

CORSA

T.C. CONMOCION en Buenos Aires

CHEVROLET MATA ¿POR QUE?



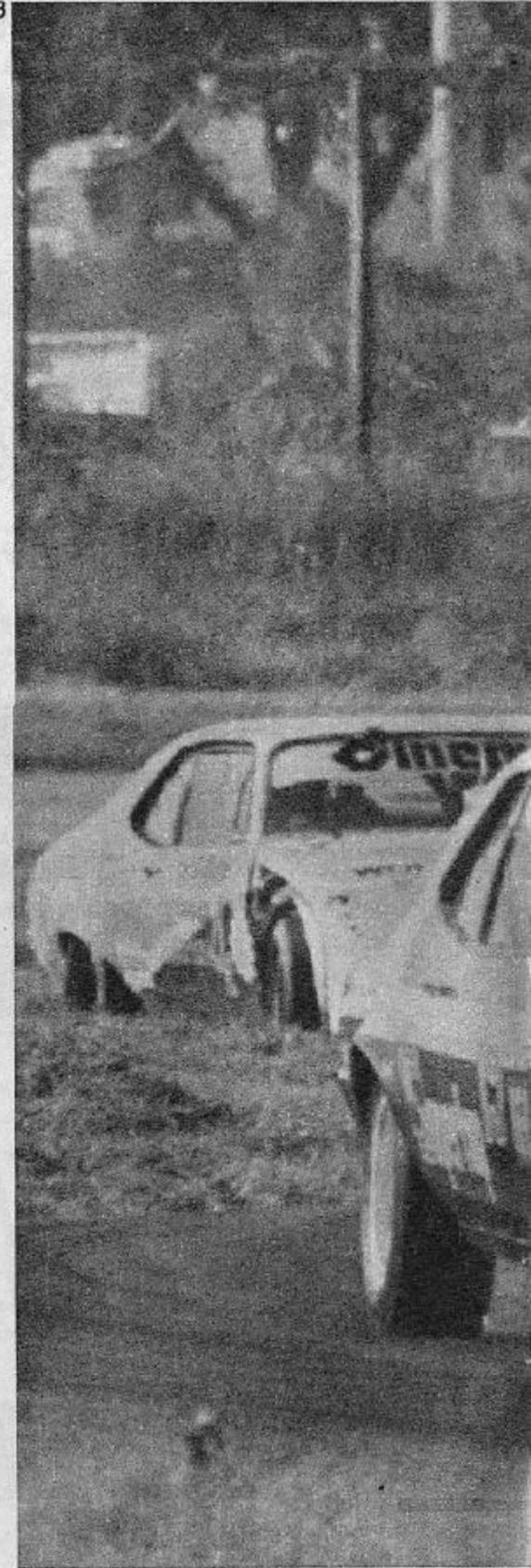
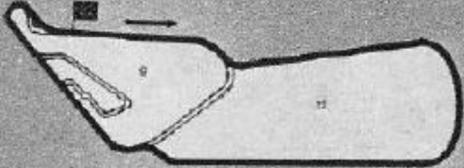
Las revistas de Mauro

CON RECALDE EN EL OLYMPUS - LARRAURI EN ALEMANIA
F.R.A. FURIOSA EN EL AUTODROMO - FANGIO Jr. EN EE.UU.
MAS COLOR: F.3, RALLY, TURISMO, INDY POR DENTRO

EN EL AUTODROMO, día de gloria para Chivilcoy, consagrada "capital del chivo"

SATRIANO Y LA MAN

Otra que la armada invencible... La cuestión es que, tras diez años sin éxitos de la marca en nuestro escenario máximo, un sólido trío de potentes Chevy, preparados todos en la entusiasta ciudad del oeste bonaerense, se alzó con un 1-2-3 devastador comandado por Emilio a quien escoltaron Urretavizcaya y Morresi. Jomada de multitudinario fervor popular donde, coincidentemente, se homenajeaba al adalid histórico de Ford en el país: Oscar Alfredo Gálvez...

FICHA GENERAL
Fecha: 28 de junio de 1987.
Denominación de la Prueba: Premio "Fraternidad", 8va. carrera del campeonato 1987.
Lugar: Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires.
Ubicación: Av. Gral Paz y Av. Roca. Suroeste de la Capital Federal.
Autoridades: T.C. Director de la Prueba: Oscar A. Gálvez; Comisario Deportivo: Eduardo Pereyra; Comisario Técnico: Carlos Marchese. F.R.A.: Director de la Prueba: Vicente Amadio; Comisario Deportivo: Héctor González; Comisario Técnico: Rubén Flores.
Condiciones climáticas: Buenas, 20°.
Participantes: T.C.: Clasificaron 83 autos. Largaron: 71. F.R.A.: Clasificaron 45 autos. Largaron 32.
Público: 35.000 espectadores.
Infraestructura del escenario: Buena.
Organización: Buena.
Espectáculo: Muy bueno el de T.C. y excelente el de F.R.A.

Fue un sábado atípico... No sólo porque ese día se disputaron las series que habitualmente se corren los domingos, sino también porque entre ambas existió —en tiempos— una notable diferencia, cuyas razones se encuentran en: 1) La pista, sucia desde el jueves, se ensució aún más luego de la primera serie, dejando un piso que ofreció problemas, y 2) la visibilidad decreció notablemente mientras el sol, en su caída, obstaculizaba la visión en la Horquilla. Así, Emilio Satriano, ganador en la serie

inicial, aventajó por 15s 43 a Oscar Aventín (notable trabajo el del "Puma"), quien se impuso en la segunda, con lo que la grilla de partida para la final estuvo integrada por 27 autos de primera serie y sólo 11 de la segunda. Un pantallazo rápido al espectáculo del sábado, en el que Roberto Mouras perdió toda su chance por un cable de bobina desprendido, mientras que Osvaldo Morresi pagó tributo por pretender andar más que el auto, Juan De Benedictis empleó una técnica vehementemente que le perjudicó, y Oscar Caste-

llanos con un auto que a pesar de ir bien, transitaba en forma lenta ante un problema de adherencia que no logró erradicar, nos permitió arriesgar un cuarteto para el domingo, como protagonistas de la lucha por la punta. El mismo estaba integrado por Satriano, Fernandino, Angeletti y Oyhanart y lo componía un solo Chevrolet. Pero... luego el panorama se alteró casi de repente. El "Chivo" pesó más.

VAMOS POR PARTES

En el caso del primero, las razones

1) Parte de la multitud y el aliento para Chevrolet. 2) Juan M. Fangio y Oscar Gálvez en el homenaje que se brindó al "Aguilucho". 3) Comienzo de la carrera con el Ford de Oyhanart apareado con el Chevrolet de Urretavizcaya. Delrás Satriano y Morresi y en el medio Caparrós. Se insinúa el ataque, y en el extremo derecho Satriano festeja la victoria de su cumpleaños.

LA LUCHA INDOMABLE



estaban dadas en un arduo trabajo llevado a cabo luego de la carrera de Raíela, mejorando el motor y cambiando prácticamente toda la suspensión del Chevrolet, transformando el auto radicalmente. Baste decir que la pole position la logró tras girar solamente en siete oportunidades, manteniendo en cinco de ellas el tiempo. Tras el de Chivilcoy, considerábamos al "Chango" por el muy buen ritmo que mostrara luego de reponerse de la rotura de motor del viernes. El único inconveniente radicó en la tendencia a

patinar del Ford, para lo que Felipe Salgado intentó tocar algo en la suspensión para mejorar en las zonas difíciles. Luego venía Angeletti, intentando resurgir luego de varias carreras donde no encontró el ritmo necesario para defender el "uno" con dignidad. Trabajó ensayando nuevos elementos y ya se atisba el resultado. Por último, si bien en los prolegómenos se mostró más cauto que de costumbre, Oyhanart era para temer, tomando en cuenta que viene "agrandado" psicológicamente y su mentalidad es la de sumar puntos sin

caer en el error de arriesgar.

PERO APARECIERON OTROS

Nuevamente las sorpresas volvieron a manifestarse en el Autódromo de Buenos Aires, ya que tanto Roberto Urretavizcaya como Osvaldo Morresi se intercalaron con pretensiones de subir al podio decididamente. El primero, haciéndose de la punta prontamente, tras largar en la tercera fila, ya que en su serie se retrasó al perder preciosos segundos en la partida de la misma. Y el segundo, reponiéndose de la falla

que lo aquejó en la prueba de clasificación y en la serie, con su motor restringido en 300 vueltas. Ambos se agregaron a Satriano, centralizando en los tres Chevrolet todo el peso de la carrera, ratificando que el Chevrolet 250 es uno de los más potentes y a eso se agregó el trabajo de Satriano y Guacolini.

Al principio fue Urretavizcaya el que mandó, pero paulatinamente se fue acrecentando un problema de tenuta en el Chevrolet de "Supertap", y eso, junto al avance arrollador de Satriano,

LOS PROTAGONISTAS



Ovidio Morresi

MORRESI: "LASTIMA LA FALLA DEL SABADO"

Emilio Satriano: "Por fin quebré esta mala racha que me perseguía en el Autódromo de Buenos Aires, donde nunca pude hacer una pole y ganar... Y este fin de semana se me dieron todas, ya que los desvelos de mi hermano Pablo tuvieron recompensa. Hicimos una serie de cambios en lo referente a la suspensión, modificando barras, valores de amortiguación y espirales; prácticamente hicimos una suspensión nueva. Esta vez el auto no patinó y salía armado. De la serie para la final endurecí la barra y eso me benefició. Al principio perdí un poco el tiempo porque en el Curvón, Urretavizcaya me pasó por adentro y luego se le cruzó el auto, por lo que tuve que frenar y allí me pasaron muchos. Luego pude ir recuperando, en diez vueltas llegué a la punta con el auto 'entero', y a partir de ahí comencé a jugar con la diferencia".

Jorge Oyhanart: "El sábado el auto iba bien, y a medida que pasaban las vueltas aumentaba su tendimiento. El domingo, en la final, todo estaba normal, hasta que me vi obligado a levantar porque levantó temperatura y tenía miedo de romper el motor, pero sobre el final no lo quise perdonar. Si se rompía, mala suerte... De todos modos habrá que desarmar y revisar para ver qué pasó".

Esteban Fernando: "El viernes se me rompió el motor, por lo que el 'Palaco' y Reiter trabajaron a destajo. En la serie me quise ir adelante para poder tirar junto con Satriano, aprovechando que el motor iba muy bien. Lástima que el auto patinaba".

Oswaldo Morresi: "El sábado me retrasé, ya que una falla en el carburador me quitó alrededor de trescientas vueltas. Para el domingo la cosa mejoró bastante y, de aquellas trescientas, me reencontré con doscientas y de haber largado más adelante, seguramente estaríamos festejando el 'uno-dos' con Emilio. ¿Si me toqué con Urretavizcaya?... En Sallotto lo pasé por afuera, él me volvió a pasar y luego nos rozamos. Lástima esa falla del sábado, que nos privó de duplicar el festejo. Pero de todos modos estoy conforme".

Marcelo Polinori: "Vine con un motor nuevo en el que tuvo que ver Jorge Pedersoli, y que va mejor que el anterior. Lo que sucede es que por falta de recursos económicos tuve que hacer un paréntesis, y este undécimo puesto reconforta para seguir en la lucha".

Luis Hernández: "Pude llegar, pero con un motor que se vino abajo... El sábado, en la serie, Oyhanart me sacó afuera en Sallotto. Yo venía doblando y me enganchó de costado, fue una serie accidentada para mí y eso me puso mal. De todos modos el domingo me serené y pude hacer, aunque con limitaciones, un trabajo como para llegar".



que se repuso tras un comienzo no muy feliz, determinó que Urretavizcaya debería resignar la punta.

¿Por qué ganó Satriano?... Simplemente porque tuvo —además de fortuna— la mentalidad ganadora y confianza en un auto excelente, que además de doblar mucho mejor que su oponente en zonas claves como el Curvón y la "Ese" del Ciervo, trabajó en función del estado de la pista, endureciendo las barras, tocando además algunos otros elementos de la suspensión.

Mientras "Tito" estaba cada vez más lejos de Satriano, Morresi elaboró un trabajo "in crescendo" que le permitió llegar hasta las posiciones de Oyhanart y Angeletti, pasándolos cuando la carrera entraba en su fase definitiva allá

por la vuelta catorce.

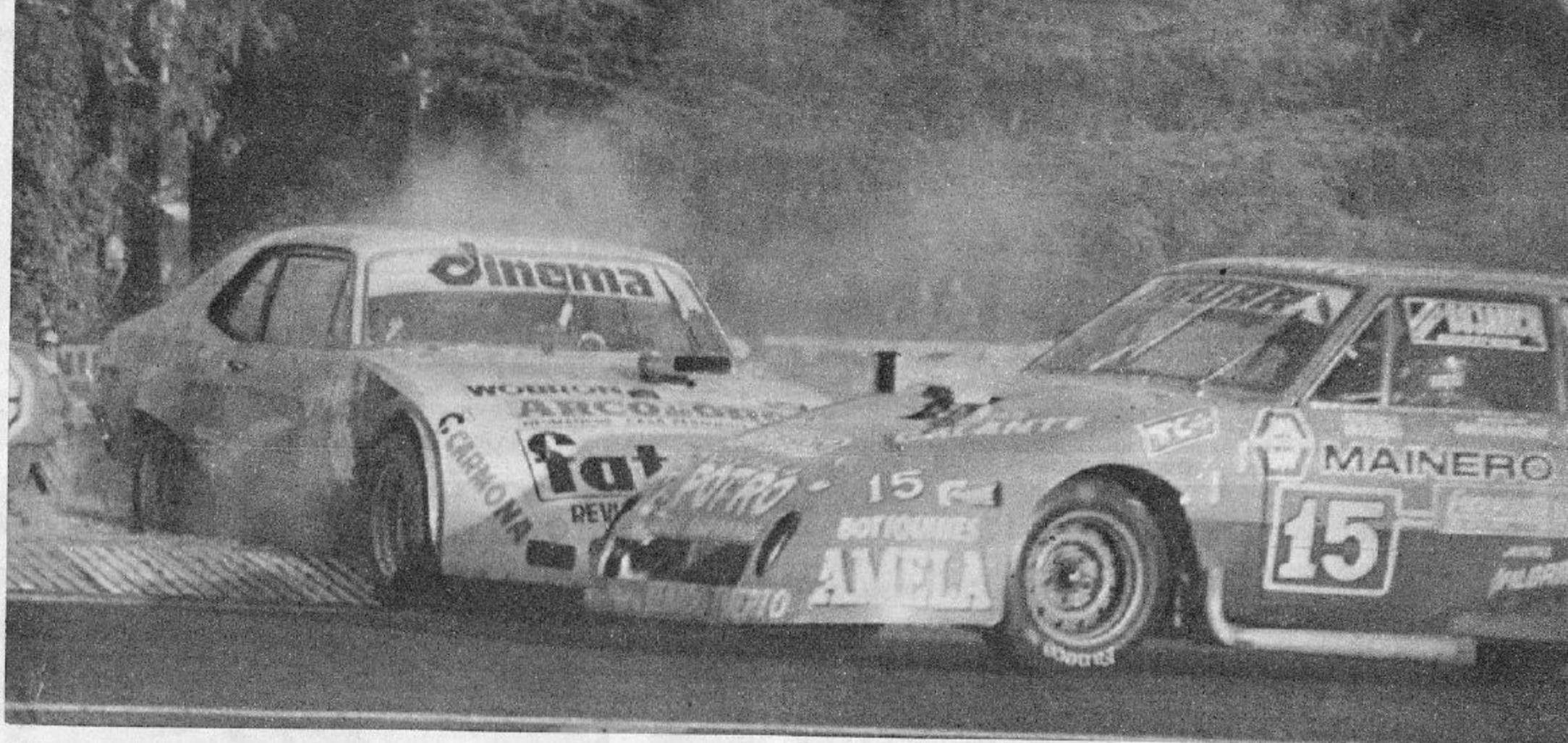
Y se dio lo que hace diez años no sucedía en el Autódromo de Buenos Aires, ya que desde aquella victoria en 1977 lograda por Roberto Mouras con el famoso "7 de Oro", un Chevrolet no ganaba en ese escenario. Y más aún, los años en que el podio porteño no era copado por Chevrolet.

13.10 del domingo. Afuera, banderas, fervor y cantos a favor de Satriano y de Chevrolet... Adentro del box, Pablo Satriano no podía ocultar algunas lágrimas, mientras que Salvador Carmona, el "Ruso" Sergio y la "troupe" que permanentemente está junto a los de Chilcoy, festejaban esta victoria entre abrazos y gritos que habían sido contenidos durante bastante tiempo. Cua-

renta y cinco minutos más tarde arriban Emilio Satriano y Oswaldo Morresi, y nuevamente asomaron las lágrimas y la emoción en el rostro de Pablo: "Si la carrera duraba dos vueltas más también nos llevábamos el segundo lugar", mientras el triunfador acotaba: "¡Justamente hoy cumplo 35 años, y no pude recibir mejor regalo que este triunfo...!".

PATIO DE BOXES

AGREGADO - En lugar de la programada sesión de tanques llenos, el Turismo Carretera llevó a cabo la Final de No Clasificados —la primera del año— en la que el ganador fue Gustavo Brescia.

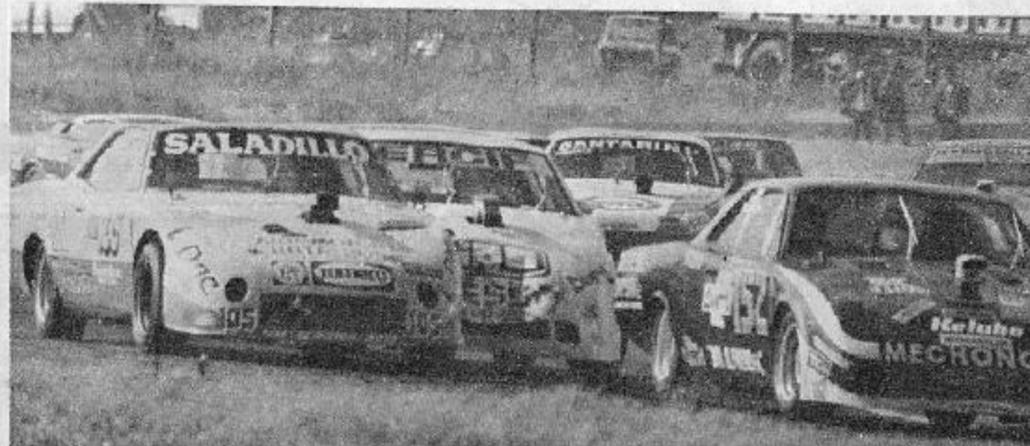


5) El "Vasco" Oyhanart en situación comprometida fuera de la pista. En carrera decidió mantenerse a la expectativa, pensando más en el campeonato. 6) En situación más o menos parecida a la anterior está Jorge Angeletti, el campeón que dio un paso importante. 7) Otro de los que evolucionó fue Oscar Aventin, que tuvo más rendimiento en su Ford. Ganó una serie, y el que lo sigue es Ferdinandino, un Falcon que mostró tendencia a patinar. 8) La culminación de un hermoso trompo del "Pato" Morresi, en momentos que pasa Caparrós, de muy buena carrera con un auto que no doblaba bien. 9) Posando junto a su Dodge, "Cocho" López, que por un pistón interrumpió un fin de semana que comenzó promisorio.

LA CARRERA EN SINTESIS

Primera Serie: En los primeros metros punteó Satriano, rápidamente superado por Mouras, Ferdinandino, Oyhanart, Angeletti, Colabello, Morresi, Urretavizcaya, Antonio Aventin, Caparrós, Hernández, Polinori, Calamante, Occhionero, Solmi, De Arzave, Aversi, Dopico, Spinello, Messineo, O. Lynn, C. Lynn, Degioanini, Delgiorgio, Torre, Rodríguez, Bravi, Fernández, De La Mata y Pesenti son los que le siguen. En la cuarta vuelta Angeletti superó a Oyhanart y en la quinta abandonó Mouras. Triunfó Satriano sin mayores novedades en la punta.

Segunda Serie: Oscar Aventin se impuso de punta a punta y Eduardo Marcos fue su escolta en toda la batida. Rápidamente se quedó "Cocho" López con el motor roto en la primera vuelta. En la segunda se tocaron algunas máquinas perjudicándose De Benedictis, Brescia, Costa, Urquiza y Firpo. Luego de esto, las posiciones eran las siguientes: O. Aventin, Marcos, Nesprias, Castellano, Alaux, Romero, Malisia, R. Roux, J. Roux, Giustozzi y Gardinalli, Ramos, Duarte, Porchetto, De Benedictis, Finocchio Paolucci y el resto. En la cuarta vuelta, De Benedictis pasa undécimo y una más tarde es octavo. Posteriormente remontó hasta el sexto puesto final. En la penúltima, Castellano supera a Nesprias, Alcauz se toca en la horquilla, Gardinalli se retrasa y Banfi abandona. J. Roux fue ex-



Apretado pelotón con Ramos, Aversi y Polanco en primer plano.

cluido por el C.D.

Final: Pica en punta Roberto Urretavizcaya, escoltado por Oyhanart, Angeletti, Satriano, Caparrós y Morresi. En la segunda vuelta, Satriano supera al campeón y Morresi pasa a Caparrós. Duodécimo apareció De Benedictis, quien remontaría hasta su abandono en la sexta Satriano superó a Oyhanart en la quinta vuelta, y en ese mismo giro se quedó Mariano Calamante. En la novena ronda, Satriano pasa a la punta, y una más tarde, el orden es: Satriano,

Urretavizcaya, Oyhanart, Angeletti, Morresi, Oscar Aventin, Ferdinandino, Castellano, Caparrós, Polinori, Romero, Colabello, A. Aventin, R. Roux, Saiz, Nesprias, Hornández, Porchetto, Salgado, Occhionero, Ramos, Paolucci, Pachialat, Solmi, Garrido y el resto. En las vueltas siguientes, Morresi superó a Angeletti y Oyhanart y se ubicó tercero, Castellano pasó a O. Aventin y a Ferdinandino. Polinori se retrasó un poco sobre el final. Luego no hubo cambios en la vanguardia.

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

BARDAHL

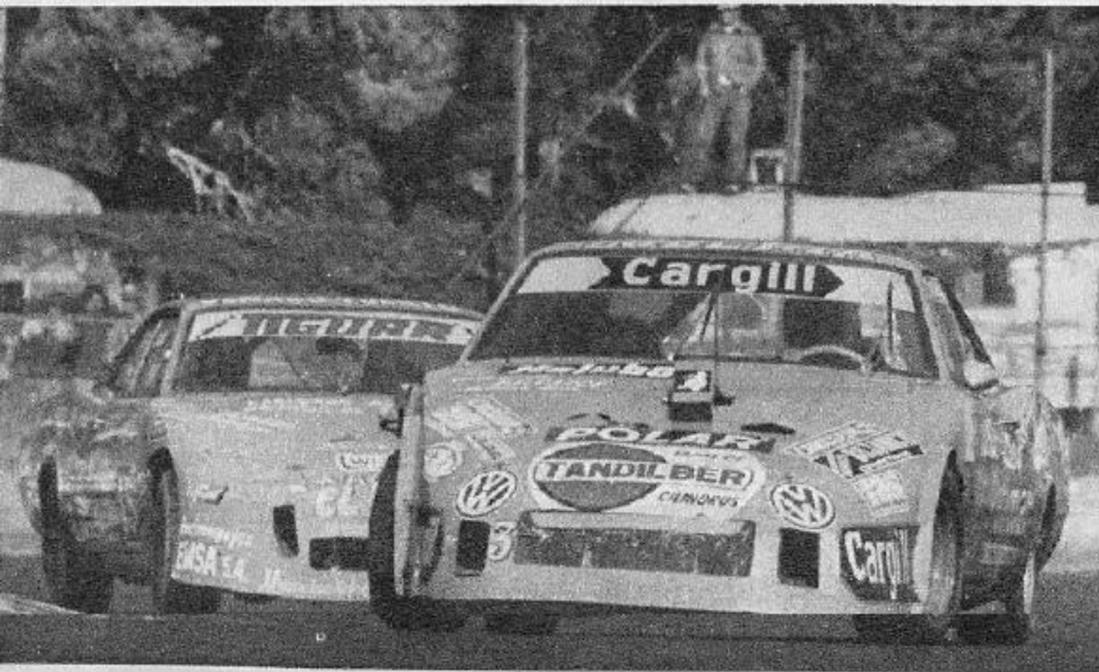
...y no hay
más que
agregar!

Su auto lo necesita como Ud. necesita su auto.

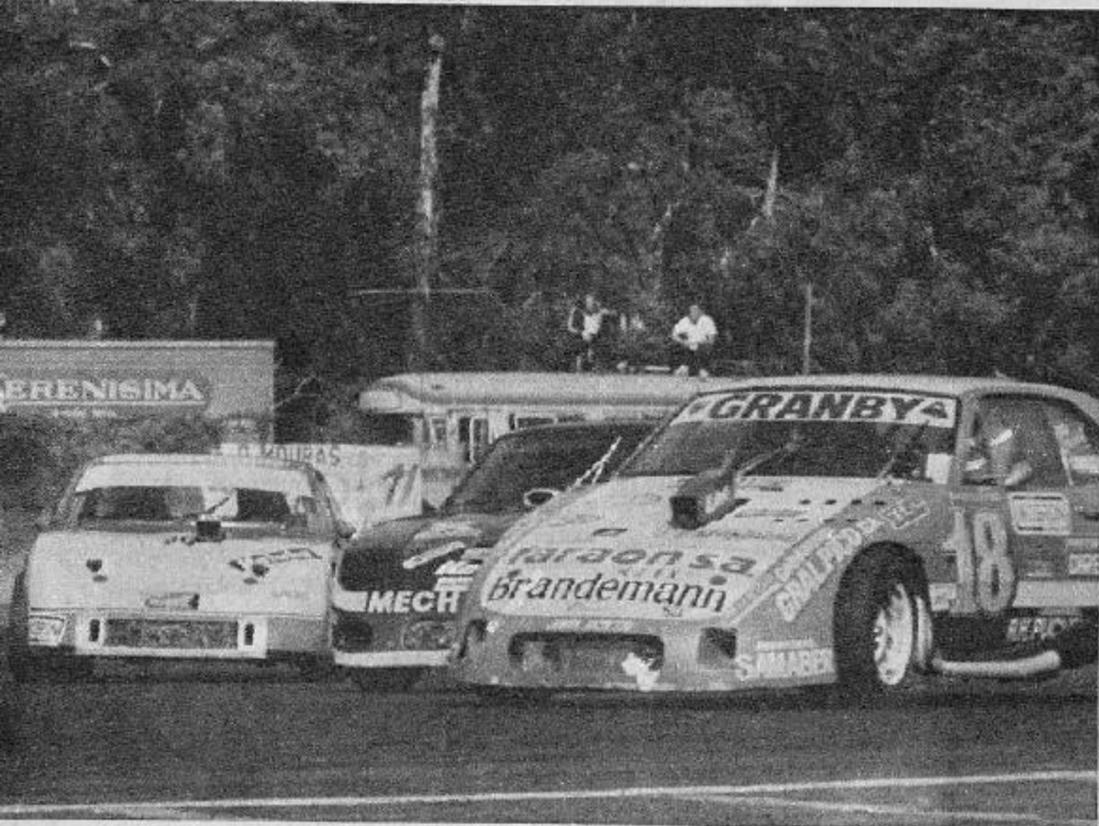
10) Mouras y Mazzacane junto al Chevrolet con el que iban punteros en la serie hasta que se desprendió un cable de bobina restándoles toda chance. 11) En primer plano Oscar Castellano doblando con su auto que esta vez no tenía la adherencia suficiente, pero se las arregló para terminar sexto. Atrás, Caparrós, quien al comienzo se ubicó tercero. 12) El sonriente Angeletti, el reaparecido Martínez Boero y Fernando y su acompañante en el Falcon de Felipe Salgado. 13) Julio Salgado, Eduardo Ramos y Juan Occhionera, que estuvieron en permanente pelea



10



12



13

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 008 CARRERA: T.C. EN BUENOS AIRES

RESULTADOS

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input checked="" type="checkbox"/>	OYHANART	<input type="checkbox"/>	MOURAS	<input type="checkbox"/>
2	<input checked="" type="checkbox"/>	ANGELETTI	<input type="checkbox"/>	FERNANDO	<input type="checkbox"/>
3	<input checked="" type="checkbox"/>	O AVENTIN	<input type="checkbox"/>	AVENTIN	<input type="checkbox"/>
4	<input checked="" type="checkbox"/>	SATRIANO	<input type="checkbox"/>	CASTELLANO	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	DE BENEDETTI	<input type="checkbox"/>	MORRESI	<input checked="" type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	NESPRIAS	<input type="checkbox"/>	HERNANDEZ	<input checked="" type="checkbox"/>

Campeones CORSA

RECUERDORIENT

EN POCAS PALABRAS

José M. Romero: "Hace dos días que no dormimos. El viernes mi auto no doblaba y con trabajo lo pusimos en la senda correcta." **Julio Colabello:** "El nuevo chasis estará listo en setenta días". **Oswaldo Morresi:** "El sábado me fui afuera por querer andar más que el auto". **Gustavo Brescia:** "Es probable que 'Cocho' vaya a San Lorenzo y a San Luis con uno de mis autos". **Jorge Oyhanart:** "Lo importante es estar siempre ahí, en la zona de conversación". **Oscar Aventin:** "Para esta carrera el Ford mejoró mucho. Ahora está en un 90% de su nivel". **Héctor Filter:** "No tomé en cuenta que iban a venir tantos autos, por eso fallaron gomas". **Roberto Urrelavizcaya:** "En la serie tenía que tener la palanca sujeta porque saltaba la cuarta marcha". **Eduardo Mascos:** "En la serie no podía mantener el ritmo de Oscar Aventin. El auto se me iba mucho de cola". **Juan Carlos Nesprías:** "En la serie el sol nos daba de frente en la horquilla, y el piso no era igual que en la primera. Por eso los tiempos de la serie inicial son sensiblemente inferiores". **Juan Occhionera:** "Me reconforta estar en la final, porque no tengo apoyo publicitario".

CONFESION - Fue la del venadense Edgardo Caparrós: "El motor mejoró con algunos elementos de Brescia y en ruta anda perfectamente, pero no pude equilibrarlo para el Autódromo".

AGASAJO A GALVEZ - Previamente al comienzo del programa, el domingo se brindó reconocimiento a Oscar Alfredo Gálvez en virtud de que el próximo 5 de agosto se cumplirán 50 años de su debut en el automovilismo. Estuvo presente Juan Manuel Fangio, y el "Aguilu-

cho" dio una vuelta al circuito al volante de su legendaria cupecita Ford, mientras que detrás lo acompañaron vehículos similares pertenecientes a la Asociación Cupecitas Turismo Carretera.

CONFUSION - En una de las puertas de acceso al Autódromo escuchamos este diálogo: "No señor... con el credencial de la C.D.A. no puede entrar". (control) "¿Cómo no?, si corre la Fórmula Renault..." (periodista). "No señor, hoy corre solamente el Turismo Ca-

retera." (¿?)

REQUEJO - Don Ramón, veterano luchador de las pistas, está encargado del armado del Chevrolet de Carlos Vanel, que cuenta con leva Romero. Estuvo en el Autódromo siguiendo con sumo interés el desarrollo de la carrera.

¿REGRESO? ...NO - Roberto Orchani, acompañante del reaparecido Angel Banfi (corrió con el Chevrolet de Luis Delconte) desorientó a muchos ¿Por qué?... pues porque su buzo tenía es-

tampado el nombre de Marito García. "Era el único que me caía a medida", argumentó...

DEBUT - Fue el de Sergio Solmi en Turismo Carretera. Lo hizo con un Dodge perteneciente al "Pato" Morresi, y a pesar de que el auto muestra aún ciertos vicios. De todos modos su decimonoveno lugar fue auspicioso. En relación a la suspensión que pesaba sobre el piloto de San Pedro, en la semana previa a la carrera, se recibió en la A.C.T.C. una nota proveniente de la C.D.A., en la que

RETRASOS Y ABANDONOS

Roberto Mouras: Rompió pistón (ab.); Osvaldo Duarte: Balancin; "Cocho López: Pistón (ab.); Julio Del Giorgio: No andaba el motor (ab.); Hugo Resenti: Empastó bujías; Oscar Alaux: Toque con J. Roux. Tarcó el núcleo del diferencial (ab.); Luis Miraldi: Goma; Eduardo Marcos: Rompió pistón (ab.); Mariano Calamante: Balancin (ab.); Juan de Benedictis: Motor (ab.); Antonio Aventin: Carburación; Elías Aversi: Tapa decilindros (ab.); Roberto Urretavizcaya: Problemas en el tren trasero; Edgardo Caparrós: Problemas de tenida; José Luis Paolucci: Se cortó el eje del carburador (ab.); Juan Carlos Nesprías: Se agarró el motor (ab.); Roberto Mouras: Se soltó el cable de la bobina (ab.); Gustavo Brescia: Rompió pistón (ab.); Julio Colabello: Falta de potencia; Carlos Vanrell: Frenos; Jorge Martínez Boero: Poca potencia; Clemar Firpo: Toque; León Urquiza: Toque.

14. Julio Colabello, décimo al final, seguido por José M. Romero, quien llegó dos puestos más atrás. 15. Marcelo Polinori reapareció y protagonizó un buen trabajo, no así Antonio Aventin, que aparece detrás, semiculio



¡IMPORTANTE!

Informamos a todos en general, que a partir de esta semana nuestra nueva dirección es **Suipacha 664, 5° piso (CP 10908) Capital Federal; teléfonos, 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; télex, 9229 ABRIL AR.; Para servirle mejor...**

CORSA



editorial abril s.a.

CLASIFICACION

Asociación de Corredores de Turismo Carretera - Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 12 de 5.641,82 metros - 2 series a 8 vueltas (45,133 km) y una final a 21 vueltas (118,474 km) - 28/6/87.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Satriano, 1m55s82/100 (Promedio: 175,494 km/h); López, 1m56s12; Fernandez, 1m56s37; O. Aventin, 1m56s60; Oyhanart, 1m56s73; Brescia, 1m57s36; Angeletti, 1m57s38; De Benedictis, 1m57s40; Urretavizcaya, 1m57s43; Prochetto, 1m57s44; Mouras, 1m57s49; Nesprías, 1m57s55; Polinori, 1m57s66; Castellano, 1m57s71; Hernández, 1m58s01; Marcos, 1m58s13; M. Calamante, 1m58s33; J. Roux, 1m58s77; Colabello, 1m58s81; Romero, 1m58s85; A. Aventin, 1m58s88; R. roux, 1m58s89; Caparrós, 1m58s98; Alcauz, 1m59s20; Morresi, 1m59s27; Mallisa, 1m59s53; Solmi, 1m59s77; Giustozzi, 1m59s78; De Arzave, 1m59s87; Ramos, 1m59s95; Bustos, 2m00s00; Gardinalli, 2m00s16; Occhionero, 2m00s20; Alcauz, 2m00s22; Salgado, 2m00s23; Doumic, 2m00s24; Saiz, 2m00s47; Paolucci, 2m00s51; Pacchialat, 2m00s53; Luaces, 2m00s62; Martínez Boero, 2m00s95; Finocchio, 2m01s35; Muffiz, 2m01s37; Duarte, 2m01s49; Garrido, 2m01s53; G. Rodríguez, 2m01s58; Polanco, 2m01s66; C. Calamante, 2m01s72; Caparelli, 2m01s73; Salerno, 2m01s78; Spinello, 2m01s95; Sanguinetti, 2m02s15; A. Martínez, 2m02s57; Deambrosi, 2m02s70; G. Risatti, 2m02s71; Sasso, 2m02s72; Aversi, 2m02s75; Miraldi, 2m02s94; O. Lynn, 2m03s06; M. González, 2m03s18; Dopico, 2m03s19; Luppi, 2m03s28; Piccinini, 2m04s42; Urquiza, 2m04s58; C. Lynn, 2m04s60; Vanrell, 2m04s73; Mossineo, 2m05s10; Benito, 2m05s35; Pesenti, 2m05s49; O. Rodríguez, 2m05s72; Iacono, 2m06s83; Firpo, 2m06s85; De La Mata, 2m06s99; Carullo, 2m07s63; Delgorgio, 2m08s16; Johnston, 2m08s40; Torre, 2m09s88; Pourciel, 2m09s96; E. Rodríguez, 2m13s10; Oubiña, 2m17s35; Bravi, 2m19s42; Dieisi, 2m22s63; A. Fernández, 3m37s09.

Sin tiempo: Costa, Degioanni y Banfi.

FINAL NO CLASIFICADOS

Brescia, 12m12s10/100 (Promedio: 165,467 km/h) (5v); Finocchio, 12m22s13; Bustos, 12m22s59; G. Rodríguez, 2m28s31; Luppi, 12m35s30; Vanrell, 12m37s51; C. Lynn, 13m02s77; Bravi, 13m03s04; Carullo, 13m05s91; E. Rodríguez, 13m06s25; A. Fernández, 13m07s13; Torre, 13m17s85; Gil Bicella, 10m31s91 (5v); Duarte, 2m10s82 (1v); Alcauz, 2m33s13; Caparelli, 3m05s42.

Record de vuelta: Brescia en la 2ª vuelta, en 2m00s41/100 a un promedio de 168,672 km/h.

PRIMERA SERIE

Satriano, 15m47s29/100 (Promedio: 170,759 km/h); Fernandez, 15m47s87; Angeletti, 15m48s36; Oyhanart, 15m48s76; Urretavizcaya, 15m49s81; Colabello, 15m59s95; Polinori, 16m00s31; Caparrós, 16m00s74; M. Calamante, 16m02s11; A. Aventin, 16m04s11; Morresi, 16m08s07; Occhionero, 16m10s10; L. Hernández, 16m12s79; Saiz, 16m16s39; Salgado, 16m18s30; Solmi, 16m20s42; Pacchialat, 16m20s75; De Arzave, 16m23s09; Polanco, 16m24s01; Piccinini, 16m26s88; Martínez Boero, 16m26s58; Garrido, 16m28s26; Aversi, 16m29s59; O. Lynn, 16m32s86; Dopico, 16m33s12; G. Risatti, 16m36s08; Spinello, 16m36s36; Mossineo, 16m44s15; Caparelli, 16m45s62; C. Lynn, 16m53s90; Mouras, 16m59s40 (8v); Delgorgio, 17m19s17; A. Fernández, 17m21s31; E. Rodríguez, 17m31s53; Torre, 17m32s92; Bravi, 17m34s62; Degioanni, 15m00s98 (7v); Pesenti, 15m50s82; Bustos, 16m26s26.

SEGUNDA SERIE

O. Aventin, 16m02s72/100 (Promedio: 168,022 km/h); Marcos, 16m06s45; Castellano, 16m06s54; Nesprías, 16m10s03; Romero, 16m11s38; De Benedictis, 16m11s73; E. Roux, 16m16s00; Mallisa, 16m20s37; Ramos, 16m20s86; Porchetto, 16m21s89; Paolucci, 16m38s02; C. Calamante, 16m38s94; Gardinalli, 16m39s75; Giustozzi, 16m40s07; Alcauz, 16m40s51; Finocchio, 16m44s13; Sasso, 16m46s09; Brescia, 16m46s48; Luaces, 16m59s82; Miraldi, 17m07s00; M. González, 17m10s78; Sanguinetti, 17m31s92; Carullo, 17m31s92; Vanrell, 17m37s06; Luppi, 17m41s75; Johnston, 17m46s47; Deambrosi, 13m41s44 (4v); Pourciel, 11m20s01 (5v); Alcauz, 8m13s04 (4v); Duarte, 8m21s63; Dieisi, 5m03s66 (2v).

Excluido: J. Roux, por maniobra antideportiva. No registró paso: Cocho López.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vías.
1°	6	Emilio Satriano	Chevrolet	41m45s40/100	21
2°	19	R. Urretavizcaya	Chevrolet	41m49s84	21
3°	4	Osvaldo Morresi	Chevrolet	41m50s18	21
4°	1	Oscar Angeletti	Dodge	41m57s07	21
5°	5	Jorge Oyhanart	Ford	41m57s41	21
6°	3	Oscar Castellano	Dodge	42m00s81	21
7°	8	Oscar Aventin	Ford	42m02s34	21
8°	16	Esteban Fernandez	Ford	42m05s59	21
9°	15	Edgardo Caparrós	Dodge	42m24s97	21
10°	47	Julio Colabello	Dodge	42m25s53	21
11°	22	Marcelo Polinori	Chevrolet	42m25s83	21
12°	26	José María Romero	Dodge	42m30s92	21
13°	36	Luis Hernández	Chevrolet	42m32s97	21
14°	20	Carlos Saiz	Ford	42m34s57	21
15°	144	Rubén Roux	Chevrolet	42m45s25	21
16°	152	Eduardo Ramos	Dodge	42m51s49	21
17°	18	Julio Salgado	Dodge	42m53s20	21
18°	49	Héctor Pacchialat	Dodge	43m04s89	21
19°	168	Sergio Solmi	Dodge	43m17s99	21
20°	156	Carlos Garrido	Dodge	43m23s36	21
21°	80	Juan Occhionero	Chevrolet	43m23s38	21
22°	100	Jorge Martínez Boero	Ford	43m37s73	21
23°	109	Agustín Dopico	Dodge	43m59s50	21
24°	21	Oscar Spinello	Dodge	42m35s69	20
25°	145	Gerardo Risatti	Ford	42m41s72	20
26°	81	Hugo Piccinini	Dodge	39m17s46	19
27°	106	Ricardo De Arzave	Dodge	43m05s30	19
28°	17	Antonio Aventin	Dodge	36m25s62	18
29°	155	Carlos Porchetto	Dodge	36m43s36	18
30°	118	Jorge Polanco	Dodge	33m29s85	16
31°	14	Juan Carlos Nesprías	Dodge	28m24s66	14
32°	12	José Luis Paolucci	Dodge	29m12s15	14

No clasificaron: O. Lynn, 8v. De Benedictis, 7v. Aversi, 6v. M. Calamante, 5v. Mallisa, 4v. Marcos, 2v.

Excluido: C. Calamante.

Promedio del ganador: 169,947 km/h.

Record de vuelta: Satriano en la 3ª vuelta en 1m57s24/100 a un promedio de 173,272 km/h.

CAMPEONATO

(Disputadas ocho competencias)

Oyhanart, 162 puntos; Castellano, 127; Satriano, 111; De Benedictis, 84,50; Mouras, 74,50; Morresi, 70; Angeletti, 62; Marcos, 55,50; Brescia, 55; Fernandez y O. Aventin, 53,50; Urretavizcaya, 49; Nesprías, 43; A. Aventin, 39,50; J. Roux, 38,50; L. Hernández, 37; Paolucci, 36; Caparrós, 35,50; M. Calamante, 34; Doumic, 31,50; Romero, 25,50; Gardinalli, E. Roux y Colabello, 20,50; Marinovich y Pacchialat, 18; Salgado, 17; Finocchio, 16,50; Giustozzi y Saiz, 16; Mallisa, 14; Sasso, Alcauz, C. Calamante y A. Martínez, 13; Luppi, 12; Bustos, 11; Polanco, 10,50; Altuna, 7,50; Polinori y Martínez Boero, 6,50; Reymonte, Spinello y C. Lynn, 6; Occhionero, 5; Appella y Duarte, 4,50; Salerno, Loloce y Daray, 4; G. Rodríguez, Caparelli, Alcauz, Palma y Mazzacane, 3,50; Fernández, Costa, Perlo y Ramos, 3; Fangio y Vanrell, 2,50; Nanni, M. González, Aversi, Solmi y Garrido, 2; Bravi, De Arzave y Porchetto, 1,50; Benito, Becco, Delconte, Firpo, C. García, Miraldi, Nathan, Urquiza, Carullo, Copico, Risatti, Piccinini y Balda, 1; E. Rodríguez, 0,50.

Próxima competencia: el 12 de julio en San Lorenzo (Pcia. de Santa Fe).

se expresaba que Sergio Solmi estaba habilitado para correr en T.C.

FRUSTRACION - Luego de establecer el segundo tiempo en la prueba de clasificación, "Cocho" López debió desertar prematuramente en la segunda serie. "Iba por la chicana de Ascari, en tercera a 5.500 vueltas, cuando mi acompañante me indicó que cortara el contacto. Al parecer se pinchó un pistón."

AUSENTE - Miguel Mele, habitual acompañante de Emilio Satriano, esta vez no estuvo en la butaca derecha del Chevrolet ganador. Fue por motivos de salud, y su lugar fue ocupado por Hugo Franza, mecánico del team Satriano.

PRESENTE - El doctor Juan Manuel Casella (candidato a gobernador de la Pcia. de Buenos Aires) fue uno de los notables que estuvieron en el Autódromo

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

Route S.A.C.I.F.

SERRANO 19
1414 - CAPITAL
Tel. 855-5865

CONJUNTOS ARMADOS DE MOTOR
INDENOR - PEUGEOT - RENAULT
CITROEN - PERKINS - FIAT
TRACTORES
CAMISAS DE CILINDRO
AROS DE PISTON

Calidad, equipo original

Los mejores precios !!! • ENVIOS A TODO EL PAIS

PEUGEOT-REP

argencard
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
403 404 148 504 404 0
"505"
ENVIOS AL INTERIOR
Sarmiento 3901 (1197) Bs. As. Tel. 82-8558



REPUESTOS

TRADICION EN
VOLKSWAGEN

IMPORTACION
FABRICACION

Kofron S.A.C.I.

Av. SCALABRINI ORTIZ 1990
(Ex Canning) Tel. 72-2272/4278/7125
(1425) Buenos Aires



Línea completa de repuestos y accesorios
AUTO UNION y RENAULT
ENVIOS AL INTERIOR



CHICLANA 3658 - Tel 923-0070 - (1262) Capital
ATENDEMOS COMPANIAS DE SEGUROS

repuestos
CARBURACION
BOMBAS DE NAFTA
repuestos

CENTENERA 2987 Buenos Aires
(1437) TEL. 923-7264/922-7924

Ahora en Castelar



"Todo"



para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LÍNEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERÍA
ORIGINALES OPEL - CHEVROLET - PICK-UP SILVERADO

Amortiguadores DECARBON para todas las Marcas.

Av. E. Zeballos 2334 - Tel. 629-2217 - (1712) Castelar



Amortiguadores para

AUTOS
PICK-UP
CAMIONES

de Carbon



¡AHORA DAMOS MAS LUGAR
A SUS PERDIDOS
SERVICIO DE SALON
EXPOSICION Y VENTAS

HORACIO M. BOJANICH
RUEDAS Y LLANTAS

Venta
y Reparación

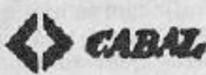
Distribuidores de Ruedas
CIMETAL - PRATI - PROTTO Y SPINA

H. Yrigoyen 1585 - Tel. 629-2534 - Moron Pcia. de Bs. As.

Resi-Mar

ACUMULADORES

*ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ *NAUTICA - AVIACION
*TODAS LAS LINEAS REFORZADAS *GARANTIA 15 MESES



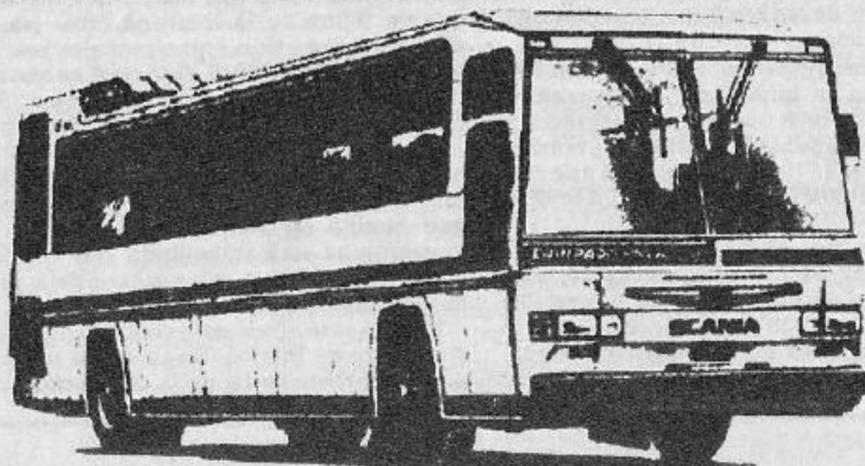
VENEZUELA 3902 Tel. 761 4480 (1603)
VILLA MARTELLI

**CASA
Carlucho**

VENTA Y COLOCACION DE
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
EQUIPOS ESPECIALES
JAULAS Y DEFENSAS DE SEGURIDAD
• DOBLAMOS HASTA 4" • Tarjetas de crédito



Av. Mitre 338 - Villa Martelli - Tel. 761-3798
Mariano Pelliza 4192 - Munro - Tel. 762-3687



- CALEFACTORES UNIVERSALES PARA 12 Y 24V.
- CALEFACTORES DESEMPAÑADORES PARA OMNIBUS DE CORTA, MEDIA Y LARGA DISTANCIA.
- LAVAPARABRISAS ELECTRICOS PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR.
- EQUIPOS LIMPIAPARABRISAS ELECTRICOS PANTOGRAFO PARA MICROOMNIBUS.

electro mecanica
ROCKET

Fábrica y Ventas: O'GORMAN 3473 923-6417/8302
(1437) BUENOS AIRES

En BUENOS AIRES, toques, golpes y choques desde el principio al fin. Por eso:

MANDRINI GANO

Un temprano incidente entre Etchegaray y Neviani, en el que se involucraron unos cuantos. Dos topetazos en la punta en las últimas vueltas. Y Gustavo Mandrini, siempre ahí pero al margen de los golpes, que aprovechó para ganar su primera carrera.

