenzaron los problemas en el Sauber-Mercedes. Primero fue un inconveniente con la alimentación de combustible, y más tarde la caja de velocidades determinó el abandono del coche azul oscuro, ganador el año pasado de esta misma competencia. Eso no hacía más que alargar el camino para Larrauri y Mass, pese a que el Porsche de Stuck-Bell estaba en el mismo giro y pugnaba por alcanzarlo y quedarse con el segundo puesto de los hombres de Brun. "Estoy tranquilo —nos explicaba Larrauri luego de su segundo turno de conducción— ya que estamos bien con el consumo, y ellos, no creo, así que dudo que puedan seguir el ritmo."

Si bien para Larrauri el segundo puesto estaba al alcance de la mano, el destino opinaría en forma diversa. Es cierto que el

Porsche de Stuck-Bell cesó la persecución al comprobar que con el consumo no llegarían al final y de pronto los pocos segundos de ventaja del auto de Brun crecieron rápidamente hasta convertirse en casi un minuto. Sin embargo, a media hora del final, el Porsche número dos se detenía en boxes por la rotura de una cañería de frenos, y su reparación implicó la pérdida de 5 minutos (3 vueltas) y, con ello, del segundo puesto. De allí que Larrauri perdiera un escalón del podio sobre el final. "De todos modos, estoy contento porque luego de la clasificación no esperaba tanto, pero se sabe que éstas son carreras de Resistencia... Espero que con las nuevas gomas que está haciendo la gente de Michelin, podamos ser competitivos en Spa para tratar de que el equipo repita la victoria del año pasado. Por lo tanto, el domingo próximo estaré en Monza junto a Sigala en la Copa Renault. Así que actividad no me falla. Con respecto a la Fórmula Uno, poco puedo decir... sólo espero que Brun concrete sus proyectos."

CLASIFICACIONES

Fórmula Tres

(20 vueltas al circuito de 4.542 m = 90,84 km)

- 1º Bernd Schneider (Dallara), 33m11s32/100 a 164.224 km/h;
 - 2º Joachim Winkelhock (Reynard), 33.15.95;
 - 3º Victor Rosso (Ralt), 33.17.97;
 - 4º David Coyne (Reynard), 33.35.21;
 - 5º Eric Van de Poele (Ralt), 33.36.90;
 - 6º Frank Biela (Reynard), 33.39.30;
- Record de vuelta: Schneider en 1m38s71 a 165,648 km/h.
Campeonato: Schneider, 120 pts.
(Campeón); Kaufmann y Winkelhock, 63; Rosso, 52; Huymans, 47; y Rensing, 42.
Próxima fecha: Nürburgring.

Sport Prototipos

(221 vueltas 1.000,3728 km/h)

- 1º Cheever-Boesel (Jaguar), 5h56m53s12 a 169.231 km/h;
 - 2º Stuck-Bell (Porsche) a 3 vts.
 - 3º Larrauri-Mass (Porsche) a 5 vueltas;
 - 4º Winter-Jelinski-Dickens (Porsche) a 9 vueltas;
 - 5º Baldi-Palmer (Porsche) a 10 vueltas;
 - 6º Kaufmann-Pareja-Hunkeler (Porsche) a 13 vueltas;
- Record de vuelta: Ludwig-Wollek en 1m29s51 a 182,674 km/h.
Próxima fecha: 1.000 km de Spa.
Campeonatos: Pilotos: Boesel, 110 pts; Stuck y Bell, 99; Cheever, 90; Watson y Lammers, 67. Equipos: Jaguar, 138; Porsche AG, 74; Brun, 69; Joest, 47.

G.P.: FIESTA ITALIANA

do". Ann Patrese no ha definido que hará en el '88, y espera confirmarlo antes de Monza. Seguramente mucho depende de una reunión que se realizará esta semana en Londres entre Frank Williams y directivos de Honda, a fin de clarificar la situación en cuanto a motores para el año próximo, pero de todos modos, Patrese seguramente no dejará pasar esta oportunidad para acceder a un equipo de primerísimo nivel como hoy es Williams, independientemente del motor que utilice.