LOS PROTAGONISTAS

PALMERO: "ME PEGARON ALEVOSAMENTE DOS VECES"



Gustavo Mandrini: "Gané porque los esquivé a todos. Primero zafé bien de lo de Etchegaray en el curvón. Luego, en los lios entre Riva, Bellosó y Palmero, también preferí resguardar la integridad de mi auto. Es la primera carrera que gano y con bastante suerte, ya que el motor se vino bastante para atrás con respecto al sábado: creo que se gastaron los aros porque había mucha arenilla en la pista. De todas maneras, esta vez tuve la fortuna que me faltó en tres años que corro en FRA."

Miguel A. Etchegaray: "Neviani se acercó a mi línea y mi auto pegó como un respingo y nos tocamos. Lástima que en el estado en que quedó no se pueda investigar nada, pero me dio la impresión de que algo anduvo mal en mi coche..."

Oscar Palmero: "Me pegaron alevosamente en dos oportunidades. Una vez fue Riva y otra Bellosó. Estaba para ganar gracias a los motores que hace Norberto Ivaldi, pero esas intervenciones fueron decisivas para que así no fuera."

Daniel Neviani: "Yo sentí que el Vasco—por Etchegaray— me tocaba y ahí el auto, colgadito en el curvón, se descontroló y seguí para el lado de la 'ese' del Ciervo. Lo peor fue que no podía reingresar a la pista, ya que dos veces tuve que esperar porque venían autos."

Luis Bellosó: "Me tiré bien. Palmero me dejó un hueco y me metí bloqueando. El no miró y se cerró, y lo agarré al medio. Yo no voy a hacer una cosa así a propósito, porque si salía mal podía perder todo lo hecho hasta ahí. Pero tampoco quería desperdiciar la oportunidad de ganar. Era la última vuelta y valía la pena intentarlo. Oscar está enojado, pero confío en que se le pase la bronca y se dé cuenta de que no hubo mala intención..."

Se hace difícil hablar sobre la Fórmula Renault Argentina. Hace un tiempo decíamos que ya había gastado todos los elogios. ¿Podemos insistir hablando de paridad, de lucha de emociones fuertes, de continuos cambios en la punta, de cada puesto peleado a cara de pocos amigos, cuando esto es lo normal y repetido?

Obviamente, y una vez más, los miles y miles de pares de ojos que siguieron la carrera "de relleno" del TC tuvieron en frente esa realidad incontestable que es la FRA. Esta vez con el ingrediente de un comienzo accidentado al que se sumó—25 minutos después— un colofón inesperado: dos que se pelean por el hueso y, entre las dentelladas, uno que lo abaraja y se va corriendo con la presa entre los dientes.

Fallaban quinientos metros para que se cumpliera con los 60 km de carrera. Punteaba Oscar Palmero, acosado por Luis Bellosó, el de una increíble escalada. Bellosó se quiere meter de prepo-

se tocan y Mandrini, atento, los pasa limpiamente a ambos para lograr su primer triunfo luego de tres años de trajinar con tesón los vericuetos de la categoría.

Hubo más, por supuesto. La furiosa arremetida de Daniel Neviani, quien pasó entre los últimos una vez que pudo tomar contacto nuevamente con el circuito N° 9. No le alcanzó más que para llegar sexto, pero fue sin embargo el gran ganador de la jornada, ya que faltando una sola vuelta—cuando se la marcaban con el índice apuntando al cielo— explotó literalmente el motor de Mario Riva, que hasta ahí mantenía intactas sus pretensiones de lograr el tercer triunfo del año. Como la lucha por el Campeonato a esta altura es entre Neviani y Riva, el de Laboulaye, al llevarse seis puntos, se distanció otros seis del de Casilda, que no sumó ninguno.

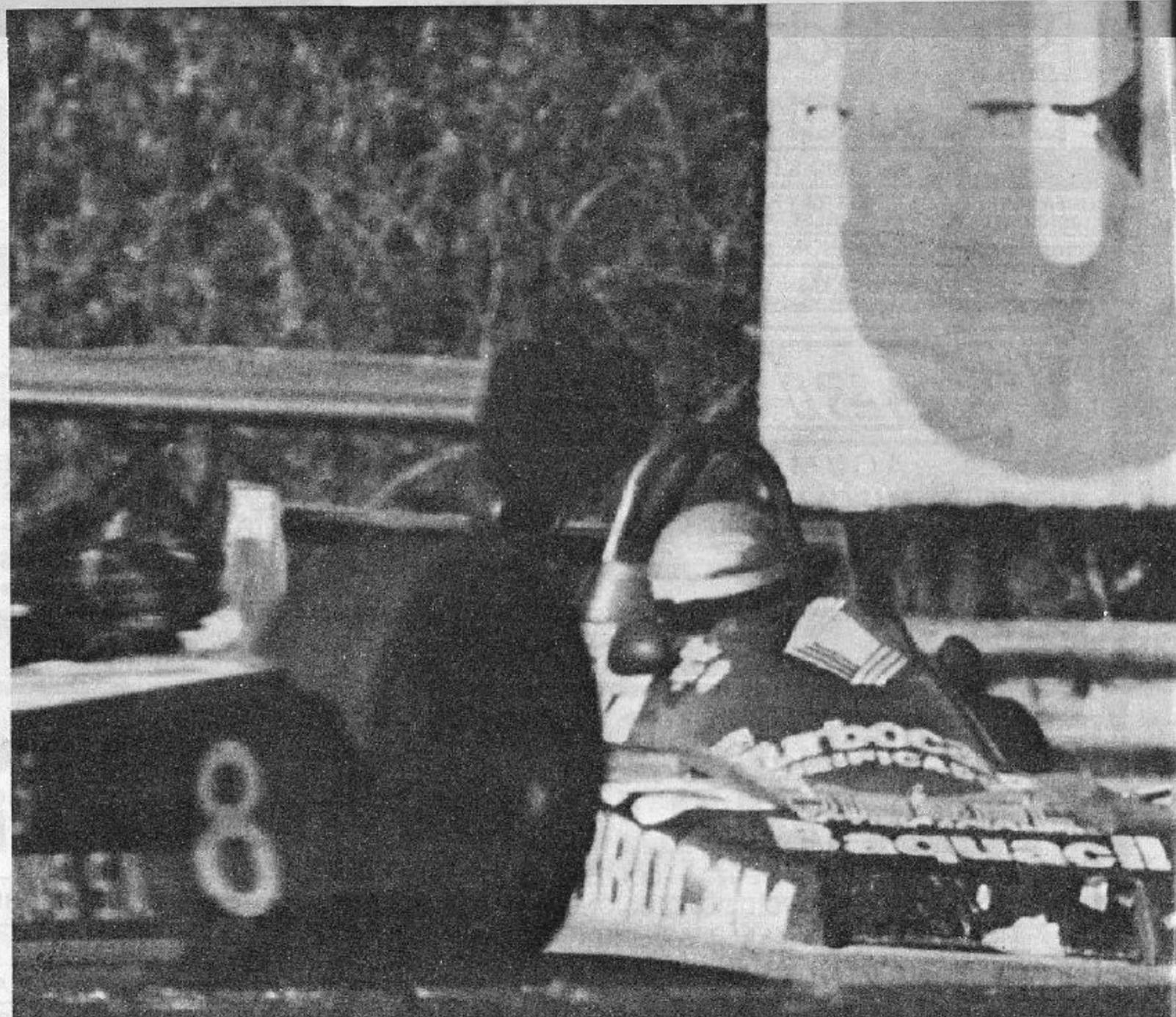
Otras aristas para el comentario las dan las sobresalientes actuaciones de

Bellosó—el gran sumador del Campeonato, ya que hasta ahora siempre pasó por caja— de Jorge Morgan—que si no fuera por el anterior sería candidato a "revelación" de la temporada— y de José Porcelli—especialmente en el tramo sabatino—, quien incorpora una novedad de campanillas como lo es el Xam X2, de Ricardo Xammar, un chasis que intenta—modestamente— romper con la hegemonía Crespi en la materia.

La FRA ya no sorprenda a nadie. Pero gusta a todos.

PATIO DE BOXES

EL QUE MORGAN... Todavía no gana pero da que hablar Jorge Luis Morgan, 30 años, sanisidrense. Clasificó 11° y estuvo toda la carrera en el 4° lugar, cosechando puntos muy gordos. No sorprende demasiado porque ya venía insinuándose la calidad del grupo humano y mecánico. Morgan (antes corrió como "Giorgio") comenzó en la última



ESQUITIVANDO

de 1985. Su equipo lo dirige técnicamente Jorgito Casalins (ex-Vidal), quien arma el motor con leva de Orlando Sotro y tapa de los hermanos Rullo.

TULIO JIMSELF. Tulio Crespi —"padre" de la FRA— estuvo en el Autódromo, cosa que últimamente no es habitual, ya que Sandro, su hijo, es quien regentea el equipo oficial de la marca, con sus pilotos Gustavo Mandrini y Augusto Fonte. "Vine para ver qué pasaba y porque atiende a un par de autos de TC", aclaró el veterano constructor.

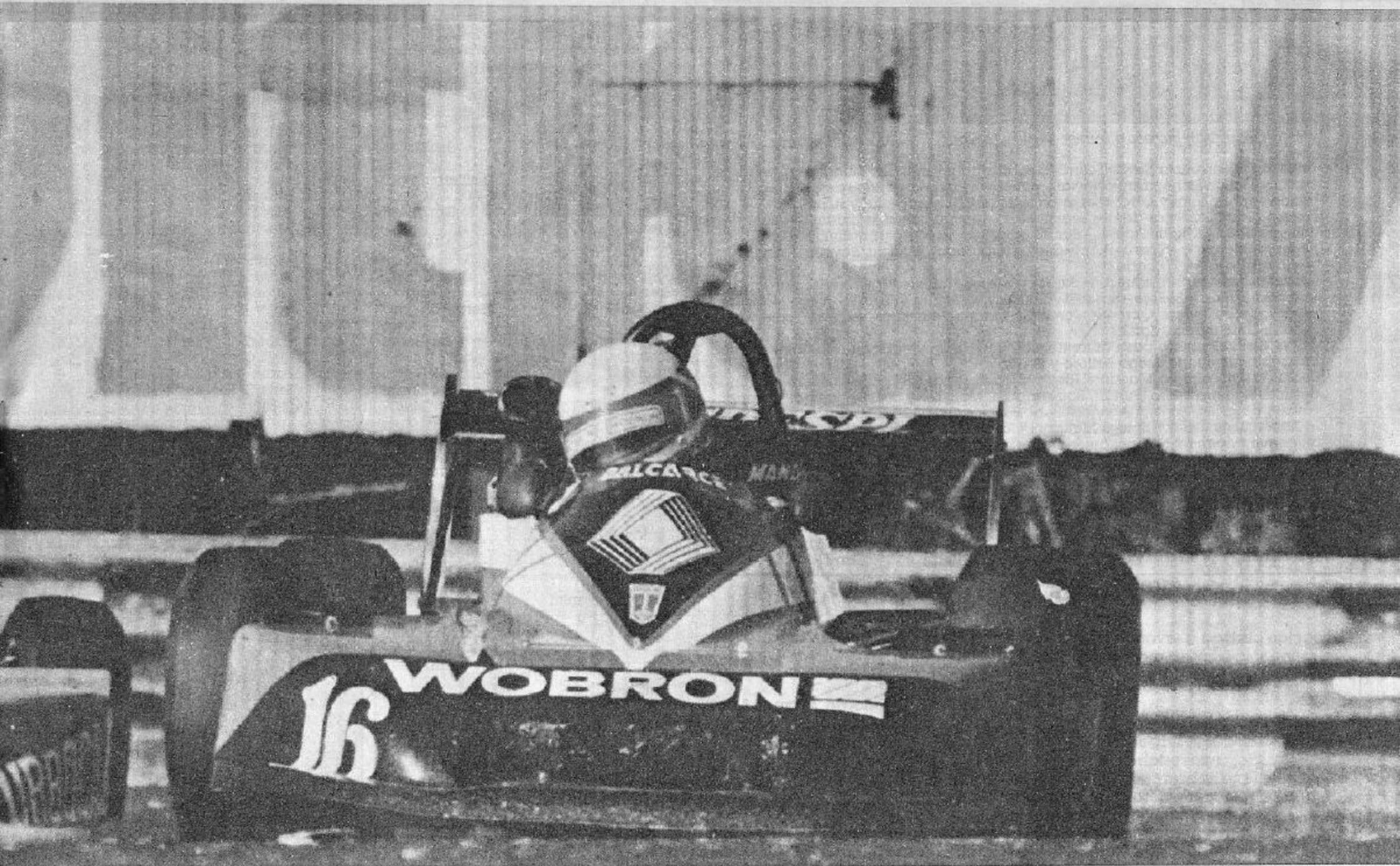
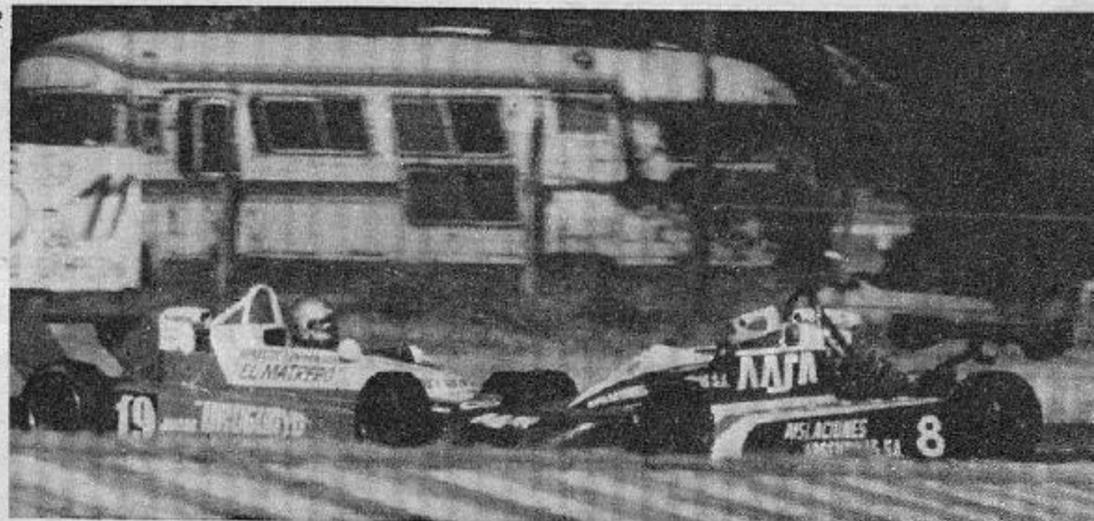
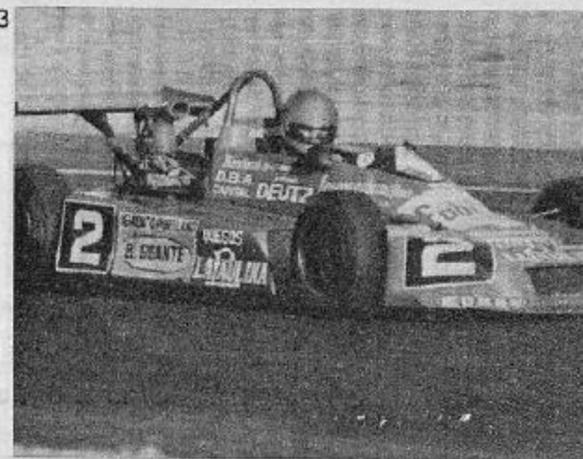
SUERTUDOS. Hubo sorteo de los premios que la APF-4 destina a sus socios. Morgan, Marcelo Gallino y el mondocino Daniel Maffei se llevaron los buzos y cinturones de cinco anclajes.

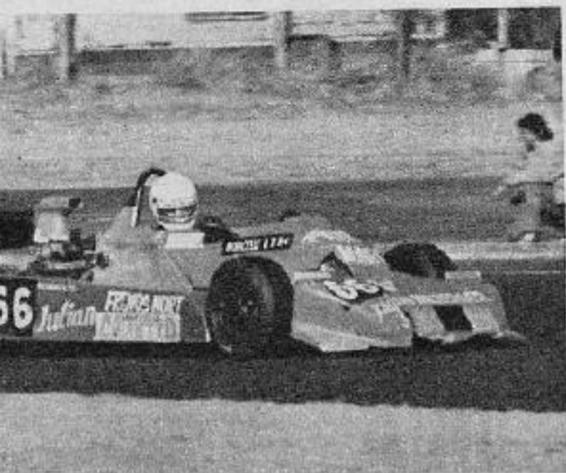
BOUVIER AGRADECIDO. Al equipo de Tulio Crespi. Resulta que el lujanero tuvo

una piña monstruosa el viernes ("El auto no sirve más") y se quedaba de a pie. Entonces Sandro Crespi puso a su disposición el muletto del equipo, el que fue alistado el viernes a la noche por Felipe Santagatta (ahora preparador del Presidente). Del acierto del trabajo habla el séptimo puesto conseguido.

REGLAMENTARIAS. Declararon el viernes pasado en el ACA los pilotos Della Santina y Martín. Ambos hicieron una exposición de sus casos y todo quedó para este martes, cuando el comité de penalidades tome una decisión. Con respecto al tema técnico, y por los informes que están en poder de ese comité, habría consenso para que no se le aplique ninguna sanción al sanjuanino. El famoso agujero del múltiple no pasa directamente hasta el interior del mismo y apenas aparecen dos muescas, hechas al parecer cuando se lo pulió. El hecho de no haber discutido la descla-

Amiba, Daniel Neviani, pesa a todo, el gran ganador del día. Se alejó en el licerazgo del campeonato. Al medio, uno de los momentos clave: Bellaso arremete contra Palmero en la última curva. En la foto grande, se va de toco Palmero, seguido por Mandrini y Riva





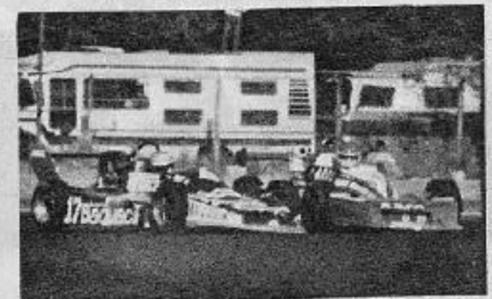
El chasis Xam X2 de José Porcelli. En carrera se retrasó tras el incidente del curvón en la primera vuelta y fue décimo. Pero en la clasificación había sido quinto, a menos de tres décimas de Neviani Promisoria.

LA PIÑA DEL COMIENZO Y LAS DEL FINAL

Tres acciones fueron fundamentales para el resultado. Tres toques. En la primera vuelta, al llegar al curvón, Etchegaray emparejó por adentro a Neviani, y cuando éste se acercaba a la cuerda eligiendo el radio ideal—sin interferir empero la línea de Toto—, el auto del mercedino sufrió una espantadita, loco al otro y, mientras Neviani seguía hacia la "S" del Ciervo, el de Etchegaray quedaba atravesado sobre la pista. Lo esquivaron quienes venían atrás, hasta que llegaron Dimaro y Demarchi. Aquel frenó y Demarchi se lo llevó por delante, catapultándolo sobre el auto del Toto, al que arrancó una rueda. Los tres "out". Por afuera intentaron pasar Mancuso y Paulizzi y también se embastieron. Quedaron así, cinco autos dañados.

En la horquilla, en la antepenúltima vuelta Riva se mandó para pasar a Palmero. Lo intentó por adentro, corlando en pleno viraje, se apoyó luego en el auto del rosarino, dobló y consiguió la punta. Casi idéntica maniobra haría en la última pasada Beloso, también en perjuicio de Palmero, pero esta vez la proa del auto del "Pejerrey" impactó de punta en el costado del auto N° 8. Ambas maniobras, a nuestro juicio, peligrosas e indebidas.

RETRASOS Y ABANDONOS



Riva vs. Palmero.

Moraschi, no arrancó motor en largada; Mazzini, embrague; Etchegaray, Mancuso, Paulizzi, Dimaro, Demarchi, abandonaron tras múltiple choque en curvón, 1ª vuelta; Neviani, Morán, Torregiani, Fonte, Obredor y otros, se retrasaron en el incidente anterior; Stefanini, despiste y no arrancó motor; Morán, pasto en el embrague; Pereyra, caja de velocidades; Riva, bielazo; Bustos, conectó accidentalmente el cortacorriente; Ortiz, falencia en frenos; Menta, fuera de pista; Alisi, problema con nivel del carburador; Palmero, sufrió dos toques en la horquilla: uno por Riva y otro por Beloso.

Echarri, en choque primera vuelta se fue por planito y ahí comenzó a fallar; abandonó por temperatura tras toque que le dieron en recta.

EN POCAS PALABRAS

Porcelli: "Parecía un rally, en la pista había pasto, tierra, una fiebre, cachos de autos..." Bouvier: "En el lio del curvón fui por afuera con cuidado y pasé a varios". Norberto Ognibene (dueño equipo AASA, Palmero/Alisi): "Si la categoría no se disciplina, esto se convierte en carnicería". Zgaib: "Me tocaron todos los lio y después

viaje siempre solo...". Echarri: "Venía remontando y me pasaron tres en el curvón, con bandera amarilla". Paulizzi: "Me rompieron una rueda en el curvón. Estaba 4º tras Furlán". La largada fue pésima. Alisi: "Largué tres o cuatro filas adelante de mi puesto, porque no me dieron tiempo a volver a mi lugar". Mancuso: "Casi me tienen que sacar de adentro del lago. Lo pasé a Paulizzi por afuera y justo se abrió..."

LA CARRERA EN SINTESIS



Alisi (octavo al final) precede a Bouvier, Menta y Pereyra.

Largada: Pica en punta Neviani con Etchegaray atrás y más allá Mandrini; al llegar al curvón se tocan Etchegaray y Neviani, aquel se atraviesa y éste se despista, abandonando varios pilotos y retrasándose otros. Mandrini aprovecha y se escapa.

Primera vuelta: Con más de dos segundos de ventaja lidera Mandrini, seguido por Palmero, Riva, Morgan, Furlán, Arlandis, Alisi, Beloso, Menta, Bouvier, Pereyra, Fabi, Obredor, Marino y el resto. Pasaban muy retrasados, Paulizzi, Bovone, Mancuso y Neviani, este en el 21 lugar.

Quinta vuelta: Mandrini sigue mandando, pero con Palmero y Riva a 7/10, Morgan, a 3 segundos Furlán y Beloso; más allá Alisi, Bouvier, Menta y Pereyra; luego Mancuso, separado de Neviani, Obredor, Porcelli y Marino. Más atrás, seguían Fonte, Fabi, Echarri, Ortiz, Bustos y Zgaib.

Octava vuelta: Palmero pasa al frente, con 5/10 de ventaja sobre Mandrini y Riva, Morgan sigue cuarto, luego Beloso y Furlán.

Décima vuelta: Palmero, Mandrini, Riva y Morgan, separados por apenas 1 segundo-1 décima. Siguen Beloso, Furlán, Bouvier, Alisi, Menta, Neviani y Pereyra; Obredor, Porcelli y Marino; Fonte y Arlandis; Fabi, Bustos y Ortiz.

Decimosegunda vuelta: Palmero, Mandrini y Riva se escapan algo de Morgan y Beloso que sigue trepando. Neviani quiere ser sexto, acosando a Bouvier.

Decimoquinta vuelta: Igual adelante y Beloso busca conectarse al trio. Siguen Morgan, Furlán, Neviani, Bouvier, Alisi, Menta, Porcelli, Marino y Obredor; Arlandis, Fonte y Bustos.

Decimosexta vuelta: En la horquilla, Riva pasa a Palmero, apoyándose en su auto. Tercero queda Mandrini. En la siguiente, rompe Riva y Beloso, que se había colocado segundo, repite la maniobra en perjuicio de Palmero. Mandrini aprovecha la escaramuza y pasa a la punta ganando así su primera carrera en FRA.

stificación obraría a favor del sanjuanino, quien sólo aspira a mantener limpia su foja.

LARGADA, TODO MAL. Se demoraron una eternidad en dar la largada. Según varios pilotos, los autos estaban a 110°C en los relojes. Pero hubo más, ya que por la demora algunos movieron los autos y otros largaron sin la orden. Se trató de reordenar a los autos, pero por ejemplo, Miguel Alisi largó varias filas más adelante, según propia confesión del

santafesino: "Quise volver a mi lugar y no me dieron tiempo..."

LADRONES. Al auto de Miguel Angel Etchegaray—dejado en la banquina luego del accidente—le robaron la batería y el cuentavueltas a la luz del sol. ¡Qué teol...

Por Carlos Neira

Fotos: E. Bianco, J. Fernández, E. Perrupato, D. Caro

ORDEN DE LARGADA

Daniel Neviani Crespi 1m22s002/1000	Promedio: 146,872 Km/h
Miguel Etchegaray Berta 1m22s107	Mario Riva Crespi 1m22s128
Gustavo Mandrini Crespi 1m22s151	José Porcelli Xam 1m22s290
Néstor Furlán Crespi 1m22s774	Juan Bovone Crespi 1m22s866
Luis Beloso Crespi 1m23s010	Oscar Palmero Crespi 1m23s039
Hugo Mazzini Crespi 1m23s077	Jorge Morgan Crespi 1m23s161
Juan Carlos Arlandis Berta 1m23s263	Walter Paulizzi Crespi 1m23s301
Juan Menta Crespi 1m23s343	Gustavo Mancuso Crespi 1m23s406
Miguel Alisi Crespi 1m23s412	Guillermo Fabi Crespi 1m23s498
Ricardo Obredor Crespi 1m23s786	Oscar Pereyra Crespi 1m23s792
Eduardo Bouvier Crespi 1m23s840	Sergio Dimaro Crespi 1m23s942
Raúl Marino Crespi 1m23s951	Luis Moraschi Crespi 1m24s209
Arturo Ortiz Crespi 1m24s329	José Bustos Crespi 1m24s435
Augusto Fonte Crespi 1m24s526	Rodolfo Torregiani Crespi 1m24s548
Fernando Morán Crespi 1m24s611	Rolando Zgaib Crespi 1m24s743
Gustavo Stefanini Crespi 1m24s776	Marcelo Demarchi Crespi 1m24s891
Alfredo Echarri Crespi 1m24s963	

No clasificaron: "Roberto Augusto"-C; Marcelo Gaggino-C; Carlos Barceló-C; Gustavo Fontana-C; José Eserverri-C; Eduardo Rado-C; Carlos Rossi-C; Alejandro Giménez-C; Raúl Ostrovsky-C; Juan Scasso-B; Daniel Zanzotti-C; Daniel Maifei-C; Salvador Gannon-C.

CLASIFICACION

Asociación Corredores de Turismo Carretera-Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 9 de 3.345,50 metros de extensión - Recorrido total: 60,219 km - 28/6/87.

Pos. N°	Piloto	FINAL Tiempo	Vtas.
1°	16 Mandrini-C	25m13s241/1000	18
2°	19 Beloso-C	25m13s677	18
3°	8 Palmero-C	25m14s102	18
4°	38 Morgan-C	25m14s566	18
5°	1 Furlán-C	25m15s554	18
6°	2 Neviani-C	25m22s849	16
7°	14 Bouvier-C	25m28s318	18
8°	20 Alisi-C	25m29s044	18
9°	68 Menta-C	25m42s071	18
10°	66 Porcelli-X	25m42s071	18
11°	30 Marino-C	25m42s523	18
12°	58 Obredor-C	25m45s621	18
13°	44 Arlandis-E	25m48s422	18
14°	55 Fonte-C	26m07s452	18
15°	88 Bustos-C	26m08s221	18
16°	22 Fabi-C	26m16s372	18
17°	101 Ortiz-C	26m18s805	18
18°	61 Zgaib-C	26m29s257	18
19°	17 Riva-C	23m47s573	17
20°	9 Pereyra-C	14m40s036	10

No clasificaron: Bovone-C (5v); Echarri-C (5v); Torregiani-C (4v); Morán-C (2v); Stefanini-C (2v); Paulizzi-C (1v); Mancuso-C (1v).

Promedio del ganador: 143,261 km/h. Record de vuelta: Neviani en la 9ª vuelta en 1m22s211/1000 a un promedio de 146,499 km/h.

No registraron paso: Dimaro-C; Etchegaray-B; Mazzini-C; Moraschi-C; Demarchi-C.

Referencias: C, Crespi; B, Berta; X, Xam X2

CAMPEONATO

Neviani, 71 puntos; Riva, 55; Beloso, 53; Mandrini, 35; Etchegaray, 27; Furlán, 20; Dellasantina, 18; Palmero, Paulizzi y Mancuso, 16; Morgan y Mazzini, 14; Bouvier, 8; Barceló y Alisi, 7; Bovone y Menta, 6; Bustos, Pereyra, H. Marín y Fabi, 3; Sala, 2; Giménez y Porcelli, 1.

Próxima competencia: el 5 de julio, en el Autódromo Oscar Cabalen de la ciudad de Alta Gracia (Córdoba).

**TOYOTA
WORLD**

**SERVICE
ESPECIALIZADO**

POTENCIACION

NACIONALES E IMPORTADOS

QUESADA 4853 CAP.
TELÉFONO 543-2658

Adquiéralo en las
mejores casas del ramo

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

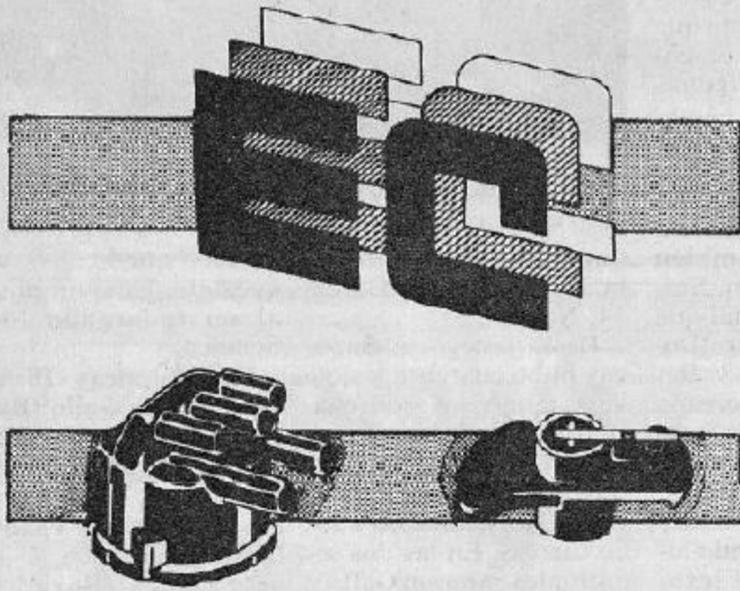


FLEXI-CAMP

Team Competición

PÍDALOS CON
EL NUEVO
CAPUCHÓN
REFRIGERADO

**TAPAS
Y ROTORES**



Envíos a todo el país.

FABRICA Y
GARANTIZA **RT**
SOCIEDAD ANONIMA

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



**FABRICA DE RUEDAS
THE TIGERS**

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

VENTAS POR MAYOR **ENVÍOS AL INTERIOR**

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

MOTOS

RECTIFICACION

Motos Japonesas
1 a 6 cilindros
Trabajos Especiales

Mecánica
Garantía

Teodoro García 2993
551-4267

Escapes
VERTIGO



Equipos
Especiales

Garantía 12 meses

Atención a Talleristas
Colocación en el acto

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

BF Goodrich

LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS

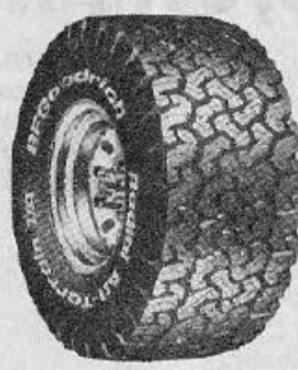
PARA VEHICULOS TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD



RADIAL
COMP T/A



RADIAL
SPORT TRUCK T/A



RADIAL
ALL-TERRAIN T/A



RADIAL
MUD-TERRAIN T/A

PICK-UPS NACIONALES

AMERICANOS Y JAPONESES

VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS

AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES

MONZA SUR

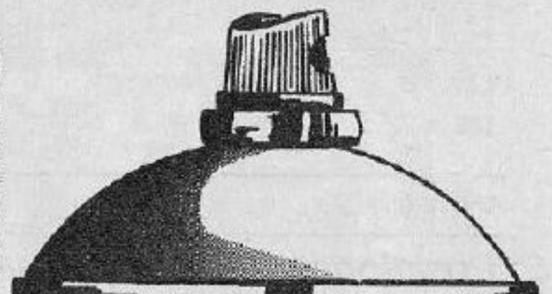
H. Yrigoyen 9336
L. de Zamora

NEUMASUR

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

NEUMAWARNES

Warnes 899
Capital



neogas®

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



SILICONA
Revisor de Vinílicos,
gomas etc.



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



**LUSTRA
AUTOS**
Para la carrocería



**ACEITE
DESOXIDANTE**
Lubricante y Desplazante
de Humedad



**ARRANCA
MOTORES**
Diesel y Nafteros



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

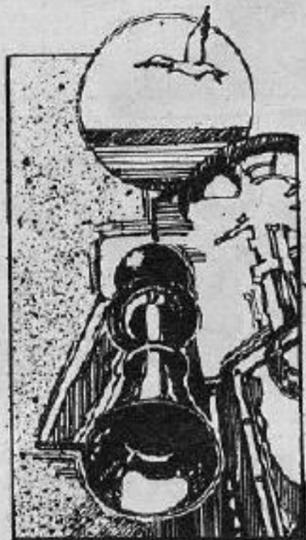
Adquiéralo en su Estación de
Servicio

Fabrica y Garantiza

AUTOCOLOR S.A.
Informes al 628-3663

Blasco y Asociados tel: 761-1569

Toquecitos de bocina



tas levas y se podría ir al Autódromo de Las Parejas para dar las primeras vueltas sobre el auto. Carignano espera estar presente en el trazado de San Jorge con su nueva máquina de la Clase Dos de Turismo, y para esto, Miguel Prato está ensayando distintas soluciones.

ACLARACION

Con respecto a lo publicado en nuestro número anterior, en esta misma sección, de Nicolás Comito. Este piloto seguirá corriendo en los Datsun 280 ZX del Club Argentino de Pilotos; mientras que el que correrá en TC 2000, con el auto que perteneciera a Gerardo Del Campo, es su hermano Pedro. Valga la aclaración para que no haya malos entendidos.

SANTACATERINA CON REGATTA

Enrique Santacaterina compró el Fiat Regatta que utilizara Vicente Pernía en la Clase Dos del Turismo. "Quique" podría correr en San Jorge si el auto se encuentra en condiciones. Para saberlo, hará una revisión completa del casco y motor, y en la semana se decidirá el tema.

ETHEGARAY QUIERE FUEGO

Para Turismo Competición 2000, y la compró a Oreste Berta. Con esta adquisición, "Toto" dejaría el Renault 18 que originalmente fuera de Juan María Traverso y se pasaría a las filas de usuarios de la coupé Fuego.

¡MARCHEN CAJA Y FRENOS!

Tulio Crespi se llevó la semana pasada a Balcarce la caja Meriggi-Graff y el juego de frenos para su auto de Fórmula Tres Sudamericana, con lo que se deduce que éste está muy avanzado y en poco tiempo más podría estar en la pista para hacer las primeras pruebas.

PAREJITAS...

Se confirmaron más parejas para la carrera del 9 de julio en Buenos Aires de los Nissan 300 ZX y Datsun 280 ZX. Rubén Bulla correrá junto a Juan Roberto Laiolo; Hugo Olmi y "Tito" Bessone; Fernando Boggio y Carlos Luaces; Gustavo Der Ohanessian y José Luis Di Palma; "Tim" Pairetti y Miguel Etchegaray; Abelardo Zenklusen y David Horner; "Carly" Cura y Gustavo Mandrini; Eduardo Tuero y Enrique Torriani, y Daniel Musso con Carlos Crocco. Además, aunque no lo confirmaron oficialmente, de acuerdo a lo que sucedió hasta el momento en este tipo de competencias, "Cocho" López iría con Alberto Baldinelli, y Silvio Oltra lo haría con Guillermo Maldonado.

DANA EN LA DULCE ESPERA

Humberto Dana está esperando que lleguen la tapa de cilindros y el sistema de inyección desde Alemania, para continuar su

campana en la Fórmula Tres Sudamericana. Los elementos fueron encargados a Sigfried Spiess, quien deberá mandarlos en los próximos días.

SAN LUIS ANUNCIA

El jueves anterior, en la Casa de San Luis, se anunció oficialmente la realización de la competencia de T.C. en Potrero de los Funes el próximo 16 de agosto. A la reunión asistieron los señores Luis A. Adorno, Ricardo Chirino y Rafael Etchenique, presidente, tesoro y secretario, respectivamente, del Automóvil Club San Luis, mientras que en representación del gobierno de San Luis, concurren el doctor Angel Rubén Ruiz, Ministro de gobierno; Miguel Nader Alí, director de Turismo, y Bernardo Quinzio, secretario general de gobierno. Está previsto que ambas series se corran el día sábado y la final (televisada en directo por ATC), el domingo.

CONFERENCIA

La AAAS invita a la primera conferencia sobre tecnología de competición que se desarrollará en la sede de la entidad, Av. del



En la cabecera, el ministro de Gobierno de San Luis, doctor Angel Rubén Ruiz junto a otros representantes del gobierno provincial y del Automóvil Club San Luis, en un pasaje de la conferencia de prensa en la que se anunció oficialmente la competencia de Potrero de los Funes el 16 de agosto próximo

Tejar 2982 de Capital, el viernes 3 de julio próximo. Para la ocasión ha sido invitado un importante grupo de corredores y preparadores, y los disertantes serán los periodistas Alberto Juárez (Campeones y CORSA) y Or-

MAS FUEGOS

Juan Carlos Tutti y Ricardo Pré están desarrollando dos nuevas coupés Fuego para Turismo Competición 2000. En el taller de la calle 54 de La Plata se encuentran los dos cascos, que estarán terminados en aproximadamente cincuenta días. Las butacas serán alquiladas a los pilotos que deseen correr en la categoría, y prácticamente todo se hace en la ciudad de las diagonales.

UN PRESIDENTE CON GANAS DE TC

Se trata de Eduardo Bouvier, quien tiene intenciones de adquirir un auto de Turismo Carretera. Las tratativas se desarrollan con Rubén Gil Bicella, que tiene un Falcon para vender. El acompañante de Bouvier, si se incorpora a las filas teceístas, sería "Tim" Chiva actual funcionario en la APF-4.

DESVINCULACION

Horacio Valenti se desvinculó del equipo de Julio Stanzú. Los magros resultados obtenidos en lo que va de 1987 lo llevaron a tomar esa determinación. Al respecto, Valenti comentó: "No estábamos de acuerdo en muchas cosas, y por eso decidimos separarnos. Aún no tengo nada arreglado con nadie y si no puedo prepararme decorosamente para la carrera de San Jorge, no iré. Por el momento, estoy abocado a formar mi propio equipo de competición, pero esta semana tendré el panorama un poco más claro".

PRATO PRUEBA

Sobre el auto de Jorge Carignano, un Fiat Regatta 85, se realizaron pruebas de distin-

CONCURSO CAMPEONES CORSA-ORIENT ¡AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS

El próximo fin de semana continuará el Concurso de Pronósticos Automovilísticos auspiciado y promovido por Campeones, Corsa y Orient. El mismo será con la competencia de T.C. 2000 a realizarse en el Autódromo "Oscar Cabalén" de Alta Gracia, en la provincia de Córdoba.

Para quien o quienes acierten con los seis resultados correctos, habrá relojes Orient de premio, recordando que para participar se debe llenar la bolera adjunta con sus datos personales, marcando con una cruz en el casillero respectivo, qué integrante de cada pareja prevalecerá sobre el otro, y si opta por un empate la cruz deberá ir al medio.

Los sobres deberán ser dirigidos a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos", Campeones del Camino S.A., Arenales 2896 Planta Baja, Buenos Aires, o depositarlos en la urna que a tal efecto estará en el Autódromo "Oscar Cabalén", junto a la cabina de transmisión de "Campeones".

Nota: Para participar no es necesario comprar la revista. Además de originales recortados se podrán enviar fotocopias o copias prolijas de los mismos, donde consten todos los datos indicados en aquéllos.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 009 CARRERA: TC 2000 en CORDOBA

Nombres: Apellido:

Domicilio (ciudad/localidad, provincia):

Tipo y nº de documento: Telefono:

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	FERNANDINO	<input type="checkbox"/>	OHANESSIAN	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	OLTRA	<input type="checkbox"/>	DI PALMA	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	CROCCO	<input type="checkbox"/>	ZUJAN	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	LOPEZ	<input type="checkbox"/>	ETHEGARAY	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	BESSONE	<input type="checkbox"/>	SOTO	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	GAYRAUD	<input type="checkbox"/>	TRAVERSO	<input type="checkbox"/>

Campeones CORSA
RELOJES
ORIENT

RIOPLATENSE

En Montevideo se realizará el miércoles 1º de julio por la noche una conferencia de prensa en el Club Uruguayo de Rally, para presentar la segunda fecha de la Copa Rioplatense: el Rally de Villa Gesell que se disputará los días viernes 24 y sábado 25 de este mes. Anunciarán la prueba el diputado bonaerense Dr. Costa, el secretario de Turismo de Vº Gesell Arg. Bruno Percasi, el presidente del Vº Gesell A.C., Carlos Antonio, y el director deportivo de la Asociación Provincial de Turismo, Martín Salaberry, quienes previo a ello tendrán una reunión en la embajada argentina en Montevideo, con su titular, el Dr. Carlos Humberto Perette. La Copa Rioplatense, de la cual ya se disputó la primera prueba, el Rally del Lago, ha sido donada precisamente por el veterano político y ex vicepresidente de la Nación.



GRACIAS, FORD

Nuestros enviados especiales a la competencia de Turismo llevada a cabo recientemente en el Autódromo de Nueve de Julio se movilizaron en una rural Sierra 2.3 gentilmente cedida por Ford Motor Argentina. Aquí está la prueba, custodiada celosamente por Carlos Neira y Juano Fernández, mientras que, del otro lado de la cámara, Marcelo Padin se encargó del documento gráfico.

El vehículo fue y volvió sin ningún tipo de problemas, no podía ser de otro modo, por lo que agradecemos a toda la gente del Departamento de Relaciones Públicas y Prensa de Ford Motor Argentina.

el próximo fin de semana

El TC-2000 no corre en el Autódromo Oscar Cabalén de la ruta entre Córdoba y Alta Gracia, desde el 15 de setiembre de 1985. En aquella oportunidad, Mario Gayraud fue amplio dominador, pues clasificó primero con un tiempo de 1m16s37 a 122,561 km/h. Triunfó en la prueba final, sobre 30 vueltas, demorando 39m18s26 a 119,065 km/h, y para él fue el record de vuelta, conseguido con el Ford Sierra XR-4 en la tercera vuelta, en 1m17s05/100 a 121,479 km/h.

La última competencia de la Fórmula Renault Argentina también data de 1985, pues compitió junto al TC-2000 en aquella temporada. Daniel Neviani consiguió la pole position, con un tiempo de 1m07s43/100 a 138,810 km/h. Se disputaron dos series de diez vueltas cada una, que fueron ganadas por el propio Neviani (1m35s98/100 a 134,486 km/h) y por Miguel Etchegaray (1m29s87/100 a 135,677 km/h) respectivamente. La final, corrida sobre 22 vueltas, fue para "Toto" Etchegaray, totalizando 25m18s44/100 con su Berta, a un promedio de 135,612 km/h. El record de vuelta, en esa oportunidad, fue para Neviani, en la vuelta 19, giró en 1m07s83/100 a 137,922 km/h. Neviani había sido penalizado con diez segundos por adelantarse en la largada.

OTRO "CUMPLE" PARA FANGIO

El pasado miércoles 24 (coincidente con un nuevo aniversario del fallecimiento de Carlos Gardel), Juan Manuel Fangio celebró su cumpleaños número 76. Para el "Chueco" fue un día algo fuera de lo común, ya que recibió llamados de felicitación de todas partes del mundo, y CORSA también se adhirió deseando para el "Quintuple" un sínfin de felicidad.

NOVEDADES DE LA F-3 SUDAMERICANA

El pasado miércoles se reunieron los directivos de la Fórmula Tres Sudamericana en la sede central del Automóvil Club Argentino. Luego de esa reunión, en la que se habían creado muchas expectativas, Miguel Angel de Guidi, el presidente de la entidad, confirmó la realización de las competencias de Interlagos el 19 de julio; y las de Colombia y Ecuador los días 11 y 18 de octubre próximos. Al mismo tiempo, aún existe la posibilidad de realizar una competencia el 26 de julio, una semana después de la de Interlagos, que podría ser en Brasilia o Puerto Iguazú; mientras que no se informó de otras pruebas de la categoría.

FALTAN 34 DIAS

INSCRIPCIONES DE SUDAMERICA Y ALEMANIA



TRECE HASTA AHORA - Hasta el viernes 26 de junio se habían sumado, a las nueve tripulaciones inscriptas, otras cuatro: entre ellas la de los chilenos Celsi-Olave con un Subaru RX Turbo, ganadores en la edición '86 del Grupo A, donde vencieron a todos los autos argentinos. Asimismo, se inscribió el boliviano Jesús Alanoca Quino con un Toyota Corolla. Por otra parte, iniciaron los propios Kenneth Eriksson-Peter Diekmann y Erwin Weber-Matthias Feltz integrantes del equipo Volkswagen Motorsport



El Subaru de Celsi.

quienes conducirán sendos VW Golf GTI 16 válvulas.

¿OPEL VIENE? - Existe la remota probabilidad que un equipo Opel compita en nuestra carrera. Podría tratarse del team oficial, aunque no hay nada confirmado.

MEJOR DIPOSICION - Es la que habrá en las instalaciones del Chateau Carreras para la atención a la prensa. Los medios gráficos, radiales y televisivos tendrán espacios bien definidos y separados, mientras que se utilizarán dos grandes pizarrones para mostrar los cómputos. Uno de ellos estará en la sala de prensa (primer piso), mientras que el otro se ubicará en planta baja.

MEJOR COMUNICACION - Para

la prueba, se contará con dos sistemas independientes de radio y la posibilidad de contar con un tercero en caso de integrarse la red policial de la Provincia.

NO SIRVE - El Automóvil Club Argentino confirmó la imposibilidad de utilizar fichas de homologación extranjeras para autos argentinos, tal como se había previsto para permitir la participación de algunos productos Renault. Por lo tanto, los únicos autos argentinos que pueden correr son los ya homologados en el Grupo A internacional.

mirador personal



por
Ronald Hansen

LOS REGLAMENTOS Y LOS ACUERDOS

En la carrera de Turismo Clase 3 de Nueve de Julio, se plantea una incidencia interesante.

Los corredores de la división habían acordado usar solamente neumáticos Paul. Pero cuando Jorge Maggi, campeón 1986 y uno de los actuales favoritos, sufre la pinchadura de un neumático delantero en clasificación, descubre que en el camión Paul no hay gomas para su llanta 15".

Entonces recurre a Faneco, que sí tiene. Pero debe pedir permiso a los otros corredores para, excepcionalmente, calzar Faneco adelante. Con un criterio que nada tiene que ver con lo deportivo, ese permiso se lo niega.

Entonces Jorge Maggi razona que el acuerdo Paul es entre los corredores y no forma parte del reglamento oficial de la carrera. Si él quiere calzar gomas Faneco, nadie puede impedirlo. Coloca Faneco adelante, y gana.

O sea que no debemos confundirnos entre lo que es reglamento y lo que es acuerdo privado. Siempre prima el reglamento oficial.

Fue un error que algunos participantes quisieran ganar la carrera en el escritorio antes que en la pista, negando el permiso para usar las Faneco. Si 1) Paul no había, no era cuestión de mala voluntad, y 2) Maggi quizá podía ganar igual con Faneco, Paul o Montoto.

Lo que ahora puede pasar es que con este antecedente, todos esos acuerdos particulares queden desvirtuados salvo que se incorporen al reglamento oficial. Poco valdrá cualquier acuerdo en cualquier categoría, si total un corredor puede pasar el acuerdo por la espalda siempre que el reglamento lo apoye.

El acuerdo se hace con un criterio deportivo. Cuando se pretende usarlo con fines extradeportivos, resulta que de pronto nos encontramos con que no es ley fundamental de la Nación ni nada que se le parezca.

No vamos a colocarnos en retrógrados. Dicen que ha desaparecido la caballería y el deporte es cosa de ayer. Esto es inevitable en un medio en el que todo es cada vez más difícil y más caro.

Las cosas hay que verlas como son.