Siguiendo con Williams, digamos que Piquet realizó nuevos tests con el de suspensión activa, que, de no surgir complicaciones de último momento, debutará ya en Monza. Los resultados fueron considerados buenos por la escuadra, y se advierten importantes beneficios del sistema en cuanto a la aplicación de la potencia sobre la pista. Por el contrario, las cosas no fueron bien para el team Lotus, ya que Senna no pudo resolver problemas de adherencia, y por lo tanto preveían realizar una serie de pruebas en Inglaterra antes de Monza.

Parrato final para el debutante Colini. El triple debut (equipo, auto y piloto) resultó

bastante accidentado y con varios contratiempos. Principalmente, problemas con los "cupadores de nariz" no le permitieron a Nicola Larini girar regularmente en busca de adaptación al auto. Por fortuna para Colini, las últimas noticias aseguran que no serían 31 los que lucharán por un puesto de partida para el GP de Italia. En primer lugar se ha descartado la presencia del segundo Lola para Yannick Dalmas. Con respecto a Emanuele Pirro, que debutaría con el Benetton B185-BMW, su inscripción no figura en la lista oficial en poder de los organizadores, pese a la reunión de constructores en Austria, que había votado favorablemente por su aceptación aunque la escuadra inscrita en el Campeonato es Benetton-Ford. Según se comenta, en torno al nuevo equipo de Macdonald hay algunos problemas relacionados con conflictos de "sponsors". Por lo tanto, si Pirro puede correr en Monza, lo hará utilizando motores BMW de 4 cilindros verticales pero revisados directamente por Munich en lugar de ser los Megatron de Mader. Pirro es uno de los "protegidos" de BMW, y el hecho de que Arrows no lo haya incluido en sus filas, prefiriendo a Cheever,

ha provocado una ruptura de relaciones entre BMW y Mader, por lo cual Pirro, en Monza, tendrá algunas mejoras en cuanto a desarrollo, de las que Mader no dispone para los Arrows. Siguiendo con las dudas, tampoco hay certeza sobre la presencia de Roberto Moreno en el GP de Italia con el segundo AGS.

Volviendo a Ferrari, digamos que respecto de la posible utilización de suspensiones por control electrónico por parte del team

de Maranello, se sabe que un equipo de técnicos está trabajando en forma independiente sobre el desarrollo de un sistema similar al de Lotus y Williams. Para ello están usando un fórmula uno '86 como vehículo laboratorio en Fiorano, y los trabajos apuntan a la próxima temporada. Asimismo es inminente la adopción de un sistema de suspensión activa —algo menos sofisticada, por cierto— en el nuevo F40 de serie que producirá la casa italiana.

RESUMEN DE TIEMPOS DE IMOLA

Piloto	Auto	Martes	Miércoles	Jueves
Berger	Ferrari	1m29s15	1m27s66	1m25s01/100
Alboreto	Ferrari	1m27s60	1m29s06	1m25s85
Frosi	MacLaren	1m28s77	1m29s08	1m27s06
Piquet	Williams	1m27s44	1m27s77	1m27s13
Patrese	Williams			1m27s56
Boutsen	Benetton	1m33s37	1m27s63	
Fabí	Benetton			1m28s04
Cheever	Arrows	1m29s38	1m28s30	1m30s71
Senna	Lotus	1m29s02	1m28s37	1m31s25
Nakajima	Lotus	1m32s36	1m30s25	1m36s77
Nannini	Minardi		1m32s86	1m30s97
Forini	Osella			1m37s10
Larini	Coloni			1m43s35

turismo carretera - no ganadores

RAMOS, ENTRE UNA DOCENA

Eduardo Ramos pudo darse el gusto de salir de pordador en Turismo Carretera. Apenas dos carreras de las "grandes" (Buenos Aires y San Lorenzo) llevaba contabilizadas el haber de participaciones de este joven piloto ("Nació el 28 de mayo de 1966, en Mechongué, una localidad ubicada entre Miramar y Bahía Blanca") antes de encarar esta exitosa incursión en el Autódromo de Santa Rosa. Una incursión para la cual debió resignar su participación en la competencia que el torneo del TC del Sudeste proponía para el mismo domingo en Balcarras, a lo que se decidió pese a que ello significaba arriesgar el liderazgo que Ramos muestra actualmente en dicho certamen.

Por lo visto, confianza sobraba en Ramos, no sólo en sus propias posibilidades ("Me gusta correr en Autódromo porque estoy acostumbrado") sino también en las de su verde Dodge, preparado por Omar Bauro y sobre el cual Tulio Crespi ha aportado algunos consejos en el rubro chasis, y esa gran expectativa empezó a colmarse ya el sábado con la "pole position", obtenida con un tiempo de 1m13s378/1000 y una ventaja de 668/1000 sobre el Chevrolet de Osvaldo Duarte.

El domingo las cosas se le complicaron un poco

a Ramos... En la misma largada, Duarte, su gran rival, estuvo más atento y movió mejor, yéndose adelante. Ramos no le perdió pisada, mientras mas atrás se escalonaba el reducido lote con José Luis Fernández, Juan Carlos Bustos, Carlos Alsina y "Tito" Del Conte en las seis primeras posiciones.

Duarte se mantuvo sólido al frente, con un auto que sabía mejor de las curvas, lo que posibilitaba conservar "la raya" a Ramos. Sin embargo, la fortuna se encargó de aportar el importante detalle que faltaba para completar el ideal fin de semana para el joven piloto del Dodge. En la ronda doce, todas las ilusiones se derrumbaron para Duarte, al ceder la manguera que une el radiador con la bomba de agua... Despatío, la Chevy se guardó en boxes, y todo quedó para Ramos. Lejos atrás estaban Fernández y Bustos, en un duelo más bien "tictico", según lo mostrado por los relojes. Y más lejos aún, Alsina, Del Conte -autor de dos trompos-, De la Mata y Norberto Torre, completando el grupo de siete que aún quedaba en carrera.

El final, desecado por todos, consagró así ganador a Ramos. En las carreras que completaron la jornada, vencieron Miguel Mercado en Mecánica Nacional Fórmula Uno, Edgardo Lavanti entre



Duarte adelante. Ramos atrás. Luego las posiciones se invierten, siendo Ramos (derecha) un nuevo vencedor en T.C.



los Brio tras gran lucha con Héctor González, y Carlos Maldonado en la Fórmula Renault Pampeana.

Para el balance final queda la pobre imagen dejada por el Turismo Carretera con apenas doce autos presentes. Muy pocos para esta propuesta que ratificó que este tipo de carreras no encuentra el eco esperado en el grupo al que está destinado. Así, en La Pampa no vinieron a los principales "no ganadores", que prefirieron seguir trabajando para la próxima con puntos en Junín, antes que largarse a esta excursión pampeana para una carrera que poco y nada aportaría. Por eso y ante la experiencia, sería bueno que, de programarse en el futuro alguna prueba de este tipo, se replanteen totalmente las cosas. De lo contrario, tendremos una nueva y gran decepción, como la que nos llevamos de La Pampa.

Mario Armas

Fotos: Enrique Pennurpato

CLASIFICACION FINAL

Autódromo de Santa Rosa - Circuito de 2.370 metros de extensión - Final a 18 vueltas - Recorrido total: 42,66 km - 30/8/87

1º) Eduardo Ramos (Dodge), 22m54s226/100 a 111,755 km/h (18v.); 2º) José Fernández (Ford), 23m02s523, 3º) Juan C. Bustos (Dodge), 23m03s296; 4º) Carlos Alsina (Dodge), 23m22s302; 5º) Luis Del Conte (Chevrolet), 23m44s203; 6º) Alberto De La Mata (Dodge), 24m05s460; 7º) Norberto Torre (Torino), 23m29s818 (17v.); 8º) Osvaldo Duarte (Chevrolet), 14m07s549 (11v.); 9º) David Johnston (Dodge), 10m41s144 (8v.); 10º) Carlos Vanrell (Chevrolet), 5m20s205 (5v.); 11º) Sergio Crovo (Torino), 4m30s672 (3v.); 12º) Rafael Carullo (Torino), 2m06s818 (2v.). Record de vuelta: Ramos en la 7ma, 1m14s805/1000 a 114,066 km/h.