T.C.2000, FRA Y F-2 EN CORDOBA

La Fórmula Dos Nacional es la primera vez que corre en el Cabalén con el actual reglamento, pero la "vieja" Fórmula Entrecor también corrió por última vez el 15 de setiembre del '85, y la final realizada sobre 20 giros, la ganó Miguel Angel Konjuh, con un Bini-R18, totalizando 22m34s89/100 a 138,166 km/h.

El circuito número dos, de 2.600 metros de extensión, admite 24 autos por tanda clasificatoria y 28 máquinas para disputar las finales de cada una de las categorías.

HORARIOS

El organigrama para las competencias de TC 2000, FRA y F-2 Nacional que se realizarán el próximo 5 de julio, es el siguiente: El día viernes 3, la F-2 Nacional tendrá tandas de entrenamientos de 14 a 14.30 y de 17.30 a 17.50 hs. La Fórmula Renault podrá girar entre las 12.50 y las 13.50 y las 15.30 a 16.30; mientras que el Turismo Competición 2000 tendrá tres tandas, de 12 a 12.40; de 14.40 a 15.20 y de 16.40 a 17.20 hs.

El sábado 4 se realizará la verificación técnica y admi-

nistrativa entre las 9 y las 12. El TC 2000 tendrá una tanda de entrenamientos de 12 a 12.30; mientras que clasificarán en dos tandas de 14 a 14.30 y de 16.40 a 17.10. La FRA tendrá dos tandas, subdivididas en las de números pares e impares. La primera está desdoblada entre las 12.40 y las 13.10 y de 13.20 a 13.50; en tanto que las otras dos se realizarán entre las 15.20 y las 15.50 horas; y de 16 a 16.30 hs. La Fórmula Dos Nacional clasificará entre las 14 y 14.30 y las 17.20 a 17.50 hs.

El domingo 5, entre las 8.30 y las 8.50 habrá tanques llenos de la FRA mientras que de 9 a 9.15 se realizará la Final de no clasificados de esa especialidad, sobre 10 vueltas al circuito N° 2. De 9.25 a 9.45 se harán los Tanques llenos de la F-2. El TC 2000 cumplirá sus pruebas de 9.55 a 10.25; y a las 11 se largará la final de la FRA, a 20 vueltas.

A las 11.30 se largará la final de la F-2 Nacional, también sobre 20 vueltas; y a las 1.05 comenzará la final del TC 2000, sobre un total de 38 giros. Cada una de estas finales será televisada en directo por ATC.

La herramienta que Ud. necesita!



manual y guía del automotor
TELME

Edición actualizada 1987

La obra más completa en publicaciones técnicas, con toda la información sobre automóviles y camiones nacionales e importados.

1.504 páginas conteniendo datos y especificaciones de motores naftos y Diesel, alineación y encendido, carburación, sistema eléctrico, transmisión, dirección, alineación, suspensión, frenos, refrigeración, distribuidores electrónicos, sistema turbocompresor, etc.

Desplazos de cajas de velocidad, carburadores, diferenciales, alternadores, bombas inyectoras, etc. Diagramas de lubricación, distribución, sistemas de encendido, etc.

22 MARCAS: BMW - BORGWARD - CITROEN - CHEVROLET - CHRYSLER - VOLKSWAGEN - DAIHATSU - DATSUN - DEUTZ - FIAT - FORD HONDA - MAZDA - MERCEDES BENZ - MITSUBISHI - PERKINS - PEUGEOT - RENAULT - S.A.A.B. SCANIA - SUBARU - SUZUKI - TOYOTA

Ideal para talleres mecánicos, carburistas, rectificadores, concesionarios, escuelas técnicas, empresas con taller propio, flotileros, fabricantes y comercios del rubro automotriz, repeticiones técnicas del estado, etc.

PRECIO DEL EJEMPLAR

1ª OPCION DE COMPRA		2ª OPCION DE COMPRA	
Contado	★ 160,00	Contado	★ 85,00
Valido de la oferta hasta el 31/7/87		Cheque 30 días	★ 85,00
		TOTAL	★ 170,00

Disponga de la correcta información en el momento necesario! Adquiera ya este valioso auxiliar, antes que se agote! Con Garantía Industrias Telme (No acepte imitaciones).

Adquiera su ejemplar personalmente o por correo, indicando sus datos, directamente a:

INDUSTRIAS TELME S.A.I.C.F.I. - Calle 48 N° 1327 - VILLA MAIPU - (1650) SAN MARTIN - Pcia. BUENOS AIRES Tel. 755-0132/1889/2811/6861/9124

O en:

BER, León Z. e Hijo
Viamonte 1477 - Capital

CASA LEON

H. Yrigoyen 10112 - Témpereley

ENCENDIDO MONROE

Monroe 2681 - Capital

ERLICH-TRAJTERMAN

Warnes 1300 - Capital

FERRETERIA SABUL

J. F. Kennedy 3576 - San Justo

FERRETERIA SAN TELMO

Bolívar 1042 - Capital

FIGORE, PANIZA Y TORRA

Viamonte 1581 - Capital

GARCIA-HOLZCAN Y CIA.

Viamonte 1527 - Capital

HERRAMIENTAS ARCASTI

11 de Setiembre 2237 - San Fernando

Toquecitos de bocina

lando Ríos (El Gráfico). Se proyectarán diapositivas y se debatirán los temas neumáticos, geometrías de suspensión, subvirancia y sobrevirancia, puesta a punto, amortiguadores de competición, motores de carrera, mejoras en la inducción, flujo de gases, tapas de cilindros, encendido, cojinetes y elementos mecánicos varios. Todo comenzará a partir de las 19.30 hs.

"ALAS" PARA LAS MOTOS

Ya se conoce la fecha de arribo del contingente de motos que participarán en el Gran Premio de la República Argentina a celebrarse en el Autódromo Municipal. Tal hecho se producirá el martes 29 de septiembre, en dos tandas, que procedentes de Brasil serán trasladadas por Aerolíneas Argentinas, empresa que en virtud de un convenio realizado con los organizadores ha sido designada la transportadora oficial de las dos carreras que el Campeonato Mundial de Motociclismo realizará en Sudamérica, o sea Brasil y Argentina.

¡¡¡¡¡ IMPORTANTE !!!

Informamos a todos en general, que a partir de esta semana nuestra nueva dirección es **Suipacha 664, 5° piso (CP 1008) Capital Federal; teléfonos, 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; Télex, 9229 ABRIL AR.** Para servirle mejor...

CORSA



editorial abril SA

CATAMARCA

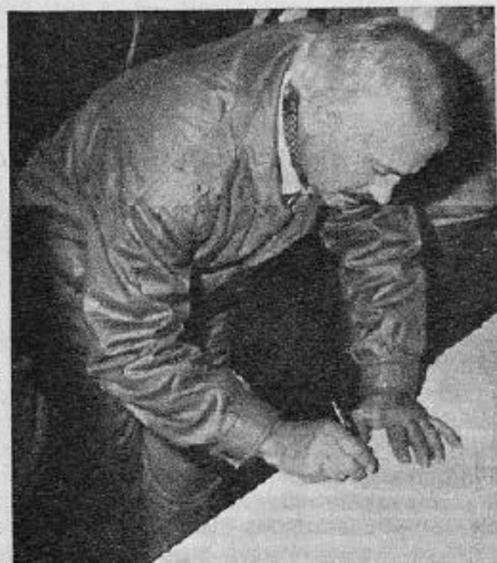
Esta provincia albergará entre el 11 y el 12 de julio un rally por el Campeonato Zonal Córdoba. La prueba será organizada por la Auto Peña Rally, con la colaboración de la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, y se denominará Rally Gobierno de Catamarca, estando en disputa el Premio Ayuda Social Inmediata. La distancia total a cubrir será de 250 kilómetros, de los cuales cerca de 122 corresponden a primes. De acuerdo a la descripción realizada, un 60% del trazado es sinuoso veloz con ruta amplia y piso firme, y un 40% trabado. Los enlaces son asfaltados en su totalidad. Los organizadores anunciaron que dispondrán de 200 plazas para alojamiento gratuito a razón de cuatro por auto interviniente. Para más información, dirigirse al teléfono (0833) 22659 y a Rivadavia 168 (CP 4700), Catamarca. En Córdoba: ACRYR, Gral. Guido 1285 (CP 5000)

BARCELO TIENE

...un Datsun 160 J 2000 cm³ listo para participar en el Rally de Argentina o en algún torneo zonal de la especialidad. Es un auto interesante y pueden pedirse más informes en Beruti 4621 (Capital Federal) o telefónicamente al (01) 773-9076. Allí mismo hay un diferencial corto para Gacel, así como repuestos varios de coupés Nissan 300 ZX.

LA APTC 2000 CONTROLARA GOMAS

En la reunión realizada la semana pasada, la APTC-2000 decidió controlar la calidad de



La A.C.T.C. y la C.D.A. ya trabajan en conjunto EL ACUERDO TIENE FORMA

En la sede de la Asociación Corredores Turismo Carretera, la semana anterior se llevó a cabo un acto en cuyo transcurso quedó rubricado un acuerdo mediante el cual ambas instituciones coincidieron en la conveniencia de dejar debidamente establecidas las pautas de desarrollo de un trabajo en conjunto.

Básicamente, este mutuo acuerdo se centraliza en tres aspectos: sanciones, licencias y calendarios. Con respecto a las sanciones se resolvió que cualquier penalidad de carácter nacional o internacional que fuera impuesta a un piloto con licencia de la A.C.T.C. o de la C.D.A., inhabilitará a éste para solicitar licencia o participar en

cualquier competencia organizada por la otra institución mientras dure el tiempo de sanción.

En relación a las licencias médicas otorgadas por la A.C.T.C. y la C.D.A., éstas en el orden nacional, se declara que tendrán plena validez recíproca, sin más trámite y necesidad de examen alguno. En cuanto a las licencias de conducción, tomando en cuenta la diferente capacidad conductiva de los pilotos y los distintos tipos de vehículos, carrozados o monopostos, peso, potencia, etc., y la necesidad de llevar un debido control, cada entidad seguirá emitiendo la propia para la prueba que controla, quedando a su criterio, la necesidad, o no, de un pre-

vio examen de reválida según las particularidades de cada caso, cuando un licenciado de una institución solicite la licencia de conductor en la otra.

Por último, se estableció que al proyectarse los calendarios de competencias anuales, se tratará de combinar las fechas de forma tal que no se superpongan competencias en días o en lugares próximos, las que pueden ser perjudiciales.

En las fotos, vemos al señor Juan Carlos Deambrosi (A.C.T.C.) y al doctor Horacio Rivarola (C.D.A.) en momentos de rubricar el texto de la resolución respectiva, y el abrazo posterior entre ambos luego de que estamparan su firma.

¡¡¡¡¡ ATENCION !!!

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



los neumáticos de la categoría, los cuales serán sorteados en el mismo circuito el día viernes y sin límite para cada equipo. El control de calidad se hará con gente de la Asociación designada oportunamente, y el viernes próximo en el Oscar Cabalén se hará la primera experiencia. En la reunión se hizo presente Humberto Paul, quien estuvo de acuerdo con la resolución tomada. Carlos Crocco dijo al respecto: "Si el fabricante no lleva todo lo necesario para el balanceo y control de las gomas, la APTC 2000 lo hará, así evitamos las colas similares a las que hacen cuando compran el kerosene y si una goma es mala la cortamos para que no se intente volver a vender".

Revista CORSA N° 1095 Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 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 Corssa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. Material Periodístico: Aida Press. Associated Press. Dan, Dachary, Dyn, Ele, Ica Press, Noticias Argentinas,

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3308. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Julio de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Correc Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Francos Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión N° 7.970

NEUMATICOS EN 5 CUOTAS



LIDER EN SERVICIOS

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

TARJETAS DE CREDITO

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

INSTALADOR AUTORIZADO



1ª FABRICA ARGENTINA DE
SILENCIADORES Y CAÑOS DE
ESCAPE, TODAS LAS MARCAS
NACIONALES E IMPORTADOS



ENVIOS
AL INTERIOR



Fábrica y Ventas:
Gral. M. A.

Rodriguez 2632

Tel.: 58-7843

1416 - Capital

PRECIOS

SIN COMPETENCIA

CASA GIOBELLINA

PARA SU AUTOMOVIL TODO...

ACCESORIOS - PARTES DE CHAPA

EN GENERAL -

CERRAJERIA COMPLETA -

COLIZAS - BURLETES

TODAS LAS MARCAS

ENVIOS A DOMICILIO
Y AL INTERIOR

VIEYTES 1442 - Tel. 28-7882
Capital Federal

FILTROS DE COMBUSTIBLE PARA TODAS LAS MARCAS

NACIONALES E IMPORTADAS

PROTEJA
SU MOTOR



RAFAEL NETO

AV. VELEZ SANSFIELD 786 VILLA MADERO

TEL. 622 4312

REPUESTOS

MACH 1

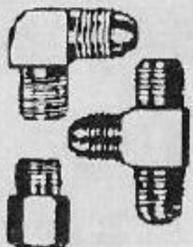
RASTROJERO
MOTORES
INDENOR

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

ENVIOS AL
INTERIOR



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



- Cañerías de cobre y Poliamida.
- Flexibles en Malla de acero, Alargues de bujías.
- Tuercas, Tornillos, etc.
- Bulbos Presión de Aceite-Alemites.
- Trabajos sobre planos.

PROVEEDOR DE INDUSTRIAS TERMINALES

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

pistones

ODDI



PARA TODO TIPO DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE
MUESTRAS Y PLANOS

J. M. ESTRADA 1974 - Tel. 31587
5800 RIO CUARTO (Córdoba)

EXCELENTE
OFERTA
PROMOCIONAL

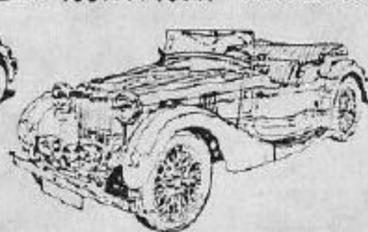
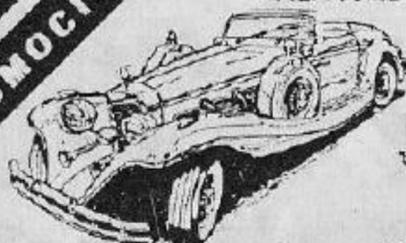
POR 45 DIAS - VENGA, VEA, ELIJA, 7 MODELOS! EN 3 y 4 PAGOS!

REPRODUCCIONES ORIGINALES

- CLASSIC MG 1937 - A 1250.- TOTAL 3 PAGOS DE A 417.-
- CLASSIC MERCEDES 540 1936: A 2600.- TOT. 4 PAGOS A 650.-
- ALFA SPIDER 1961: A 1600.- TOTAL 4 PAGOS DE A 400.-

- CLASSIC PORSCHE 1958: A 1800.- TOT. 3 PAGOS DE A 600.-
- CLASSIC JAGUAR MARK V 1950: A 2400.- TOT. 4 PAG. DE A 600.-
- SAHARA SPORT (CITROEN): A 720.- TOT. 3 PAGOS DE A 240.-

• CHASIS, CARROCERIA Y ACCESORIOS BASICOS!



UNICA FABRICA
EN SUDAMERICA
DE CARROCERIAS
DE FIBRA DE
VIDRIO Y ACERO
(MEIPAC 1010)

Necesitamos representantes en: Córdoba, Mendoza, Tucumán, Mar del Plata, Rosario, Corrientes, Paraguay y Uruguay
AUTOMOVILES TOTALMENTE TERMINADOS SOBRE PEDIDOS. TODOS LOS MODELOS ESTAN REGISTRADOS Y SON DE
FABRICACION ARTESANAL ("MEIPAC" MALLA ENVOLVENTE INTERMEDIA PROTECTORA DE ACERO

TIT-CAR S.R.L.

ENVIE A 10.- Y RECIBIRA: INFORMACION, FOLLETOS EN COLORES Y LISTAS DE PRECIOS

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

HISTORIAS DE AY

Marcos Juárez. En las afueras de la ciudad cordobesa, a cinco kilómetros del centro, cobijados bajo un sencillo techo y con implementos agrícolas que los rodean, se esconden dos monoplazas de la Fórmula Dos Nacional.

El apellido de los responsables es muy conocido en la ciudad, pues uno de ellos está en las pistas desde principios de la década del presente. Se trata de **Oswaldo Pedro Aurelio Massei**, quien tiene asegurada la continuidad del apellido en los altos niveles del automovilismo nacional con su hijo, **Gabriel Oswaldo**, hasta el momento invicto en la Fórmula Dos Nacional en la presente temporada.

"Debuté el 25 de mayo de 1960 -dice Oswaldo- en Karting 125 cm³. En esa carrera, realizada en Marcos Juárez, finalicé octavo. Cuando aparecí con el karting, alto y de ruedas grandes, todos me decían que parecía un 'trolley'. Fui campeón argentino en 1968 y 1969, y en el '70 conseguí el título interprovincial. Dejé el karting con la máxima satisfacción de haber ganado doce carreras consecutivas en todo el país. En el '70 debuté en la Fórmula Dos Nacional, en el circuito Los Barrancos de Mendoza. Justamente cuando estuvimos allí, en mayo pasado, me enteré que aún existe el trazado y que lo usan para algunos zonales. En el '70 y '71 hice Fórmula Dos, con chasis Bravi y motor Peugeot, ayudado por una pena de Marcos Juárez. Llegué a estar en el equipo Peugeot con 'Cocho' López, con el cual hicimos una temporada internacional en Chile y Uruguay, que finalizaba en Brasil y adonde no fui. Luego, en el '73 comencé a correr en la Limitada Santafesina y simultáneamente en la Cordobesa, por problemas de dinero y fundamentalmente porque había que viajar mucho con la Fórmula Dos Nacional y descuidaba mucho el campo. Seguí en el zonal, hasta desembocar en la Fórmula Entrecor, que en un principio nació de la fusión de zonales entrerrianos y cordobeses, y ahora se convirtió en la F-2 Nacional."

Luego de escuchar atentamente las palabras paternales, Gabriel Oswaldo, el nuevo exponente deportivo de la familia, pensó durante algunos segundos la forma en que se introdujo en este mundo de los "fierros", y detalló: "Estábamos trabajando en el Berta I a principios de la temporada '86; y después de la carrera de Balcarce, que fue la primera, se presentó la oportunidad de hacerlo con un modelo III, propiedad de Carlos Contín (de Albrionite). Dejamos de trabajar en el modelo más viejo y nos presentamos con el nuevo. No pudimos estar en Mar del Plata, que era la segunda carrera pero terminamos para ir a Concordia, donde debuté. Salí sexto, y mi experiencia en autos de carrera ha-

bia sido las sesenta vueltas de práctica que di en Marcos Juárez. Elegí la Fórmula Dos porque me gusta manejar potencia, además, se presentó la oportunidad de correr un buen auto, y tenía la ventaja de ir junto a mi padre, por todo ello decidí integrarme a la F-2".

Verlo a Oswaldo Massei en cualquier circuito del país, y en su Marcos Juárez natal, no implica ninguna diferencia. En todo momento vive acelerando, corriendo para buscar un repuesto o tomando un caté rápidamente para seguir con sus tareas en el campo. Nació el 7 de abril de 1935, pero sus 52 años no le impiden contradecir el precepto argentino que enuncia la tranquilidad de quien vive en el campo. El es la excepción...

"Cuando Gabriel era chico me escondía las herramientas. Imagínate los problemas que se me presentaban cuando las necesitaba para ajustar alguna tuerca. Le preguntaba si él las había tocado, y no me contestaba, hasta que descubrí que las ponía en un rincón del taller, pero ya había perdido un montón de llaves. Desde los cuatro años viene conmigo a las carreras; era imposible dejarlo en su casa. Como no había quién lo cuidara, le daba una caja con pinzas y llaves y le decía que tenía que ayudarme quedándose en un lugar que le asignaba y que no era peligroso; no tenía problemas, pero estaba tan compenetrado en la carrera que cada vez que me pasaban o cometía algún error, me retaba duramente y se enojaba."

Mientras Gabriel y Oswaldo cuentan gran parte de su vida, aparecen los infaltables mates, aprovechados de muy buena gana por Rubén Guerini, el jefe de equipo (ausente en la última carrera por una linda circunstancia, como lo fue el nacimiento de su hija), Máximo Riva, Norberto Acosta, Silvio Riva y el alineador Jorge Mantegari. Todos ellos, además de saborear ese mate mañanero, hacen posible que padre e hijo estén en los primeros planos de la Fórmula Dos. "Poné que en Buenos Aires, como no estaba Rubén Guerini, lo único que le hicimos al motor fue cambiar las bujías", y esa frase dicha por Gabriel da pie para que su padre comience a contar una serie de interesantes anécdotas.

"Cuando corría en Karting, en Río Cuarto estaba invicto y nadie me podía ganar. En un campeonato nocturno en el que corría Anibal Tejera -NDR: el mismo que según Neviani fue su maestro -me quedé último en la largada porque el largador era el padre de Tejera y estaban acomodados. Remonté muchas posiciones y alcancé el segundo puesto cuando faltaban cinco vueltas, mientras él estaba primero. En la última me propuse ganarle o que nos quedáramos los dos, y sobre el final lo pasé por

arriba. Se armó un escándalo y como estaba con mi sobrino le dije que no levantara las manos porque se iba a armar. Cuando se venía toda la barra con Tejera a la cabeza, él se adelantó y tendiéndome la mano me dijo 'Te felicito, así ganan los campeones'. Te imaginás nuestra satisfacción, esperábamos las trompadas y nos encontramos con eso..."

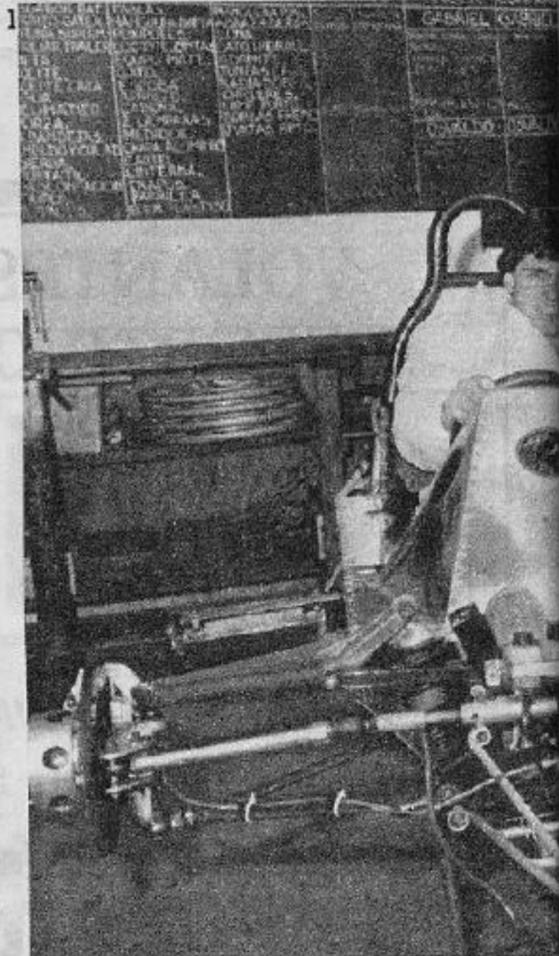
Gabriel, con sus 23 años (nació el 23 de noviembre de 1963 en Marcos Juárez), también hace planes para el futuro, ayudado por su principal patrocinante y por los buenos resultados que tuvo hasta el momento en la F-2.

"Tenemos intenciones de correr en la Fórmula Tres Sudamericana, y aunque pensábamos hacerlo este año, preferimos esperar para ver qué pasaba con la categoría. Hay una cuna que está haciendo Oreste Berta, y en Buenos Aires me comentó que habría posibilidades de correr alguna competencia antes de fin de año para empezar con todo en el '88. No sabía nada de eso, y me enteré hace poco tiempo, pero por este año quiero seguir firme en la F-2, especialmente para andar bien como hasta ahora y apuntar al campeonato."

La serie de anécdotas de Oswaldo es interminable, casi tanto como enumerar toda su trayectoria deportiva desde aquel lejano 1961 cuando se decidió correr un kart. Están las que demuestran sus intenciones permanentes de ayudar, y él se quedó sin largar al presarle el tanque de nafta, ya que del casidense se había roto. También están las otras anécdotas, que denuncian sus "mañas", adquiridas a través de los años. Cierta vez en Karting, le sacó el cable de la bujía a un rival para que no lo pase. Episodios distintos de la vida deportiva de Oswaldo Massei y de los cuales no está exento su hijo, a pesar de tener mucho menos tiempo sobre los autos de carrera...

"El año pasado, en el pre cordona-ción realizado en Río Cuarto, en la segunda vuelta me di cuenta de que estaban flojos los bulones que sostienen el volante de dirección. Corrí toda la carrera ajustándolos y llegué tercero, la culpa la tuve yo porque me olvidé de ajustarlos, ya que Rubén Guerini estuvo ocupado hasta último momento con el auto de mi papá."

Todo piloto tiene recuerdos importantes de su vida deportiva. Para Massei padre, hay un gran día que siempre evoca, el trofeo ganado en esa fecha tiene un lugar privilegiado en la vitrina junto a una cinta con los colores argentinos. "El 1º de mayo de 1982 mi hijo estaba en Malvinas (ver recuadro) y se corría una competencia acá en Marcos Juárez. A la madrugada nos enteramos del comienzo de los ataques ingleses a las islas y si bien Rubén Guerini no me dijo nada, por dentro creía en que no debía correr.

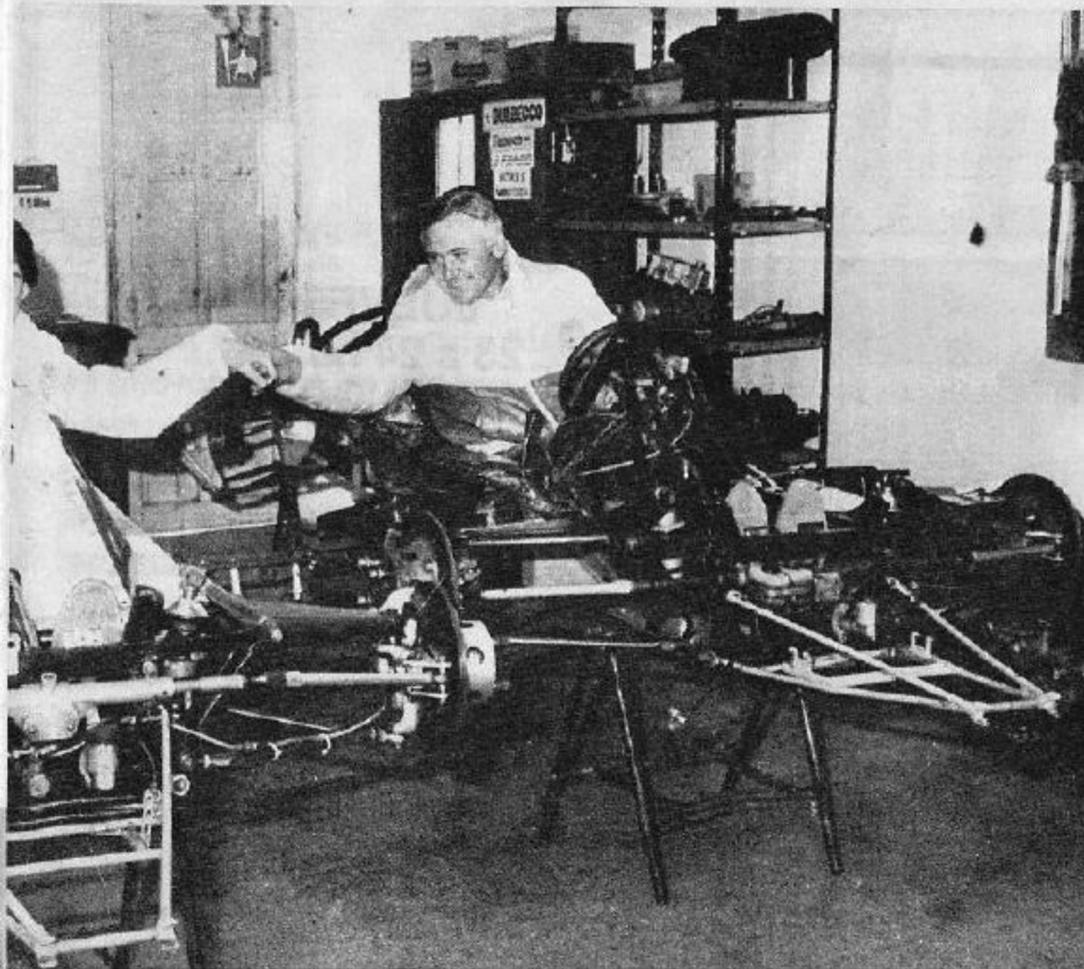


Lo pensé bien, y me decidí a competir, porque tenía posibilidades de ganar y el trofeo iba a ser muy importante para mí. Gané, ahora el trofeo ocupa un lugar importante y es un recuerdo inolvidable."

"En la parte deportiva, el mejor recuerdo que tengo es el de la carrera de Mendoza -acota Gabriel- porque el auto iba perfecto, repetía el tiempo de clasificación en carrera sin problemas y además fue mi primer triunfo. Eso difícilmente se olvida."

A cierta edad, siempre se piensa en el retiro. Oswaldo Massei no lo oculta, ha pensado en eso y también tomó la decisión momentánea de seguir por razones que explica muy simplemente: "Esto es mi pasión, me gusta mucho, tengo un buen apoyo publicitario, estamos trabajando para hacer el

ER Y DE HOY



1 - En el taller, sentados en los autos "desnudos", Osvaldo le da la mano a su hijo. 2 - Ambos en acción, en la competencia de Fórmula Entrecor de Pignó en 1986. 3 - Epocas pasadas, rodeado de trofeos y de un chico travieso que luego seguiría sus pasos. 4 - El día del debut en karting, en 1961. "Esa camisa a cuadros ya no la tengo más", acotó Osvaldo Massei



uno-dos con mi hijo y seguiré por el momento. Tengo mi carrera hecha, espero que Gabriel pueda tener la misma suerte que yo, me interesa su ubicación final en el campeonato y si se dieran circunstancias no dudaría en dejarlo ganar. Naturalmente que me gusta triunfar, pero ahora en su turno, y si lo puedo ayudar lo haré. Quiero que Dios le de la suerte que tuve yo".

Al respecto, Gabriel retruca rápidamente: "No me gustaría que me deje ganar, prefiero ganárselo yo mismo en lucha franca". Y agregó: "La categoría está linda, lo que más me gusta es que no se rompen los motores, y lo que menos es que hay quien se queja en vez de trabajar conjuntamente para salir adelante".

Padre e hijo están unidos por una actividad que comparten plenamente. El

taller, la ciudad, los escenarios, el equipo y hasta alguna lucha en la pista. Con firmeza, uno de ellos hace sus primeras armas en el automovilismo y en una categoría nacional. "Sólo quiero agradecer mucho a 'Yoyo' Maldonado que nos da los fierros y al grupo de mecánicos y patrocinantes, quienes posibilitan que estemos en la punta."

Con la misma firmeza, otro Massei sigue los pasos de su hijo casi en la culminación de una dilatada campaña deportiva. "Mi principal trabajo siempre fue el campo, tengo 280 hectáreas, casi todas ocupadas por la agricultura y muy pocos porcinos. Esta es mi vida, y por esto tengo el taller alejado de la ciudad."

Así son los Massei. Padre e hijo comparten muchas cosas... entre ellas, las carreras.

SUS CAMPAÑAS

Osvaldo

Fue campeón cordobés de karting en los años '63, '64, '65, '66. En esta última temporada también fue campeón del Sudoeste de la provincia de Buenos Aires. En el '67 ganó el campeonato santafesino, y en los dos siguientes el torneo Argentino. En la Fórmula Dos Nacional, terminó en cuarto lugar el campeonato de 1971, tercero en la temporada internacional del '72. En 1981 fue campeón de la F-2 cordobesa, título que repitió en la temporada siguiente y que se adjudicó junto al de la Fórmula Entrecor. Participó en 1979 en la Fórmula Uno Nacional finalizando en la cuarta posición en el campeonato. En 1962 fue considerado Caballero del Deporte. Participó en más de 650 competencias y su último campeonato ganado fue el de la Fórmula Entrecor en 1985.

Gabriel

Debutó en Concordia el 20 de abril de 1986 y finalizó sexto. Su primer podio fue en Las Parejas donde llegó tercero; octavo en BsAs y quinto en Resistencia. Su primer abandono fue en la competencia de Rafaela de la temporada pasada, y en la prueba siguiente culminó en quinto lugar.

Finalizó su primer año con un segundo y un cuarto puesto en Río Cuarto y Bahía Blanca respectivamente. En su primera temporada consiguió el número cinco en el ranking, totalizando 18 unidades; y en 1987 comenzó con dos triunfos en Mendoza y Buenos Aires, carreras en las que además consiguió la pole position. Los 18 puntos ganados, el máximo posible, lo dejan puntero en el campeonato de Fórmula Dos Nacional de la presente temporada.

EL TEMA DE MALVINAS

Un aspecto muy poco conocido en la vida de Gabriel Massei fue su paso por las islas Malvinas en 1982, cuando la Argentina ocupó el archipiélago. Estas fueron las vivencias de Gabriel...

"Salimos el 27 de marzo de Sarmiento, un pueblito a 150 km de Comodoro Rivadavia donde hacia el servicio militar. Al bajar del aríon nadie sabía absolutamente nada del motivo del traslado, inclusive pensábamos que estábamos en Río Gallegos hasta que nos dijeron que era Bahía Blanca. Nos embarcamos en el Cabo San Antonio, y el único periodista autorizado para estar allí era uno de La Nación. Cuando nos internamos en el mar, las olas levantaban la nave y se ponía a 45 grados. A la cero hora del 2 de abril divisamos las islas Malvinas. En ese momento nos dijeron que seríamos los encargados de reconquistarlas. No sentí nada en especial porque pensaba que no había nadie. Desembarcamos en diversos vehículos anfibios, a mí me tocó ir al aeropuerto donde por suerte no había nadie, aunque en un primer momento me habían asignado la misión de ir a la casa del gobernador. Estuve en Puerto Argentino hasta el 15 de abril, desde allí fuimos a Darwin en helicóptero, y allí me quedé hasta el primer ataque que fue el 1° de mayo. Ese día, mi 'Viejo' corrió en Marcos Juárez y ganó.

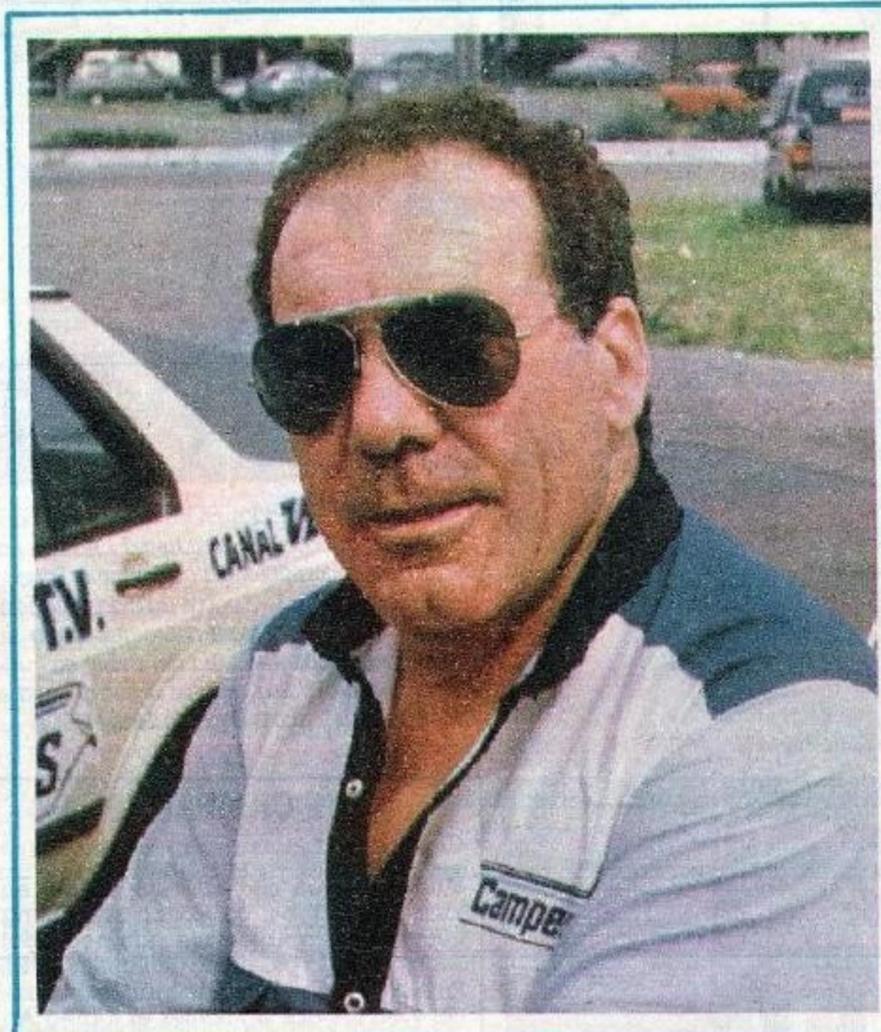
"Desde el 1° de mayo, tuvimos ataques diarios por intermedio de los aviones Sea Harrier que hacían sus destrozos. El 16 de mayo me mandaron a San Carlos, y la idea de los superiores era que avisáramos cuando desembarcaran los ingleses. Éramos 46 soldados entre suboficiales y oficiales y ellos tenían 35 barcos. Prácticamente una fragata misilística para cada uno. De allí, escapamos de casualidad a pie, luego de avisarle al Tte. Primero Esteban. Ellos hicieron un ataque de pinza, tal como se llama a atacar con helicópteros por un lado y morteros por otro. Estuvimos cuatro días perdidos hasta que nos ubicaron, volvíamos a Puerto Argentino y descansamos un día, hasta que en helicóptero nos mandaron nuevamente a Ganso Verde. Llegamos en momentos del combate, estuvimos 24 horas bajo fuego cruzado y me tomaron prisionero. Luego me llevaron al continente y cuando llegué, los ingleses tomaban Puerto Argentino.

De esta experiencia, gracias a Dios, no me quedó nada malo. Tuve la suerte de que no murió nadie al lado mio. Además, éramos cuatro soldados muy amigos, y volvíamos los cuatro, por eso no me trae malos recuerdos todo esto.

Al respecto, el padre comentó: "Imaginate cómo estábamos nosotros, porque él sabía que estaba vivo y bien, pero nosotros no teníamos noticias de nada. Todo ese proceso fue una agonía, y cuando fui a buscarlo a Campo de Mayo también fue terrible, porque teníamos una gran incertidumbre y no había ninguna información, fue una tortura pero afortunadamente todo terminó y él está con nosotros."

Campeones

**Radio
El Mundo**
LUNES A SABADO
20 a 21 hs.
DOMINGO
9 a 14.30 hs.



Canal 2
JUEVES
23 a 24 hs.
DOMINGO
21 a 22 hs.

**Conducción y Dirección General
CARLOS ALBERTO LEGNANI**
La imagen y el relato del automovilismo actual

**DOMINGO 5 DE JULIO
DESDE EL AUTODROMO OSCAR CBALEN
(CORDOBA)
T.C. 2000, F-R Y F-2 NACIONAL**

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
Arenales 2896 - P.B. - (1425) Bs. As.
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

Campeones

INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO

CORSA A FONDO

TURISMO PISTA EN NUEVE DE JULIO (21/6/87)

TURISMO MEJORADO...

Sigue en alza la categoría pistera de Turismo, con el aporte de nuevos autos en sus tres clases, las que ahora sí, se presentan con un número razonable de actores. Así, las carreras interesan y logran mantener la atención de un público que volverá a darle a la división la importancia que tenía unos lustros atrás.

ZORBA PESADO- El sábado el CT Juan ("el lio") Rodríguez le avisó a "Zorba" que el agujereado para alivianar el marco del radiador era antireglamentario y que podía clasificarse así, siempre y cuando el auto diera el peso mínimo, pero el domingo, para correr, debería ponerlo en orden. "Yo no entiendo, tengo el auto 90 kg. arriba del peso mínimo y ya no sé de dónde sacarle un gramo..." se lamentaba el helenico cordobés.

BOMBAS PARA DOS- Los VW Gacel de Bonomo y Maldonado utilizaron una nueva bomba de frenos y pastillas desarrolladas especialmente por Hugo Vilella (GV). Por lo visto en la zambullida al mixto, donde los Gacel ganaban 50 metros en la frenada, anduvieron bien.

OTRO REGATTA- es el 85 de Horacio "Rody" Paolucci, que ahora integra con



Arriba, Don Ernesto Bessone recibe de su hijo Ricardo -el menor- el regalo correspondiente al Día del Padre. Para los curiosos: un pulóver. Abajo, Ricardo Albertengo recupera terreno y acomete contra la dupla tomada por Daniel Stambul (auto azul) y Pablo Rafú, quienes tuvieron un muy buen desempeño.



Ottaviani el equipo de la Peña "La Zebra". Precisamente la gente que hizo el exitoso auto de Raúl (Cingolani y Bidino, de Carlos Casares) se ocupan también de la preparación de la nueva máquina.

TRES REGRESOS. Sigue la corriente de retornos. En Nueve de julio volvieron a la pista Pancho Talone, que desde 1985 no corría. Otro es Francisco Asturi, el porteño que se incorporó al equipo Gava con el SE 1.5 ex-Trejo (además de correr con un Spazio en la monomarca). El tercero en este "volver a vivir" es Mario Guerri, médico riocuartense (primo del Pollo Guerri, un gran kartista de otrora) quien se vino con otro Regatta 85, mecánica Cosma.

REMENTERIA. El padre de Alejandro, el domingo por la mañana: "Aún no sabemos si Alejandro correrá la del CAP en Buenos Aires. En el Club de Pilotos nos pidieron colaboración -mil australes- y nos salen con una carrera en Trelew, circuito que además de ser muy chico, no está en condiciones (el piso es casi un mejorado) para una carrera de esta jerarquía. Tengo que pensar si vamos a seguir con el Datsun..." Un padre que da consejos... y en su día.

ABIUSI, CON FUEGO. Antonio Abiusi se quedó sin frenos en carrera y tras despidarse, los escapes calientes prendieron fuego al pasto, para desesperación del robusto piloto que tenía por su unidad. prontamente intervinieron unos bomberos y apagaron el fuego. "¡No puede ser! Ayer me pasó lo mismo..." Lógico, el Fuego contra la Sierra.

PRIMER ADELANTADO. Y único sancionado, fue Bobby Dustig en la largada de la clase 3. "Cuando estábamos por largar me di cuenta que tenía la tercera colocada. Puse primera y moví el auto para constatar que hubiera entrado. Ahí me deben haber visto y me dieron con 30 segundos por el coco." Así se lamentaba el corbatero, privado del podio por esa "minucia".

NORDESTINAS. Una del Chaco, es que debutó Juan Carlos Kesqui, (30 años, campeón zonal de Turismo en 1975, 76 y 84) con el Sierra comprado a Gustavo Rivero, quien se lo trajo directamente desde el Sur el viernes. Pese a la lentitud del auto, giró y se llevó dos puntitos. Otra del Chaco: En Resistencia se adelantó para el sábado una carrera zonal para permitir a los aficionados el seguimiento por TV de la carrera de Nueve de Julio, el domingo. Eso da la pauta de las expectativas que crean los pilotos del NE en sus pagas.

HERMANDAD. Los de Tierra del Fuego nos piden que pasemos un avisito: entre el 15 y el 17 de agosto se correrá en la Isla el clásico Rally Internacional de la Hermandad, que supo contar en el pasado con figuras "del Norte" como Recalde, Garro, Soto y Chazarreta. Este año el concesionario Volkswagen local, se aseguró la participación de Alfredo Altamirano. Esto es porque el resultado de la carrera incide muy di-



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club Nueve de Julio.

Promotor: Néstor Papini.

Accesos: Dos, de tierra, en muy buen estado, 4 puntos.

Controles: Correctos, 4 puntos.

Comodidades: Buenas, 3 puntos.

Estado del circuito: Muy bueno, 4 puntos.

Boxes: Regulares, faltan las separaciones entre cada uno de ellos, 2 puntos.

Promoción del espectáculo: Pobre, 2 puntos.

Servicio de prensa: Inexistente el sábado y elemental el domingo, 1 punto.

Puntualidad: Muy buena, 4 puntos.

Total: 27 puntos (ideal 45).

CARTA DE PRESENTACION DANIEL STAMBUL



Nació en el barrio de Villa Devoto, en la Capital Federal, el 12 de febrero de 1951, está casado con Viviana Gómez y tiene dos hijas, Desirée de 11 años, y Farrah de un año y ocho meses.

Este empresario de la industria plástica tiene como cliente a José "Pepe" Migliore, y él fue el que lo introdujo en el mundo del automovilismo deportivo.

"No había corrido nunca en mi vida, y la primera competencia fue la del Autódromo de Buenos Aires, el 17 de mayo pasado. Me fue muy mal ya que dimos sólo tres vueltas y se rompió el motor. Todo lo que aprendí hasta ahora se lo debo a Migliore, y por él estoy acá."

El Ford Sierra Ghia 2.3 es el que corrió José Luis Bessone en la temporada pasada, ahora con motor de RG y con la atención de Pedro Vidal. Los planes de Daniel Stambul se centran en la Fórmula Sierra. "Quiero hacer una sola cosa y bien hecha."

rectamente en las ventas de automóviles 0 km. Carlos Romero será uno de los conocidos que defenderá el prestigio fueguino frente a chilonos y continentales.

PARQUE VARIADO. De los veintiocho autos que largaron la final de Clase 2, 11 fueron Fiat Super Europa 1.5; 10 VW Gacel GS; 5 Regattas (uno de ellos, el de Jorge Trejo, del modelo 100 y los res-

tantes del 85) y sólo 2 Fiat 128 CLI de 1300 cc (los de Juan Ojeda y Manuel Bueno).

COSTANZO PUMBA. El cordobés Ricardo Costanzo volvió al Turismo pista con un Sierra 0 km cuyo motor lo hizo Garibaldi y las suspensiones Marcelo Magaquián, de la Docta. Con el motor en ablande probó la semana anterior en el Cabalén marcando reiteradamente

auspiciosos 1m19s y pico. En carrera duró poco, ya que en la primera vuelta, en un desparramo recibió golpes de todos lados y tuvo que abandonar. De todos modos es un importante aporte para las próximas presentaciones de la categoría.

NO TAN PANCHA. A Juan Carlos Gianni, le dicen "la Panchar" por su naturaleza tranquila. Sin embargo en Nueve de



3- Alegre patata: de izquierda a derecha, Gregorio Satar y De Pascale Jr. Ayerza. Adolfo "Pichi" Bandone, su piloto Guirai, colado, Pablo Bernadachi que le atiende el auto a Pentecoste, éste abrazando a Rafael De Pascale, socio de Satar en Motores RG. En cuclillas Vicente Gutiérrez. 4- Primera vuelta: Maldonado, Scioli, Baladinelli, Bessone y, tapado, Abdala. 5- Bonomo sorprendido dándole unos mangos a Luis Cosma, ¿Qué está pasando señores?... 6- Bobby Lusfig, ahora con más velocidad, pero castigado. 7- El mismísimo Yoyo en boxes. El múltiple campeón se adapta rápido al Gacel. 8- Jim Giménez, uno de los que tiene la receta de la velocidad para los R. 18. 9- Arballo vaguea mientras Sarubbi trabaja. 10- Pista caliente. El fuego lo echan "Flash", Pirulín Delgado, Maggi y Romero.



CLASE TRES

a JORGE DELGADO



Se mantuvo en los primeros lugares mientras su Renault 18 se lo permitió. Demostró un manejo excelente en todo momento, sin cometer errores ni entusiasmarse con la posibilidad cercana de alcanzar la punta. Fue uno de los principales oponentes que tuvo Jorge Maggi para ganar. Es un luchador y permanentemente trabaja para triunfar, aunque hasta el momento la suerte le es esquiva.

CLASE DOS

a JOSE SCIOLI

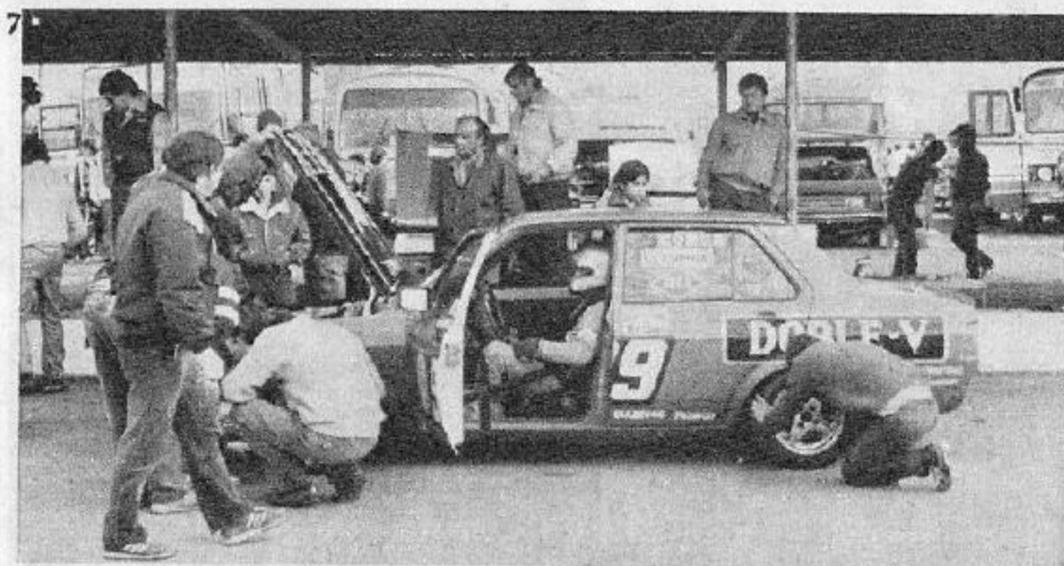


Debutó en Buenos Aires, y esta fue su segunda presentación en la Clase Dos del Turismo. No desentonó en ninguna de las ocasiones, es un candidato al triunfo y su VW Gacel tiene un gran potencial. Se adaptó inmediatamente al manejo del auto, y en las dos competencias estuvo cerca de la vanguardia. Teniendo en cuenta su corta trayectoria en la especialidad, hay que esperar mucho de él.