MAS SOBRE LA MUERTE DE PIRONI

Como en Hockenheim '82, nuevamente el agua le jugó una mala pasada a Didier Pironi, aunque esta vez las consecuencias han sido fatales. El francés participaba de la 11ª fecha del Campeonato Europeo de Off-Shore, el "Needles Trophy", que se disputaba entre el puerto de Poole y la Isla de Wight, al Sur de Gran Bretaña. Pironi tripulaba su propia embarcación, denominada Colibri, que tantas polémicas había suscitado en los últimos tiempos en razón de su peligrosidad.

Pironi, luego de su accidente en 1982 en Alemania, había creado una compañía de alquiler y venta de embarcaciones marinas que tenía sede en Saint Tropez. El año pasado, Pironi había hecho sus primeras experiencias en el Off-Shore y por ello, a fines del '86 decidió encargarse al arquitecto naval Xavier Joubert el proyecto de un "monocarenado" con el cual intentar suceso en el Europeo de la especialidad, pero por sobre todo con vistas al Mundial de Key West que se disputaría este año en noviembre. Fue así que nació este Clase 1 (la F-1 del mar) de 12 metros, con dos potentes motores Lamborghini de 8 litros cada uno, que en conjunto erogaban unos 1.550 CV de potencia. Esto, sumado a las características de la embarcación -forma del casco redondeada, muy liviana y construida con materiales compuestos-, habían hecho de Colibri una de las más veloces del momento. Todo apuntaba a la penetración -en detrimento de la direccionalidad-, y es así que la semana antes del accidente, Pironi había logrado su primer triunfo en el GB de Arendal (Noruega) en la decima del Europeo, sobre aguas calmas.

En la carrera inglesa, Pironi venía peleando el liderazgo con el italiano Della Valle, múltiple campeón de la especialidad. Varias veces se alternaron al coman-

do de la carrera, hasta que Della Valle, sabiendo que Pironi había cometido un error al evitar una boya y por lo tanto era posible de una sanción, dejó que el francés hiciera la punta. Fue entonces que, al intentar aprovechar las ondas del petrolero "Esso Avon" que hacía su recorrido entre Southampton y Belfast, Pironi -que era seguido desde el aire por un helicóptero de la TV francesa -que circulaba a unos 100 nudos marinos (160 km/h aproximadamente)- montó sobre una ola, dio una vuelta en el aire y cayó en posición invertida, haciendo dos trompos en el agua por efecto de la aceleración. El impacto violento provocó la muerte instantánea de los tres miembros de la tripulación. Dos quedaron sujetos a la embarcación, mientras que el tercero fue despedido, perdiendo los tres sus cascos por fuerza del impacto. Los servicios de seguridad actuaron de inmediato, trasladando los cuerpos a Newport, pero nada quedaba por hacer...

El uso de cinturones de seguridad -de discutible eficacia en el deporte náutico- puede haber sido una de las causas que provocaron la muerte de los tres miembros del equipo. Además Pironi había innovado en la posición del manejo, introduciendo en su embarcación un sistema de asiento de nea inspiración monoplacística, con un doble objetivo: primero, que la posición inclinada permitiera un mejor diseño aerodinámico de la nave, y luego, que esta posición le ayudara a soportar los terribles sacudones que significan conducir estos bolidos del agua.

Luego del accidente, el italiano Della Valle -primero en detenerse para tratar de auxiliar a Pironi- declaró: "Esto ha precipitado mi decisión de retirarme de esta actividad. El Off-Shore se está convirtiendo en un deporte exasperado. Se busca la sofisticación pero sin la nece-

saria cuota de profesionalidad. Incluso aquí se necesitaría un sistema de superlicencia como el de la F.I. Además, ahora se navega a velocidades increíbles, y la navegación -verdadero sentido de este deporte- ha quedado de lado. Pironi no tenía gran experiencia en el mar y sin embargo quiso tutearse con él, cometiendo un error fatal. El uso del cinturón no jugó a su favor, y en este sentido yo soy partidario de ir libre para tener posibilidades en caso de inversión de la nave".