CLASE SIERRA

a RICARDO ALBERTENGO

El piloto de San Jorge se quedó muy atrás en la primera curva, debido a un trampo en la entrada a mixtos. Remontó con todo lo que tenía y puso en la pista lo mejor de sí para conseguir una posición importante, especialmente en función de campeonato. Logró finalmente el cuarto puesto, aunque había quedado último en la vuelta inicial. Merito suyo y del trabajo del ing. Alberto Garibaldi en su auto.



LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: El espectáculo brindado por la Fórmula Sierra, con una ajustada definición.

Lo preocupante: El futuro del Autódromo de Nueve de Julio debido a la situación provocada por la surgencia de agua en su terreno.

La remontada: La de Ricardo Albertengo, del décimonoveno lugar al cuarto.

La frustración: La de Jorge Delgado.

El debut: El de Carlos Galicchio con VW Gacel, quien finalizó quinto.

La soledad: De Jorge Maggi y Omar Bonomo cuando se retrasaron o abandonaron sus rivales y quedaron muy cómodos en la vanguardia.

La expectativa: La que se creó en la prueba de clasificación de la Clase 2, especialmente por saber si Maldonado conseguiría la pole position.

El pintoresco: Hernán Ayerza.

La bronca: La de "Tito" Abdala cuando debió abandonar por un problema de acelerador en momentos en que luchaba por la punta.

El acuerdo: El de Ricardo Joseph y Juan Heguy para tirar juntos durante toda la carrera.

La polémica: Las marcas y medidas de los neumáticos del Alfa Romeo.

Lo correcto: La verificación técnica post-carrera.

La sorpresa: La del Comisario Deportivo Rodríguez, cuando al llegar a Parque Cerrado luego de la competencia, se encontró con mucho público en el lugar.

Lo acertado: Colocar los veadores en puntos estratégicos del trazado.

La frase: La de Jorge Maggi: "Con este tema de las gamas, cuando vuelva Chippy va a querer poner Bridgestone, con tal de estar en contra de APAT".

Julio no había soda que alcanzara para pasar el mal trago: "Hice el mejor tiempo el viernes, largo bien adelante y se me viene a salir el cable de la bobina. No lo entiendo porque estaba pegado con "fastlix". ¡Qué lástima!..."

Por Carlos Neira y Marcelo Padin
Fotos de Juano Fernández y C.N.

fórmula tres alemana

BALANCE DEL PRIMER TERCIO DE CAMPEONATO

EN CAMINO AL EQUILIBRIO

*En la foto mayor, el Rall RT31-VW Schrick de
Victor Raso, con acondicionamiento
aerodinámico "aligerado" para el velocísimo
Avus y con fondo de Berlín, seguido por dos
autos similares, el último de los cuales es el de su
coequipier Peter Zakowski, con quien departen,
preocupados, en la escena de al lado. En el
extremo derecho, un agraciado ejemplar teulón
simboliza la búsqueda permanente de un
equilibrio que siempre ha signado a la
categoría...*





El indudable dominio ejercido en los primeros tramos del torneo germano, por la conjunción del chasis Dallara 386 con el motor Volkswagen preparado por Siegfried Spiess, parece que ya no se mantendrá sin una contraofensiva formal. Y justamente el argentino Víctor Rosso bien podría convertirse en su abanderado.

Texto y fotos: Néstor Palmetti



Han cambiado bastante las cosas en la F3 Alemana, tras lo visto en el inicio del certamen. Luego de Zolder la categoría demuestra haber recuperado el nivel de paridad que la caracterizó el año pasado. Tras el apabullante dominio de la dupla Schneider/Dallara en las competencias de arranque, la pista belga permitió observar una interesante nivelación, pese a que el resultado pueda indicar lo contrario. En la ocasión Víctor Rosso demostró un saludable progreso en el rendimiento de los Rali RT 31 del Team VW, y de no haber sido por un problema de temperatura, habrían estado en condiciones de discutir por la vanguardia. Los Reynard, por diferentes vías, también dije-

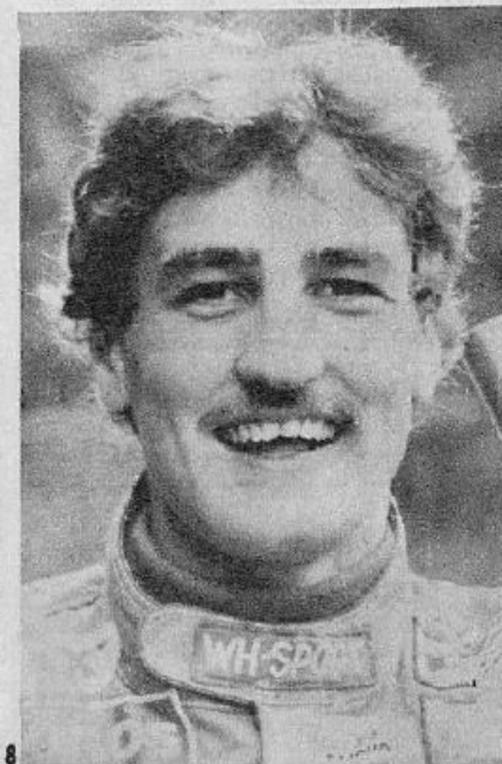
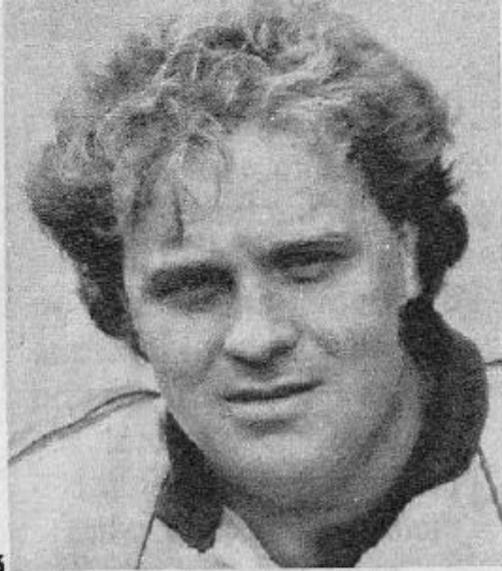
ron lo suyo, aunque al final Schneider volvió a quedarse con los 20 puntos. Después de las demostraciones de Nürburgring y Avus, con diferencias siderales —para lo que es la especialidad— a favor de Bernd Schneider, muchas teorías trataron de justificar tan inusual separación. Una era la reterida al motor "Super Spiess" ya que el alemán es el declarado piloto número uno del preparador de Stuttgart. Si bien esto hace a la cuestión, Avus se encargó de mostrar que la aerodinámica del auto italiano es lo mejor del momento en la especialidad. Incluso los integrantes del team Schübel tuvieron oportunidad de comprobarlo cuando accedieron al túnel de viento 1:1 de la Ford



Aligarrada vuelta previa en Zolder. Olo Hensing (Martini MK92) al frente, seguido de Joachim Winkelhock (Reynard 873), Henspieler Konitzman (Dallara 386), Richard Hamann (Reynard 873), todas con motor VW Spiess, seguidas de los Rali del VW Motorsport y el heterogéneo resto.

germana; todas las variantes que probaron en la carrocería con vistas a Avus, sólo servían para desmejorar el resultado final.

La rigidez del Dallara sigue siendo otra de las características que ayudan a cimentar la aspiración de Schneider. Esto ya lo había conocido el propio Rosso cuando guiaba el 386 de Schübel. Actualmente en el auto del alemán se están utilizando espirales con valores bastante superiores a las habituales 700 libras del año pasado, lo que demuestra cuánto puede influir este aspecto a la hora de doblar rápido.



motor no va nada mal, es la simple confrontación con los otros usuarios Rall que disponen de los motores de Stuttgart. Está bien que en Zolder influyó bastante la nueva puesta a punto que adoptó el team VW, pero en Avus, donde estaban todos iguales, ningún Rall-Spiess estuvo cerca de los autos de Schäfer.

Con respecto a los Alfa, el "Twin Spark" demuestra tener buena potencia "arriba", pero aún pierden algo en "reprise". De todos modos han evolucionado mucho y, a la luz de lo visto de Inglaterra, no sería raro que pronto puedan llegar a la victoria.

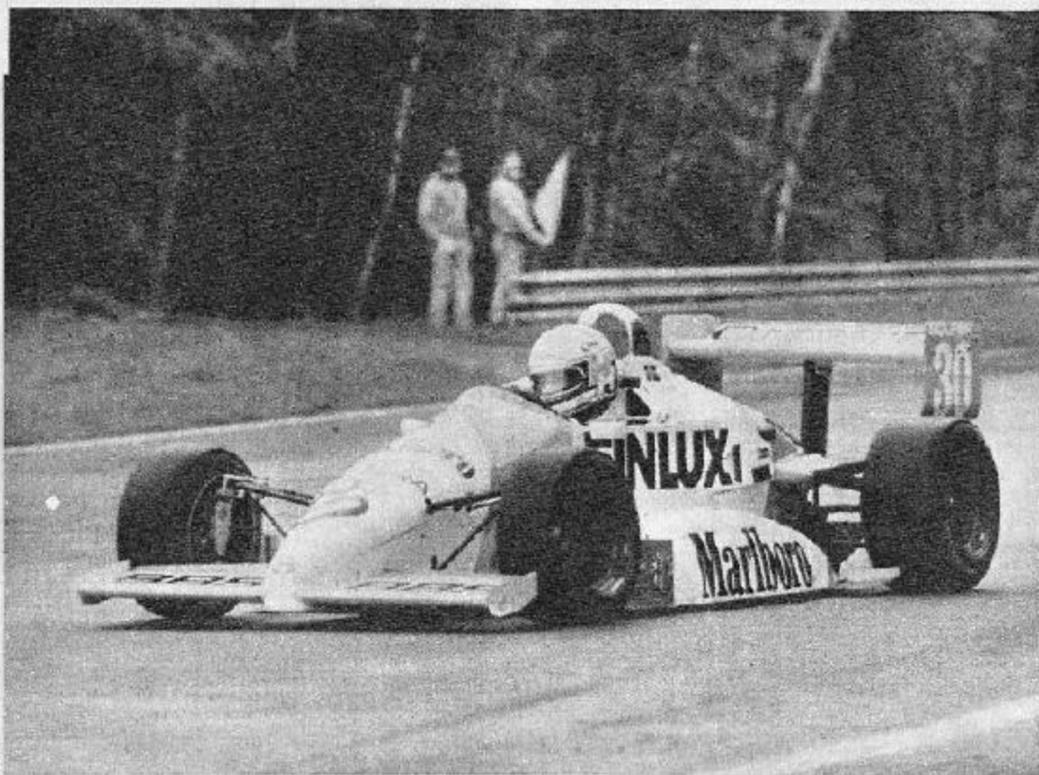
Pasando al rubro pilotos, estas primeras fechas del alemán no han hecho más que confirmar el favoritismo de



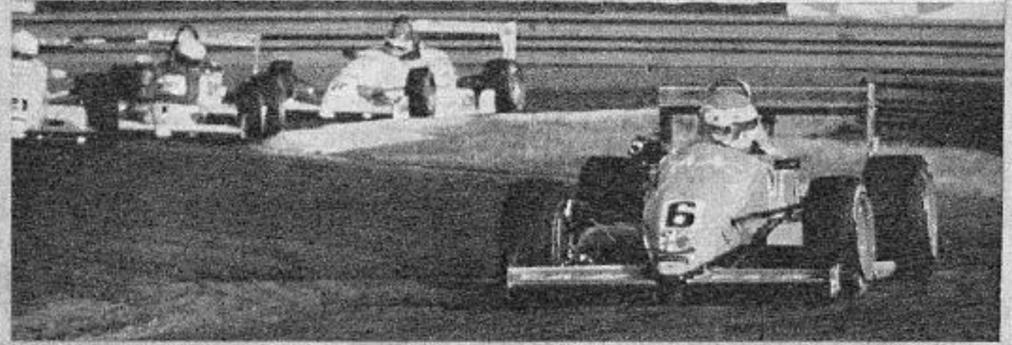
Schneider. Por medio mecánico y por experiencia, resulta ser el candidato más firme al título, y por ello está un escalón más alto que el resto. Detrás de él hay un grupo compacto de rivales que por distintas circunstancias se nivelan. Entre ellos queda el argentino Rosso, que pese a su importante evolución personal, está limitado a esperar la mejora de su medio técnico. Completan este grupo pilotos como David Coyne, Joachim Winkelhock, Harald Huysmann, Tomi Luthanen, Otto Rensing, Wolfgang Kauffman y el regular Hanspeter Kauffman. Resta ver el potencial de Frank Biela, apoyado por el experimentado team de Kees Van Der Grint, como así también lo que puede dar el belga Eric Van Der Poele, ya que los resultados de ambos aún no conforman.

5) El Dallara-VW Spiess del JSK Künzle team, a cargo de Hanspeter Kauffman, ganador en Avus y puntero del campeonato. 6) Nuestro conocido David Coyne, ex-Fórmula Ford británica, uno de los actuales defensores de Reynard en Alemania. 7) Joachim Winkelhock, hermano del recordado Manfred. 8) Con ustedes, el "cuco" del año, Bernard Schneider, ganador de dos competencias con un Dallara-VW Spiess del Schübel Rennsport International, ex equipo de Rosso. 9) Hanspeter Kauffman, no tan triunfador como Schneider pero más efectivo. 10) El auto de motor Alfa Romeo, mejor situado, 5º hasta el momento en el Campeonato, es el Dallara 387 del noruego Harald Huysman. 11) Frank Biela y su Reynard-Spiess, perseguido en Avus por dos que se las traen: Schneider y H. Kauffman. 12) Interior del taller de Bertram Schäfer en Bilburg, con Rosso al fondo.





ASI ESTAN LAS F.3 EUROPEAS



● En Inglaterra, la atracción de las últimas competencias fueron los triunfos de los motores Alfa Romeo. Con impulsor italiano, el belga Bertram Gachot ganó en Brands Hatch con el Ralt del team West Surrey. En la competencia siguiente, el turno fue del sueco Thomas Danielsson, esta vez con Reynard y en Thruxton. De todos modos, con dos victorias en Silverstone, Johnny Herbert consolidó su liderazgo en la tabla de posiciones, disponiendo ahora de 59 puntos contra 37 de Gachot y 28 de Danielsson.

En ocasión de la quinta fecha, en Silverstone, dominó Perry Mc Carthy con el Reynard de Madgwick, pero en el final Herbert atacó y lo superó poco antes del banderazo. Tercero fue Gachot. Precisamente el belga logró el triunfo en la siguiente, disputada en Brands Hatch. Allí Gachot soportó el asedio del irlandés Donnelly con el Reynard del equipo Swallow, al que luego un trompo lo rezagó, facilitando el segundo puesto de Herbert con el motor Spies.

En Thruxton, Danielsson ganó la séptima fecha y fue el segundo triunfo consecutivo de los Alfa "Twin Spark", reforzados por el segundo puesto del belga Gachot. Luego quedaron Donnelly (Ralt-Toyota), Favre (Reynard-Alfa), Hill (Ralt-Toyota) y recién sexto el mejor VW. Herbert había estado segundo al principio, luego hizo un trompo y más tarde, recuperando, se sopló la junta de tapa en el Spies.

El puntero del certamen se tomó revancha en Silverstone. Allí Danielsson había hecho la "pole" y puntuó hasta que se paró la carrera por el espectacular accidente de Ayles. En la segunda largada funcionó mejor Herbert, liderando hasta el final. Segundo quedó Danielsson, tercero Gachot—ambos con Alfa— y cuarto finalizó Hill con Ralt-Toyota. Por lo visto, la cosa no está siendo nada fácil para los VW en Gran Bretaña.

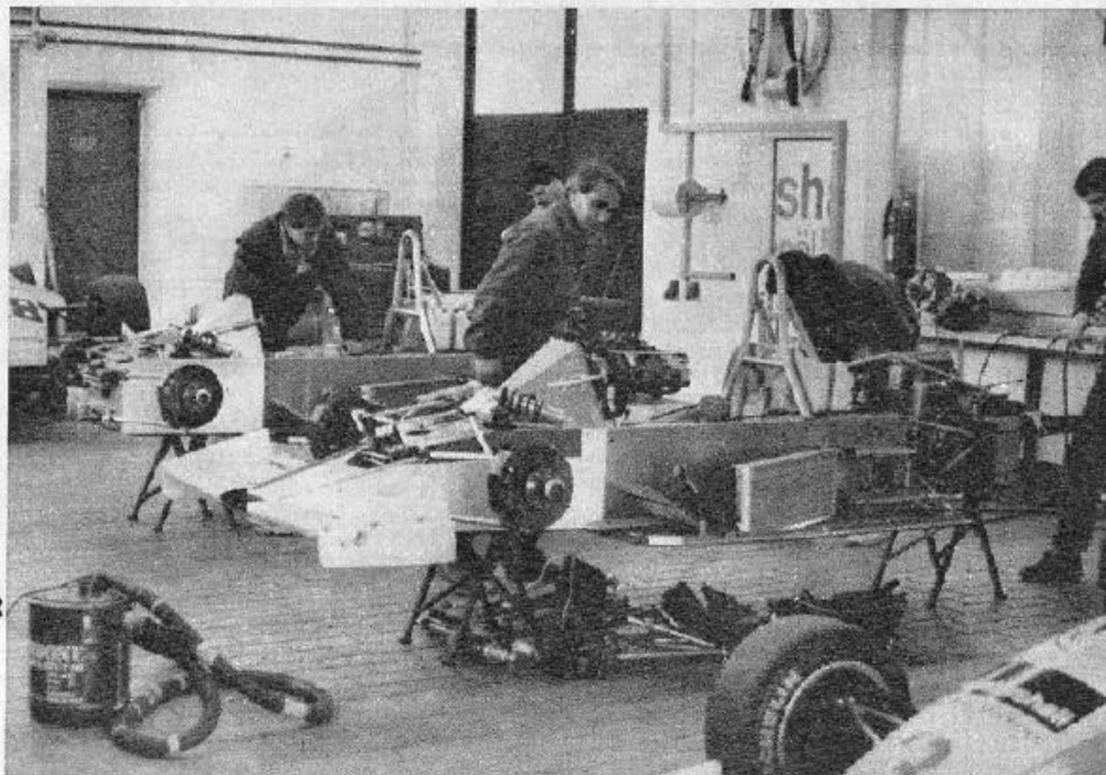
● En tanto, en Italia está ocurriendo al

revés. Si bien Chiesa logró su tercer triunfo en la cuarta carrera, disputada en Mugello, fue un Ralt-VW al que ganó la competencia siguiente, disputada en Varano. Se trató de la victoria en pista de Massimo Monti, piloto que este año había "emigrado" a Inglaterra. Pero tras desavenencias con el team Cellnet Intersport, decidió retornar a su país. Se subió al Ralt RT 31 del team Automotor y ganó en su primera carrera, rompiendo la seguidilla de los Alfa, imbatibles en la península. Sin embargo, este triunfo fue anulado en los papeles, ya que Monti fue víctima de la burocracia administrativa y ese fin de semana no tenía licencia inglesa ni italiana, por lo que perdió el derecho a los puntos.

En Mugello, Andrea Chiesa no había tenido problemas en imponer el Dallara-Alfa de Pavanello. Lo escoltó Felice Tedeschi en su segunda carrera en la categoría con un Reynard-Spies. Tercero había quedado Eugenio Visco (Reynard-Alfa). Con respecto a Varano, tras la eliminación de Monti. Los nueve puntos fueron para Enrico Berzaglia con el Dallara-Alfa de Guido Forti, seguido por Visco con el Reynard que fuera de Modena. Con el cuarto puesto allí logrado, Chiesa afirmó su liderazgo en la tabla. Tiene 33 puntos, contra 24 de Berzaglia, 22 de Martini y 19 de Visco.

● Los Alfa-Romeo también son la carta victoriosa en el certamen francés. En Magny Cours (3ª fecha), pelearon por la punta Fabián Giroux (Dallara-Alfa) y Alain Ferté (Martini), hasta que en la última vuelta se tocaron, dejándole la punta a Philippe Gache con Reynard-VW, escoltado por Cheli (Ralt-Toyota) y Bernard (Ralt-Alfa).

Luego, en Dijon, fue el turno de Eric Bernard, quien peleó toda la carrera con Alesi que tripulaba el nuevo Dallara de Orea. Con este triunfo, Bernard se afirmó como líder del certamen. El piloto del Ralt tiene 48 puntos, contra 43 de Gache y 31 de Alesi (Dallara-Alfa).



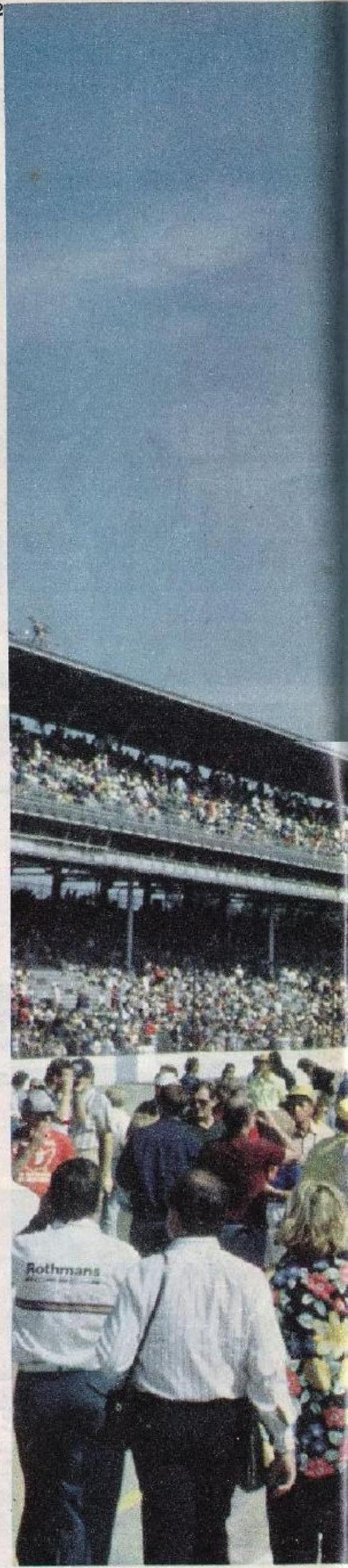
71as. 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS.
Otra jornada inolvidable en ...

LA CASA DEL TRUENO

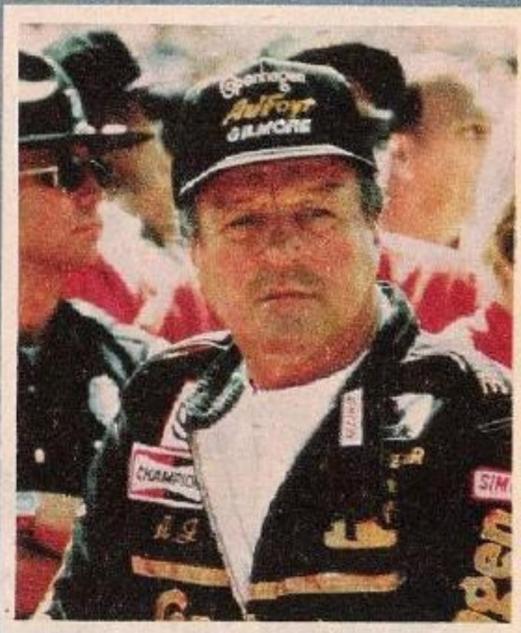
1. Un esqueleto gris en silencio. El autódromo de la calle 16 está vacío. Es muy temprano el lunes y parece mentira que apenas una hora antes, una de las carreras más famosas del mundo lo tuviera como escenario. Es el Speedway, el de las "500 Indy"...



2. Mario Andretti dominó durante todo el mes de mayo. Pruebas, clasificación, "pole". Pero la tradición se cumplió, pues "aquel que domine la clasificación no ganará la carrera". Mario dejó a la gente de Chevrolet muy triste, puesto que esperaban con el champagne listo la finalización de la carrera y el primer triunfo del motor Ilmor/Chevy en Indy. No fue así. Para colmo, su hijo Michael (foto), puntero del torneo, debió ser rescatado así en un muy "candente" pit stop.



2. Todo el esplendor de Indy, apenas minutos antes que los autos se coloquen en el "grid". Una explosión de color, y una multitud que roza las 400.000 personas colma las graderas. Las bandas desfilan y al son de marchas de Souza se va creando el ambiente que alcanza su punto máximo cuando la viuda de Hulman pronuncia las cuatro famosas palabras "Gentlemen, start your engines". En ese momento, 400.000 gargantas suenan al unísono, festejando simultáneamente con el ladrido de los motores en la pista. El momento es impresionante, la emoción atenaza la garganta, hunde el pecho. Hay que estar para sentirlo...



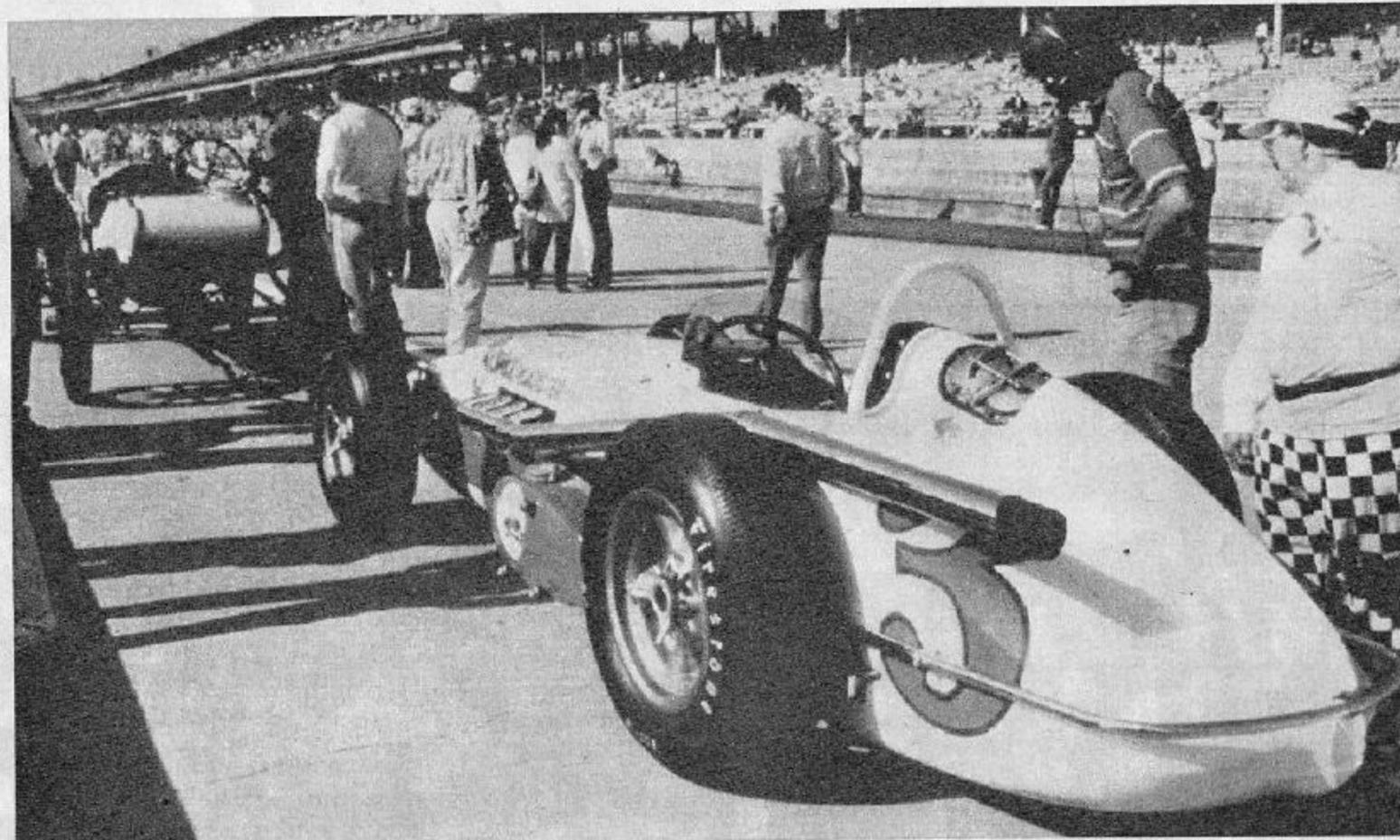
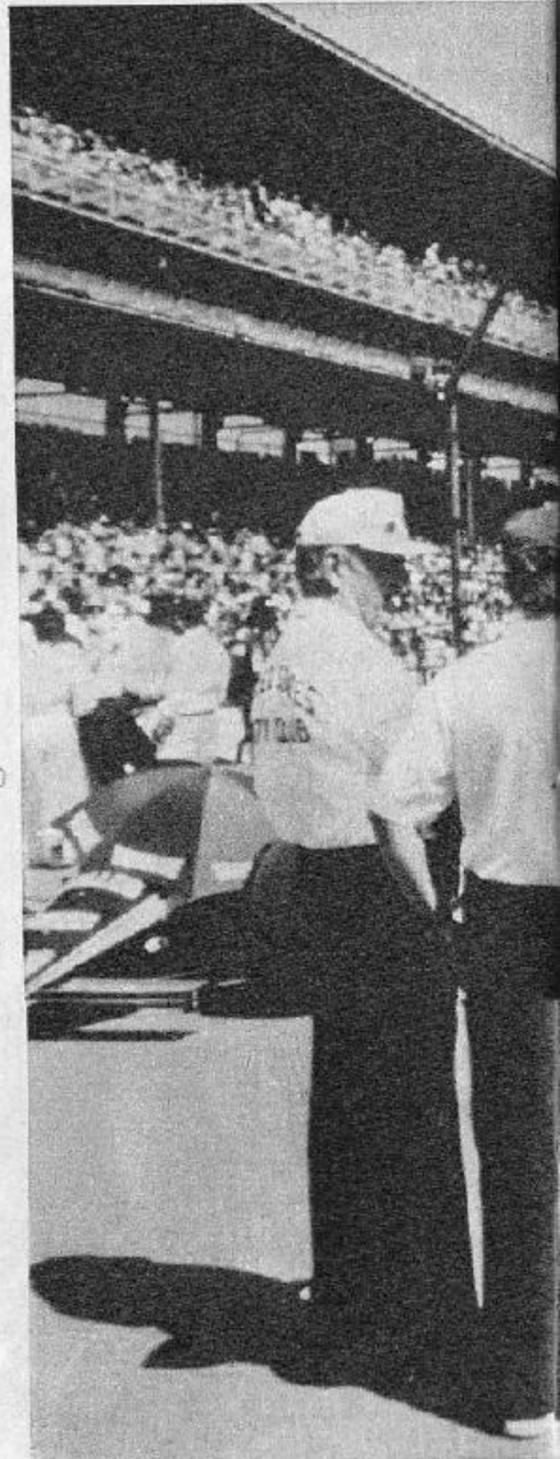
7. ¿Cuántas 500 Millas? exactamente 30 consecutivas para este veterano. A.J. Foyt encabeza la lista de ganadores de Indy Cars, con 67 victorias, dejando al segundo, Mario Andretti, lejos con 47. A.J. hizo el cuarto mejor tiempo y largó en segunda fila. Todavía le alcanza para enseñarle un par de cosas a más de uno... Abandonó con problemas de motor.



9. Como siempre, antes de la carrera un par de bólidos de antaño dejan el museo y vuelven al óvalo. En este caso, el "Leader Card 500 Roadster", que Rodger Ward llevó a la victoria en 1962 a un promedio de 140,2 mph. El mismo Rodger dio la vuelta al volante de la noble máquina.



10

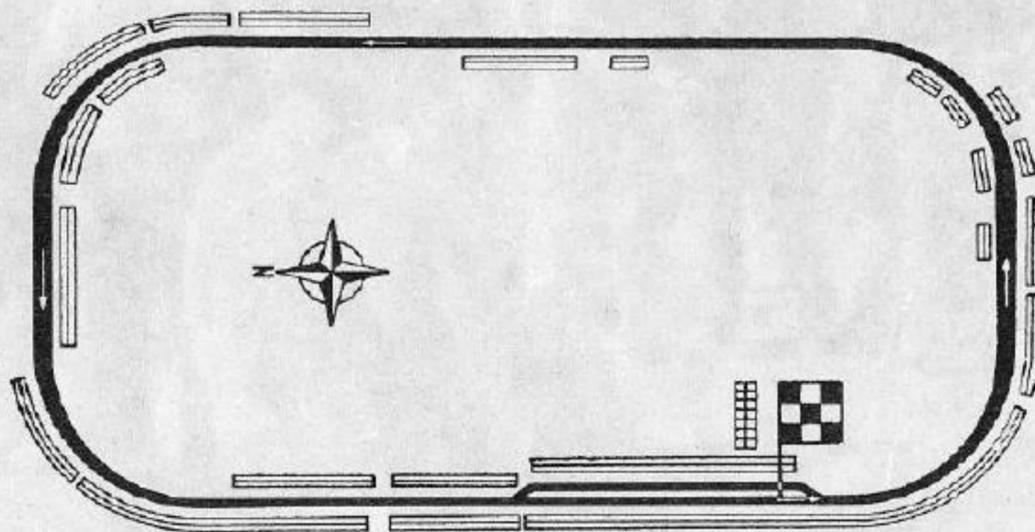


9



13

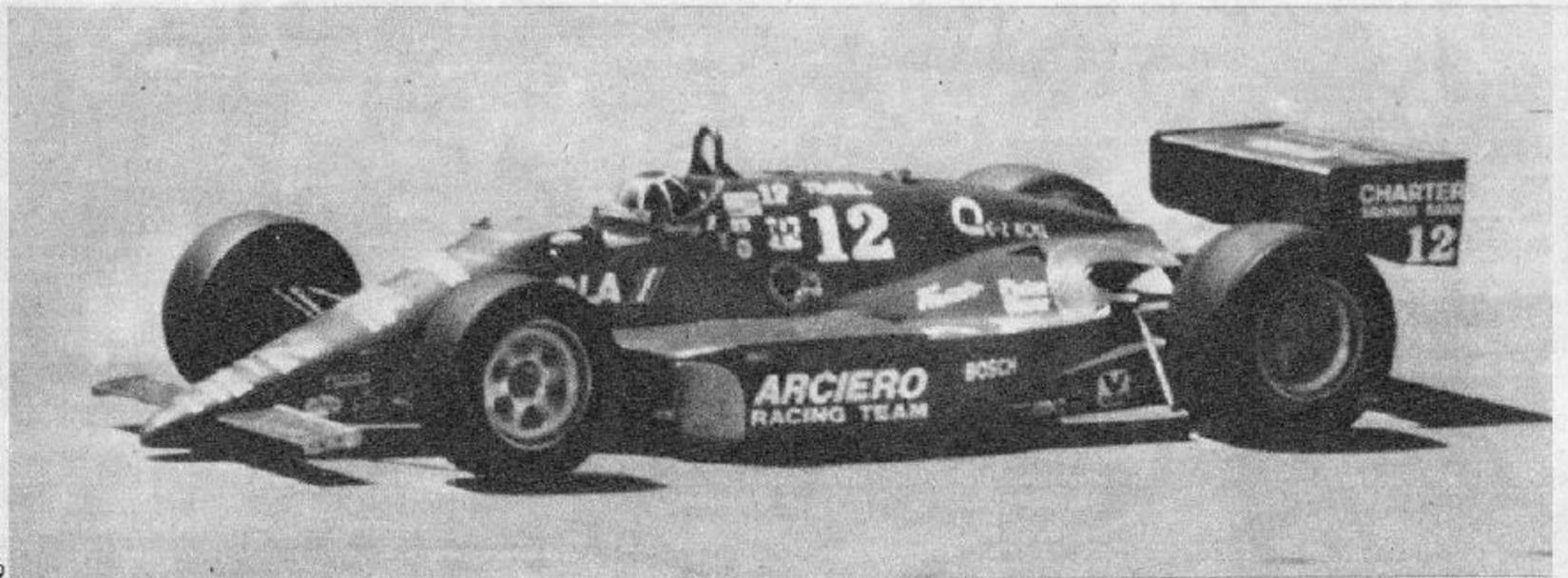
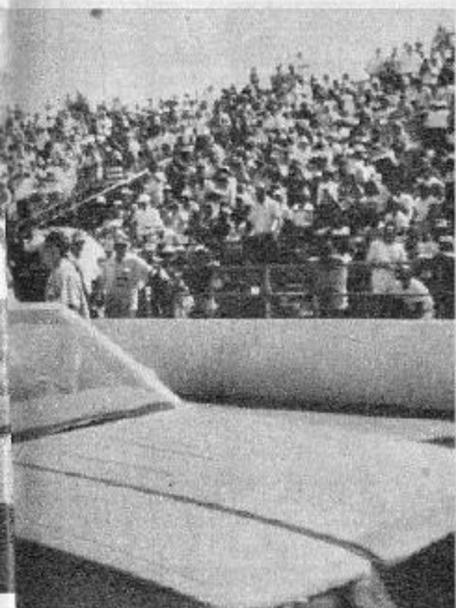
12. "Sueño, papá". Al Jr. y Al Sr. se confunden en un abrazo que repitieron después de la carrera en emotiva escena. Al Jr. terminó cuarto.



10. Antes de la carrera, las bandas de distintas universidades y colegios desfilan mientras los espectadores buscan ubicación. La de la Universidad de Purdue, con su gigantesco bombo, desfiló al son de "¡Locos Muchachos Puravistas...!"

14. Un conocido en Indianápolis. Y no digan que es el dirigible de la Goodyear que se advierte allá en lo alto. Juan Manuel Fangio estuvo el domingo. Fangio está viviendo en la misma Indianápolis, donde tiene base su equipo de ARS, el TEAMKAR.

11. Uno de antes y uno de ahora. George Bignotti, célebre "tuner", conversa con Morris Nunn, director técnico del equipo de Vince Granatelli y Guerrero.



13. Linda Vaughn en todo su esplendor. La Embajadora del Deporte Motor brindó su exuberante presencia en Indy. Alguien comentó que el día en que Linda se retire van a acabarse las existencias de Vic-Vaporub. Hay cada uno...

6. Si alguien merece una foto es Fabrizio Barbazza, que clasificó en la fila 6 con el auto de Arciero y terminó 3°. Fabrizio es el campeón '86 de las ARS (en la que compite Fangio) y obtuvo el premio al "Rocke of the Year". Se mantuvo toda la carrera a un promedio parejo de 175/176 mph, y si bien algunos abandonos lo beneficiaron, el italiano trabajó duro y tuvo su recompensa. Casi al finalizar la carrera se le rompió un lateral del alerón trasero, el auto hizo un trompo completo y siguió la trayectoria sin pegarle a nada: "Cerré los ojos y, cuando los abí, el auto estaba apunlando para adelante; aceleré a fondo y seguí derecho", comentaba Barbazza más tarde.

4. Último pit-stop para Unser. El equipo Penske, con la precisión de un escalpelo, recabastece al March-Cosworth armado a último momento. Unser marcharía hacia su cuarta victoria, igualando el record de Foyt. Hasta el miércoles anterior no tenía auto.



3. Un momento clave. El marcador luminoso marca la vuelta 170. Andreitti adelante y Guerrero pisándole los talones. En pocas vueltas más el dominador absoluto de las 500 millas quedaría fuera con problemas de alimentación. Guerrero adelante acariciando un largamente anhelado sueño...



ORDEN DE LARGADA

Mario Andreitti
(Lola-Chevrolet)
346,563 km/h

Anthony J. Foyt
(Lola-Cosworth)
339,374 km/h

Arie Luyendyk
(March-Cosworth)
335,214 km/h

Ludwig Heimrath
(Lola-Cosworth)
334,014 km/h

Scott Brayton
(March-Cosworth)
330,866 km/h

Danny Sullivan
(March-Cosworth)
328,326 km/h

Derek Daly
(March-Buick)
323,903 km/h

Al Unser Jr.
(March-Cosworth)
322,664 km/h

Bobby Rahal
(Lola-Cosworth)
343,225 km/h

Roberto Guerrero
(March-Cosworth)
338,984 km/h

Johnny Rutherford
(March-Cosworth)
335,148 km/h

Rick Vogler
(March-Buick)
331,272 km/h

Geoff Brabham
(March-Honda)
330,554 km/h

Fabrizio Barbazan
(March-Cosworth)
334,733 km/h

Al Unser Sr.
(March-Cosworth)
333,744 km/h

Randy Lewis
(March-Cosworth)
331,760 km/h

Rick Mears
(March-Chevrolet)
340,250 km/h

Dick Simon
(Lola-Cosworth)
337,826 km/h

Michael Andreitti
(March-Cosworth)
331,662 km/h

Jeff McPherson
(March-Honda)
330,872 km/h

Gary Bettenhausen
(March-Cosworth)
329,047 km/h

Gordon Johncock
(March-Buick)
334,556 km/h

Tom Sneva
(March-Buick)
333,472 km/h

Kevin Cogan
(March-Chevrolet)
331,452 km/h

Josele Garza
(March-Cosworth)
330,958 km/h

Davy Jones
(March-Cosworth)
334,860 km/h

George Snider
(March-Chevrolet)
326,926 km/h

Stan Fox
(March-Cosworth)
329,066 km/h

Rancho Carter
(March-Cosworth)
330,093 km/h

Steve Chassey
(March-Cosworth)
325,833 km/h

Tony Bettenhausen
(March-Cosworth)
328,063 km/h

Ed Finner
(March-Cosworth)
327,084 km/h

Emerson Fittipaldi
(March-Chevrolet)
330,765 km/h

CLASIFICACION FINAL

1000 500 Millas de Indianapolis U.S.A.C. Indianapolis Motor Speedway. Circuito de 4,023 km de extensión. 24/5/87.

1º) Al Unser Sr., 200 vueltas, 260,939 km/h; 2º) Roberto Guerrero, 200 vueltas; 3º) Fabrizio Barbazan (198); 4º) Al Unser Jr. (195); 5º) Gary Bettenhausen (194); 6º) Dick Simon (192); 7º) Stan Fox (192); 8º) Jeff McPherson (182); 9º) Mario Andreitti (180); 10º) Tony Bettenhausen (171); 11º) Johnny Rutherford (171).

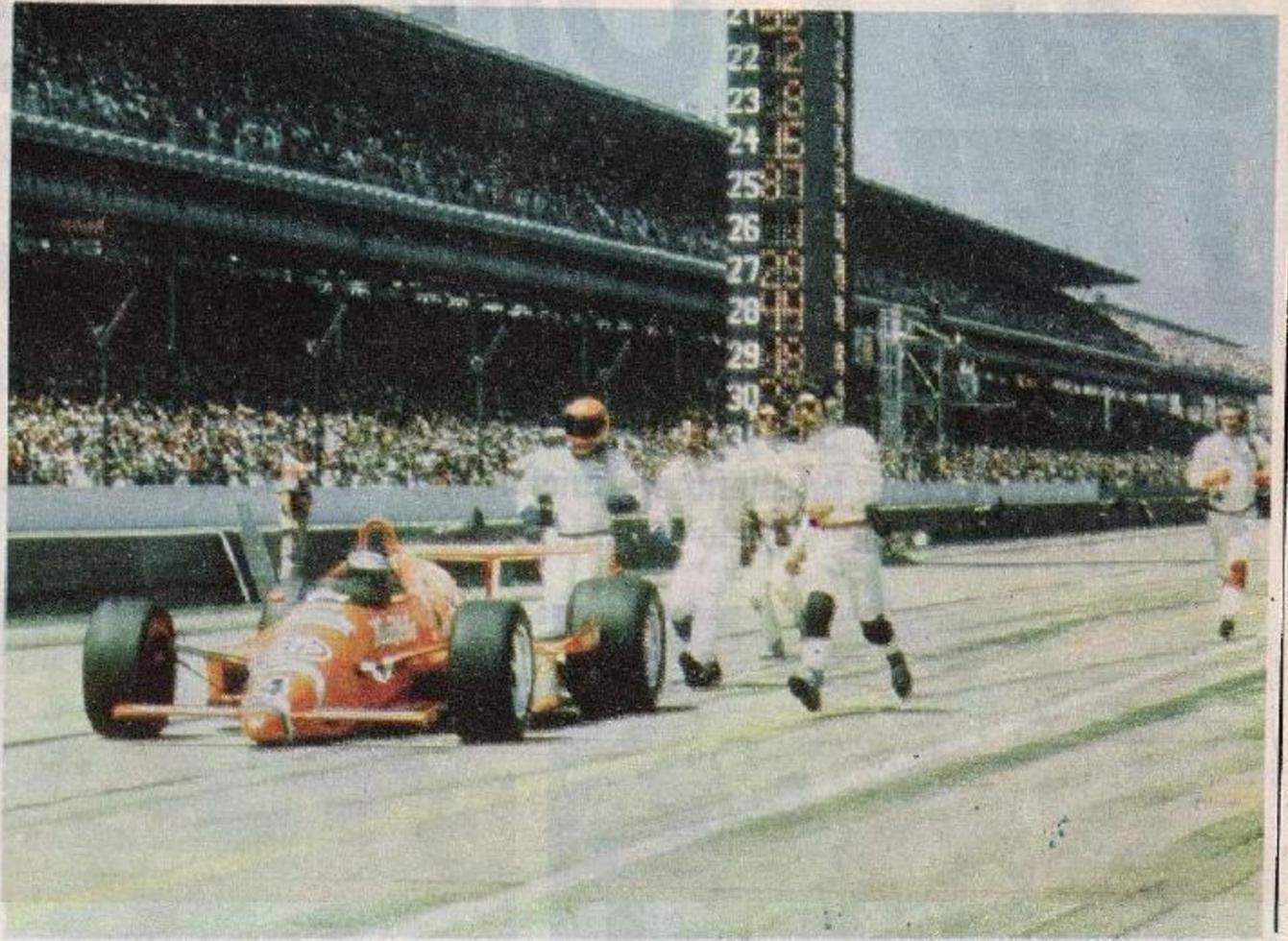
No se clasificaron: Scott Brayton (169), Danny Sullivan (160), Tom Sneva (143), Derek Daly (132), Emerson Fittipaldi (131), Josele Garza (129), Arie Luyendyk (125), Anthony Foyt (116), Rick Vogler (109), Ed Finner (109), Gordon Johncock (76), Rick Mears (75), Geoff Brabham (71), Steve Chassey (68), Bobby Rahal (57), Rancho Carter (45), Davy Jones (34), Michael Andreitti (28), Ludwig Heimrath (25), Kevin Cogan (21), Randy Lewis (8) y George Snider (6).

3



5. Aquí perdió Guerrero "sus" 500 Millas. Problemas de embrague lo dejaron sin motor al dejar su pit. Sus colaboradores corren y, después de tratar inintencionalmente de empujalo, debieron llevarlo nuevamente al box y arrancarlo con el "burro" eléctrico. Aquí lo pasó Unser. Cabe agregar que los parches que se aprecian en su trompa se deben a que Guerrero chocó una rueda que perdió el auto de Tony Bettenhausen, y paró a reparar el daño. Lamentablemente, la rueda, impulsada por el coche, que marchaba a más de 300 km/h, cayó en la tribuna, cobrando la vida de un espectador.

5



Quando **CORVEN** corre...

...Usted **GANA**

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

SUCURSALES

ROSARIO 9 de Julio 2673 tel. 217935

BS. AIRES Juan B Justo 3165 - Tel. 855.6385

DISTRIBUIDORES

NOROESTE HECTOR ANGELINI: C. Alvarez 1005 tel. 218717 Tucumán
Sarmiento 451 tel. 0465 90122 - 90119 Carreras (S.Fé)

NORESTE JOSE M. ANGELINI: 25 de Mayo 583 tel. 28424 Resistencia

CENTRO VICENTE CALDERONE: Ruta 8 y Mitre tel. 23219 - 21446
Venado Tuerto

AMORTIGUADORES **Corven**

CORVEN SAG Srl
 Fabricación: 735 tel. 21736 - 23531
 Puyrredon 12600 Venado Tuerto - Pcia. Sta. Fe

RALLY EN CORDOBA (19-21/6/87)

¿EL COMIENZO DEL CAMBIO?

Esta última edición del Rally Día de la Bandera mostró ciertas características que permiten sospechar posibles y positivas variaciones en el rally argentino. Asimismo, vale analizar la victoria brasileña en función de la actividad nacional y sudamericana. Además, la palabra del "tapado" Fuchter y su historia.

**BOLETIN DE ORGANIZACION**

Organizador: Asociación Gordobesa de Regularidad y Rally.

Promotor: Alcides Rates.

Accesos: muchos, en gran cantidad y buen estado. 5 puntos.

Controles: público, excelentes. carrera, buenos. 3 puntos.

Trayecto: muy bueno. 4 puntos.

Parque cerrado: excelente en el Chateau Carreras. Muy bueno en la Va. Carlos Paz. Péximo el del final, en la calle 9 de julio. 3 puntos.

Promoción del espectáculo: insuficiente. 2 puntos.

Servicio de prensa: bueno. 3 puntos.

Puntualidad: excelente. 5 puntos.

Total: 28 puntos (Ideal 38).

Finalmente alguien se animó a tratar de cambiar al rally argentino. Sin que fuese una novedad absoluta, la creación de una prueba especial sobre un autódromo de tierra, emulando las disputadas por el Campeonato Mundial, sirvió para interesar a cierto público acercándole la competencia. Pese a que esa experiencia es altamente perfectible, por tratarse de la primera vez no estuvo nada mal. Quizá sea el primer paso de un largo camino que culminará en la mayor difusión de la actividad, considerando la posible televisión en directo de esas pruebas a nivel nacional, de forma que el rally se integre a la lista de categorías que, poco a poco, son más conocidas por el gran público. Por lo demás, eventual-

mente puede restar público en otros escenarios (no cordobeses), siguiendo también en ese aspecto la tendencia mundial en la materia. Las fallas que se presentaron en la organización de esta prueba fueron provocadas por dos razones: inexperiencia en el tema (al fin y al cabo alguna vez se debe empezar) y escaso tiempo para su concreción. Algo de eso hubo para que tampoco se concretara la transmisión en directo de las imágenes, lo que se espera lograr para el Rally 24 Horas, que será organizado por la misma institución (ACRYR).

En función del futuro, no estaría de más que los próximos organizadores de rallies nacionales (San Luis, Madariaga, Automóvil Club Argentino) tomaran debida nota y trataran de

organizar ellos también pruebas especiales de ese tipo, tal como la FISA exigirá para los rallies mundiales del '88 y que el Automóvil Club Argentino no consideró en el Rally de Argentina en esta oportunidad, aunque no fuese obligatorio.

¿CODASUR EXISTE?

De acuerdo con lo comentado por varios pilotos no argentinos, ellos no estaban seguros de que esta edición fuese puntuable por el Campeonato Codasur de rally. Ello implica una falta de promoción notable, no sólo por parte de la organización, sino también de Codasur, institución históricamente poco dada a la publicidad de su actividad en rally. Pese a todo, siete tripula-



1. El Volkswagen Gol 1600 con que participaron los uruguayos "Lucho" Etchegoyen-Luis Borrallo. Los integrantes del equipo West Motorsport abandonaron en los últimos tramos cuando mejoraban su performance. 2. Escena del resposo llevado a cabo en el Chateau Carreras de la ciudad de Córdoba poco después de la reunión de pilotos. 3. Los hermanos Maciel, mientras estuvieron en carrera, anduvieron tal como siempre: muy rápido. En la toma los vemos bajando de costado el último sinuoso del PC1. 4. El Fiat 147 CLS de Cespedes (sobrino de "Epsilon"), durante su "acostada" en el PC1. Siguió en carrera intacto. 5. El R-12 de Caceres-Giaveno. 6. Los catamarqueños Carrizo y Haarcher en la legada final. 7. El Fiat 600 S de Fernando y Luis Cruz. Fue el único que participo.



Luis Etchegoyen



Miguel Torres



Omar De Giovanni



El Fiat 1100 de Konicoff

Clase 1

α ALEJANDRO KONICOFF

Porque pese a una pifia notable en los últimos metros del prime clasificatorio, en las cercanías de Villa Carlos Paz, realizó una notable labor de recuperación que culminó con la obtención del quinto lugar en la división. Bien por el de Cruz del Eje.

Clase 2

α OMAR DE GIOVANNI

Porque nuevamente estuvo en la lucha por la punta con su Fiat Regatta '85, porque volvió a mostrar sus dotes naturales como piloto y porque con recursos limitados estuvo a la altura de los mejores, ya que cada vez que lo vemos en acción es absolutamente espectacular.

Clase 3

α MIGUEL TORRAS

Porque tras su adaptación al R-18 logró pelear mano a mano con los más experimentados. Porque ganó primes y, en especial, por el tiempo obtenido en el PC4 (Primera 3,75 vueltas al circuito de La Calera), circulando en tres ruedas!

Clase 6/7

α LUIS ETCHEGOYEN

Porque su andar sobre un auto relativamente novedoso para él es notable. Porque su manejo con tracción delantera es rápido y mejoraba mientras avanzaba la competencia. El veterano uruguayo, contento.



LUCES Y SOMBRAS

Lo más interesante: la performance de Fuchter.

Lo repetido: el dominio de Grasso en la Clase Uno hasta su abandono.

Lo constante: la atención que le prestan los brasileños y uruguayos al torneo Codasur.

Lo más emotivo: el resposo rezado en el estacionamiento del Chateau Carreras en memoria de Horacio Badra.

Lo atento: el licenciado Basile, encargado de prensa de ACRYR.

Lo esperado: el vencimiento de las homologaciones nacionales del Fiat 128 1100 y del Renault 12 TS.

Lo destruido: parte del enlace entre Villa Carlos Paz y la largada del PC1.

Lo veloz: la recuperación de Cespedes-Kamber luego de volcar en el PC1. Perdieron muy poco tiempo.

El auto más mirado: cualquiera de los Volkswagen Gol.

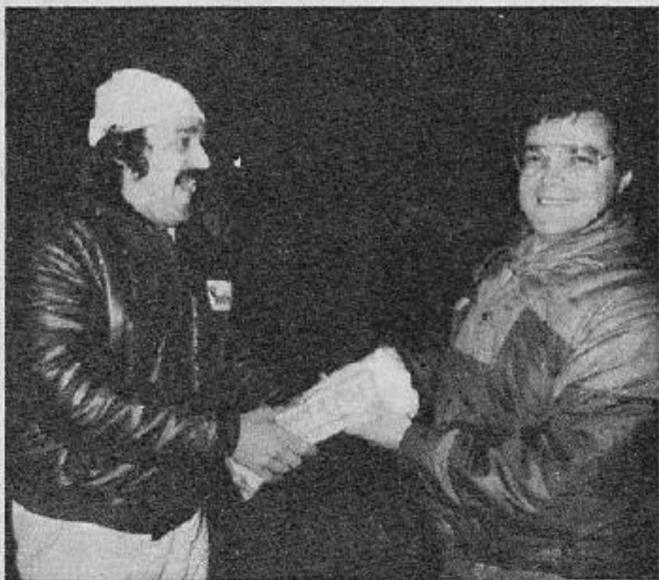
Los más confundidos: los cronometristas del PC4/8. Con justificadas razones.

Las dudas: sobre el éxito de la prueba especial en La Calera. Finalmente se dissiparon.

El más disconforme: José Cechetto con el rendimiento de su nuevo Fiat Regatta 85.

PREMIO CORSA FORMULA ONE

Gabriel Rates se hizo acreedor al útil par de guantes que nuestros amigos de Fórmula One (¡Bahl, Gabriel Rando) han previsto. El campeón '86 de la Clase 3 se los llevó por haber ganado el prime clasificatorio desarrollado el viernes por la tarde, en su retorno a la especialidad. Recordemos que el auto utilizado era tan solo un muleto reconstruido. De esa manera, el mérito es doble.



ciones de países limítrofes viajaron hasta Córdoba con serias intenciones. Así lo demuestra el resultado final, que mantiene a los brasileños en carrera para el título sudamericano. En esta temporada, precisamente, habrá (además de los certámenes por clase de cilindrada) un campeón "absoluto". Convendría que esa circunstancia no se pierda de vista. Hasta el momento la actividad ralistica en Sudamérica no era tan importante como la argentina, si bien los uruguayos fueron indiscutidos pioneros, los brasileños progresaron velozmente, a la vez que los chilenos la "descubrieron" y los paraguayos despuntaban el vicio fuera de su país. De acuerdo con lo ya visto, es evidente que el liderazgo argentino ya no es tal,

Derecha: Rosso-Bustos en el prime clasificatorio evolucionando con el Fiat SE 1.5. El ex campeón de la Clase Uno logró finalizar pese a la cantidad de problemas sufridos. **Abajo:** El Renault 18 azul de Miguel Torrás en el momento en que sufre la pérdida de su neumático trasero derecho en el circuito de tierra de La Calera. **Abajo, centro:** El Fiat del ganador, Jorge Bescham (en el centro de la foto), durante un auxilio en la segunda etapa. **Abajo, derecha:** Omar De Giovanni (derecha) y su navegante, "Tilo" Ellera, festejando en el podio al término de la competencia.



y pese al progreso organizativo y la cantidad de autos, pilotos, certámenes y preparadores, en la comparación, la tecnología brasileña supera a la nacional. Ese fue el caso en el Rally de Gramado de 1986, así como en el Rally del Lago de este año. Hay otras comparaciones posibles, pero preterimos ocuparnos de las pruebas más recientes.

PIRQUITAS

RECALDE CON GACEL. En efecto, José María Recalde ha decidido —como tantos otros— dejar de lado el Renault 12 TS con que se desempeñaba, para adquirir un Volkswagen Gacel GS. El auto se encuentra en la concesionaria de la marca Manzi en Córdoba, mientras espera que su dueño lo retire. Asimismo, el motor seguramente será preparado por el nuevamente ascendente ingeniero "Nico" Zappegno.

HOMENAJE A BADRA. Tal como estaba previsto, luego de la reunión de pilotos realizada en el Chateau Carreras el viernes por la mañana, se concretó un homenaje al recientemente fallecido Horacio Badra, cuyo deceso se produjo al accidentarse junto a Miguel Tubal recorriendo la ruta de un rally del zonal bonaerense. Las ceremonias, organizadas por la Asociación de Pilotos Rally del Interior y Navegantes (APRIYN), contaron con la presencia de la esposa, hijos y hermanos de Horacio. El Dr. Jorge Chali, en representación de los pilotos, dirigió algunas palabras a los presentes, tras lo cual un sacerdote ofició un responso en memoria del piloto desaparecido.

PIÑÓN. Fue el sufrido por Claudio Antunes el día anterior a la largada mientras recorría el prime que unía a Yocsina con Malagueño, tramo muy veloz. Su auto pegó contra un camión Mercedes Benz Unimog del Ejército Argentino. Los tripulantes, ilesos.

CON PROBLEMAS. Así compitieron los punlancs Bassi-Syriani con su Peugeot 504 GR TN. Se les trabó el acelerador en La Calera. Luego se les desarmaron las torretas delanteras y se pegaron un leve montañazo en el Pan de Azúcar.





la figura

EDIO FUTCHER, el brasileño ganador, en busca del Codasur de rally

"QUIERO SER CAMPEON"

Es alto, flaco y simpático. Tiene el pelo lacio negro no muy largo y una sonrisa que aflora rápidamente a sus labios. Este brasileño (16-4-62) habla de Florianópolis, Santa Catarina. "Ahí nací y viví toda mi vida", dice evidentemente orgulloso de su origen, mientras miraba con cara de pocos amigos a su alrededor, enojado por el frío recibimiento que notó en primera instancia a su llegada a la rampa de finalización.

Edio Fúchter no fue el menos sorprendido en Villa Carlos Paz por el logro obtenido. No estaba en los planes de casi nadie, y para el público era un total desconocido, si bien CORSA habló elogiosamente sobre él cuando obtuvo el primer tiempo en el primer clasificatorio del Rally del Lago, donde venció con un VW Gol 18 al equipo oficial Volkswagen de Brasil, así como también al West Motorsport (nueva denominación) integrado por Etchegoyen y Trelles. De Villa también está en la lista de los vencidos por Fúchter en aquella oportunidad. Un problema con la caja de velocidades lo retrasó luego, pero igualmente se las ingenió para culminar en tercera posición. "Esa fue mi primera carrera fuera de Brasil, y también debutaba en el equipo de Ricardo Costa. Competimos con un Gol 1800 porque aún no estaba terminado el motor más pequeño."

—¿Cómo te iniciaste en el automovilismo?

—Empecé disputando el Campeonato Brasileño de Rally de Regularidad en 1982, donde se compete con autos prácticamente standard. Así aprendí a manejar con poca potencia, usando un Fiat 147 y luego un Volkswagen Gol 1,6. No tenía —en el mejor de los casos— más de 90 HP. Logré el título sanccatarinense de

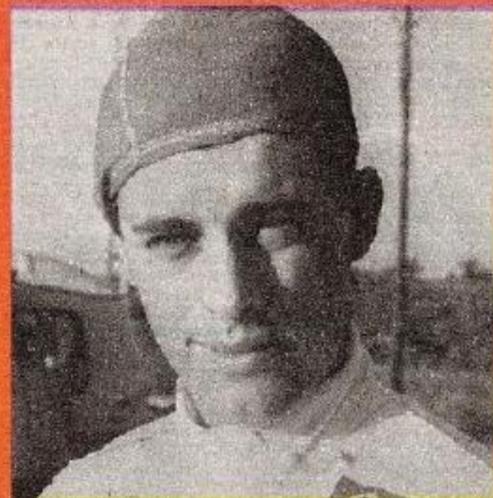
la especialidad, y en 1986 cambié por el rally-FISA (de velocidad, tal como se conoce en Argentina). Obtuve dos segundos puestos en Santa Catarina y Minas Gerais, obteniendo el tercer lugar en el Campeonato Brasileño detrás de Fleck y Lemos (ambos pilotos oficiales). Luego se clasificaron De Mata y Antunes.

—¿Cuándo cambiaste por el Gol 1,6?

—Fue para la carrera por el Campeonato Codasur, disputada en Florianópolis. A este motor lo prepara el argentino Francisco Abbada, quien está radicado en mi ciudad y que le prepara también el motor al auto de Oswaldo Scheer en F-3 Sudamericana y rally. En esa carrera gané frente también a los oficiales VW y a varios uruguayos. Abbada parece haber dado en la tecla con el motor, ya que tiene muy buena potencia (130HP) a 7.200 RPM y un torque que comienza por debajo de las 5.000 RPM, lo que da una franja de utilización muy amplia. Esto nos permite colocar una caja arrimada y una relación piñón y corona bien corta. Para Córdoba pensamos que era la mejor solución, si bien había algunos tramos muy veloces (tal como Yacina-Malaguéno o Malaguéno-Falda del Carmen, y los finales de los primes Tanti-Cosquin y el cruce del Pan de Azúcar), donde dimos clara ventaja. Usamos gomas Pirelli M+S (mud-snow) 175, optando entre perfil 70 o alguno un poco menor.

En cuanto a la estructura que trajimos, no fue mucha. Además del auto de carrera, el muletto (con motor standard) y una camioneta Chevrolet para que se movilizaran en los auxilios los cuatro mecánicos.

La ruta la recorrí varias veces entre el domingo anterior a la largada y el jue-



ves, cuando se hizo la verificación previa. Incluso, el primer clasificatorio lo recorrimos el jueves por la noche, de manera de no encontramos ninguna sorpresa.

—¿Te gustó la carrera?

—Sí, fue bonita, pese a que en el circuito de La Calera hubo confusiones con los tiempos. Sin embargo, salvo un par de cables de bobina rotos y alguna otra tontería, no tuvimos inconvenientes mayores. Ahora vamos a tratar de estar presentes en el Rally de Argentina, aunque antes de esto correremos en el de Gramado, que también es puntuable por el torneo Codasur, en el cual puntuamos en el cómputo general.

Sencillamente, Fúchter nos contó parte de su vida automovilística. Comerciante y con un futuro halagüeño por delante, quiere convertirse en la próxima estrella sudamericana de rally. Para ello le sobran argumentos.



LOS PRIMES DE LA BANDERA

Carlos Paz 5,48 km

P.C.1. Cruce Cabalango-Icho Cruz

1. Gabriel Rales-Raúl Campaña (Renault 18 GTX) 4m09s (1º Clase Tres-Promedio: 79,23 Km/h); 2. Edio Fuchter-Ricardo Costa (VW Gol 1.6) 4m10s; 3. Miguel Torrós-Roberto Bizocchi (Renault 18TX) 4m12s; 4. Alfredo Altamirano-Carlos Guerra (VW Gol 1.6) 4m15s (1º Clase Dos-Promedio: 77,36 Km/h); 5. Omar De Giovanni-José Elbera (Fiat Regatta 85) 4m16s; 6. Paulo Lemos-Artur Cazar (VW Gol 1.8) 4m17s; 7. Jorge Bescham-José García (Fiat SE 1500) 4m20s; 8. Claudio Antunez-Olavo Bartout (VW Gol 1.8) 4m21s; 9. Ricardo Pasi-Rafael Gali (Renault 18 GTX) 4m21s; 10. Hernán Maciel-Luis Maciel (Renault 18 GTX) 4m21s; 11. Fernando Stella-Sandra Venturi (Renault 12 TS) 4m22s; 12. Ignacio González-Roberto Mammana (Fiat SE 1500) 4m23s; 13. José Cortese-José González Ruzo (Fiat 128 1300) 4m24s; 14. Luis Etcheogoyhen-Luis Borrillo (VW Gol 1.6) 4m25s; 15. Eduardo Elizcheche-Carlos Orazo (VW Gol 1.6) 4m25s; 16. Rodolfo Torre-Gerardo Klus (Fiat 128 1100) 4m26s (1º Clase Uno-Promedio: 74,16 Km/h); 17. Daniel Rodríguez-Luis Rodríguez (Renault 18 GTX) 4m28s; 18. Hugo Rosso-Carlos Bustos (Fiat SE 1500) 4m29s; 19. Rudy Trassero-Rodolfo Guerrero (Fiat SE 1500) 4m30s; 20. José Grasso-José Valla (Fiat 128 1100) 4m31s; 21. Marcos Maurizzi-Roque Pérez (Fiat SE 1500) 4m32s; 22. Federico Schmid-Oscar Scarpatti (Renault 12 TS) 4m33s; 23. Lucio Bonaldi-Ricardo Merlo (Renault 18 GTX) 4m34s; 24. Pablo Harrington-Marcos Marimón (Renault 12 TS) 4m34s; 25. Iván Saina-Victor Zaca (Fiat 128 1100) 4m34s; 26. Néstor Veglia-Oscar Ocampo (Renault 18 GTX) 4m35s; 27. José Cantón-Ricardo Casana (Renault 12 TS) 4m35s; 28. Raúl Nizzo-Carlos Cati (Fiat 128 1100) 4m35s; 29. José Bassi-Roberto Syriani (Peugeot 504) 4m37s; 30. Norberto Gileno-Aldo Arguella (Fiat 147 GL) 4m37s; 31. Roger D'Olivio-Oscar D'Olivio (Fiat 128 1100) 4m37s; 32. José Cecchetti-José Carrera (Fiat Regatta 85) 4m38s; 33. Juan Maineri-José García (VW Gol 1.6) 4m38s; 34. Gustavo Pzano-Felipe Mercader (VW Gol 1.6) 4m39s; 35. Enrique Haacher-Omar Carrizo (Renault 12 TS) 4m39s; 36. Carlos Mastromarino-Edgardo Jawerbaum (VW Gol 1.6) 4m40s; 37. Angel Martínez-Eduardo Navali (Fiat 128 1100) 4m40s; 38. Carlos Díaz Mayer-Héctor Valles (Renault 18 GTX) 4m41s; 39. Emilio González-Fernando Nicora (VW Gol 1.6) 4m41s; 40. Alejandro Baravillazo-Rubén Pippi (Fiat 128) 4m43s; 41. José Scingula-Luis Yáñez (Fiat 128 1100) 4m44s; 42. César Mariano-Ricardo Guillina (Fiat 128 1100) 4m44s; 43. José Ernesto-Claudio López (VW Gol 1.6) 4m45s; 44. Manuel Omas Jorge Lainrubler (Renault 12 TS) 4m45s; 45. Carlos Piazza-Dardo Vacciani (Fiat 128 1100) 4m46s; 46. Jorge Bua-Marcos López (Fiat 128 1100) 4m46s; 47. Alberto Cáceres-Eduardo Glaviano (Renault 12 TS) 4m46s; 48. Guillermo Romero-Raúl Benatto (Fiat 128 1100) 4m46s; 49. Juan González-Ruben Giaccone (Datsun Charade) 4m46s; 50. Mario Macías (h)-Fabió Macías (Fiat 128 1100) 4m46s; 51. Roberto Drudi-Ramón León (Fiat 128 1100) 4m47s; 52. Juan Abarca-Juan Toledo (VW Gol 1.6) 4m48s; 53. Roberto Rolando-Pedro Medina (VW Gol 1.6) 4m48s; 54. José Scingula-Carlos Acosta (Fiat 128 1100) 4m48s; 55. Carlos Menem (h)-Rubén Valentini (Renault 18 GTX) 4m48s; 56. Alberto Sartori-Mario Guzzanelli (Fiat 128 1100) 4m50s; 57. Daniel Velázquez-Julio Salusso (Fiat 128 1100) 4m50s; 58. Jorge Minetti-Marcos Croce (Fiat 128 1100) 4m51s; 59. Alejandro Zanetti-Jorge González (Fiat 128 1100) 4m51s; 60. Alejandro Gaymango-Claudio Andiaeschea (Fiat 128 1100) 4m51s; 61. Juan Galata-Ramiro Gago (Peugeot 504) 4m53s; 62. Alejandro Garay-Daniel D'Ambrósio (Fiat 128 1100) 4m54s; 63. Carlos Casadey-Victor Oviedo (Renault 12 TS) 4m54s; 64. Heriberto Ortiz-Julio Toledo (Renault 12 TS) 4m54s; 65. Gustavo Peschillo-Daniel Griguel (Fiat 128 1100) 4m54s; 66. Marcelo Machado-Daniel Guzman (Fiat 128 1100) 4m54s; 67. Fernando Castro-G. Restilo Pilato (Fiat 128 1100) 4m55s; 68. Daniel Renzi-Juan Paozozelli (Fiat 128 1300) 4m55s; 69. Luis Whelan-Juan Parra (Fiat 128 1100) 4m56s; 70. Gomez-Carlos Spillman (Fiat 128 1100) 4m57s; 71. Gabriel Cerbán-Ricardo Parino (Fiat 128 1100) 4m58s; 72. C. Bastos Chiodi-Aleandro Vartanian (Fiat 128 1100) 4m59s; 73. Mauricio Delagel-Enrique Maritza (Renault 12 TS) 5m01s; 74. Sergio Katis-Javier Kalas (Fiat 128 1100) 5m01s; 75. Carlos Roque-Rubén Loranzo (Fiat 128 1100) 5m01s; 76. Hugo Ardiles-Luis Nardi (Fiat 128 1100) 5m03s; 77. Omas Sappia (Fiat 128 1100) 5m03s; 78. Antonio Weiss-Enrique Domina (Fiat 128 1100) 5m05s; 79. Gustavo Luján-Adrián Grasso (Fiat 128 1100) 5m05s; 80. Juan Salgado-Nash-Firma Salgado Nash (Fiat 128 1100) 5m06s; 81. Jorge Moreira-Santiago García (Fiat SE 1500) 5m07s; 82. Osvaldo Benítez-Oscar Benítez (Renault 12 TS) 5m07s; 83. Hugo Bertmus-Nelson Spada (Renault 18 GTX) 5m08s; 84. Jorge Quinteros-Zatari (Fiat 128 1100) 5m08s; 85. Julio Acevedo-Sergio Intarte (Fiat 128 1100) 5m08s; 86. Carlos Bruzo-Abelardo Bello (Renault 12 TS) 5m09s; 87. Carlos Tesoro-Sergio Calaza (Fiat 128 1100) 5m11s; 88. Pablo Maranzana-Sergio Blava (Renault 12 TS) 5m13s; 89. Edgardo Panero-Roberto Boaglio (Renault 12 TS) 5m14s; 90. Juan Bordón-Carlos Altamirano (Fiat 128 1100) 5m14s; 91. Alberto Vilosio-Daniel Vilosio (Fiat 128 1100) 5m15s; 92. Fernando Cruz-Luis Cruz (Fiat 600) 5m15s; 93. Edgardo Gali-Fernando Pincello (Renault 18 GTX) 5m16s; 94. Jorge Céspedes-Ricardo Kambor (Fiat 147) 5m16s; 95. Gustavo Pancoilo-Alberto Goy (Fiat 128 1100) 5m18s; 96. Humberto Avaca-Nancy de Avaca (Fiat 128 1100) 5m19s; 97. Jorge Menchini-Emlio Gómez (Fiat 147) 5m23s; 98. Sebastián Pgiacampo-Julio López Pacioni (Renault 18 GTX) 5m23s; 99. Marcelo Vaudagna-Gustavo Martínez (Fiat 128 1100) 5m25s; 100. Alejandra Konicoff-Walter Pesci (Fiat 128 1100) 5m27s; 101. Luis Bedrán-Oscar Serra (Renault 12 TS) 5m27s; 102. Ricardo Arias-Julio Arias (Fiat 128 1100) 5m28s; 103. Raúl Payró-José Payró (Fiat 128 1100) 5m29s; 104. Hugo Massera-Gorgio Cerutti (Renault 12 TS) 5m31s; 105. Sergio Castillo-Omar Zadro (Fiat SE 1500) 5m31s; 106. Sergio Perasso-Roberto Mazzola (Fiat 128 1300) 5m32s; 107. Guillermo Gentili-Emiliano Ceballos (Fiat 128 1100) 5m40s; 108. José Flores-Dorotea (VW Gol 1.6) 7m14s; 109. Luis Ligorria-Fernando Angelini (Fiat 128 1100) 7m26s; 110. Lino Sisterna-Oscar Pizzo (Fiat 128 1100) 7m44s; 111. Horacio Pardo-Carlos Boetch (Fiat 128 1100) 10m12s; 112. Ramon Tosta-Alberto Pomata (Fiat 128 1100) 14m22s; 113. Jorge Luján-Juan Nafra (Renault

12 TS) 33m27s; 114. Cicerón-Jorge Coronel (Peugeot 504) 48m57s.

Llegaron: 114 participantes.

P.C.2. Tanti-Cosquin 21,04 Km

Torrós, 12m55s (1º Clase Tres-Promedio: 97,73 Km/h); Rales, 12m55s; Fuchter, 13m10s; Altamirano-Guerra, 13m19s (1º Clase Dos-Promedio: 94,80 Km/h); Bescham, 13m21s; De Giovanni, 13m22s; Lemos, 13m26s; Stella, 13m38s; Cortese, 13m39s; Antunez, 13m41s; Pasi, 13m45s; Elizcheche, 13m46s; Rosso, 13m52s; González, 13m55s; Etcheogoyhen, 13m58s; D. Rodríguez, 14m00s; Bartmus, 14m03s; Pizarro, 14m08s; Harrington, 14m13s; Díaz Mayer, 14m18s; Grasso, 14m18s (1º Clase Uno-Promedio: 88,28 Km/h); Trassero, 14m20s; Mastromarino, 14m21s; Cantón, 14m23s; Haacher, 14m23s; Maurizzi, 14m25s; Cecchetti, 14m29s; Bassi, 14m36s; Garay, 14m37s; Bonaldi, 14m38s. Llegaron: 99 participantes.

P.C.3.

Va. Pan de Azúcar-Villa Allende 20,89 Km

Rales, 16m59s (1º Clase Tres-Promedio: 73,60 Km/h); Torrós, 17m01s; Fuchter, 17m28s; Lemos, 17m36s; Bescham, 17m52s (1º Clase Dos-Promedio: 70,15 Km/h); De Giovanni, 17m53s; Pasi, 17m55s; Stella, 17m57s; Cortese, 18m04s; Altamirano, 18m05s; González, 18m16s; Rosso, 18m18s; Antunez, 18m32s; Etcheogoyhen, 18m32s; Harrington, 18m43s; D. Rodríguez, 18m46s; Grasso, 18m51s (1º Clase Uno-Promedio: 66,49 Km/h); Cantón, 18m53s; Torre, 18m54s; Gianro, 19m00s; Díaz Mayer, 19m09s; Bassi, 19m09s; Bartmus, 19m19s; Cecchetti, 19m20s; M. Macías, 19m21s; Veglia, 19m22s; Gayanigo, 19m24s; Mastromarino, 19m25s; Garay, 19m25s; Cáceres, 19m26s. Llegaron: 96 participantes.

P.C.4:

Prueba Circuito en La Calera 6,6 Km

(1º Clase α 119,39 Km/h) 3m19s; Lemos, 3m25s; Antunez, 3m26s; Fuchter, 3m28s; Altamirano, 3m29s (1º Clase Dos-Promedio: 113,58 Km/h); Etcheogoyhen, 3m30s; De Giovanni, 3m31s; González, 3m31s; Cortese, 3m32s; Bescham, 3m33s; Stella, 3m33s; Díaz Mayer, 3m34s; D. Rodríguez, 3m34s; Pasi, 3m35s; Torrós, 3m36s; Rosso, 3m36s; Bonaldi, 3m38s; Abarca, 3m38s; Maurizzi, 3m39s; González, 3m40s; Cecchetti, 3m40s; Moreira, 3m40s; Moreira, 3m40s; Cantón, 3m40s; Haacher, 3m40s; Trassero, 3m42s; Harrington, 3m42s; Mastromarino, 3m43s; Grasso, 3m43s (1º Clase Uno-Promedio: 106,55 Km/h); Bartmus, 3m43s; Gianro, 3m43s. Llegaron: 90 participantes.

P.C.5:

La Calera-Yocsina 8,99 Km

Rales, 4m21s (1º Clase Tres-Promedio: 124,00 Km/h); Torrós, 4m21s; Lemos, 4m28s; Bescham, 4m30s (1º Clase Dos-Promedio: 119,87); Pasi, 4m30s; Altamirano, 4m32s; Fuchter, 4m32s; Rosso, 4m34s; De Giovanni, 4m36s; Etcheogoyhen, 4m36s; Stella, 4m36s; D. Rodríguez, 4m39s; Antunez, 4m40s; Cortese, 4m41s; Harrington, 4m47s; Díaz Mayer, 4m47s; Bonaldi, 4m49s; Bartmus, 4m51s; Trassero, 4m53s; Cantón, 4m53s; Haacher, 4m53s; Cecchetti, 4m56s; Mastromarino, 4m56s; Maurizzi, 4m56s; Veglia, 4m57s; Menem (h), 4m57s; González, 5m00s; Bassi, 5m02s; Grasso, 5m03s (1º Clase Uno-Promedio: 106,81 Km/h); Moreira, 5m03s. Llegaron: 90 participantes.

P.C.6:

Tanti-Cosquin 21,04 Km

Rales, 12m41s (1º Clase Tres-Promedio: 99,53 Km/h); De Giovanni, 13m10s (1º Clase Dos-Promedio: 95,86 Km/h); Altamirano, 13m11s; Bescham, 13m12s; Pasi, 13m22s; Rosso, 13m28s; González, 13m54s; Bonaldi, 13m39s; Stella, 13m44s; Harrington, 13m45s; D. Rodríguez, 13m49s; Cecchetti, 13m51s; Antunez, 13m53s; Trassero, 13m57s; Cantón, 13m59s; Maurizzi, 14m06s; Bassi, 14m07s; Grasso, 14m08s (1º Clase Uno-Promedio: 89,32 Km/h); Etcheogoyhen, 14m09s; Nizzo, 14m11s; Haacher, 14m16s; Díaz Mayer, 14m20s; Saina, 14m24s; Omas, 14m24s; Torre, 14m27s; R.D'Olivio, 14m28s; Piazza, 14m32s; Konicoff, 14m33s; Veglia, 14m35s; Quinteros, 14m35s. Llegaron: 87 participantes.

P.C.7:

Villa Pan de Azúcar-Villa Allende 20,89 Km

Lemos, 17m52s; Bescham, 18m00s (1º Clase Dos-Promedio: 69,63 Km/h); Bonaldi, 18m00s (1º Clase Tres-Promedio: 69,63 Km/h); Altamirano, 18m06s; Etcheogoyhen, 18m07s; Stella, 18m08s; Fuchter, 18m08s; De Giovanni, 18m16s; Cortese, 18m30s; Pasi, 18m32s; Nizzo, 18m47s (1º Clase Uno - Promedio: 66,73 Km/h); M. Macías (h), 18m51s; Piazza, 18m53s; Grasso, 18m54s; Torre, 18m55s; D. Rodríguez, 18m56s; Rosso, 19m03s; Trassero, 19m08s; Cantón, 19m10s; Romero, 19m12s; Mastromarino, 19m15s; Gianro, 19m16s; Díaz Mayer, 19m17s; Cáceres, 19m19s; Moreira, 19m22s; Haacher, 19m22s; Garay, 19m26s; Menem (h), 19m27s; Omas, 19m28s; Maurizzi, 19m33s. Llegaron: 81 participantes.

P.C.8:

Prueba Circuito en La Calera 6,6 Km

Lemos, 3m26s; Fuchter, 3m27s; Antunez, 3m28s; Altamirano, 3m32s (1º Clase Dos-Promedio: 112,06 Km/h); De Giovanni, 3m33s; Bescham, 3m33s; Cortese, 3m33s; D. Rodríguez, 3m35s (1º Clase Tres-Promedio: 110,51 Km/h); Pasi, 3m37s; Cantón, 3m38s; Bonaldi, 3m39s; Díaz Mayer, 3m40s; Rosso, 3m40s; Maurizzi, 3m40s; Trassero, 3m41s; Stella, 3m41s; Bartmus, 3m41s; Etcheogoyhen, 3m42s; Grasso, 3m42s (1º Clase Uno-Promedio: 107,02 Km/h); Moreira, 3m42s; Gianro, 3m43s; Menem, 3m43s; González, 3m45s; Mastromarino, 3m45s; Benítez, 3m45s; Haacher, 3m45s; Konicoff, 3m46s; Abarca, 3m46s; Maineri, 3m47s; Nizzo, 3m47s. Llegaron: 78 participantes.

P.C.9:

La Calera-Yocsina 8,99 Km

Lemos, 4m22s; Bescham, 4m23s (1º Clase Dos-Promedio: 123,06 Km/h); Fuchter, 4m24s; Etcheogoyhen, 4m27s; Altamirano, 4m30s; Rosso, 4m31s; De Giovanni, 4m33s; Pasi, 4m34s (1º Clase Tres-Promedio: 116,12 Km/h); Cortese, 4m35s; Bartmus, 4m36s; D. Rodríguez, 4m38s; Stella, 4m39s; Bonaldi, 4m41s; Antunez, 4m44s; Trassero, 4m44s; Cantón, 4m44s; Díaz Mayer, 4m46s; Haacher, 4m47s; Menem (h), 4m49s; Grasso, 4m55s (1º Clase Uno-Promedio: 109,71 Km/h); Maurizzi, 4m55s; Mastromarino, 4m56s; Veglia, 4m56s; Nizzo, 4m59s; Moreira, 5m00s; Arnesio, 5m00s; Torre, 5m02s; Quinteros, 5m06s; Cáceres, 5m06s; Konicoff, 5m07s. Llegaron: 76 participantes.

P.C.10:

Cruce Cabalango - Icho Cruz - Carlos Paz 5,48 Km

Fuchter, 4m16s; Lemos, 4m16s; De Giovanni, 4m21s (1º Clase Dos-Promedio: 240,69 Km/h); Bescham, 4m21s; Cortese, 4m21s; Stella, 4m26s; Antunez, 4m27s; Altamirano, 4m27s; Torre, 4m28s (1º Clase Uno-Promedio: 234,40 Km/h); Rosso, 4m29s; Pasi, 4m29s (1º Clase Tres-Promedio: 233,53 Km/h); Bonaldi, 4m30s; Nizzo, 4m32s; Etcheogoyhen, 4m33s; Grasso, 4m34s; Cantón, 4m34s; Trassero, 4m35s; Bartmus, 4m37s; Haacher, 4m37s; M. Macías (h), 4m37s; D. Rodríguez, 4m39s; Maurizzi, 4m41s; Moreira, 4m42s; Gianro, 4m42s; Piazza, 4m43s; Martínez, 4m44s; Konicoff, 4m45s; R.D'Olivio, 4m45s; Menem (h), 4m45s; Veglia, 4m45s. Llegaron: 76 participantes.

P.C.11. Bosque Alegre-Falda del Carmen 13,75 Km

Lemos, 10m22s; Cortese, 10m31s (1º Clase Dos-Promedio: 78,44 Km/h); Altamirano, 10m33s; Bescham, 10m33s; Etcheogoyhen, 10m36s; Antunez, 10m41s; De Giovanni, 10m41s; Stella, 10m43s; Rosso, 10m48s; Bartmus, 10m51s (1º Clase Tres-Promedio: 76,04 Km/h); Bonaldi, 10m55s; Pasi, 10m59s; Cantón, 11m01s; D. Rodríguez, 11m02s; Grasso, 11m13s (1º Clase Uno-Promedio: 73,55 Km/h); Trassero, 11m14s; Torre, 11m15s; Maurizzi, 11m17s; R.D'Olivio, 11m19s; Bassi, 11m20s; Mastromarino, 11m22s; Piazza, 11m22s; Fuchter, 11m23s; Panero, 11m29s; Haacher, 11m29s; Konicoff, 11m30s; Garay, 11m30s; Menem (h), 11m30s; Nizzo, 11m31s; Machado, 11m31s. Llegaron: 71 participantes.

P.C.12:

Malagueño-Falda del Carmen 15,95 Km

Fuchter, 6m52s; Lemos, 6m54s; Altamirano, 6m58s (1º Clase Dos-Promedio: 137,37 Km/h); Bescham, 7m02s; De Giovanni, 7m04s; Cortese, 7m11s; Bonaldi, 7m12s (1º Clase Tres-Promedio: 132,92 Km/h); Pasi, 7m12s; Rosso, 7m13s; Antunez, 7m24s; Bartmus, 7m24s; D. Rodríguez, 7m25s; Etcheogoyhen, 7m31s; Cantón, 7m34s; Trassero, 7m35s; Bassi, 7m39s; Mastromarino, 7m43s; Haacher, 7m45s; Maurizzi, 7m53s; Cáceres, 7m57s; Casadey, 7m58s; Panero, 7m59s; Ortiz, 8m06s; Quinteros, 8m06s (1º Clase Uno-Promedio: 118,14 Km/h); Torre, 8m06s; Maineri, 8m10s; Nizzo, 8m10s; M. Macías (h), 8m15s; Sartori, 8m18s; Piazza, 8m19s. Llegaron: 70 participantes.

P.C.13:

J. de la Quintana-Villa Ciudad de América. 11,23 Km

Fuchter, 9m31s; Lemos, 9m35s; Altamirano, 9m42s (1º Clase Dos-Promedio: 69,46 Km/h); Bescham, 9m43s; Cortese, 9m52s; Etcheogoyhen, 9m56s; Antunez, 10m04s; Bonaldi, 10m05s (1º Clase Tres-Promedio: 66,82 Km/h); De Giovanni, 10m07s; Rosso, 10m08s; Stella, 10m08s; Bartmus, 10m16s; Pasi, 10m21s; Cantón, 10m27s; D. Rodríguez, 10m31s; Mastromarino, 10m33s; M. Macías (h), 10m36s (1º Clase Uno-Promedio: 63,07 Km/h); Haacher, 10m38s; S. Kalas, 10m38s; Nizzo, 10m41s; Maurizzi, 10m44s; Trassero, 10m45s; Piazza, 10m46s; Torre, 10m46s; Sartori, 10m47s; Panero, 10m49s; Bassi, 10m52s; Ortiz, 10m57s; Martínez, 10m58s; Maineri, 10m59s. Llegaron: 67 participantes.

P.C. 14:

Potrero de Garay - Bosque Alegre, 32,9 Km

Fuchter, 21m59s; Bescham, 21m57s (1º Clase Dos-Promedio: 89,93 Km/h); Lemos, 21m59s; Altamirano, 22m28s; De Giovanni, 22m29s; Etcheogoyhen, 22m34s; Cortese, 22m53s; Rosso, 22m57s; Stella, 22m56s; Bonaldi, 23m00s (1º Clase Tres-Promedio: 85,82 Km/h); D. Rodríguez, 23m21s; Pasi, 23m35s; Antunez, 23m54s; Bartmus, 23m56s; Haacher, 24m23s; Maurizzi, 24m26s; Trassero, 24m32s; Cantón, 24m34s; Torre, 24m36s (1º Clase Uno-Promedio: 80,24 Km/h); Nizzo, 24m36s; Panero, 24m46s; Konicoff, 24m56s; M. Macías (h), 24m56s; Sartori, 25m03s; Mastromarino, 25m07s; Bassi, 25m12s; Arnesio, 25m17s; Casadey, 25m19s; Garay, 25m22s; Maineri, 25m30s. Llegaron: 64 participantes.

P.C.15:

Bosque Alegre-Falda del Carmen 13,75 Km

Fuchter, 10m12s; Lemos, 10m14s; Bescham, 10m23s (1º Clase Dos-Promedio: 79,45 Km/h); Altamirano, 10m23s; Stella, 10m29s; De Giovanni, 10m30s; Etcheogoyhen, 10m30s; Antunez, 10m40s; Rosso, 10m40s; Bonaldi, 10m43s (1º Clase Tres-Promedio: 75,98 Km/h); D. Rodríguez, 10m47s; Pasi, 10m49s; Bartmus, 10m57s; Maurizzi, 11m03s; Díaz Mayer, 11m03s; Cerbán, 11m09s (1º Clase Uno-Promedio: 73,99 Km/h); Haacher, 11m12s; Torre, 11m12s; Mastromarino, 11m19s; Trassero, 11m20s; Bassi, 11m20s; Panero, 11m21s; Garay, 11m22s; Konicoff, 11m23s; Nizzo, 11m27s; Martínez, 11m28s; Arnesio, 11m28s; Benítez, 11m29s; M. Macías (h), 11m29s; Tesoro, 11m33s. Llegaron: 61 participantes.

P.C. 16:

Malagueño - Falda del Carmen 15,95 Km

Lemos, 6m44s; Fuchter, 6m47s; Altamirano, 6m49s (1º Clase Dos-Promedio: 140,39 Km/h); Bonaldi, 6m53s; De Giovanni, 6m57s; Rosso, 6m58s; D. Rodríguez, 7m00s; Pasi, 7m06s; Etcheogoyhen, 7m14s; Stella, 7m18s; Antunez, 7m19s; Trassero, 7m21s; Díaz Mayer, 7m24s; Bartmus, 7m25s; Cantón, 7m26s; Mastromarino, 7m29s; Maurizzi, 7m31s; Haacher, 7m35s; Bassi, 7m37s; Torre, 7m55s (1º Clase Uno-Promedio: 120,63 Km/h); Konicoff, 7m57s; Cáceres, 7m59s; Panero, 8m00s; Garay, 8m02s; Nizzo, 8m04s; M. Macías (h), 8m04s; Arnesio, 8m07s; Casadey, 8m07s; Martínez, 8m12s. Llegaron: 59 participantes.

P.C. 17:

José de la Quintana-Villa Ciudad de América. 11,23 Km

Fuchter, 9m30s; Lemos, 9m36s; Altamirano, 9m54s (1º Clase Dos-Promedio: 68,05 Km/h); Bescham, 9m55s; Etcheogoyhen, 10m01s; Bonaldi, 10m06s (1º Clase Tres-Promedio: 66,93 Km/h); Rosso, 10m10s; Antunez, 10m15s; De Giovanni, 10m22s; Bartmus, 10m24s; Pasi, 10m25s; Velázquez, 10m29s (1º Clase Uno-Promedio: 64,27 Km/h); Cantón, 10m37s; M. Macías (h), 10m41s; Trassero, 10m44s; Haacher, 10m44s; Nizzo, 10m46s; Mastromarino, 10m47s; Martínez, 10m55s; Díaz Mayer, 10m56s; Panero, 10m59s; Torre, 11m02s; Sartori, 11m05s; Konicoff, 11m06s; Bassi, 11m07s; Casadey, 11m10s; Garay, 11m12s; Castro Pilato, 11m16s; D. Rodríguez, 11m19s. Llegaron: 58 participantes.

P.C. 18:

Potrero de Garay-Bosque Alegre, 14,38 Km

Fuchter, 21m27s; Lemos, 22m10s; Bescham, 22m11s (1º Clase Dos-Promedio: 88,98 Km/h); De Giovanni, 22m44s; Altamirano, 22m44s; Stella, 22m50s; Antunez, 23m22s; Pasi, 23m35s (1º Clase Tres-Promedio: 83,70 Km/h); Bartmus, 23m46s; Díaz Mayer, 23m58s; Trassero, 24m00s; Maurizzi, 24m16s; D. Rodríguez, 24m20s; Mastromarino, 24m26s; Haacher, 24m35s; Bassi, 24m45s; Panero, 24m51s; Garay, 24m51s (1º Clase Uno-Promedio: 79,43 Km/h); Konicoff, 25m02s; Martínez, 25m04s; Torre, 25m09s; Arnesio, 25m13s; Rosso, 25m28s; Sartori, 25m33s; Velázquez, 26m13s; Casadey, 26m16s; Delagel, 26m16s; Cáceres, 26m20s; Castro, 26m21s; Tesoro, 26m27s. Llegaron: 54 participantes.

P.C. 19:

Cruce Cabalango. Icho Cruz Carlos Paz, 5,48 Km

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 160

1° de julio de 1987

Sport APAS, Fiat 600 y Spazio SM en Buenos Aires

JUNQUERAS, SIN DEJAR DUDAS

La Asociación Argentina de Automóviles Sport organizó el domingo 14 de junio, junto con la Fórmula 3 Sudamericana, competencias por los campeonatos zonales de las categorías Fiat 600 Standard Mejorado, Spazio y Sport A.P.A.S. utilizando en todos los casos el circuito N° 8 de 3.435,45 metros.

El espectáculo más interesante fue el brindado por los Fiat 600 SM, dividida su final en dos partes ya que a poco de iniciar la tercera ronda y en plena recta principal, en momentos que se había formado un pelotón luchando por la posición de privilegios se produjo el impresionante vuelco de Juan Luis, lo que provocó la detención inmediata de la competencia. Una vez reiniciada la carrera, se disputaron la punta entre Choello, Choury y Fulghery, quedándose este último con el triunfo luego de la suma de ambos parciales; para ese entonces ya se sabía que Juan Luis no sufría ninguna lesión de importancia siendo lo más grave una pequeña fractura en su mano izquierda.

Spazio Standard Mejorado. Nueve fueron los participantes en esta especialidad y nuevamente Héctor Baldinelli dominó con holgura. Luego de distanciarse más de cien metros en las dos primeras rondas, fue superado por dos de ellos, para luego, al promediar la carrera, ganar con toda tranquilidad. Como balance positivo, queda para destacar la alta confiabilidad mecánica alcanzada, ya que todos los que largaron arribaron al final con el total de vueltas cumplidas.

Sport A.P.A.S. No tuvo discusión Guillermo Junqueras, quien se adueñó de la vanguardia en la misma largada sin que nadie le opusiera resistencia. Sólo Carlos Colombo estuvo cerca de oponerse al bragadense, pero cuando vio la posibilidad de emparejar las líneas del punte-

ro lo traicionó su temperamento, perdiendo la posibilidad aunque de cualquier manera le alcanzó para lograr el puesto de escolta. Carlos Voragini, por fin pudo completar una carrera sin inconvenientes, coronando esta actuación con un tercer lugar, que entusiasmó a la gente de Trenque Lauquen.

Clasificaciones:

Fiat 600 Standard Mejorado 10 vueltas: 1° Mario Fulghery, 19m00s020/1000 a 110,601 km/h; 2° Angel Choury, 19m00s054; 3° Osvaldo Testai, 19m8s451; 4° Marcelo Erasun, 19m6s005; 5° Juan Coello, 19m9s897; 6° Raúl Alfaro, 19m18s419; 7° Carlos Latorre, 19m35s070; 8° Oscar García, 19m46s067; 9° Norberto Santiago, 19m47s050; 10° Ricardo Seif, 19m50s695. **Campeonato:** Luis 131 puntos, Sarrode 64, Fulghery 63, Choury 53.

Spazio Standard Mejorado, 12 vueltas: 1° Héctor Baldinelli, 22m5s298/1000 a 111,983 km/h; 2° Alberto Quatrocchi, 22m7s593; 3° Daniel Rodríguez, 22m8s830; 4° Jorge Pérez, 22m9s403; 5° Roberto Maldonado, 22m9s956; 6° Armando Passarelli, 22m10s999; 7° Francisco Asturi, 22m13s066;

Sport A.P.A.S., 10 vueltas: 1° Armando Junqueras (Lotus/Flat) 17m41s616/1000 a 116,498 km/h; 2° Carlos Colombo (Lotus/VW) 17m49s211; 3° Carlos Voragini (Lotus/VW) 18m30s595; 4° Ricardo Berasategui (Rocha Vintage/VW) 18m50s410; 5° Eduardo Gallotta (Lotus/Fiat); 6° Diego Berasategui/VW (Rocha/Vintage/VW); 7° Germán Pesce (Lotus/Fiat); 8° Hugo Conzi (Lotus/VW); 9° José Boccardo (Lotus/VW); 10° Miguel Dellepiane (Rocha Vintage/VW). **Campeonato:** Colombo 29 puntos, Junqueras 27, Abramonte 20, Antonino 15 y Pesce 6

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)



Héctor Baldinelli hizo lo que quiso entre los Spazio.