Junto a Pironi perdieron la vida Bernard Giroux y Jean-Claude Guenard. El primero era un conocido navegante de la Paris-Dakar, vencedor en el '81 con René Metge y este año con Ari Vatanen. Giroux, además, era periodista de la TV francesa. El año próximo iba a competir en la Paris-Dakar con Sandro Munari a bordo de un Lamborghini LM02. Con Pironi, se ocupaba de la navegación del Colibri. Guenard, en tanto, era un viejo conocido de las pistas. Había formado parte de los equipos Kawasaki (Mundial de Endurance), Elf Switzerland (Euro F2), Renault (F1) y Ligier (F1 e Indy).

Allegado a Pironi, Guenard se había ocupado de seguir la realización de la nueva embarcación, y sobre la misma se encargaba de manejar el acelerador.

DECLARACIONES POSTUMAS

Pocos días antes de su muerte, Didier Pironi había expresado interesantes conceptos al ser consultado sobre su nueva actividad. Entre otras cosas, dijo: "Off-Shore y F1 no tienen nada en común, sólo que en ambas especialidades se necesita llegar primero que los otros. Son cosas diferentes que requieren cualidades diferentes. En el agua es fundamental conocer el mar y el movimiento

de las olas. También físicamente son muy diferentes. El Off-Shore es mucho más cansador porque se debe estar de pie durante tres horas, y cuando se salta sobre las olas por decenas de metros cada pocos segundos, todo se hace muy fatigoso. Por ello somos tres en la tripulación. Una carrera de Off-Shore es comparable con una de Endurance en pista. La dificultad es andar lo más velozmente posible sin poner en peligro la integridad mecánica del medio. Es necesario usar la potencia cuando es útil, y no cuando parece hacer falta. De todos modos, es divertido, se alcanza primero el límite humano que el físico de la embarcación".

Por última -casi proféticamente- Pironi expresaba: "Quien no prueba esto una vez, no sabe lo que es... El mar, a estas velocidades (170/180 km/h) nunca es plano. Las curvas en el mar son las olas... Cada vez que se encara una es como afrontar una curva de F1, con un agravante: no existe una ola igual a otra y entonces son siempre diferentes las dificultades".

Consultado sobre sus impresiones luego de volver al volante de un F1 -en los tres tests que hizo con Ligier a inicios de año-, declaró: "Con ello me demostré a mí mismo que eran tan rápido como antes. Podría haber corrido con Ligier, pero no quería volver si no era con un equipo ganador. La posibilidad de McLaren se esfumó y por eso me concentré en esto. Los F1 actuales son más fáciles de conducir que en mi época. Cuando mi accidente, estábamos en el máximo aprovechamiento del efecto suelo, y por eso eran autos muy difíciles de llevar. En curva se andaba más fuerte que hoy. Recuerdo que el curvón de Signes en Paul Ricard se hacía a fondo a 300 km/h, y entonces si que era difícil tener control del auto. Ahora los tiempos bajan porque hay un crecimiento de unos 300 CV en potencia, que permite grandes performances en recta, pero en curva se va más despacio".

Revista CORSA N° 1104. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1987 por Editorial Abril S.A., Suipacha 664, 5° Piso, Capital Federal. Tel. 331-0112/0253. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que CORSA esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacionales y Panamericanas sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 88967. Material Periodístico: Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efo, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli.