Junqueras volvió al triunfo en Sport APAS

Fulghery -seguido por Choury- vencedor en Fiat Standard Mejorado.



Turismo Grupo 2 y TC Venadense en Firmat MACERONI FUE EL MEJOR



Largada de Grupo 2. Braccaccini en la punta.

Benceny, el ganador de TC Venadense en Firmat.



Totoras. SF - El Club Argentino de Firmat organizó el 7 de junio una interesante jornada con la participación de las categorías de la Federación N° 4, Turismo Grupo 2 y TC Venadense, las que se hicieron presentes con 30 y 18 autos respectivamente. El público superó las 1.500 personas. Cumplida la cuarta fecha, Maceroni, con dos triunfos consecutivos se va perfilando como el más serio aspirante al título. En cuanto al ganador en TCY, el villadense Néstor Benceny, fue la gran figura por su solvencia y la efectividad de su "cuna blanca".

Turismo Grupo 2

Las pruebas de clasificación fueron ganadas por el Negro Olivieri; los diez primeros estaban separados apenas por 93/100, Braccaccini ganó la serie más rápida, mientras que Mándola triunfaba en la otra.

En la final, a 16 vueltas al circuito de tierra de 1.400 metros, Maceroni, luego de superar a Braccaccini y Dari, comenzó a gestar otra victoria en su dilatada campaña automovilística, manteniendo bajo control a este último, ya que Braccaccini, Auguste y Miranda abandonaban.

Final: 1° Francisco Maceroni (Fiat 600/Rosario) a 90,038 km/hora de promedio; 2° Fer-

nando Dari (Renault/Rosario) a 58/100; 3° Sergio Mándola (Renault/Zavalla) a 7s40/100; 4° Edgardo Espósito (Renault/San Lorenzo); 5° Adolfo Fernández (Renault/Rosario), y 6° Héctor Olivieri (Renault 4/Rosario). **Campeonato,** 4 fechas: Maceroni, 24 puntos; Olivieri, 18; Braccaccini, 5; Dari, 9; Espósito, 7; Auguste y Mándola, 6 puntos.

TC Venadense

Enzo Lorenzetti y Néstor Benceny fueron los ganadores de las series previas a la final, comida sobre 20 vueltas. Ahí Benceny mejoró lo hecho en la serie y superó a Palmieri, quien manejó como en sus mejores épocas.

Final: 1° Néstor Benceny (Chevrolet/Villada) a 100,345 km/hora; 2° Alberto Palmieri (Ford/Chabas) a 1s05/100; 3° Enzo Lorenzetti (Ford/Carmen); 4° Edgardo Salce (Ford/Alberdi); 5° Carlos Domingo (XX/XX), y 6° Oscar Paultroni (Ford/Alcorta). **Campeonato:** Palmieri, 16 puntos; Lorenzetti, 15; Paultroni, 10; Nenceny, 9; Vanrell y Salce, 6; Giri, 4.

La próxima fecha es el 5 de julio, en Alcorta.

F-2 BB, Fiat 600 TN y Limitada 31 en Eª Chica NOVOA, PEREZ Y UNA DUDA

El domingo 7 de junio, la subcomisión de automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata organizó en el autódromo de Estancia Chica (circuito asfaltado de 1.500 metros) competencias para las categorías **Fórmula Dos Biplaza Bonaerense, Fiat 600 Turismo Nacional y Limitada 31.**

Los más numerosos fueron los Fiat, que ya alcanzaron el nivel habitual con 24 inscriptos. La F-2, a pesar de varias ausencias, presentó 20 inscriptos, lo que demuestra el muy buen nivel alcanzado, mostrado esto también en carrera, donde los dos últimos campeones solamente alcanzaron a girar en el tercero y cuarto puesto detrás de Grigione y Trovatto, este último con el VW más veloz de la historia de la división. El tercio de categorías se completó con la Limitada 31, que sólo presentó nueve participantes, de los cuales únicamente el triunfador, Ricardo Pérez, cuenta con un conjunto chasis-motor acorde con lo que fue la categoría durante el año anterior; el resto se encuentra muy lejos y seguramente los dirigentes tendrán que hacer una revisión de lo actuado y buscar una solución a este duro momento afrontado ante la división creada en la Limitada.

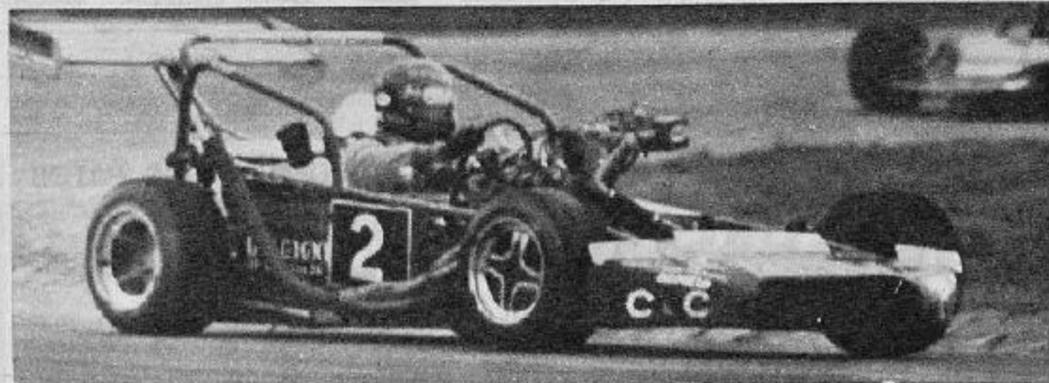
Fórmula Dos B.B. Repitiendo la actua-

ción de la carrera anterior, Walter Grigione impuso el ritmo de su Peugeot preparado en Quilmes por José Garófalo, haciendo inútiles los esfuerzos de Trovatto, quien a su vez sostenía la posición frente a los embates de Pennissi, perdiendo contacto con el grupo puntero el campeón Moix al desprendérselo un tensor delantero. Un balance sumamente positivo de esta presentación.

Fiat 600 Turismo Nacional. Tras un pávido principio de año, principalmente por la escasez de participantes, todo volvió a la normalidad y la categoría se dio el lujo de incorporar un nuevo nombre a su larga lista de triunfadores. Jorge Novoa, tras dura lucha, impuso su nombre por primera vez superando a Oscar Pereyra y a Roberto Perono, quienes no hicieron nada fácil la tarea.

Clasificaciones:

Fórmula 2 B.B., 20 vueltas: 1° Walter Grigione (Peugeot/La Plata) 14m05s91/100 a 127,666 km/h; 2° Jorge Trovatto (VW/Berazategui) 14m07s22; 3° Rubén Pennissi (Peugeot/La Plata) 14m08s54; 4° Miguel Arram (VW/Lanús) 14m18s28; 5° Pedro Moix (Peugeot/La Plata) 14m32s82;



Habrà que esperar para que se confirme el triunfo de Walter Grigione en la F-2 B.B. Por de pronto fue el más veloz sobre la pista.

6° Daniel Sibilia (Peugeot/Lanús) 14m39s62; 7° Alberto Digiorgio (Peugeot/Ranelagh); 8° Ricardo Picchio (Peugeot/La Plata); 9° Oscar Ciarroca (Peugeot/La Plata); 10° Horacio Pérez (VW/Lanús).

Esta clasificación tiene carácter provisorio al haber objetado el Comisario Técnico a los clasificados en el 1°, 2°, 3° y 5° puesto por deficiencias en los contrapesos de cigüeñal y en los bulones de biela de esos motores.

Fiat 600 TN, 16 vueltas: 1° Jorge Novoa (La Plata) 12m55s32/100 a 111,407 km/h; 2° Oscar Pereyra (La Plata) 12m55s94; 3° Roberto Perono (Lanús) 12m57s28; 4° Enzo Paris (La Plata) 13m01s63; 5° Raúl Muñiz (La Plata) 13m02s85; 6° Ricardo Trombini (La Plata)

13m12s60; 7° César Pérez Petit (Bernal); 8° Ricardo Algeri (La Plata); 9° Enrique Cortiñas (Quilmes); 10° Jorge Piccini (La Plata). **Campeonato:** Pereyra 79 puntos, Perono 62, Muñiz 60, Piccini 33, Pérez Petit 30.

Limitada 31, 15 vueltas: 1° Ricardo Pérez (Jeep/Ezpeleta) 11m46s74 a 114,611 km/h; 2° Carlos Cogneti (Jeep/La Plata) 11m51s38; 3° Ricardo Agostini (Jeep/La Plata) 11m54s62; 4° Omar Altamirano (Jeep/La Plata); 5° Jorge Rea (Jeep/La Plata); 6° Víctor Matélica (Jeep/La Plata).

(Informe y foto de Carlos Ramón Varéla)

Promocional 850 y Monomarca 1100 en Mar del Plata

FIGLIUOLO Y CACHELA SIN FRIO



De izquierda a derecha los principales protagonistas de la Monomarca, al recibir los trofeos: Scenna, Cachela, Malizia y Santandreu.

Mar del Plata, BA. En una jornada muy fría, pero que no alcanzó para amilanar a 1.500 personas que se acercaron al autódromo marplatense, se cumplió el 14 de junio pasado la quinta fecha de los campeonatos zonales de **Promocional 850 del Atlántico y Monomarca Fiat 128 1100.**

Fueron 69 las máquinas que salieron -entre ambas categorías- a clasificar en el turno matinal, y entre ellas fueron las más veloces las de Sergio Figliuolo (Promocional) y Rodolfo Cachela (Monomarca), casualmente las mismas de quienes ganaron las respectivas finales al concluir la jornada.

En **Promocional del Atlántico**, Figliuolo, Luis Wollands y Juan Francisco Gorostidi, ganaron las series, mientras que en la final, Figliuolo volvió a imponerse, aunque muy ajustadamente sobre sus rivales Juan José Colaneri y Luis Wollands, según el siguiente detalle:

Promocional, final, 18 vueltas: 1° Sergio Figliuolo (Fiat 600/Mar del Plata) 20m02s46/100 a 96,702 km/hora; 2° Juan J. Colaneri (Fiat 600/Mar del Plata) 20m03s00; 3° Luis Wollands (Fiat 600/Tandil) 20m03s55; 4° Carlos Mónaco (Fiat 600/Lobería) 20m13s31; 5°

Julio Brosas (Fiat 600/Castelli) 20m20s67; 6° Juan Pablo Gorostidi (Renault Gordini/Tandil) 20m20s69. Se utilizó el circuito asfaltado de 1.795 metros.

En **Monomarca Fiat 128 1100** hubo dos series, una ganada por Cachela y la otra por Juan Carlos Scenna, quien así se quedó con la "pole". En la final, Cachela le hizo casi cuatro segundos a Scenna, quien llegó muy acosado por Guillermo Malizia.

Final Monomarca, 18 vueltas: 1° Rodolfo Cachela (Mar del Plata) 18m51s53/100 a 102,749 km/hora; 2° Juan C. Scenna (Mar del Plata) 18m55s53; 3° Guillermo Malizia (Mar del Plata) 18m55s95; 4° Daniel Santandreu (Mar del Plata) 19m12s61; 5° Nicolás Zapotocnyz (Mar del Plata); 6° Guillermo Mazza (Mar del Plata); 7° Néstor Rossi (Mar del Plata); 8° Abel Maceda (Mar del Plata), todos con 18 vueltas.

(Informe y foto de Raúl Fernández)

TC del Sudeste y FRASO en Mar del Plata

BRION, DI VICENZO Y MARTIN

Mar del Plata, BA. El 7 de junio se realizó en el autódromo de esta ciudad la tercera fecha del campeonato de **TC del Sudeste (clases "B" y "SP")**, acudiendo a la reunión un invitado de lujo, la **FRASO, Fórmula Renault del SO**, la que tiene su epicentro en Bahía Blanca. Organizó la jornada el Auto Club Balcarce y asistió un público calculado en 2.000 personas.

En la Clase "B" del TC, la de los motores "chicos", Eduardo Ramos y Jorge Cunqueiro fueron los ganadores de las series. La final tuvo el siguiente resultado, tras 24 vueltas al circuito de 1.290 metros:

1° Antonio Brion (Peugeot/Mar del Plata) 15m21s21/100 a un promedio de 120,988 km/hora; 2° Eduardo Ramos (Peugeot/Mechongué) 15m22s06; 3° Carlos Mirabal (Peugeot/Mar del Plata) 15m22s51; 4° Carlos Hernández (Opel-N.Otamendi) 15m23s16; 5° Luis Troglia (Peugeot/Balcarce) 15m37s00;

La Clase "SP" del TC del Sudeste tuvo en Pedro Pallini y José Di Vincenzo a los ganadores de las baterías a 10 vueltas. En la final se impuso, tras 24 vueltas, José Di Vincenzo con gran margen sobre Alegretti.

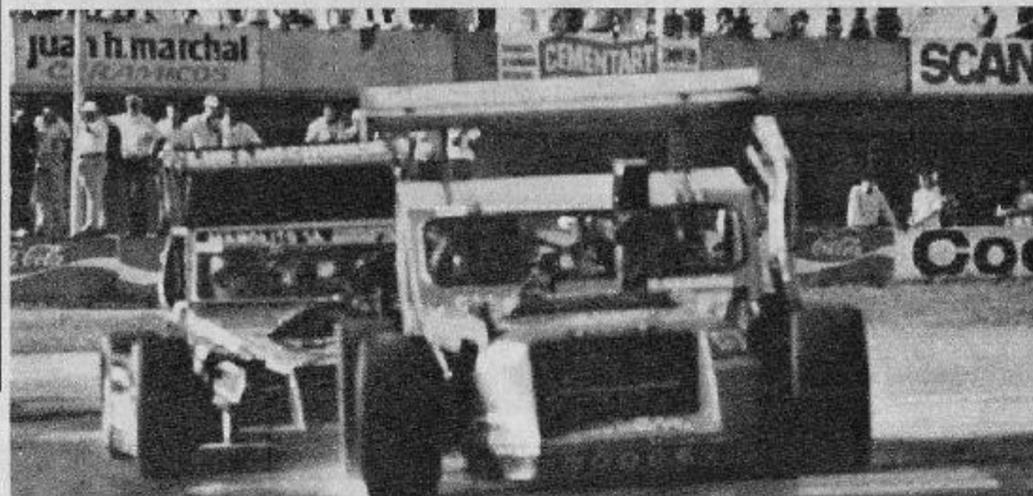
Final SP: 1° José Di Vincenzo (Chevrolet/Mar del Plata) 15m24s67/100 a 120,537 km/hora; 2° Manuel Alegretti (Chevrolet/Mar del Plata) 15m48s26; 3° Antonio Carrara (Torino/Mar del Plata) 16m00s38;

En **FRASO**, categoría que tiene el mismo reglamento de la FRA, es decir monoplazas equipados con motores Renault de 1.400 cm³ de cilindrada, se impuso el sanjuanino Henry Martín.

FRASO, 24 vueltas: 1° Henry Martín (Crespi/San Juan) a un promedio de 140,111 km/hora; 2° Raúl Marino (Crespi/Balcarce); 3° Augusto Conde (Crespi/Bahía Blanca);

(Informe de Raúl Fernández)

Chabert y Fernández. Dos de la SP en acción.



Motocross en Laboulaye

MORINA, REY DE LA MANGA

Laboulaye, Cba.- Se corrió aquí el 10 de junio una prueba para la categoría 125 cc Fórmula Nacional en el circuito Tiro Federal, con la organización del Club Atlético Huracán.

El motociclista local, Víctor Morina, fue la estrella de la jornada, ya que ganó las primeras tres mangas

de las cuatro disputadas, mientras que en la cuarta, cuando también venía primero, sufrió una merma en el rendimiento del motor (se le puso en corto circuito la bujía) y llegó fallando y empujando la moto en las subidas. Lo curioso del caso es que Víctor no tiene moto propia y participó gracias a

que uno de sus rivales tenía una sobrante. No paran ahí los préstamos: Eduardo Fernández rompió el motor en la manga inicial, y ganó la última merca a un motor que le facilitaron.

Este fue el resultado final:

1° Víctor Morina (Laboulaye, Cba.); 2° Néstor Pereira (Rufino, SF); 3° Germán Molina (Laboulaye); 4° Osvaldo Giordano (Laboulaye); 5° Walter Dulo (Laboulaye); 6° Juan C. Yumbud (Laboulaye); 7° Eduardo Fernández (Laboulaye); 8° Eduardo Ravasotti (Rufino); 9° César Banchio (Villa Nueva, Cba.); 10° Víctor Bersone (Laboulaye).



Víctor Morina apabulló con moto ajena. Así da gusto prestar las cosas... (Informe de Héctor J. Soria)

Karting "B" y Sapucay en San Andrés de Giles

LLAMOSAS Y DIMARO GANADORES

Mercedes, BA - El domingo 7 de junio se disputó en el circuito Federico M. Ponti, de San Andrés de Giles, la quinta competencia del torneo anual de Karting, categorías "B" y Sapucay, que fiscaliza la Federación Regional N° 2. Hubo mucho público y récord de inscriptos, que entre ambas divisiones sumaron 96 karts. El circuito es de tierra y mide 445 metros.

En la Clase "B" se hicieron tres series, ganadas por Mauricio Llamosas, Javier Fernández y Daniel Mazzari. En la final, Javier Fernández lideró en casi todo el transcurso, pero en definitiva el éxito fue para Llamosas -16 años- quien superó por centésimas a Piazza y a Mazzari en un final espectacular.

Final "B", 14 vueltas: 1° Mauricio Llamosas (Vara-Zanella/Mercedes) 5m48s35/100 a 64,383 km/hora; 2° Marcelo Piazza (Vara-Zanella/V. Flandria) 5m48s64; 3° Daniel Mazzari (Mazzari-Zanella/Mercedes) 5m48s90; 4° Carlos Scotti (Panther-Zanella/Mercedes) 5m50s80; 5° Daniel Mendoza (Panther-Zanella/Bella Vista); 6° Oscar Pontón (Vara-Zanella/Mercedes); 7° Daniel Godoy (Vara-Zanella/Mercedes) y 8° Javier Fernández (Fdez-DKW/Mercedes). Campeonato: Llamosas, 65; Scotti, 50; Mendoza y Pontón, 48; Piazza, 41; J. Fernández, 39; Mazzari, 30 y Borghi, 12 puntos.

En Sapucay fueron cuatro las batallas, en las que triunfaron Claudio Acier-

ne, Sergio Dimaro, Gabriel Bértoli y Edgardo Rossi. Se hicieron semifinales en las que se impusieron Claudio Acierne y Sergio Dimaro.

La final tuvo que ser interrumpida, ya que volcó Caio Gaggia, quien afortunadamente resultó ileso. Tras la segunda largada Dimaro tomó la vanguardia y fue escoltado por su coequipier Acierne durante las catorce pasadas.

Final, Sapucay, 14 vueltas: 1° Sergio Dimaro (Sabe/Mercedes) 5m30s31/100 a 67,899 km/hora de promedio; 2° Claudio Acierne (Vara/Chivilcoy) 5m30s54; 3° Carlos Festugatto (Vara/Mercedes) 5m33s30; 4° Orfilio Calandrelli (Granata/Carlos Keen) 5m33s45; 5° Darjo Di Catarina (Granata/Mercedes) 5m36s80; 6° Ernesto Rosli (Rosli/Suipacha); 7° Alejandro Peroni (M 101/Luján); 8° Carlos Spósito (Granata/Luján) y 9° Mauricio Llamosas (M 101/Mercedes) todos obviamente con motores Zanella Sapucay. Campeonato: Dimaro, 79 puntos; Calandrelli, 48; Acierne, 44; Festugatto, 27; Bértoli, 23; Palomar, 22; Daniele y Gaggia, 20 puntos.

También se disputó una prueba para no clasificados, en la que se impuso Juan Carlos Rebottaro (Granata/Villa Flandria).

(Informe de Alberto Hassan, Derrapando)

Karting en Colonia Barón

ELORTEGUI, TEVES Y AMBROGETTI

Trenque Lauquen, BA.- Los pilotos Jorge Elortegui (Fórmula Internacional) Fernando Teves (180 cc con Caja) y Anibal Ambrogetti (Directo Monomarca) fueron los ganadores de sus categorías en la 5ª fecha del Campeonato Pampeano de Karting, disputada el 7 de junio en el kartódromo del Club Cultura Integral (circuito de 420 metros) de la localidad de Colonia Barón, provincia de La Pampa.

100 cc Fórmula Internacional. En esta especialidad, Elortegui obtuvo una nueva victoria que le permite acrecentar su ventaja en el torneo. Sin embargo tuvo que doblegar la tenaz resistencia de Dalmaso y Silvestre.

Final, 1° Jorge Elortegui (Panther-RF/Quenumá, BA); 2° Dante Dalmaso (Panther-Parilla/Grál Pico, LP); 3° Aldo Silvestre (Vara-RF/Miguel Cané, LP); 4° Osvaldo Maldonado (Vara-RF/Catrilo, LP); 5° Juan A. Segura (Vara-RF/Catrilo, LP) y 6° Rubén Echani (Panther-RF/Ing. Luiggi, LP). Campeonato: Elortegui, 45 puntos; Dalmaso, 26; Silvestre, 22; Simón, 19.

180 cc con Caja. El piquense Teves ganó acá de punta a punta. Muy meritorio el segundo puesto de Jorge Iglesias, ya que para llegar tan

arriba debió remar desde muy atrás.

Final: 1° Fernando Teves (Panther/Grál. Pico, LP); 2° Jorge Iglesias (Vara/Trenque Lauquen, BA); 3° Alberto Camejo (Tiger/América, BA); 4° Miguel A. Zaninovich (Panther/Grál. Pico, LP); 5° Héctor Canonero (M 101/Vértiz, LP); y 6° Henry Dalmaso (Panther/Vértiz, LP); todos con motores Zanella. Campeonato: Zaninovich, 27 puntos; Pinto, 24;

125 cc Directo Monomarca. Sigue siendo la categoría de mayor paridad en pilotos y performances. Esta vez la prueba final fue para Ambrogetti, quien sobre el final superó a Federico Galligo. Martín (ganador de tres pruebas) llegó tercero y sigue liderando cómodamente

Final, 1° Anibal Ambrogetti (Panther/Pico, LP); 2° Federico Galligo (Vara/América, BA); 3° Juan Carlos Martín (Vara/América, BA); 4° Horacio Sánchez (Vara/Quemú Quemú, LP); 5° Edgardo Laco (Vara/Quemú Quemú, LP); 6° Raúl Hierro (BB/Quemú Quemú, LP); 7° Héctor Salvatori (BreKart/Quemú Quemú, LP); 8° Pedro Colón (Vara/Trenque Lauquen, BA). Campeonato: Martín, 44; Galligo, 28; Aguilera, 22;

(Informe de Rodolfo I. Gómez)

Mini Cross 850 en Mar del Plata

MENGHINI EN EL MARQUESADO

Mar del Plata, BA.- En el circuito de El Marquesado, a unos kilómetros al Sur de esta ciudad, se corrió el 1° de junio una fecha más de Mini Cross 850 con la organización del Mar del Plata Automóvil Club y la presencia de 26 máquinas. Orlando Menghini y Luis Molina, ganaron las series. Este fue el resultado de la carrera final a 20 vueltas.

1° Orlando Menghini; 2° Germán Acuña; 3° Héctor Porcelli; 4° Miguel Coy; 5° José Casaligi y 6° Pablo Lattanzio, todos pilotos marplatenses con mecánica Renault. (R.F.)

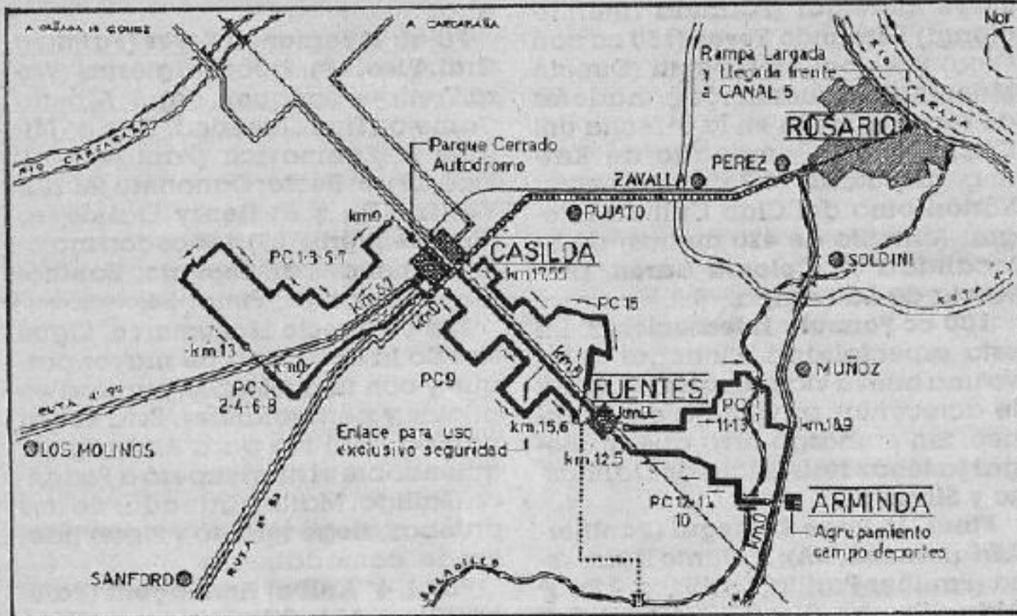


De izquierda a derecha, Acuña, Menghini y Porcelli: podio del Minicross 850.



Sergio Dimaro ya está en la FRA pero sigue ganando en karting (Foto Vargas)

Comienza el Campeonato del Litoral RALLY, EN LAS PUERTAS DE ROSARIO



Rosario, SF - Con el Rally CRODEM '87 a disputarse entre los días 11 y 12 de julio, se iniciará el campeonato del Litoral, para esta oportunidad que semana a semana gana adeptos entre participantes y público.

El rally organizado por CRODEM (Club Rosarino de Deportes Mecánicos) se iniciará el sábado a las 14 horas en la ciudad de Casilda, en cuyos alrededores se disputarán cuatro primes. El domingo se correrán otros once, con largada en Casilda. Las zonas a recorrerse incluyen a las localidades de Fuentes y Arminda (en esta última

habrá una reagrupación) en el SO de la ciudad de Rosario, donde culminará el rally, ya que en el último enlace llevará a los participantes a la Chicago Argentina.

En total serán 187,25 km de pruebas de clasificación más 200,80 km de enlaces, los que suman entonces los 388,05 de la carrera. La largada simbólica y la finalización serán en una rampa ubicada frente a Canal 5 de Rosario. Más información puede recabarse al CRODEM, Tel (041) 38-1501 y 39-4522.

Cinco Categorías Cuyanas en Mendoza GANO EL VISITANTE, POR 3 A 2

Mendoza - Con la organización de la Asociación de Volantes del Este (AVE) y la fiscalización de la Federación Sanjuanina de Automovilismo Deportivo, y ante más de 8.000 espectadores, se realizó el 7 de junio la segunda fecha del Campeonato Zonal Cuyano, reunión que había despertado singular expectativa por ser la primera carrera de 1987 que se corre en el suelo mendocino.

El escenario fue el autódromo Jorge Angel Pena, de esta capital, el que cuenta con un circuito asfaltado de 1.602 metros de cuerda. Intervinieron las cinco categorías que lo hacen habitualmente en el torneo: Grupo 2 (850 cm³), Stock Cars, Turismo Carretera Cuyano; Turismo Nacional (Fiat IAVA) y Fórmula Renault Cuyana.

Grupo 2
Fernando Persia y Armando Aubone ganaron las series. De la final participaron 16 autos. Persia y Aubone se cortaron solos de entrada y llegaron en ese orden. La lucha por el tercer lugar le dio color a la carrera por la puja entre sanjuaninos y mendocinos. Los visitantes, sin embargo, coparon el podio.

Final, Grupo 2, 10 vueltas: 1° Fernando Persia (Fiat/San Juan) 9m46s4/10 a 98,349 km/hora; 2° Armando Aubone (Fiat/San Juan) 9m48s5; 3° José "Pepe" González (Fiat/San Juan) 9m51s7; 4° José Tornello (Fiat/Mendoza) 9m52s8; 5° José Brisighelli (Fiat/Mendoza) 9m54s3, y 6° Hugo Lo Giudice (Fiat/Mendoza) 9m58s7. **Campeonato:** González, 13 puntos; Aubone, 12; Persia 12; Ruiz, 4; Tornello, 3.

Fórmula Renault Cuyana
Once autos disputaron la final de Fórmula Renault, los que clasificaron el sábado para ir directamente a una carrera final. Entonces habían sido los más rápidos Juan Manuel Basco y el reaparecido Arturo Ortiz. Arrancaron en ese orden seguidos por Giménez, el campeón Bustos (que había largado en última fila), Maffei, Paviglianitti y el resto.

Las posiciones se mantuvieron hasta la vuelta 11° cuando Bustos superó a Giménez y a Basco que abandonaría dos vueltas después. Desde ahí, todo se mantendría igual hasta la final, donde ganó Ortiz y el equipo de Carmelo Campione colocó en el marcador a sus cuatro autos en los cuatro primeros puestos. Tras de ellos, Hugo Gimeno (hijo) con el auto que prepara su padre con mucho esfuerzo aquí en Mendoza.

Final, FRC, 25 vueltas: 1° Arturo Ortiz (Crespi/San Juan) 19m57s3/10 a 120,421 km/hora; 2° Daniel Bustos (Crespi/Mendoza) 20m03s5; 3° Alejandro Giménez (Crespi/Mendoza) 20m13s6; 4° Daniel Maffei (Crespi/Mendoza) 20m42s5; 5° Hugo Gimeno, h. (Crespi/Mendoza), y 6° Raúl Galdeano (Crespi/Mendoza). **Campeonato:** Giménez, 10 puntos; Martín y Ortiz, 9; Bustos, 8.

Stock Cars
Esta categoría crece, con cada presentación en calidad y cantidad. Fueron 16 los autos que corrieron la final, en su totalidad de San Juan. Durante todo el transcurso Balderrama, Suárez y Ares se disputaron la vanguardia, terminando en ese orden y muy cerca unos de otros.

Final, Stock Car, 15 vueltas: 1° Martín Balderrama (Chevrolet/San Juan) 14m 43s 2/10 a 97,948 km/hora; 2° Ramón Suárez (Falcon/San Juan) 14m 44s 3; 3° Juan Ares (Chevrolet/San Juan) 14m 44s 7; 4° Adrián Fayos (Torino/San Juan) 14m 47s 5. **Campeonato:** Suárez, 15 puntos; Ares, 10; Balderrama, 9; Fayos, 5; y Aguilar, 4 puntos.

TC Cuyano
Marini se destacó nitidamente del resto de los 16 autos que integraron la grilla de largada. Cairo (hasta su abandono en la vuelta cuatro) y Fioquetti produjeron lo mejor en la lucha por el segundo puesto.

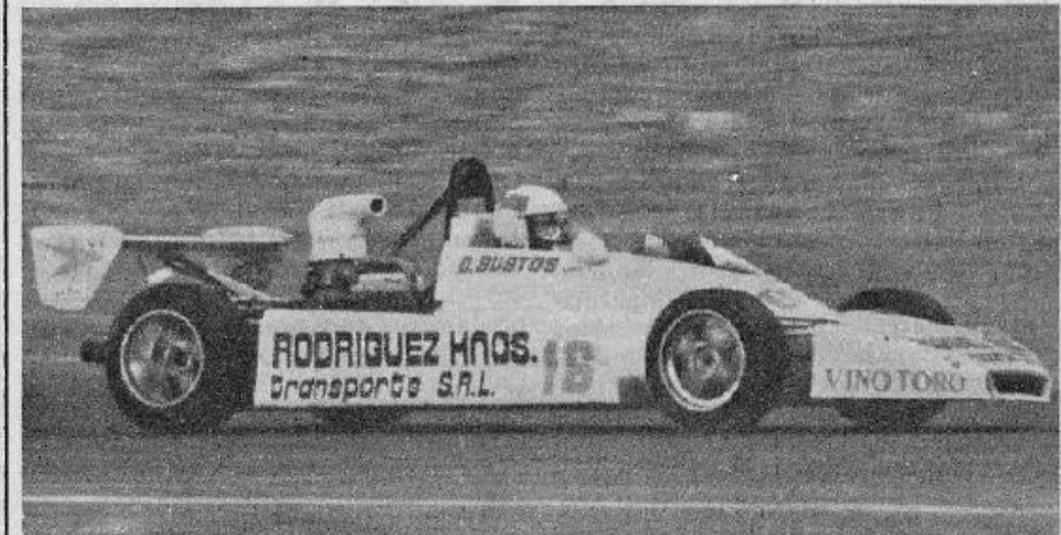
Final, TCC, 12 vueltas: 1° José Marini (Chevrolet/Mendoza) 10m 42s 8/10 a 107,664 km/hora; 2° Ricardo Fioquetti (Ford/Mendoza) 10m 49s 2; 3° Jorge Martín (Chevrolet/Mendoza) 10m 51s 0, y 4° Hugo González (Tornado/Palmira) 10m 59s 3. **Campeonato:** Fioquetti, 12; Marini y Cairo, 9; Martín, 7; Llami, 4.

Turismo Nacional
Los dirigentes han trabajado mucho y bien para sacar al turismo pistero del pozo. Hubo 16 máquinas en lo que fue el plato fuerte. Llobel y Patti en primera fila, picaron en punta y se distanciaron algo de Robledo, Palermo, Bonnano y Basualdo. En la séptima pasada se retrasa Palermo, marchando Robledo y Bonnano muy juntos.

El desenlace se produjo en la última curva. Llobel venía adelante, pero con algún problema mecánico. Se fue en ese viraje y Patti ganó por casi dos segundos, mientras que la ventaja acumulada, le permitía a Llobel ser 2°.

Final, TN, 15 vueltas: 1° Roberto Patti (Palmira, Mza.) 14m 24s 6/10 a 100,055 km/hora; 2° Héctor Llobel (Mendoza) 14m 26s 4; 3° Juan Robledo (San Juan) 14m 33s 8; 4° Carlos Bonnano (San Juan) 14m 35s 0; 5° Roberto Basualdo (San Juan) 14m 49s 3, y 6° José Fiorentino (Mendoza) 14m 54s 5. **Campeonato:** Llobel, 15; Robledo, 10; Patti, 9; Basualdo 6 puntos.

(Informe de Sergio Consoli)



El campeón Bustos realizó una gran carrera: desde el fondo hasta escoltar al sanjuanino Arturo Ortiz, el ganador. (Foto archivo, 1986)

Rally Promocional 850 en San Luis IBARRA-RODRIGUEZ VICTORIOSOS

San Luis - El binomio Ibarra-Rodríguez, con un Fiat 600 fue el ganador del primer rally para la categoría Promocional 850, de 1987. La prueba, organizada por el Automóvil Club San Luis en conjunto con el Moto Club San Luis, fue fiscalizada por la Federación local y tuvo un recorrido de 94.280 km, de los cuales 55,88 correspondieron a los seis primes comidos el 31 de mayo.

Fueron 22 los autos que largaron la carrera; en la primera PC 1, entre Cruz de Piedra y Los Puquios, Aguilera-Carranza establecieron el menor tiempo superando a Arnoldo Schmid (hermano de Feco) navegando por Scarpatí. En el segundo prime —entre El Volcán y Potrero de los Funes— gana el tilisarenño Bongiovanni-Dellacarbonara, muy pegado en los tiempos a Maná-Villegas e Ibarra-Rodríguez.

La PC 3 comprendía al principio un tramo de asfalto. Esta prueba, entre Francisco I y El Volcán, fue ganada por Aguilera-Carranza, por amplio margen. En la siguiente,

te, la PC 4 vuelven a ganar pero abandonan en la N° 5, quedando entonces primeros Bongiovanni-Dellacarbonara. En la largada de esta prueba se queda también otro gran animador de la carrera: Cubero-Morán.

En la última prueba clasificatoria, Bongiovanni regula su marcha seguro del triunfo, pero no contaba con una penalización impuesta en la largada de la PC 1, por lo que pierde el triunfo y retrograda al sexto puesto. Ibarra que había cuidado al principio y atropellado al final se queda entonces con la carrera.

Final: 1° Ibarra-Rodríguez (Fiat/San Luis) 47m43s a 70,265 km/hora de promedio; 2° Schmid-Scarpatí (Fiat/San Luis) 47m59s; 3° Maná-Villegas (Renault/San Luis) 48m13s; 4° Rosso-Rodríguez (Citroën/San Luis) 49m40s; 5° Marcos-Cassatti (Fiat/San Luis) 49m50s; 6° Bongiovanni-Dellacarbonara (Fiat/Tilisarao) 50m26s; 7° Guevara-Pippitoni (Fiat/San Luis);

(Informe de Andrés A. Pedernera)

F-2 Entrerriana y TC 850 en Febre

GERARDO BEBER APARECIO AL FINAL

Paraná, ER - La ciudad de Nogoyá y su zona de influencia —donde queda la localidad de Febre, escenario de la carrera que comentamos— tuvo el domingo 14 de junio su fiesta con la presentación de la Fórmula 2 Entrerriana y el Turismo Competición 850 sobre el circuito de "El Retorno" (de tierra, 1.790 metros) donde organizó la quinta prueba de la ex F-6 la Autopeña "El Trébol" de Nogoyá.

Se presentaron 16 monoplazas. En pruebas de clasificación los nueve mejores quedaron encerrados en 95/100 de segundo, con Fabián Pérez Gustavo Grinóvero y Gerardo Beber a la cabeza; seguían Diorio, Mizawak, Brutti, el Gurí Martínez, Ferreyra y Galiano.

Las dos series fueron muy disputadas. Ganaron Fabián Pérez y Gustavo Grinóvero, muy ajustadamente con respecto a Gerardo Beber y Edgardo Diorio.

En la final tomó Grinóvero la punta pero poco le duró, ya que recibió un toque de parte de Diorio, debiendo ambos abandonar. Incluso hubo luego algunos disturbios entre sus respecti-

vos asistentes, cosa que como la inconducta en la pista, el fiscalizador deberá cuidar para evitar el desmedro de la categoría.

Fabián Pérez se hizo de la punta y la tuvo hasta que inconvenientes con la fijación del radiador lo hicieron parar. Apareció entonces Beber, quien así ganó la tercera carrera de 1987, cuyo tomo lidera.

Final, F-2 ER, 2° vueltas: 1° Gerardo Beber (Bravi-Peugeot/Paraná) 21m 04s 32/100 a un promedio de 101,936 km/hora; 2° Omar Martínez (Berta-Peugeot/Febré) 21m 33s 35; 3° Antonio Antivero (Berta-Peugeot/Villaguay) 21m 44s 88; 4° Néstor Riva (Mico-Dodge/Gualeguaychú) 21m 44s 90; 5° Jorge Mizawak (Bravi-Fiat 125/Paraná) 21m 52s 13; 6° Jorge Brutti (Crespi-Peugeot/Nogoyá) 21m 54s 89; 7° Rodolfo Marconi (Bravi-Peugeot/XX); 8° Ramón Ferreyra (Bravi-Peugeot/Villaguay); 9° Hugo Perrota (Berta-Dodge/XX), y 10° Alberto Galiano (Crespi-Peugeot/Paraná). Campeonato, cinco fechas: G. Beber, 83 puntos; Diorio, 70; Antivero, 30; Riva, 27; Brutti, 24; Grinóvero, 23; Galiano,

21; Mizawak, 18; F. Pérez, O. Martínez y Ferreyra, 15 puntos cada uno.

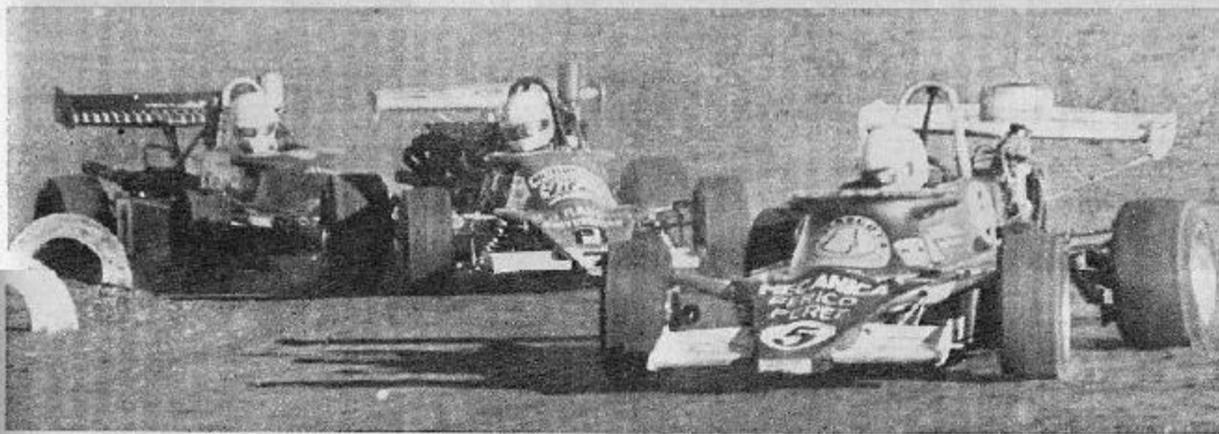
Las próximas fechas serán: 5 de julio en Viale; 12 de julio en Victoria.

En TC 850 Jorge Laporta se llevó todo: prueba de clasificación, la única serie y la final. En esta se obtuvo el siguiente resultado, ganándose por menos de dos décimas de segundo:

Final TC 850, 16 vueltas: 1° Jorge Laporta (Fiat 800/Paraná) 15m 45s 31/100 a 80,903 km/hora; Humberto Block (Fiat 800 Spyder/V.L. San Martín) 15m 11s 50; 3° Mario Libert (Fiat 800/V.L. San Martín) 15m 30s 13; 4° Walter Coloma (Fiat 800/Paraná) 15m 38s 82; 5° Dante Cabrol (Renault Gordini/Paraná), y 6° Héctor Bonet (Renault Gordini/Rosario del Tala).



(Informe y fotos de José A. Zapata)



Izquierda: Fabián Pérez precede a Antonio Grinóvero y Gerardo Beber, quien sería el ganador. Arriba: Podio de la F-2 ER desde la izquierda, Martínez, Beber y Antivero. Derecha: Gran carrera en TC 850 hicieron Laporta (adelante) y Block.

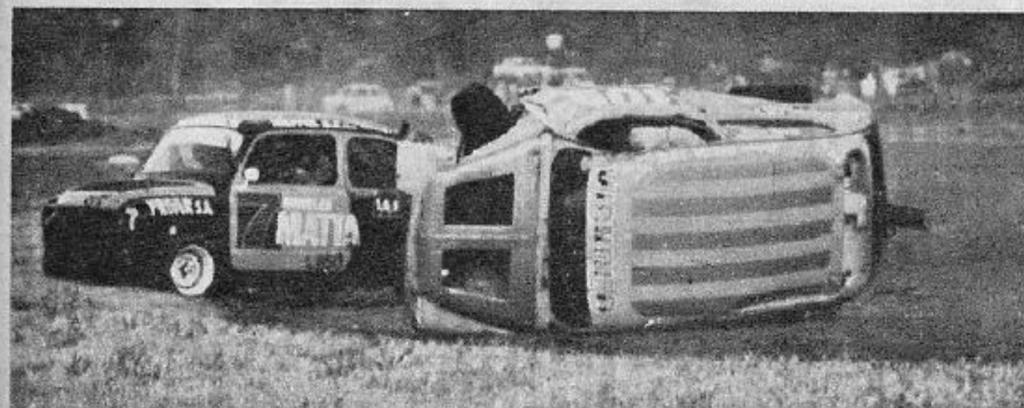
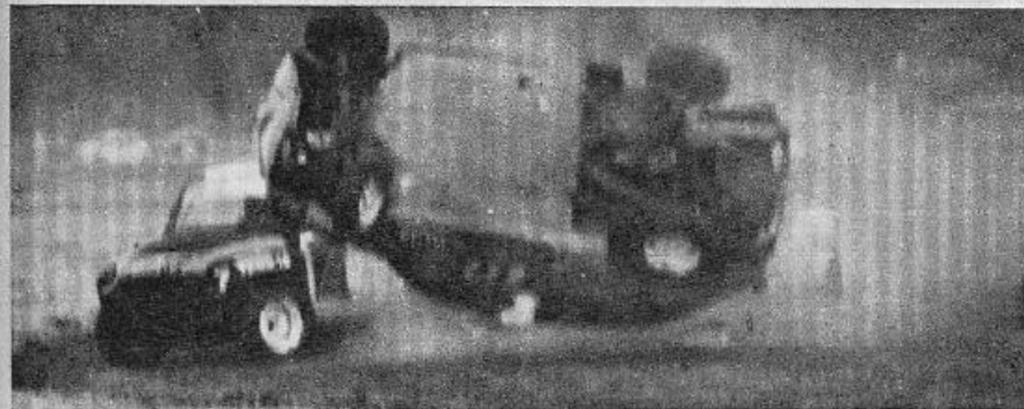


VUELCO EN LIBRES 850

CAMPANENSE. VUELTA DE CAMPANA... Precisamente es de Campana el protagonista de este vuelco (o vuelta de campana) sucedido en Pilar, en una final de la categoría Libres 850. Mario Vignolo llegó a una curva cerrada y se encontró con una rueda (foto arriba, a la derecha) que se le había salido a Requejo (fuera de cuadro). El creyó que era una de las que delimi-

taban el circuito... El caso es que el auto dio una vuelta sobre su eje longitudinal y quedó de costado, afortunadamente con sus ocupantes ilesos. Observa su coequipier José Retondo. Uno de los tantos vuelcos sin consecuencias que se suceden en las categorías de ALMA

(Foto Ruben's)



ENVIOS

Recordamos que los envíos postales destinados a esta sección deberán dirigirse a Carlos Neira, CORSA Actividad Zonal, Emilio Mitre 351, 8° piso, (CP1424) Buenos Aires.

TC del Sudeste en Balcarce

LA BARROSA PARA DI VINCENZO Y BRION

Mar del Plata, BA - El domingo 7 de junio pasado y, luego de dos postergaciones a causa del mal tiempo, se llevó a cabo la tercera fecha del campeonato de Turismo Carretera del Sudeste, Clase SP y B, en el autódromo Juan Manuel Fangio, de Balcarce ubicado en la Sierra La Barrosa.

Organizó el Auto Club Balcarce y se utilizó el circuito reducido, de una cuerda de 1.280 metros. Las posiciones finales de ambas clases fueron:

Clase SP, 24 vueltas: 1° José de Vincenzo (Chevrolet/Mar del Plata) 15m 24s 67/100 a 120,537 km/hora; 2° Manuel Alegretti (Chevrolet/Mar del Plata) 15m 48s 26; 3° Antonio Carrara (Torino/Mar del Plata) 16m 00s 38; 4° Raúl Chabert (Dodge/Mar del

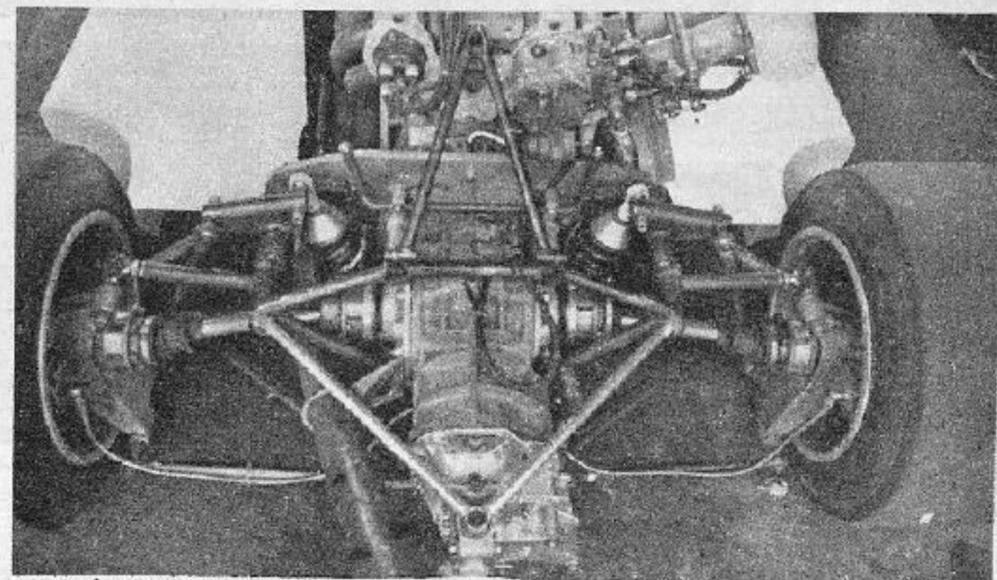
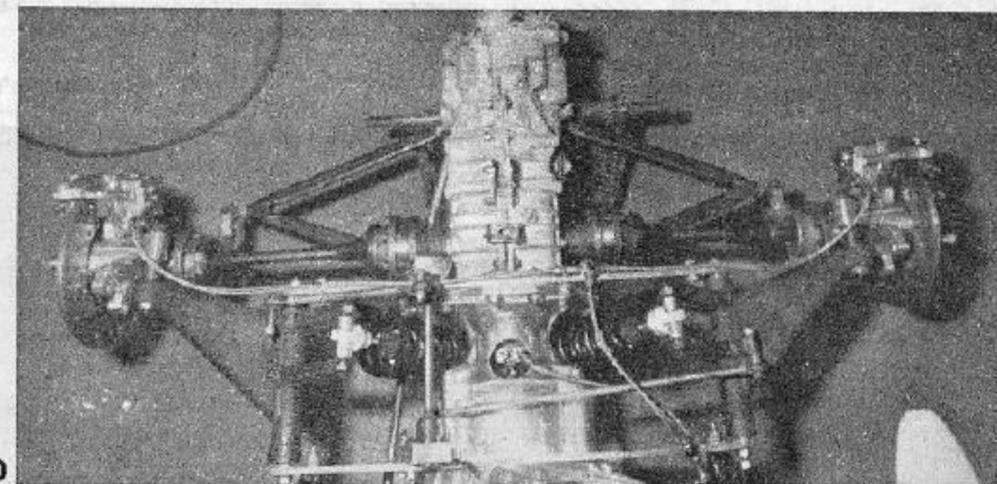
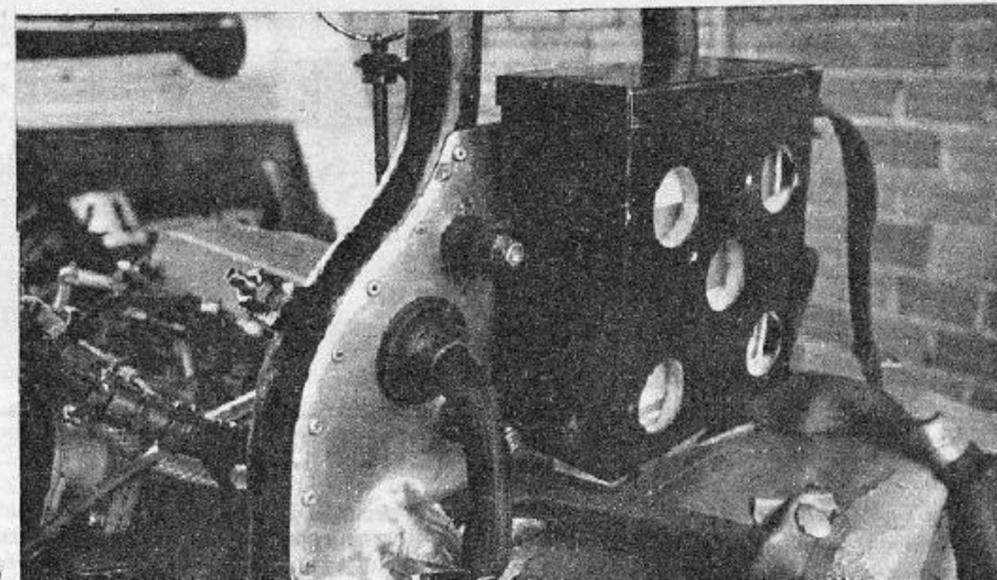
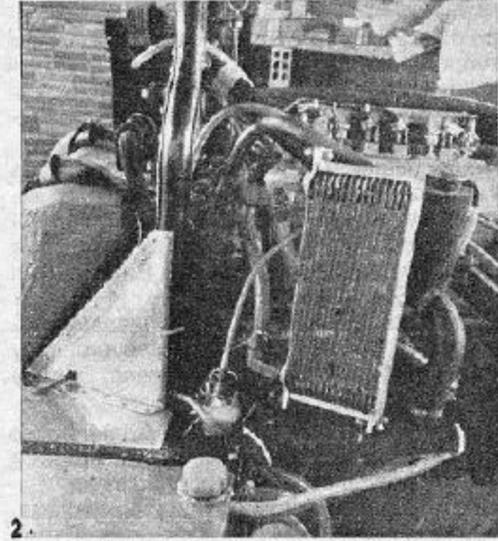
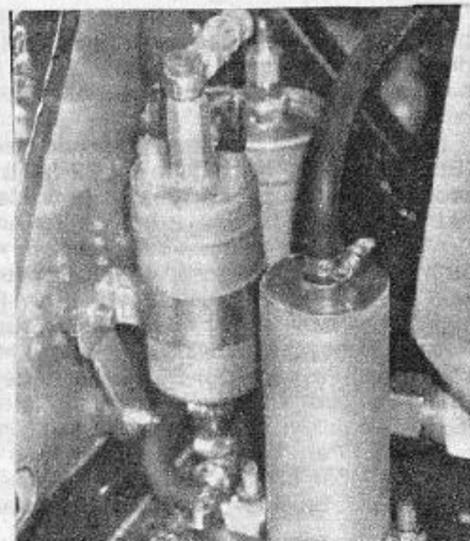
Plata) 23 v.; 5° Jorge Diorio (Chevrolet/Balcarce) 17v.; 6° Pedro Pallini (Dodge/Mar del Plata) 14v., y 7° Ernesto Fernández (Falcon/Ottamendi) 14 vueltas.

Clase B, 24 vueltas: 1° Antonio Brion (Peugeot/Mar del Plata) 15m 21s 21/100 a 120,988 km/hora; 2° Eduardo Ramos (Peugeot/Mechonqué) 15m 22s 06; 3° Juan Carlos Miraball (Peugeot/Mar del Plata) 15m 22s 51; 4° Walter Fernández (Peugeot/Mar del Plata); 5° Luis Troglia (Peugeot/Balcarce); 6° Hugo Luenzo (Peugeot/Mar del Plata); 7° Juan Carlos Paradiso (Peugeot/Mar del Plata); 8° Alejandro Panuzio (Peugeot/Mar del Plata); 9° Alfredo Vignano (Peugeot/Mar del Plata). Todos con 24 vueltas.

LA FORMULA TRES SUDAMERICANA TIENE MUCHO PARA MOSTRAR...

LA FORMULA

Luego de un agitado período, la categoría realizó sus primeras competencias con sustanciales modificaciones en lo técnico. No sólo incorporó tecnologías alemana, inglesa e italiana, sino que también adecuó a la nueva reglamentación algunas técnicas ya entre nosotros existentes. Veamos unas y otras.



POLITECNICA

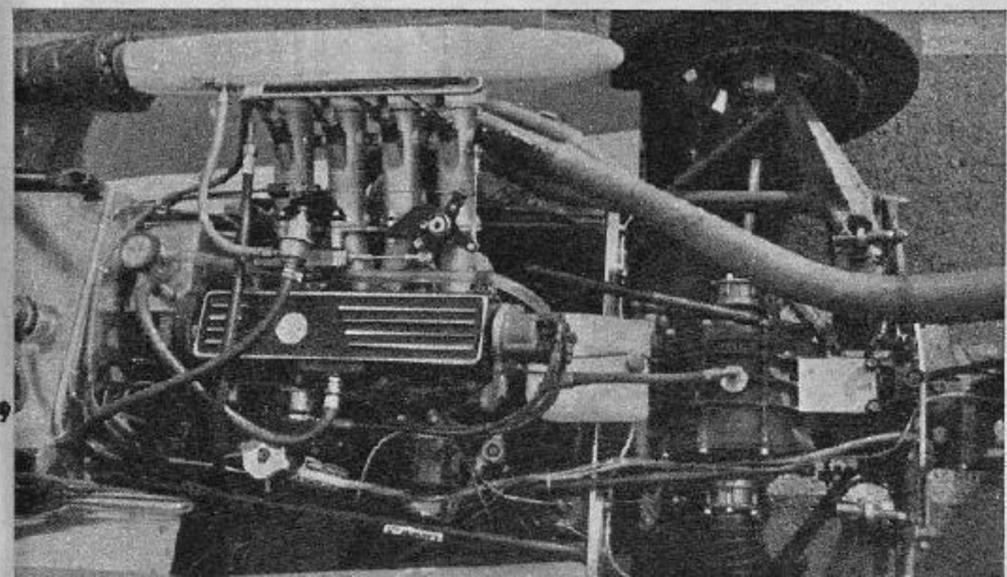
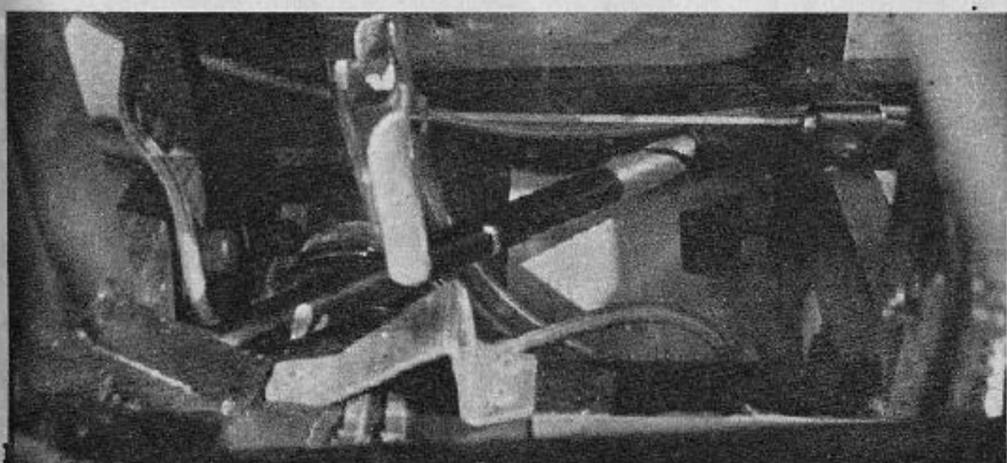
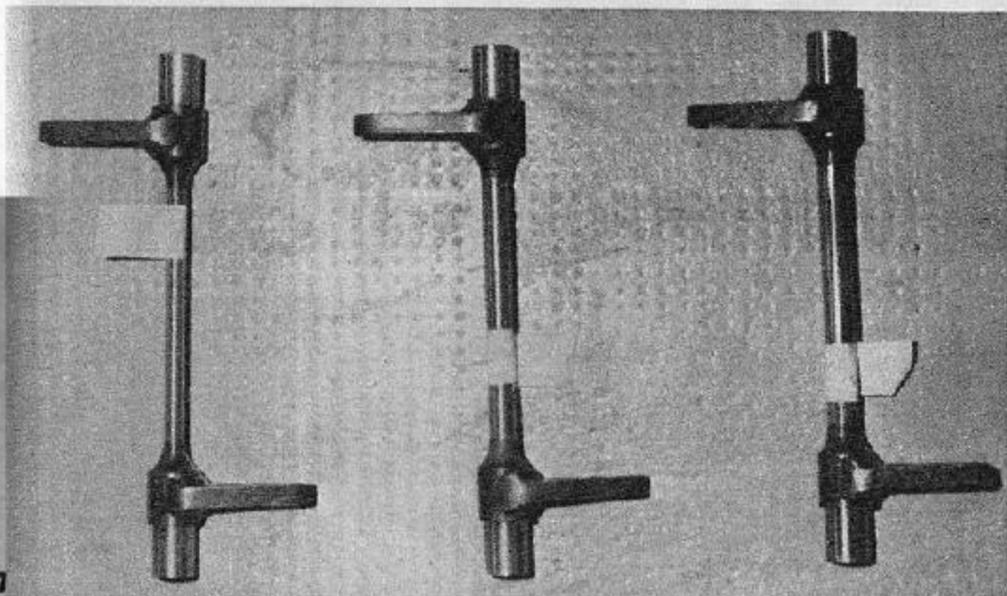
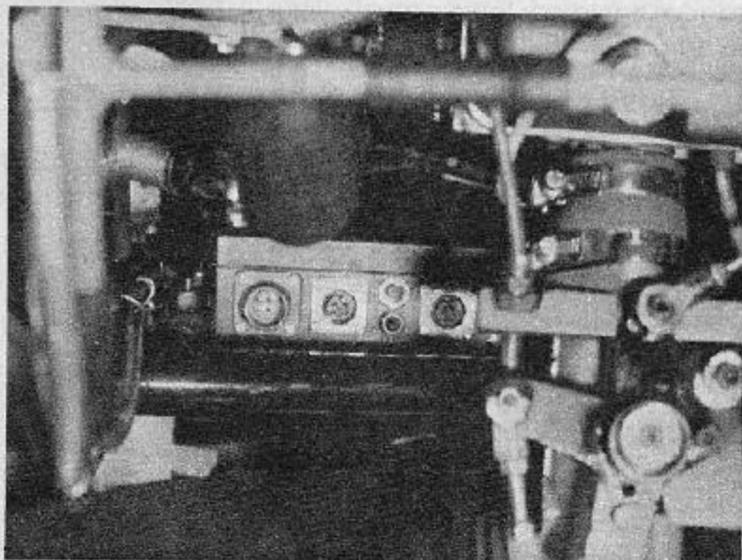
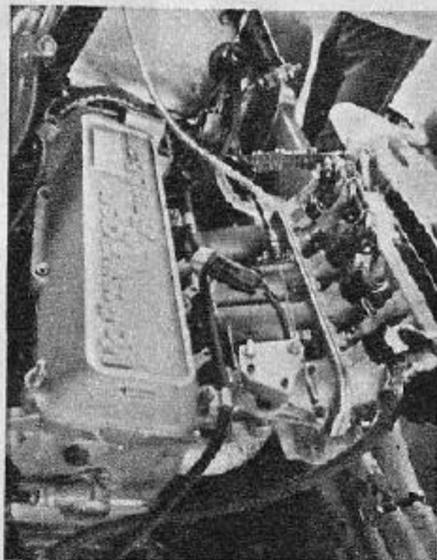
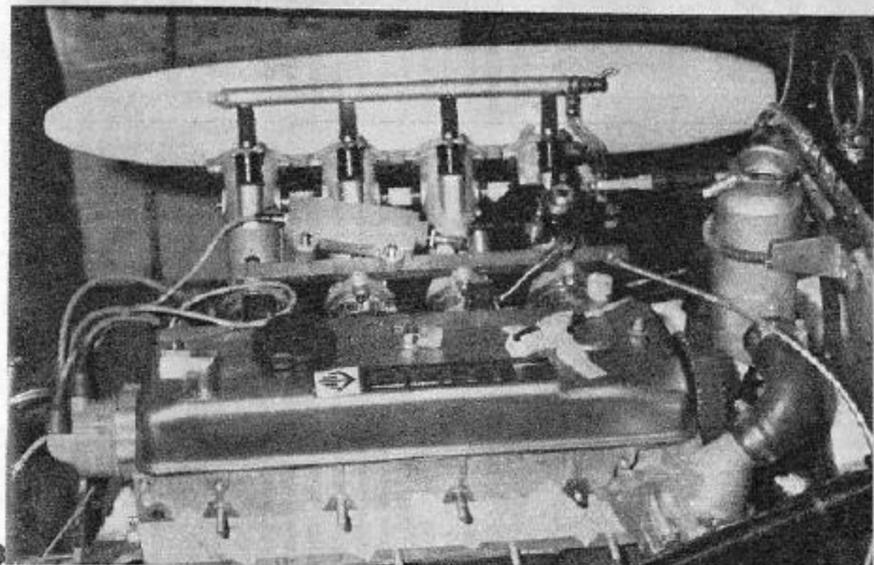


FOTO 1: Base del sistema de inyección indirecta Spiess de Guillermo Kissling. La nafta es absorbida por una bomba de alta presión Bosch, alemana, (cilindro en segundo plano). Previamente hay un recipiente cilíndrico (en primer plano) donde confluye el combustible de los tanques y retorna el no utilizado. El conducto superior de caucho es el respiradero del sistema que finaliza sobre la barra antivuelco con una válvula antiderrame.

Se ve el filtro de nafta intermedio antes de la bomba. La nafta circula hacia el regulador de presión y pasa al tubo compensador de combustible, antes de ingresar a los inyectores. Una caja comanda el ángulo de las mariposas a través de una leva e informa al cerebro electrónico la posición para inyectar la nafta necesaria. Esto, con la indicación de RPM genera la mezcla. Por último, las mariposas se accionan por un balancín (ver 2 "A") a cuyo extremo llega el cable del acelerador, que a su vez produce el movimiento de la caja posicionadora.

FOTO 2: Abajo en primer plano la bomba de combustible que alimenta el sistema de inyección inglés utilizado en los autos de Pegoraro y Bartelle. Más arriba, sobre la butaca y delante de la barra antivuelco se ve la caja negra que comanda la inyección e ignición electrónicas.

FOTO 3: La inyección usada por Kissling. Además de la caja posicionadora y el balancín, arriba se observa el tubo compensador del combustible destinado a los inyectores (4 tubitos negros que descienden hacia el múltiple de admisión). En los huecos entre los conductos de admisión se aprecia el eje de las mariposas.

FOTO 4: el sistema de inyección e ignición de los autos de Bartelle y Pegoraro, que cuentan mecánica inglesa de John Judd, y un equipo electrónico de ese mismo origen. El principio de funcionamiento es similar al de Kissling.

Allí pueden verse los inyectores, tubo compensador, balancín y la caja posicionadora. Sobre los tubos de admisión se ve el cable del acelerador que toma en el balancín del orificio del paravientos. Fijados a la barra antivuelco están los cables de la caja negra que comanda el sistema. Como reza en la tapa de válvulas, Judd es representante Brabham para motores Volkswagen.

FOTO 5: La caja negra del equipo de inyección e ignición electrónica Spiess. Al primer enchufe desde la izquierda, llegan cuatro cables unidos en uno de gran espesor. Son de entrada de corriente a la caja, encendido, bobina y tacómetro. Al enchufe número dos llega la señal que marca el punto del encendido y de la inyección, según gira el motor. El switch en el centro regula el tiempo de inyección con tres posiciones: 1) máximo tiempo, 2) período intermedio, 3) mínimo de tiempo. Al toma sobre el dial llegan los cables del tablero para que desde el cockpit se regule la inyección de combustible. Del enchufe número cuatro salen los conductores de la caja posicionadora de las mariposas. Una quinta toma (que no aparece en la foto) recibe la señal para abrir los inyectores. El sistema de encendido Spiess electrónico recibe la señal de captor ubicado detrás del cárter enfrente a dos imanes ubicados en el volante motor. Ese sensor informa del salto de chispa y marca el punto de inyección que requiere el motor para las RPM en que gira. Por último, en la parte posterior del árbol de levas, donde se colocaba el distribuidor convencional, se ubica un repartidor de chispa (como se aprecia en la foto 2 "A"), al final de la tapa de válvulas.

FOTO 6: Caja negra del auto de Pedro Bartelle. Del costado derecho parten los cables a los inyectores. A la izquierda hay dos reguladores con diez posiciones. El superior para la inyección y varía el tiempo de la misma en 5 puntos. El superior cambia el encendido en + - cinco grados.

FOTO 7: Nuevas barras antirollido traseras Berta. Hay cuatro medidas y su recambio es muy rápido. Permiten una amplia gama de variación de su dureza ya que son regulables desde el habitáculo. Estas pertenecen al auto de Kissling y (de izquierda a derecha) poseen un diámetro de 9,5, 12,7 y 14,4 mm. La cuarta estaba colocada en el chasis (diámetro 11,1 mm).



13



14



FOTO 8: La suspensión trasera del Berta-Alfa Romeo de Néstor Gurini fue variada en su concepto, ya que tanto el motor italiano, como la caja Hewland integran la estructura. Los triángulos lanzados hacia adelante y atrás sujetos a la tapa de cilindros y a la cola de la caja, no sólo contribuyen a hacer más rígida la parte trasera del auto, sino que también —juntamente con la cuaderna postiza de duraluminio entre la caja y el motor— soportan la suspensión trasera. En primer plano, sobre la derecha del triángulo que va al motor se ve el comando mecánico de la inyección de combustible.

12



16

FOTO 9: Puente trasero del auto de Enrique Benamo. Fue realizado por Oreste Berta utilizando la caja TCM de nuevo diseño y más robusta que su antecesora, de donde cuelgan los balancines de la suspensión trasera. Sobre la tapa de válvulas se ve el regulador de la inyección con el conducto de descarga —el tubo negro de goma— dirigido al tanque central.

El otro caño entelado llega del tubo distribuidor, es el retorno de combustible. El tornillo en la parte superior regula la presión de trabajo de la inyección.



17



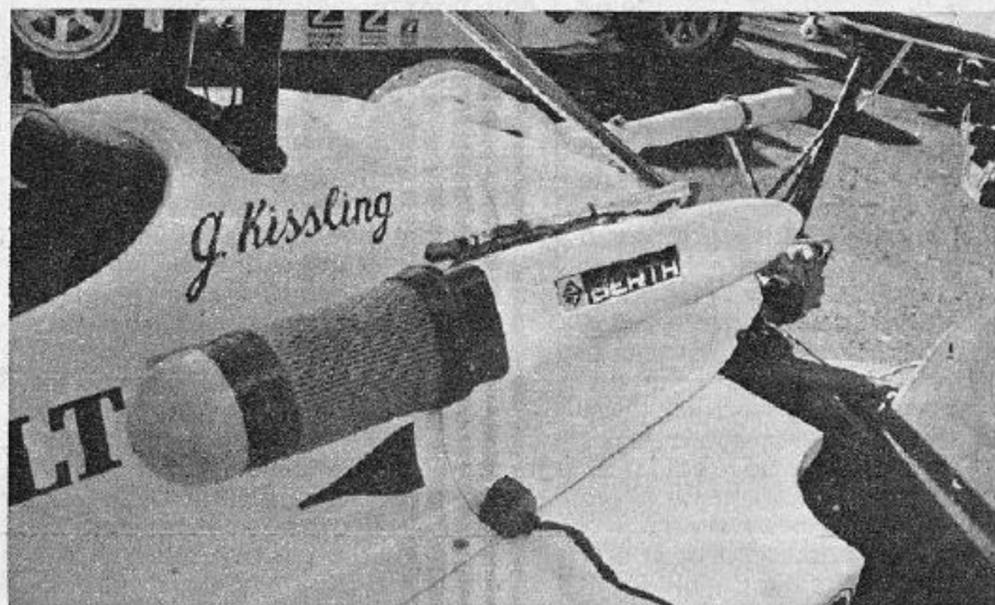
18



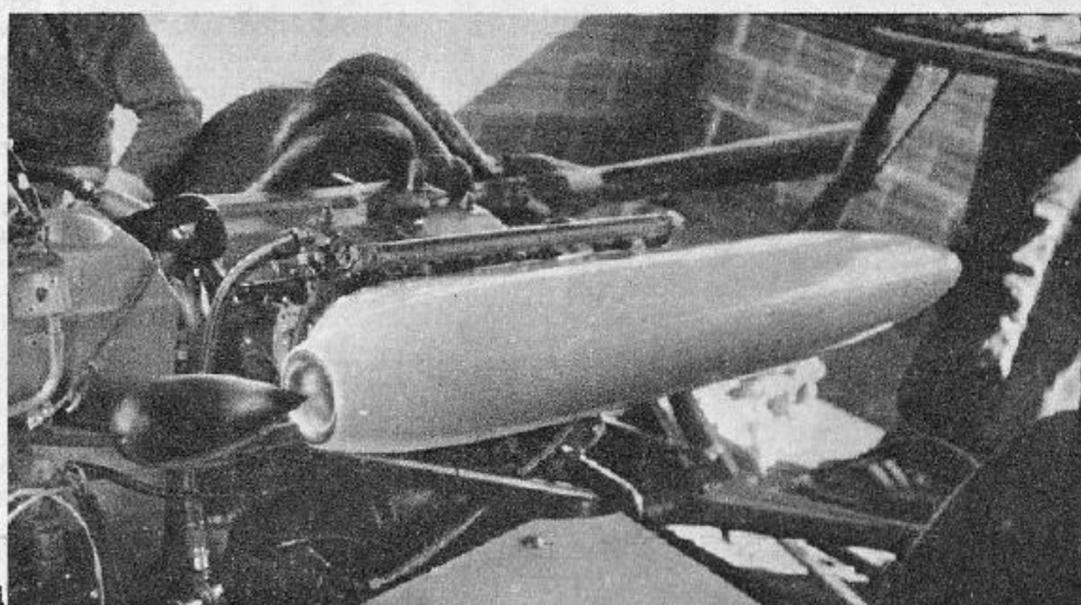
18

FOTO 10: diseño Berta del eje posterior en el auto de Kissling. Entre las dos

16



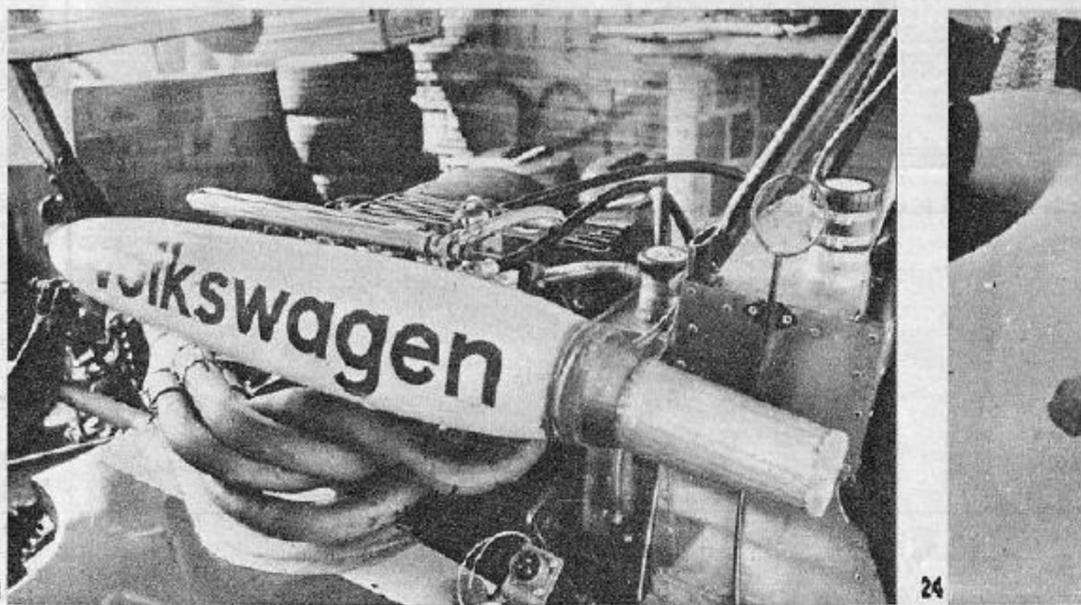
20



21



22



23

24

DI PALMA, EL DIFERENTE

A: Este Berta muestra las innovaciones del modelo '87. En primer plano, la nueva protección que baja desde el arco del tablero a los largueros del chasis y luego sube hacia la base del arco antivuelco. Se aprecia el nuevo diseño de los pontones fabricados en partes y no integrales como antes. Sobre el ala se ubican los radiadores de agua, con la batería detrás (sin montar en la foto). La forma del ala también es diferente, así como el flujo de aire que pasa por ella.

B: Vista trasera del pontón completo con la salida de aire —antes se evacuaba por arriba— donde se aprecia el canalizador de aire lateral que Berta colocó a último momento en Cascavel.

C: Entrada de aire al pontón derecho, más estrecho que los anteriores.

D: La nueva trompa, más aguzada en su parte delantera, con los spoilers.

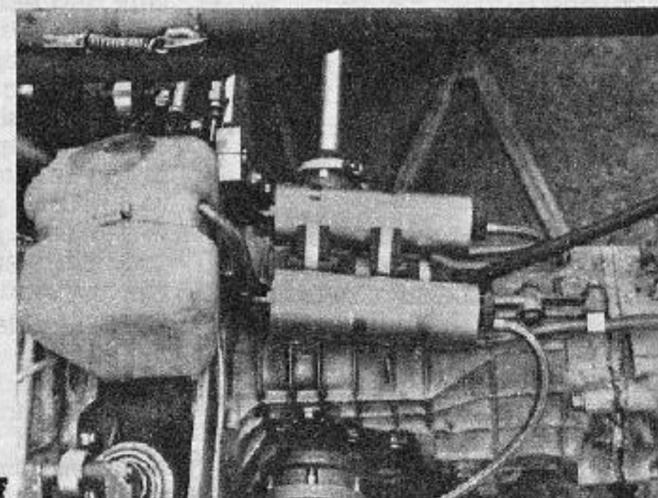
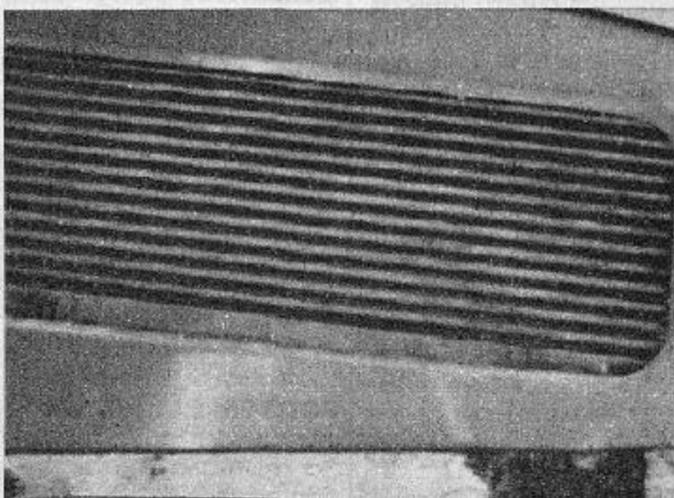
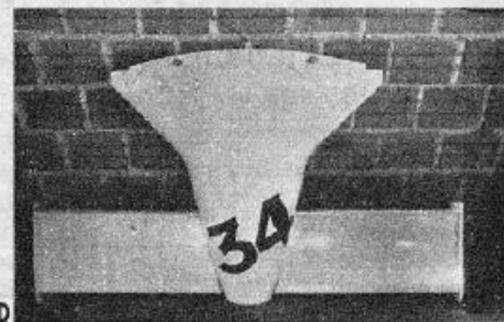
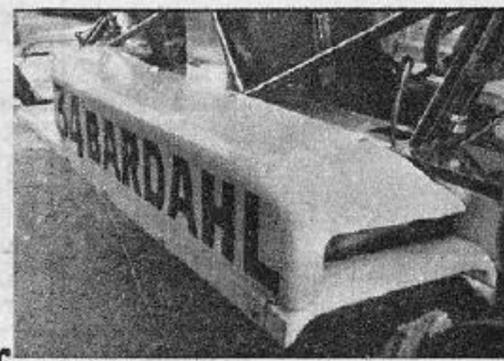
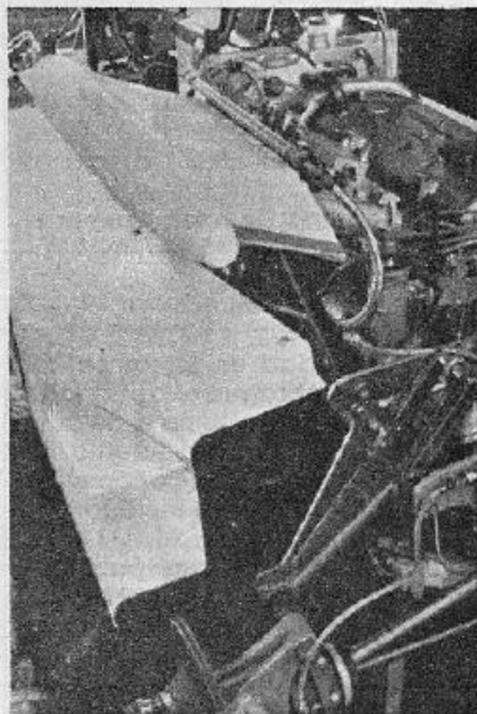
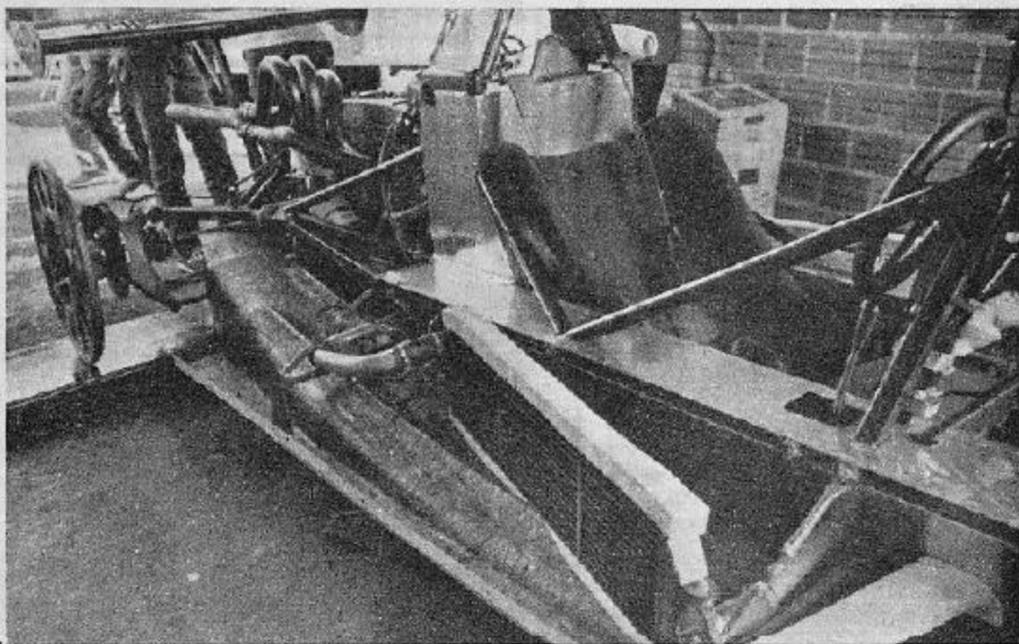
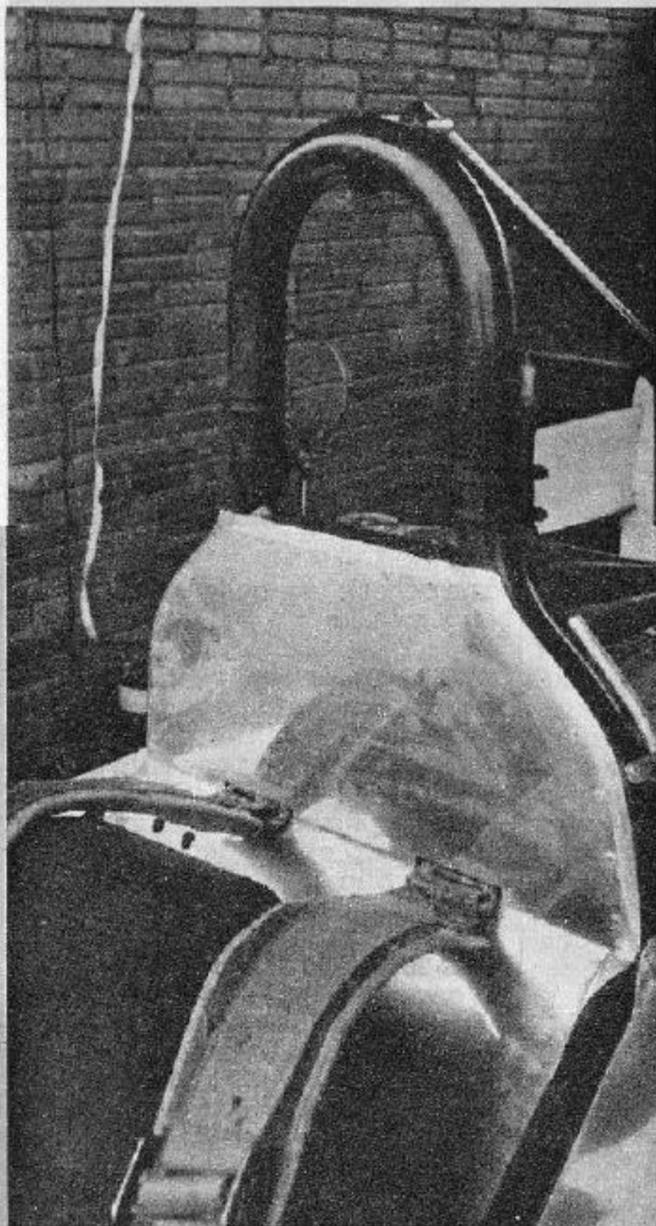
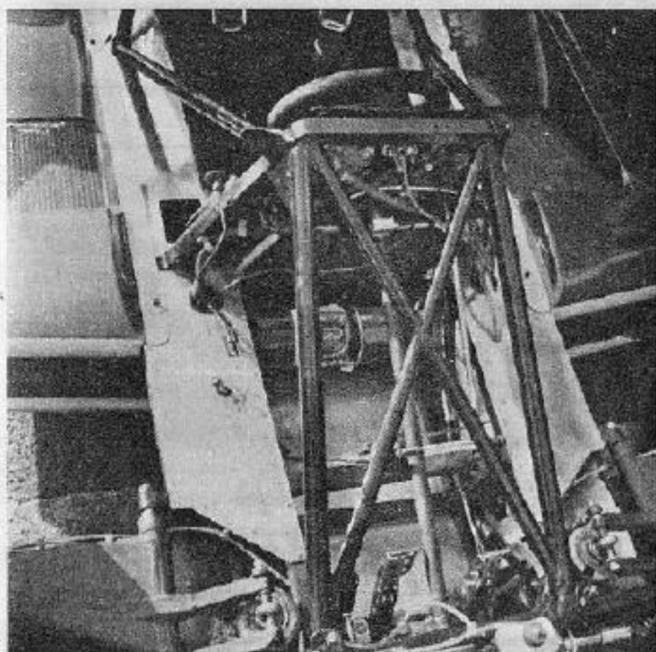
E: Este Berta no tiene radiador de aceite. El lubricante es refrigerado a través de las ranuras que vemos en la foto, las que constituyen el exterior de la tapa del cárter y que entra el aceite a través del aire que circula debajo del auto, donde posee canalizadores que derivan parte del flujo hacia ella.

F: Estos tubos que están colocados sobre la caja de cambios del Berta de José Luis son los reguladores y contenedores del nitrógeno con el que trabajan los nuevos amortiguadores Fox, de origen estadounidense que colocó Berta para la carrera de Buenos Aires, uno de los

cuales se puede ver en la toma por debajo del depósito de líquidos que está en primer plano. Estos amortiguadores pueden trabajar en 34 posiciones diferentes, 17 a la expansión y 17 a la compresión, pero ello no depende de una regulación exterior, sino de la forma de armado de los mismos, y de la relación que

exista entre el fluido liviano con el que trabajan en su cámara inferior y el nitrógeno que se le inyecta a través de los conductos metálicos que salen de los tubos que mostramos y van a los amortiguadores. Los dos diales negros que se ven en la parte posterior, por encima de la salida de los conductos, son reguladores finos,

para darle más o menos dureza a los mismos, pero dentro de un rango de trabajo que depende, como decíamos antes, del tipo de armado. Similares a estos, en su funcionamiento, pero de otra codificación en cuanto a rango de trabajo, son los que utilizan Oltra y Sáenz en el T.C. 2000.



CORSA

Año XXI N° 1095
 Del 2 al 7 de julio de 1987
 Avda. Suipacha 664, 5° piso - (1003) Capital Federal
 Télex: 9229 ABRIL-AR.
 Tel. 331-0112/ 0253/ 0894/ 1164/ 1204/ 1353/ 1459/ 1627/
 1850/ 2114/ 8557/ 9280/ 9291/ 3607/ 3868/ 4149/ 4227/
 9367/ 2771/ 4402/ 5936/ 9509/ 9675/ 9890/ 9970/ 0193/
 1187/ 9140

DIRECTOR
 Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
 Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION
 Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION
 Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION
 Eduardo César González

(Jefe de Area)
 Carlos A. Román
(Jefe de Diagramación)
 Enrique Giovanetti, Oscar Stepanich
(Diagramadores)

SECRETARIA
 María Deña Cedrés de Mango

COLABORADORES
 Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
 Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
 Miguel A. Sebastian,
 Marcelo D. García Lobos,
 Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin
 Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor
 Codemartín (E.U.U.), Néstor Palmetti (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA
Jefe: Amando Piro
Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
 A. Calasione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
 E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.
Fotógrafos
 Cristian Frólich, Guillermo Cantón

LABORATORIO
Jefe: Omar García
SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Marilú Olguin
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti



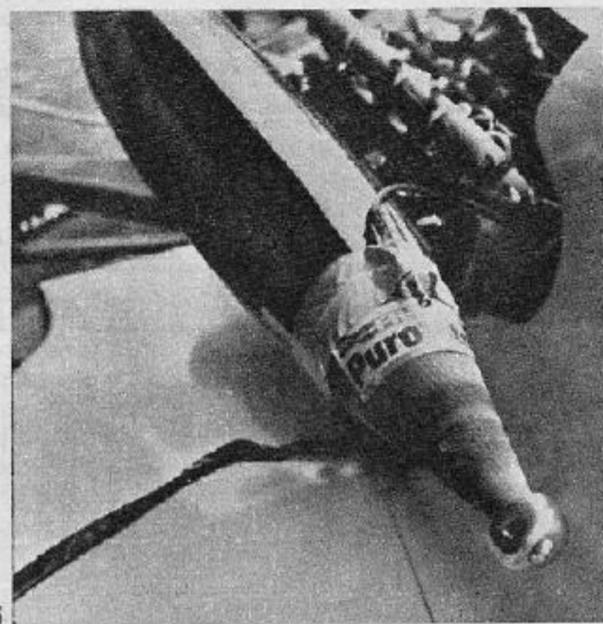
GERENTE GENERAL
 Julio César Bianco

AREA EDITORIAL
Director Periodístico
 Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte:
 Carlos Muleiro
Directora de Coordinación:
 Estela Herszberg
Jefe Promoción:
 Héctor S. Bustos

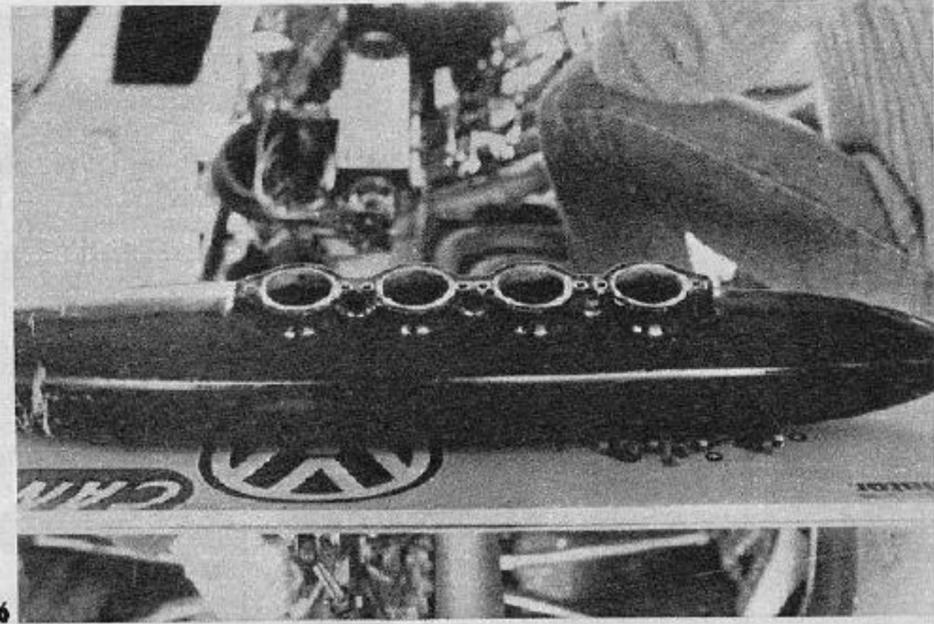
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Danilo Philipotts
Promotoras: Laura Benvenuto, Hermes Bosso
Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio
Medios: Rubén Conzatti

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA
 Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO
 Maipú 712 - 8° piso "B" (C.P. 1006)
 Capital Federal
 Tel. 392-5176/0507.6449 - 393-3236

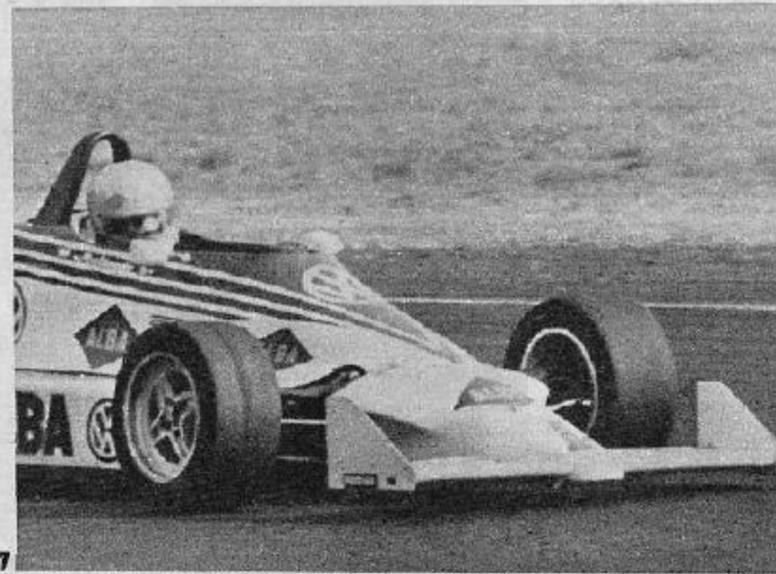
AREA INDUSTRIAL
 Avda. Roca 4410 (1602) - Florida
 (Prov. de Buenos Aires)
 Tel. 760-5543



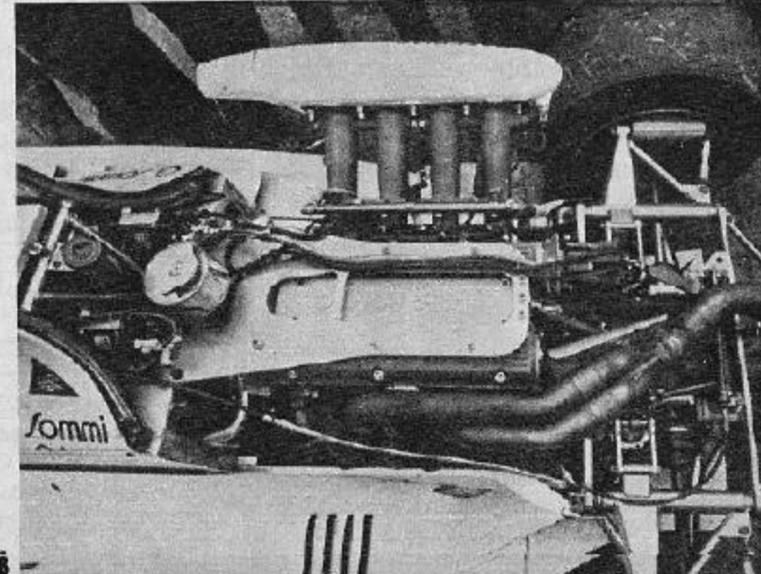
25



26



27



28

cuadernas, de dural, separadas por el cubrevolante, se ubican los dos balancines de la suspensión, los grupos resorte-amortiguador y el movimiento de la barra antirrolido trasera con sus respectivos accionamientos. La caja es Meriggi-Graf, sin variaciones externas. Fue reforzada en su interior, tiene nuevo piñón y corona y es 15 mm más larga. De ella cuelgan las parrillas inferiores de suspensión.

FOTO 11: Novedad en los autos del equipo INI. El embrague es accionado por un cable de acero como el de acelerador, reemplazando al sistema hidráulico. A Friedrich y a Benamo les costó adaptarse al nuevo método. Las cuatro llantas más usadas, 12 OZ, italianas, de Gustavo Sommi, para clasificar y correr en el Dallara-Alfa Romeo, porque son más livianas y tiene un solo juego, más anchas que las de entrenamiento (más pesadas), de fundición. 13 las llantas fabricadas por Ruedas Argentinas para Oreste Berta. Se fijan a la maza con las cuatro tuercas tradicionales, la central corresponde a la punta de eje, el auto es el de José Luis Di Palma. La toma 14 la novedad nacional: las Estilo Ruedas de tuerca central ideadas por Norberto Bongiovanni con un sistema muy sencillo y efectivo. Con una pistola neumática normal se aflojan y aprietan en un instante, aún con alta temperatura como en Cascavel. Son usadas por el equipo INI.

FOTO 15: Este reticulado es una de las modificaciones de Berta en los nuevos chasis para lograr mayor rigidez. Antes, la "X" existía pero era más corta, no llegando a la cuaderna delantera. También se ve en el costado del Cockpit otro tipo de triangulación de protección.

Arcos antivuelco. 16 Nuevos chasis Berta de INI. 17 Los Muffatao, con dos tubos superpuestos y reactor hacia atrás. 18 Lo último en la materia producido por Berta. Son dos caños unidos entre sí por una chapa soldada y abulonada a los travesaños que soportan el tanque de combustible, que también forman parte de la estructura. Por su diseño y anclaje no es necesario colocarles un brazo reactor. 19 El utilizado tradicionalmente en los Berta anteriores al '87. En este caso el chasis de Juan Carlos Giacchino.

Salvo José Luis Di Palma nadie, utiliza filtros protectores en clasificatoria o carrera. Sólo lo hacen en entrenamientos (hasta que se limpian los circuitos). La mayoría coloca filtros de aire, deflectores o mallas de metal de trama muy fina, para no absorber basuras que puedan dañar los motores, o producir un desgaste más apresurado. Estos son los diferentes protectores utilizados por 20 Kissling, 21 Di Palma, 22 Scarazzini, 23 Benamo, 24 Giacchino.