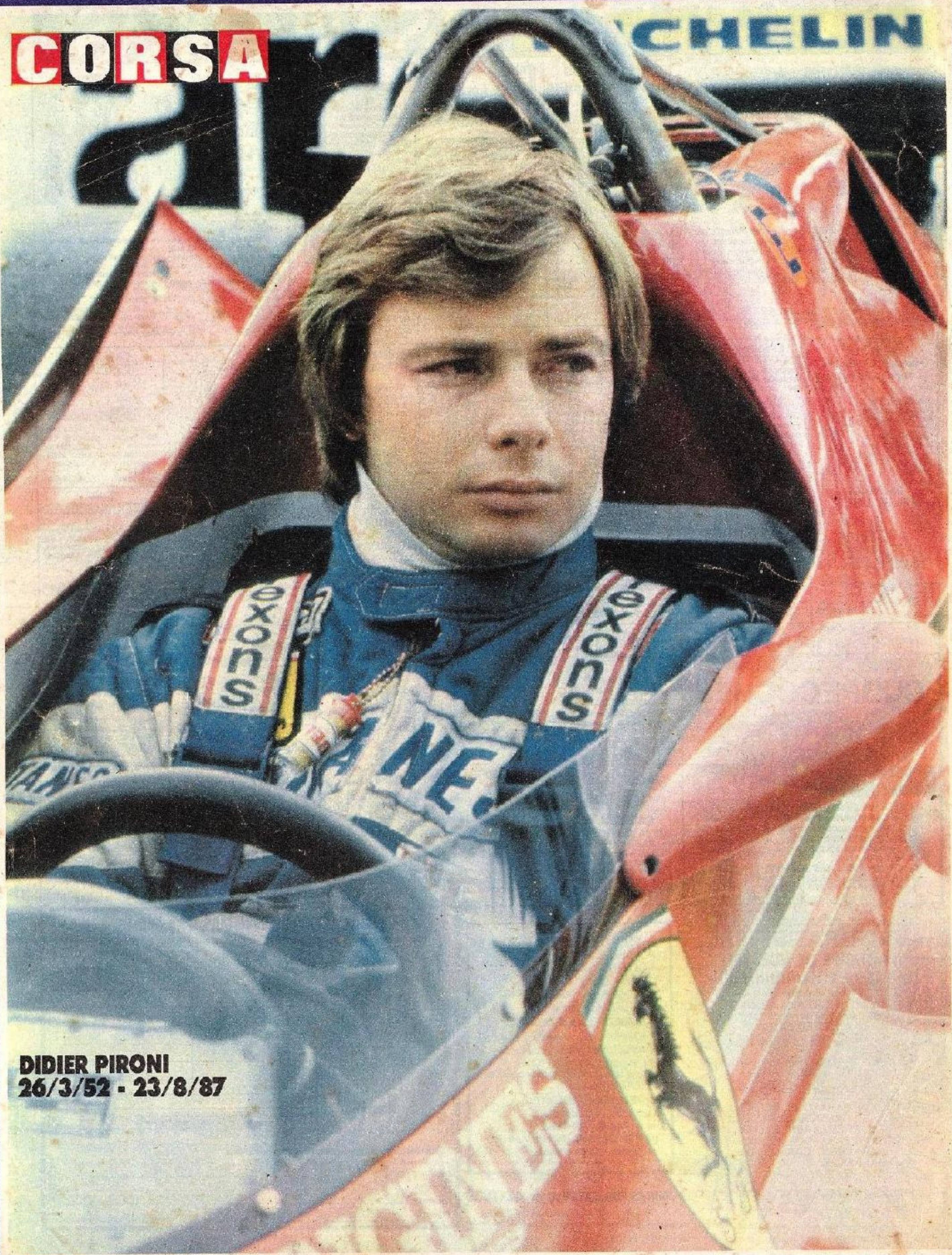
EJEMPLARES ATRASADOS: Su precio de venta al público será igual al de la última edición que esté en circulación. Si el proveedor habitual no pudiera conseguir ejemplares atrasados, dirigirse personalmente o por correo a Benito Pérez Galdós 54, Código Postal 1155, Buenos Aires.

Sigma. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Diepla S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1323, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires, Agosto de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-80	Franqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1008
	Concesión N° 7.970

CGCO

CORSA



DIDIER PIRONI
26/3/52 - 23/8/87