FOTO 25: Toma dinámica del Berta-VW Judd de Risatti. El tubo superpuesto y fijado con cinta adhesiva en un sensor que proviene de la caja negra, para graduar la inyección de combustible de acuerdo a la temperatura ambiente. La información es recibida por la caja y enviada al sistema de inyección. Este dispositivo sólo lo tienen las cajas inglesas, ya que los equipos Spiess (alemán) no la utilizan.

FOTO 26: Esta es la toma dinámica invertida del auto de Daniel Cingolani. La misma es fijada herméticamente con pegamentos especiales a los tubos de los inyectores para que en la cámara

no penetre aire que pueda enriquecer la mezcla.

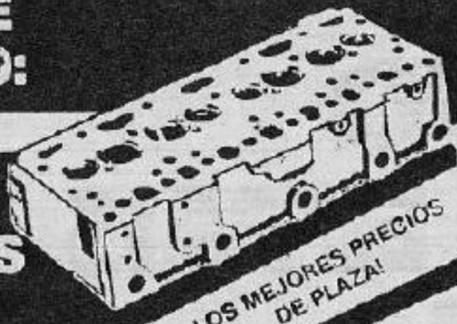
FOTO 27: Obsérvese la trompa de Maldonado. Los canalizadores laterales que lleva su Berta en los spoilers fueron utilizados por el campeón en la carrera de Buenos Aires con muy buenos resultados. Fue una innovación total realizada por el propio Maldonado únicamente, en la búsqueda de un mejor equilibrio dinámico del auto.

FOTO 28: Este es el nuevo motor de doble encendido Alfa Romeo-Twin-Spark que utilizó Gustavo Sommi en Buenos Aires, en reemplazo del de encendido simple que usó en Cascavel sobre el Dallara. Este nuevo impulsor posee además también la inyección electrónica, en lugar de la mecánica anterior. Es similar a los que posee en la actualidad la Fórmula Tres Europea, y se observa la limpieza del diseño. La plancha de dural sobre las tapas de válvulas lo sujetan al chasis y forma parte de la estructura.

Producción: Néstor Corbier
 Fotos: Enrique Bianco

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!



INDUSTAP

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

ANEXQJ

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

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

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

- Inyección para Motor Dodge GTX V.8 Completa, Bieles Carrillo, Cajas Hewland-MKS, 0 Km.
- Juego completo Carrisa - Pistones - Pernos y Aros Alfa Romeo, Parrilla Faroles completos y Tallas de rueda para Mercedes Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

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



También para REGATTA
Diseño Exclusivo

Envío al interior

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

R.I.D.A.C.
REPUESTOS

PEUGEOT
CITROEN

LINEAS COMPLETAS
Av. LA PLATA 1917
(1250) Cap. 923-1247/9570

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

techo hidraulica - I DIAQ. 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 Montecagudo 1778
MARTIN CORONADO

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300
CAP.

TANQUES

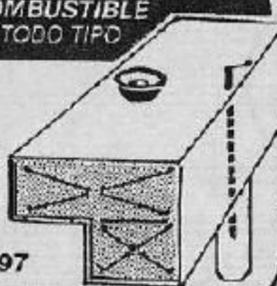
PARA
COMBUSTIBLE
DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD,
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



ALBERTO J. DAPORTA

* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

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

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally

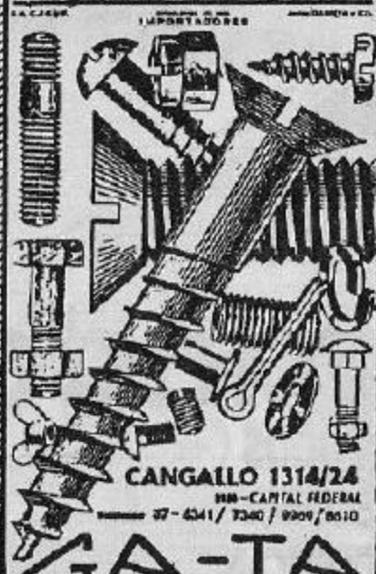
* TC Bonaerense * Stock Car

* NACIONALES e IMPORTADOS *

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



GA-TA



CANGALLO 1314/24
990-CAPITAL FEDERAL
37-4341 / 7340 / 9909 / 0510

ARENEROS
TODO TERRENO



KITS UNICOS
EN 2 y 4 PLAZAS.

RALLY KAR
Campichuelo 585. CAP.
Tel.: 982-5412

ruedas
argentinas



COMPETICION

TC2000 ☆ 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 Lana 7957 (ex 3157). Villa Bosch.
TEL. 769-1314

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

* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



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

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

Envíos al interior

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

Para autos: H.B. Producciones, Avda. Constituyentes 3182, 40 B. Tel. 86-7734

LA FORMULA UNO RETORNA A EUROPA

GRAN PREMIO DE FRANCIA

La Fórmula Uno retorna a Europa. Y lo hace con una de sus citas más tradicionales, el Gran Premio de Francia, a realizarse en el circuito de Paul Ricard por la sexta fecha de la temporada. Como es habitual, la actividad comenzará el viernes con los entrenamientos extraoficiales y la primera tanda clasificatoria, cronograma que se repetirá el día siguiente. Así quedará ordenada la grilla que el domingo a las 9.30 (hora argentina) y con televisación de Canal 9, se pondrá en marcha sobre una edgencia de 80 vueltas al trazado de 3.813 metros.

UNA CARRERA MUY ANTIGUA - Este Gran Premio es de añeja tradición. Sus antecedentes remontan su primera edición nada menos que a 1904. Obviamente, por entonces no existía el Campeonato Mundial, no obstante lo cual esta competencia siempre estuvo incluida entre las más clásicas de los principales calendarios. Asimismo ha sido la única de las creadas en los comienzos de la actividad automovilística que se ha mantenido en los más altos niveles de la competencia mundial.

EL GRAN BATACAZO - Sin dudas el gran batacazo en todo el historial del certamen mundial de la Fórmula Uno tuvo lugar en un Gran Premio de Francia. Ocurrió en la edición 1961, cuando el triunfo, ante el estupor general, quedó para el italiano **Giancarlo Baghetti**, quien allí debutaba en la categoría sobre una Ferrari. En emotivo final, el piloto peninsular (que pese a su brillante inicio luego quedaría en la intrascendencia), superó por sólo una décima de segundo al norteamericano **Dan Gurney**.

LA ÚLTIMA DEL "CHUECO" - Una edición de esta carrera sirvió de despedida para **Juan Manuel Fangio**. Fue la correspondiente a 1958, que tuvo lugar un 6 de julio en el circuito de Reims. Tras finalizar cuarto al término de la carrera que ganó **Mike Hawthorn**, el extraordinario "Chueco" tomó la trascendente y única decisión de abandonar la Fórmula Uno. Ya con cinco títulos, nada le quedaba por demostrar.

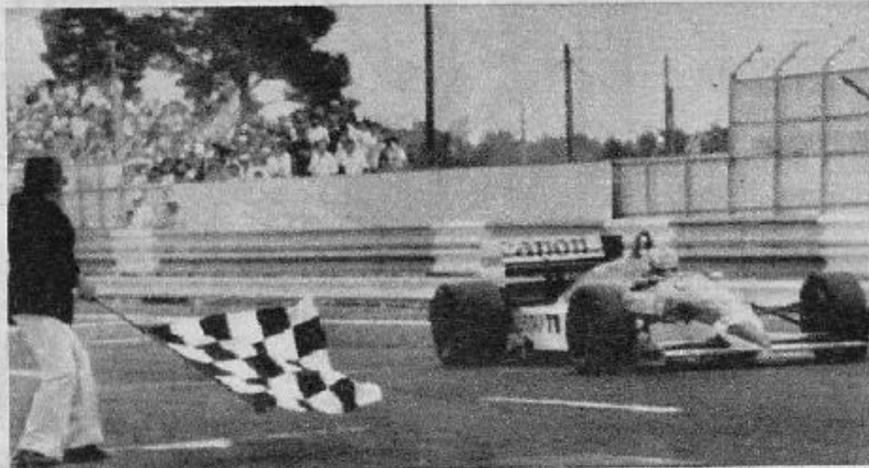
EL PRIMER PODIO DE LOLE - También esa competencia tiene un especial recuerdo para los argentinos, pues en la misma, por primera vez **Carlos Alberto Reutemann** subió a un podio en una carrera válida por el Campeonato Mundial. Esto fue en 1973, cuando en su segunda temporada en el equipo **Brabham**, Lole arribó tercero detrás de **Ronnie Peterson** y **François Cevert**. Allí comenzó la serie que con posterioridad hilvanaría 43 visitas al podio por parte del santafesino.

EL DEBUT VICTORIOSO DE PROST - Otra exitosa cadena tuvo su eslabón inicial en Francia. Estamos hablando en este caso de la serie de Grandes Premios ganados por **Alain Prost** y que, paradójica y felizmente para el campeón mundial, comenzaron en su propia tierra en 1981, en ocasión que el Gran Premio tuvo como escenario el trazado de **Dijon-Prenis**. Ahora, Alain tiene en su patria la oportunidad de vivir otra trascendente jornada, ya que un nuevo éxito le permitiría superar el record de **Jackie Stewart**.

UN DÍA DE GLORIA - Fue el que vivieron los franceses en ocasión del Gran Premio de 1979. Aquel día **Renault** llegó a su primer triunfo en la categoría y nada menos que con un piloto local: **Jean Pierre Jabouille**, quien por su parte también accedió ese día su primera victoria en la Fórmula Uno. El doblete galo y de **Renault** lo impidió **Gilles Villeneuve**, en una recordada y espectacular última vuelta, bvirilándole por centésimas la segunda posición a **René Arnoux**. Imposible olvidarlo.

DOS ACCIDENTES FATALES - La historia del Gran Premio de Francia contabiliza dos accidentes fatales. El primero ocurrió en 1958, y tuvo como víctima a **Luigi Musso**, quien se mató al despistarse con su Ferrari en Reims. El restante fue diez años más tarde, al incendiarse y explotar en **Clermont Ferrand** el **Honda** a cargo de **Jo Schlesser** con las lamentables consecuencias imaginables para el piloto francés, que aceptó ese día conducir el auto que **John Surtees**, por entonces piloto oficial **Honda**, se había negado a manejar por considerarlo inseguro.

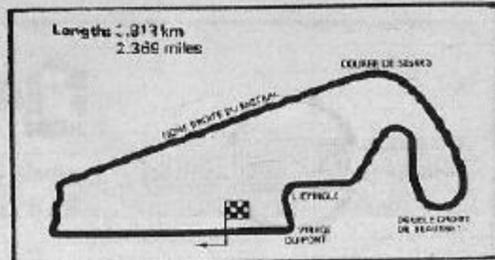
NADIE QUIERE DAR VENTAJAS - Las detenciones para



cambios de neumáticos ya forman parte de los Grandes Premios. Por ello, en los recientes ensayos efectuados en **Paul Ricard**, los principales equipos dedicaron también su tiempo a la práctica de los mismos. Nadie quiere pasar por los franceses vividos en **Detroit** por **Mansell** y **Prost**, quienes perdieron en el recambio, al trabársele la rueda delantera derecha diez segundos más de lo normal, dejando así, especialmente en el caso del inglés, buena parte de sus posibilidades de triunfo.

LA ÚLTIMA VUELTA - Francia estuvo ausente por última vez del calendario del Campeonato Mundial en la temporada 1955. Pese a estar programado, el trágico accidente ocurrido en **Le Mans** apenas un mes antes, determinó la suspensión del Gran Premio, que pese a algunos pronósticos contrarios volvió a disputarse normalmente al año siguiente.

Nigel Mansell obtuvo en el '86 una cómoda victoria sobre Prost (quien quedó a 17s128/1000). A continuación se ubicaron Piquet, Rosberg, Arnoux, Latife, Patrese, Alboreto, Warwick, Brundle y Danner.



LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Ayrton Senna (Lotus 98 T-Renault) con un tiempo de 1m06s526/1000, a un promedio de 206.337 km/h. (1986).

Record de vuelta: Nigel Mansell (Williams FW 011-Honda) con una marca de 1m09s993/1000, a un promedio de 196.117 km/h. (1986).

Tiempo total de carrera: Nigel Mansell (Williams FW 011-Honda) con 1h37m19s272/1000 para 80 vueltas, a un promedio de 188.062 km/h. (1986).

Ensayos extraoficiales: Nelson Piquet (Williams FW 011-Honda) con un tiempo de 1m07s361/1000, a un promedio de 203.810 km/h. (1987).

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS PILOTOS

Pos.	PILOTO	NACION	Pts.
1º	Senna	Brasil	24
2º	Prost	Francia	22
3º	Piquet	Brasil	18
4º	Johansson	Suecia	13
5º	Mansell	Inglaterra	12
6º	Berger	Austria	9
7º	Alboreto	Italia	8
8º	De Cesaris	Italia	4
	Cheever	Estados Unidos	4
10º	Nakajima	Japón	3
11º	Brundle	Inglaterra	2
	Boutsen	Bélgica	2
	Palmer	Inglaterra	2
14º	Arnoux	Francia	1
	Capelli	Italia	1

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	MARCA	NACION	Pts.
1º	McLaren	Inglaterra	35
2º	Williams	Inglaterra	30
3º	Lotus	Inglaterra	27
4º	Ferrari	Italia	17
5º	Brabham	Inglaterra	4
	Arrows	Inglaterra	4
7º	Zakspeed	Alemania	2
	Benetton	Inglaterra	2
	Tyrrell	Inglaterra	2
10º	Ligier	Francia	1
	March	Inglaterra	1

COPA JIM CLARK

Pos.	PILOTO	NACION	Pts.
1º	Palmer	Inglaterra	27
2º	Patre	Francia	22
3º	Strait	Francia	21
4º	Alliot	Francia	15
5º	Capelli	Italia	6

COPA COLIN CHAPMAN

Pos.	MARCA	NACION	Pts.
1º	Tyrrell	Inglaterra	43
2º	AGS	Francia	23
3º	Lola-Larrousse	Francia	15
4º	March	Inglaterra	6

Nota: Las Copas Jim Clark (Pilotos) y Colin Chapman (Constructores) comprenden exclusivamente a pilotos y autos con motores aspirados.

EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
2/7/50	Reims	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo
1/7/51	Reims	J.M.Fangio-L.Fagioli	Alfa Romeo
6/7/52	Rouen	Alberto Ascari	Ferrari
5/7/53	Reims	Mike Hawthorn	Ferrari
4/7/54	Reims	Juan Manuel Fangio	Mercedes Benz
1/7/56	Reims	Peter Collins	Ferrari
7/7/57	Rouen	Juan Manuel Fangio	Maserati
6/7/58	Reims	Mike Hawthorn	Ferrari
5/7/59	Reims	Tony Brooks	Ferrari
3/7/60	Reims	Jack Brabham	Cooper-Climax
2/7/61	Reims	Giancarlo Baghetti	Ferrari
8/7/62	Rouen	Dan Gurney	Porsche
30/6/63	Reims	Jim Clark	Lotus-Climax
28/6/64	Rouen	Dan Gurney	Brabham-Climax
7/6/65	Clermont Ferrand	Jim Clark	Lotus-Climax
3/7/66	Reims	Jack Brabham	Brabham-Repco
2/7/67	Bugatti Le Mans	Jack Brabham	Brabham-Repco
7/7/68	Rouen	Jackie Ickx	Ferrari
6/7/69	Clermont Ferrand	Jackie Stewart	Matra-Cosworth
5/7/70	Clermont Ferrand	Jochen Rindt	Lotus 72-Cosworth
4/7/71	Paul Ricard	Jackie Stewart	Tyrrell 003-Cosworth
2/7/72	Clermont Ferrand	Jackie Stewart	Tyrrell 003-Cosworth
1/7/73	Paul Ricard	Ronnie Peterson	Lotus 72 D-Cosworth
7/7/74	Dijon Prenois	Ronnie Peterson	Lotus 72 E-Cosworth
6/7/76	Paul Ricard	Niki Lauda	Ferrari 312 T
4/7/76	Paul Ricard	James Hunt	McLaren M23-Cosworth
3/7/77	Dijon Prenois	Mario Andretti	Lotus 78-Cosworth
2/7/78	Paul Ricard	Mario Andretti	Lotus 79-Cosworth
1/7/79	Dijon Prenois	Jean Pierre Jabouille	Renault RS 11
29/6/80	Paul Ricard	Alan Jones	Williams FW 07-Cosworth
5/7/81	Dijon Prenois	Alain Prost	Renault RE 32
25/7/82	Paul Ricard	René Arnoux	Renault RE 30 B
17/4/83	Paul Ricard	Alain Prost	Renault RE 40
20/5/84	Dijon Prenois	Niki Lauda	McLaren MP 4/2-TAG Porsche
7/7/85	Paul Ricard	Nelson Piquet	Brabham BT 54-BMW
6/7/86	Paul Ricard	Nigel Mansell	Williams FW 011-Honda

MOTROPODI

Y AHORA TAMBIEN...
REPUESTOS PARA
CARBURADORES



Juntas S.A.I.C.

TRONADOR 571 - Tel. 551-4459/2495 - (1427) BUENOS AIRES

ESTABLECIMIENTO DE MARTINO INDUSTRIAL COMERCIAL S.R.L.

- *Recambiamos y colocamos su caja de direccion en el acto
- *Venta reparacion y service
- *Estacionamiento propio



SABADOS de 8 a 12 Horas.
JOSE M. MORENO 987/989
Tel. 923-8435-(1424)-Capital

INSTRUMENTAL

"César"

AUTOMOTOR - NAUTICO - AGRICOLA

Reparaciones - Ventas

TABLEROS ORIGINALES Y DEPORTIVOS
VELOCIMETROS, TACOMETROS,
INDICADORES DE NAFTA, TEMPERATURA,
ACEITE, RELQUES HORARIOS.

INSTRUMENTALES ESPECIALES PARA
VEHICULOS DE CARROCERIAS PLASTICAS
Y COMPETICION.

SERRANO 15 - Tel. 855 9847
(1414) - altura Warnes 900 Bs.As

distri ford

Distribuidor Mayorista TRINTER

COLUMNAS - CAJAS DE DIRECCION
DESPIECES

ENVIOS AL INTERIOR
PEDIDOS AL TELEFONO: 629 - 1407

ATENDEMOS
TARJETAS
DE CREDITO



ZEBALLOS 2501
Tel. 629 - 1487
1712 - CASTELAR

casa DOMINE

AUTO-RADIO
AIRE ACONDICIONADO
CALEFACCION
*TODAS LAS MARCAS
*VENTAS - REPARACIONES
INSTALACIONES

*ENVIOS AL INTERIOR

Av. ESPORA 35/41-(1846)
ADROGUE

RADIADORES

Juan

TANQUES de NAFTA
CALEFACTORES

INSTRUMENTAL
VELOCIMETROS
LIMPIA
PARABRISAS.
VENEZUELA
2203/05
TEL. 942-8569

AUTO RADIO "DANY"

Autorradio -- Esteros -- Grabadores -- T.V.
Nacionales e Importados
REPARACION E INSTALACION
Cangallo y Salguero
Buenos Aires
ESTACIONAMIENTO EN GOMERIA

HORACIO M. BOJANICH RUEDAS Y LLANTAS

Venta
y Reparación

Distribuidores de Ruedas
CIMETAL - PRATI - PROTTO Y SPINA

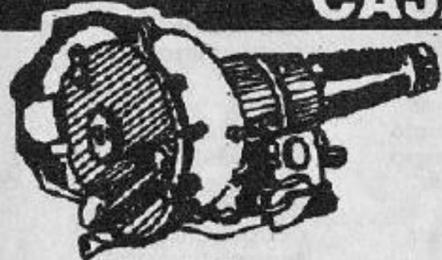
H. Yrigoyen 1585 - Tel 629 2534 - Moron Pcia. de Bs. As

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS
REPARACION
CALIBRACION
REPUESTOS

ROBERTO A.
ZANESE y Cia.

AVENIDA DE LOS INCAS 5411/13
1427 - BUENOS AIRES
TEL: 52-7669



SERVICIO AUTORIZADO

FRENOTECNICA

LINEA COMPLETA
DE REPUESTOS
PARA FRENOS



RECTIFICACION DE CAMPANAS
COLOCACION DE CINTAS DE FRENOS PEGADAS
SISTEMA PERMAFUSE



REPARACION Y VENTA DE SERVOS FRENOS



PASCO 649 - TEL 942-7241 - (1219) CAPITAL FEDERAL

FIAT

ANSELMO

... LO TIENE

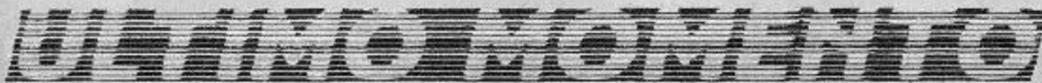
GAMA COMPLETA DE PINTURAS ORIGINALES
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS - ENVIOS AL INTERIOR

MUÑECAS 1046 - Tel. 854-0688 (1414) CAPITAL
• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA •

ESCAPES ESPECIALES • SILENCIADORES
NACIONALES IMPORTADOS



JAULAS ANTIVUELCO • DEFENSAS
MUÑECAS 1038 • 854-0688
ENVIOS AL INTERIOR



"POPPY", OTRA CARRERA Y EL FUTURO

LARRAURI AL PODIO EN NORISRING

Se cumplió en Norisring una nueva competencia válida por el Mundial de Sport Prototipos y por la Super Cup alemana, con la realización de dos series en las cuales Oscar Larrauri y Jochen Mass debían intercambiarse los autos, compitiendo cada uno con el suyo en la primera batería y con el del compañero en la segunda. Finalmente, Larrauri no pudo correr con el Porsche de Mass porque se rompió en la primera manga, y sólo pudo hacerlo en la serie inicial con el auto propio, que esta vez tenía la publicidad de Jaggermeister, una conocida marca de cerveza, en tanto que Mass lo hacía con un 962 C con publicidad de una nueva fábrica alemana de llantas, propiedad de Gunther Schmidt, ex "capo" de AIS.

En las pruebas de clasificación Stieck-Bell marcaron la "pole" en 47s07/100. Walter Brun hizo el quinto tiempo, Larrauri el octavo (47.92) y Mass el décimo. Al respecto, Larrauri comentó: "Nuestros tiempos estuvieron muy atrás porque nosotros no utilizamos los motores para clasificar. El único que los tenía es el dueño del equipo, Walter Brun. Tuve muchos inconvenientes con el auto, especialmente en los frenos porque todavía seguimos experimentando los de AP, ingleses, que en este circuito fueron imposibles de poner en condiciones. El sábado a la noche debimos cambiar todo el sistema y colocar los originales Porsche. El domingo en el 'warm-up' el auto andaba muy bien, tenía un muy buen consumo de combustible, y sabía que íbamos a hacer una buena carrera. Cuando se largó, lo hice muy bien y Mass quedó detrás de mí. Estábamos sexto y séptimo y a medida que pasaron las

vuelitas puede superar a un Jaguar y fui a buscarlo a Stuck. Estaba cuarto en ese momento -había pasado ya a dos autos- y cuando lo voy a pasar a Stuck, nos tocamos en una curva muy cerrada. Se me desinfló un neumático, el delantero derecho, y tuve que parar en boxes para cambiarlo. Salí muy atrás y luego de varias vueltas me colocaron un cartel que indicaba el décimo puesto, remonté y finalmente llegué cuarto. En la segunda carrera, Mass corrió en mi auto y yo no pude hacerlo en el de él pues se había roto. El alemán largó en la cuarta posición, fue superado por un Jaguar y quedó quinto. La carrera era muy dura y él decayó en su rendimiento porque no quiso usar un sistema de refrigeración que utilizamos en el buzo. Por eso se cansó y debió levantar el pie del acelerador. De cualquier manera, nos favoreció el abandono de Stuck ya que ganamos una posición; y del cuarto puesto que terminó mi auto, quedamos terceros".

La clasificación final de la competencia fue la siguiente:

Mauro Baldi - Jonathan Palmer, Porsche 962, 2h09m02s31/100, 154 vueltas. Frank Jelinski-Klaus Ludwig, Porsche 962, a una vuelta; Oscar Larrauri-Jochen Mass, Porsche 962, a tres vueltas; "John Winter"-Sarel Van Der Merwe, Porsche 962, a cuatro vueltas; Eddie Cheever-Raúl Boesel, Jaguar XJR 5, a siete vueltas; Jürgen Lassig-Pierre Iver, Porsche 962, a ocho vueltas; Gordon Spice-Fermin Vélez, Spice Cosworth, a once giros (primero del Grupo C2); Ray Mallock - Eddie Leslie, Ecosse Cosworth, a once vueltas.

El Campeonato Mundial de Pilotos está

de la siguiente manera: 1ros. Stuck-Bell, 74 pts; 3ros. Cheever-Boesel, 68; 5tos. Watson-Lammers, 55 pts.

Larrauri, luego de comentarnos todo lo del fin de semana en Norisring, agregó: "Los planes que tengo son simplemente seguir corriendo. El domingo próximo correré en Hockenheim y después probaré neumáticos para Michelin en Monza, el miércoles siguiente. Cuando termine las pruebas viajaré a Inglaterra para correr en la Copa Renault. Tengo previstas carreras en los Estados Unidos, luego en Brands Hatch, en Nürburgring y también dos pruebas del Campeonato Mundial en Japón, y se está hablando de una en Sudáfrica".

—¿Qué podés adelantarnos de tus expectativas para el '88?

—Yo ya tengo mi trabajo asegurado para el '88. Hay un compromiso con Walter Brun. Y vamos a seguir en la misma categoría en la próxima temporada. Estoy contento porque de ahora en más, aparentemente Brun piensa ponerme pilotos de buena calidad para correr conmigo.

—¿Tuvo mucho que ver con eso lo sucedido en Le Mans?

—Sí, tuvo que ver, pero también hay un poco de presión por parte de Michelin, porque si no hay dos buenos pilotos en cada auto, a la fábrica no le gusta mucho. Aunque por otro lado está la parte económica, porque si no llevas dinero al equipo, tampoco se puede seguir. Es un "fira y afloja" de intereses...

En otro orden de cosas quiero señalar que lo realizado por Recalde en Acropolis fue muy comentado en toda Europa. Se habló mucho y muy bien de todo lo hecho por él. Eso es muy positivo y resulta muy importante que en la Argentina se conozca.

Otro "¡Bravol!" por Poppy.

RAHAL Y THEYS EN MEADOWLANDS

(FANGIO Jr., 10° EN A.R.S.)

La sexta fecha del torneo '87 de Indy Cars, en un trazado callejero de New Jersey, mostró a Bobby Rahal al tope. En efecto, Rahal se cuidó muy bien de golpearse en el difícil circuito, y haciendo gala de un manejo pulcro llegó al primer puesto en una competencia que tuvo como primer líder a Emerson Fittipaldi. A las pocas vueltas se notó el retraso de éste y el agresivo avance de Michael Andretti, quien se hizo del primer puesto jugándose en todos los frenajes, pero poco después esto se diluyó en una prolongada parada en boxes.

Mario Andretti, que había quedado primero, también debió resignarse, por problemas de tenida. Allí Rahal pasó al frente, y sin rivales a la vista, ganó la competencia y pasó a liderar en el certamen. Clasificación Final: 1° Bobby Rahal (Lola T8700-Cosworth); 2° Mario Andretti (Lola T8700-Chevrolet); 3° Emerson Fittipaldi (March 87C-Chevrolet); 4° Geoff Brabham (March 87C-Honda); 5° Michael Andretti, (March 87C-Cosworth). Campeonato: Rahal, 74 puntos; Andretti Jr., 70; Andretti Sr., 50; Unser Jr., 43; Charita Jr., 4.

También se disputó una competencia de las American Racing Series, en la cual participó nuestro Juan Manuel Fangio II, quien largó tercero con su Wildcat-Buick del Team KAR y acabó décimo con inconvenientes. Ganó el belga Didier Theys, seguido por Jeff Andretti y Rick Rutherford. Ampliemos en nuestro próximo número.

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

DIALOGAMOS CON VICTOR ANTES DE REINICIAR SU ACTIVIDAD ROSSO, PUGNANDO POR SALIR ADELANTE

Está claro que para Victor Rosso la temporada '87 no ha comenzado todo lo bien que se preveía antes del certamen alemán de la F-3. Por el contrario, las primeras carreras del año no hicieron otra cosa que desnudar falencias en el material técnico a su disposición, con lo cual la posibilidad de lucha franca por la punta no existió. Si algo puede quedar como positivo en esta primera parte del año para el piloto cordobés, ello es la demostración palpable de su evolución profesional. Consciente de las limitaciones, Rosso no bajó la guardia en ningún momento y ahora las cosas parecen encaminadas.

"Mentiría si dijera estar contento por cómo empezó el año, porque nadie pensaba que podríamos estar tan lejos de la punta en el torneo. Sucede que se unieron dos factores. El chasis nos complicó al principio, hasta que se advirtió el error en el trabajo con los valores de espirales para obtener mejor rendimiento con las gomas radiales Michelin. Esto recién se corrigió para Zolder, pero allí se hizo presente en carrera el problema del motor en cuanto a su confiabilidad.

"De todas maneras en ningún momento me dejé llevar por las circunstancias. Por el contrario, siempre di lo mejor de mí para que el equipo pudiera corregir el rumbo, y ahora estamos viendo los primeros resultados. Como piloto de un team oficial, ésa era mi obligación. Personalmente creo que en cada circunstancia he obtenido lo máximo posible, y eso me deja conforme conmigo mismo. En Nürburgring defendí con uñas y dientes el cuarto puesto, pese a lo lejos que estábamos. En Avus nos ayudó la lluvia para lograr un segundo puesto importantísimo y que en la ma-

ñana no estaba en los cálculos de nadie. Luego en Zolder ya estábamos más adelante, pero el motor nos frenó. Ahora veremos, a partir de Hockenheim. Para mí esto es un permanente desafío y no estoy haciendo otra cosa que capitalizar la experiencia."

—¿Creés que ahora están dadas las condiciones como para poder pelear la punta?

—Sólo te puedo decir que el Ralt ha mejorado muchísimo. Ya en Zolder estábamos en los tiempos de punta. En el "Warm up" había hecho lo que luego sería el record de vuelta de Schneider. Con la diferencia de que mi auto estaba "a full" de combustible y él lo hizo en la penúltima vuelta de la carrera. Luego, probando un nuevo amclaje en la suspensión delantera, mejoramos más aún. Creo que si hoy se corriera de nuevo en Bélgica, estaríamos para ganar. Lamentablemente ahora vienen dos circuitos -Hockenheim y Zeltweg- que no son precisamente los más favorables para nuestros chasis. En los curvones rápidos, los bastidores de fibra de carbono tienen un "plus" innegable. Además, en Avus se comprobó que aerodinámicamente hablando, hay poco que hacer contra el Dallara, pero de todas maneras tengo fe en que podemos hacerle fuerza. Luego, en los últimos cuatro circuitos del año, las cosas deberían sernos un poco más favorables.

—Con respecto a los motores, ¿qué nos podés decir?

—Espero solo que la gente de Schrick logre pronto la confiabilidad necesaria como para poder aspirar a luchar por el Campeonato. Están trabajando mucho y creo que para ellos el balance no es malo, por ser su primera experiencia en la especialidad.

—¿Que saldo te dejó la experiencia de Moncarlo?

—Ya lo había dicho antes. Mónaco es una carrera muy particular, que al no permitir pruebas previas da lugar a las sorpresas, como la del ganador de este año usando un Ralt del año pasado. En mi caso, sabía que estaba dando el handicap de no haber corrido nunca allí, pero alguna vez debía ser la primera... Otra cosa que pagamos es la inexperiencia en el trabajo con gomas de clasificar. Cuando las pusimos, la diferencia fue notable. Lugares que antes obligaban a levantar, se podían recorrer a fondo. En este tanteo se te va la vuelta rápida y luego se comienza a ir para atrás. Además el problema del "tráfico" con pista es inevitable. Fijate que en carrera era más rápido que en clasificación...

—¿Qué expectativas tenés del torneo europeo de la EFDA que iniciarán en Nürburgring?

—Creo que la idea es buena y para todos será un desafío interesante. Dar el título en una carrera, como hace la FISA, es a todas luces injusto. En cambio así, corriendo en distintos países, con gomas inéditas para todos y sobre dos carreras por fin de semana, la cosa es más justa. En este campeonato se usarán sólo las Bridgestone, que ni los ingleses ni los continentales usamos. Todos deberemos adecuar los autos por igual aunque por ser neumáticos convencionales, ellos estarán más cerca de sus Avon que nosotros de las Michelin. Mis expectativas son buenas. A principios de año se había previsto que yo corriera en Nürburgring y Brands Hatch, ya que Nissan tenía compromisos para correr en Suecia. De todos modos, me dijo Schaffer que si ando bien en Nürburgring, también voy a Suecia para tratar de defender las posibilidades en el Campeonato. Por ello espero que todo vaya bien al inicio.

FERRARI ANUNCIA PARA 1988 ALBORETO Y BERCEG, CONFIRMADOS

La casa Ferrari ha renovado su total confianza en Michele Alboreto y en Gerhard Berger, quienes seguirán conduciendo sus autos en la próxima temporada del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Este es el parate más saliente del comunicado emitido por la firma italiana a mediados de la semana anterior, por intermedio del cual la escudería ratificó la continuidad de sus actuales pilotos para el año que viene.

Lo prematuro del anuncio sorprendió al ambiente, ya que es conocida la costumbre de Ferrari de definir sus pilotos en los días próximos al Gran Premio de Italia, en setiembre. Si bien no hubo una explicación oficial sobre los motivos de este anticipo, se supone que tuvo como objeto poner punto final a las versiones que circulaban sobre la futura constitución de la roja escuadra.

De ellas las más trascendentes anunciaban la incorporación de Alain Prost ocupando el lugar de Michele Alboreto, a quien a su vez daban como candidato para llenar el hueco que en McLaren dejaría el Campeón Mundial. Incluso llegó a hablarse de un pedido de seis millones de dólares, por parte del francés, y de la respuesta de Ferrari considerándolo "algo elevado".

Ahora los rumores dejarán de rondar por Maranello. ¿O no...?

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

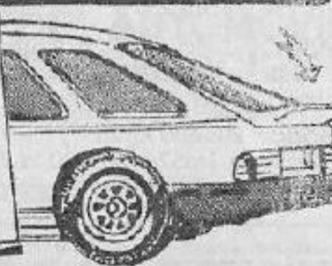
LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



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

Casa ZAGAGLIA S.A.

FORD SIERRA
TRANSFORME SU SIERRA GL en un GS COLOCANDO DEFLECTOR DE COLA



ENVIOS AL INTERIOR • SIERRA • FUEGO • R. II, III • FABRICANTES

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

LLANTAS DE COMPETICION

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



• AMPLIA GARANTIA • REPARACIONES • FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS

DORREGO 58 Tel: 854-7062

AUTOMODELISMO DEPORTIVO



1/32 1/28 1/24 1/12
SCALEXTRIC • MABUCHI • SEBRING • LEONE
VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.
CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

• Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault. Informes por carta: Rastreador Fournier 2522 Olivos (1636) Bs. As. o personalmente en el Autódromo de Bs. As. Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.
JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

Claudio Néstor Etchart
DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA: KITS, y HOT ROD CALIDAD, SOBRIEDAD Y ESTILO
Conócenos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esq. Villages). LOMAS DEL MIRADOR.
TEL: 653-2109; 657-7826

LA CARROCERIA PLASTICA TOTAL "COBRA"
TRIUNVIRATO 1750. DON TORCUATO (Panamericana y 202). Tel: 748-2399
• Mas resistente por su carrocería y bastidor de acero reforzado a la carrocería.
• En chapa de 20 x 40 x 2 mm.
• Construcción sandwich en el piso.
• Parabrisas estereopado en chapa. Inep. CIS y CD.
• Cokres a elección o pintura acrílica (bicapa, metalizada, techos duros, paragolpes, defensas, tranqueos, etc.)
CONCES. EN AZUL: Victor PLONSKI: Ranch 125 (7300) TEL. 23454

RACING PARTS
• Recambios para vehículos 4500. Todas las marcas.
• Bujías e inyectores CHEVY y DODGE 4500.
• Válvulas para válvulas 4500.
• Platinos para válvulas Tri-Angle Ferro y Dual TRKY.
• Tacómetro JONCO con escala lineal.
• Radiador para todos los modelos ARO.
• Encendido MALLORY y todos los tipos.
• Carburadores WEISS y sus accesorios.
• Bombas de agua (válvulas) con regulador HOLLEY y SW.
• Cables flexibles para frenos espaciales.
• Bujías y cerillos SIMPSON.
• Bujías de biela CAPRILEO.
• Cajas de velocidades de las HEWLAND.
• Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.
ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL 701-7948

BUZOS ANTIFLAMA
VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE ENGRASADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL MUNDO YA CORRECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOME II USA
KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES
ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO
Distribuidor en MAR DEL PLATA "FIRST COMPETITION"
Av. Colón 5002. Tel: 725627
ENVIAMOS AL INTERIOR
BRANDSEN 1123. TEL 744-2583
Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).

DEFLECTORES SIC5 INJECTION
EXCELENTE CALIDAD!
NEGATTA: DISEÑO EXCLUSIVO
Envío al interior
Honduras 1154
CAP. Tel. 66-3102/9262; 89-5629/7767

PINTURA DE ALTA TEMPERATURA PARA ESCAPES Y PISTONES
VHT
Acassuso 1393-1525. OLIVOS. 795-9864 791-4121 (All Av. Maipú 3200) (1638) Bs As

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA
Av. del Libertador 15209
Tel 747-2557 - (1640) Acassuso
BIELAS para Chevrolet Std. Especiales
ENGRANAJES, distribución variable para Chevrolet
CABLES siliconados para todas las marcas
TREN de poleas dentadas

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

DATSUN-NISSAN
INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •
REGIEN LLEGADAS DE JAPON. LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO
CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR
BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES
★ ASIENTOS Y AGUJAS ★ CONEXIONES, etc.
★ SURTIDORES ★ VENTAS POR MAYOR
MUÑOZ 2378 (C.P. 1803). SAN MIGUEL. TEL: 684-0619
JUAN B. JUSTO 3374. TEL: 58-9479. CAP.

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS
• LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM
Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 782-2198

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS
FERRAZZI
COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS
• NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
• CABLE DE MAYOR DIAMETRO (3,5 mm)
• TERMINALES DE BUJIA CON ABLEO DE SEGURIDAD
• NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE
AUTO-MOVIL S.R.L.
Gral. E. GARZON 5255 (1440) Capital TEL. 663-1351 662-0001

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS
amortiguadores
sadaf
• SUSPENSION
• DIRECCION
• REPUESTOS
DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.
Ardo. La Plata 606/72. TEL: 803-4782
Viamonte 1512. TEL: 40-3191/2255
Envíos al interior Tarjetas de Crédito
PREPARAMOS PARA TODAS LAS MARCAS Y TIPOS DE CAMIONES PARA COMPETICION

H. B. Producciones S.R.L. • Avda. Corrientes 3783 • B(1190) CAPITAL - TEL: 86-7734

EN EL OLYMPUS norteamericano, dominio italiano y arduo "debut" argentino

RECALDE ESTRENA, LANCIA DIGITA

Arriba: Auxilio para el Lancia Delta HF 4WD de Recalde-Del Buono. Centro: Alen en el primer prime de asfalto. Abajo: Recalde poco antes de largar.

Tras las conocidas demoras, Jorge Recalde accedió a un Lancia Delta HF 4WD en este rally, previo al nuestro. En condiciones bastante particulares el argentino no defraudó las expectativas e hizo gala de su capacidad de adaptación a circunstancias cambiantes.

Esta es una carrera clave para la definición del título de pilotos, Lancia decidió que sus volantes titulares, líderes del campeonato jueguen sus chances en América para no prolongar la disputa, por ello la presencia de Alen, Biasion y Kankkunen.

En este contexto se asistió en el estado de Washington a una competencia con alto nivel emotivo, donde tres grandes pilotos se batieron a todo o nada. Sobre el final de la primera jornada los problemas de visibilidad (que también perjudicaron a Recalde) hicieron que Markku Alen aprovechara la ventaja de ser líder en el camino logrando arribar a Tacoma 51s adelante de Kankkunen y 1m46s de Biasion.

En la segunda etapa el italiano tras ganar los once primes del día, descontó casi 2m a Alen pasando a encabezar la general con 13s sobre Kankkunen y 29s sobre Alen.

En el sexto prime de la tercera etapa Biasion sufrió la rotura de un terminal de bujía, perdiendo treinta segundos y la punta. Ganó dos PC sucesivos volviendo a la vanguardia por solo dos segundos. Al fin de la tercera etapa Kankkunen era puntero.

Se supo que la orden de Lancia fue batirse sin concesiones. En caso de que alguno se retrasara, deberían conservar posiciones para no arriesgar el seguro triunfo de la marca. Pero en el comienzo de la etapa se pactó entre los pilotos Lancia mantener piedra libre hasta la PC 25.

Biasion tuvo el problema de la bujía en el 24 y posteriormente pasó a la punta, que luego quedaría en manos de Kankkunen quien debería ser el ganador.

Toyota y Nissan no pudieron mantener el ritmo de Lancia y sólo Waldegaard con el Supra 2.0 amaga inquietarlos. Los dos pilotos locales más fuertes se intercalaron entre los Lancia y los japoneses: Rod Miller, puntero del certamen nacional y John Buffum, varias veces campeón americano.

EL TRABAJO DE RECALDE

Recalde inició muy bien su carrera. En el primer prime sobre asfalto hizo el cuarto tiempo detrás de los oficiales y a solo tres segundos de Biasion, debiendo tenerse en cuenta que era el primer contacto real entre Recalde y el Delta HF 4WD.

Tras un segundo prime de asfalto en las inmediaciones de Tacoma, la carrera ingresó a los bosques de la región. Luego del quinto especial Recalde se mantenía cuarto detrás de los autos italianos, pero entonces comenzaron sus problemas. Inconvenientes de organización retrasaron la prolongación provocando que las últimas PPCC se corrieran de noche. Por las características del camino en bosques cerrados y con mucha tierra suelta, el polvo se mantuvo en suspensión a tal punto que se amplió de dos a tres minutos el intervalo entre los primeros quince autos. La importancia de esto quedó demost-

ra por lo sucedido en la punta donde el abrecaminos Alen recuperó lo perdido ante Biasion y edificó una importante diferencia sobre sus coequipiers. Para Recalde la cosa fue más grave: decía el cordobés luego: "No se podía acelerar el auto porque no se veía nada. En esa situación no tenía sentido arriesgar todo por nada. Para mí, esta carrera es importante para tomar confianza con el auto, y quiero dar la vuelta. Incluso, recién al final de la etapa, en la asistencia, advirtieron que el comando del acelerador estaba bloqueado y no llegaba al fondo, cosa que por el polvo y por el desconocimiento del auto no alcanzamos a advertir nosotros con anticipación".

En la segunda etapa Recalde recuperó finalizando la jornada con tres puestos ganados. El trio oficial estaba en tres segundos de diferencia, Miller a 6m03s, Buffum a 6m34s y Recalde a 8m22s.

En la tercera etapa, entre Westport y Tacoma, Recalde acortaba diferencias con el Mazda y el Audi, e incluso se intercalaba con los Lancia. En el PC 26 obtenía un segundo puesto a sólo 6s de Biasion, líder. En el PC 24 Recalde se ubicaba detrás de Alen y Kankkunen, y posteriormente en el PC 27, repetía un segundo puesto a 6s de Kankkunen, superando a Alen y Biasion, demostrando su gradual identificación con el auto; pese a la diferencia con los oficiales. Entre otras cosas el rodado. Como los mulettes tenían llantas de 14 pulgadas y a último momento se resolvió usar en carrera las de 16", Recalde debió conformarse con las llantas y neumáticos desechados sin posibilidad de disponer de compuestos blandos. Recién en la tercera etapa le suministraron rodados de 15 pulgadas aunque del duro compuesto monotipo.

Recalde al cabo de 29 especiales estaba a 1m25s de Miller y a 43s de Buffum habiendo reducido en un minuto la ventaja.

En el PC 30 Recalde tuvo inconvenientes graves en el turbo del Lancia y perdió 1m58s, culminando undécimo, pero al volcar Buffum quedó quinto en la general a 11m48s del puntero. En la última PC, la 31, luego de penalizar siete minutos cuando el equipo oficial Lancia le cambió el turbo, la tripulación argentina volcó. "Fue en un re-tome, por falta de aceleración. En el apuro por cambiar el turbo quedó floja una abrazadera y faltó potencia para salir del viraje. Afortunadamente empujamos el auto y pudimos seguir con todo en orden."

Sobre nuestro cierre, Recalde-Del Buono continuaban en carrera, luego de perder en la PC 31 4m56s.

Texto y fotos: Néstor Palmétti (enviado especial a Tacoma, EE.UU.)



CLASIFICACION HASTA LA TERCERA ETAPA

Juha Kankkunen - Juha Piironen, Lancia Delta HF 4WD, 4h11m50s; Massimo Biasion-Tiziano Siviero, Lancia Delta HF 4WD, 4h11m57s; Markku Alen-Iikka Kivimäki, Lancia Delta HF 4WD, 4h12m24s; Rod Miller-John Bellatour, Mazda 323 4WD, 4h20m20s; Alessandrini-Alessandrini, Lancia Delta HF 4WD, 4h25m10s; Björn Waldegaard-Fred Gallagher, Toyota Supra 2.0, 4h27m24s; Shekhar Mehta-Ivonne Mehta, Nissan 200 SX, 4h33m16s; Per Eklund-Dave Whittock, Nissan 200 SX, 4h33m28s; Jorge Recalde-Jorge Del Buono, Lancia Delta HF 4WD, 4h35m34s; Alessandro Fiorio-Luigi Pirollo, Lancia Delta HF 4WD, 4h39m53s.

ESCAPES

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033 - Ruta 7 - Km. 36,600 - Morón - 0220-21348 - 0220-20356

DISTRIBUIDORES

ZONA NOROESTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI:
 Sarmiento 451 - CARRERAS - SANTA FE
 TEL: 0465-90119

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

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

ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS
MOTORESCAP
 V. GDOR. GALVEZ (STA. FE)
 TEL: 041-921483

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

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

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

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

IMPORCAR

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

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

• TARJETAS DE CREDITO.

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

HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS COMPETICION

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA

Envios al interior

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



LEVAS ROMERO

Calle 14 N° 3829 (ESPOSA 158) - M. LYNCH S. MARTIN, Bs. As. (1672). TEL: 755-3826

ANTIFLAMA PROVA
 CAPUCHAS ☆ BUZOS
 CASCOS ☆ BOTAS
 BUTACAS ☆
NEW EQUIPMENT SRL
 TEL: 37-5542 (10-18 hs)
 Envios al interior
 Sgo. del Estero 328 - 7° of 39

LEVAS BOSCH

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

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO POLARIZADO

DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS
 CONSULTE: TEL: 792-9966
 COLOCAMOS EN EL ACTO
 Nueva direccion: LIBERTADOR 6602

ARENEROS TODO TERRENO

KITS UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS, RALLY KAR
Campichuelo 585. CAP.
 Tel.: 982-5412

- PARA:
- CUEROS
 - GOMAS
 - VINILICOS

ES UNICO

- CORLOK
- AZULEJOS
- PLASTICOS
- FORMICA, etc.



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

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANGERO SRL
 DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL: 765-2497



ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

• T.C. • T.C. 2000 • F.R.A.
 Turismo clase 2 y categorías zonales
 Rectificación general e integral del carburador Marítimo - Aeronáutico - Automotor - Para maquinas viales.
 Equipos para competición inyección Yectronic - Cayotronic - Bosch -
 Agente autorizado: Solley Holley - Weber - Galileo
 Afinación controlada con equipos SUN
 Equipos a gas
 AV. ENRIQUE SANTAMARINA 445 (1842), MONTE GRANDE, BS. AS.



- KITS ECONOVAN • TECHO DURO
- CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP + CITROEN
- CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS

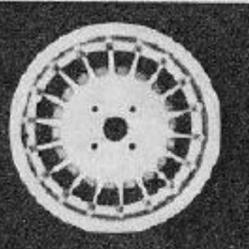
WORLD CAR

S.A.
 AV. MITRE 1130 - (C.P. 1602) FLORIDA - T.E. 760-8995
 R. 8 ESQ. CUBA SAN MARTIN T.E. 769-3651



SUDAM Ruedas

ALSIMSRL 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA LAS LLANTAS MAS LIVIANAS Y MAS RESISTENTES PARA TODAS LAS CATEGORIAS NAC. Y SUDAMERICANAS
 TAMBIEN: ORIQUES, COMBIMETROS, BALANCEADORAS, BALANZAS Y DISCOS DE ALINEADO.
 LINEA COMPLETA PARA AUTOS NAC. e IMPORTADOS.
 CALLE 105 N° 5077 (1653) VILLA BALLESTER. TEL: 768-2846



CAPUCHAS ☆ BOTAS BUTACAS ☆
 BUZOS ☆
 CASCOS ☆
 • 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



H.R. Producciones S.R.L. • Avda. Corrientes 3782 4º B (1190) CAPITAL - Tel.: 86-7334

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



carburando

**BATE TODOS
LOS RECORDS
DE AUDIENCIA**

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

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

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

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

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

