Nº 1070 del 7 al 13 de enero de 1987
Argentina ₳ 2,00 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350

CORSA

DE LOS CAMPEONES

T.C. 2.000
TRAVERSO

T.C.
ANGELETTI

TURISMO Clases 2 y 3
BONOMO
MAGGI

RALLY Clases 1, 2 y 3
TROSSERO
BESCHAM
RAIES

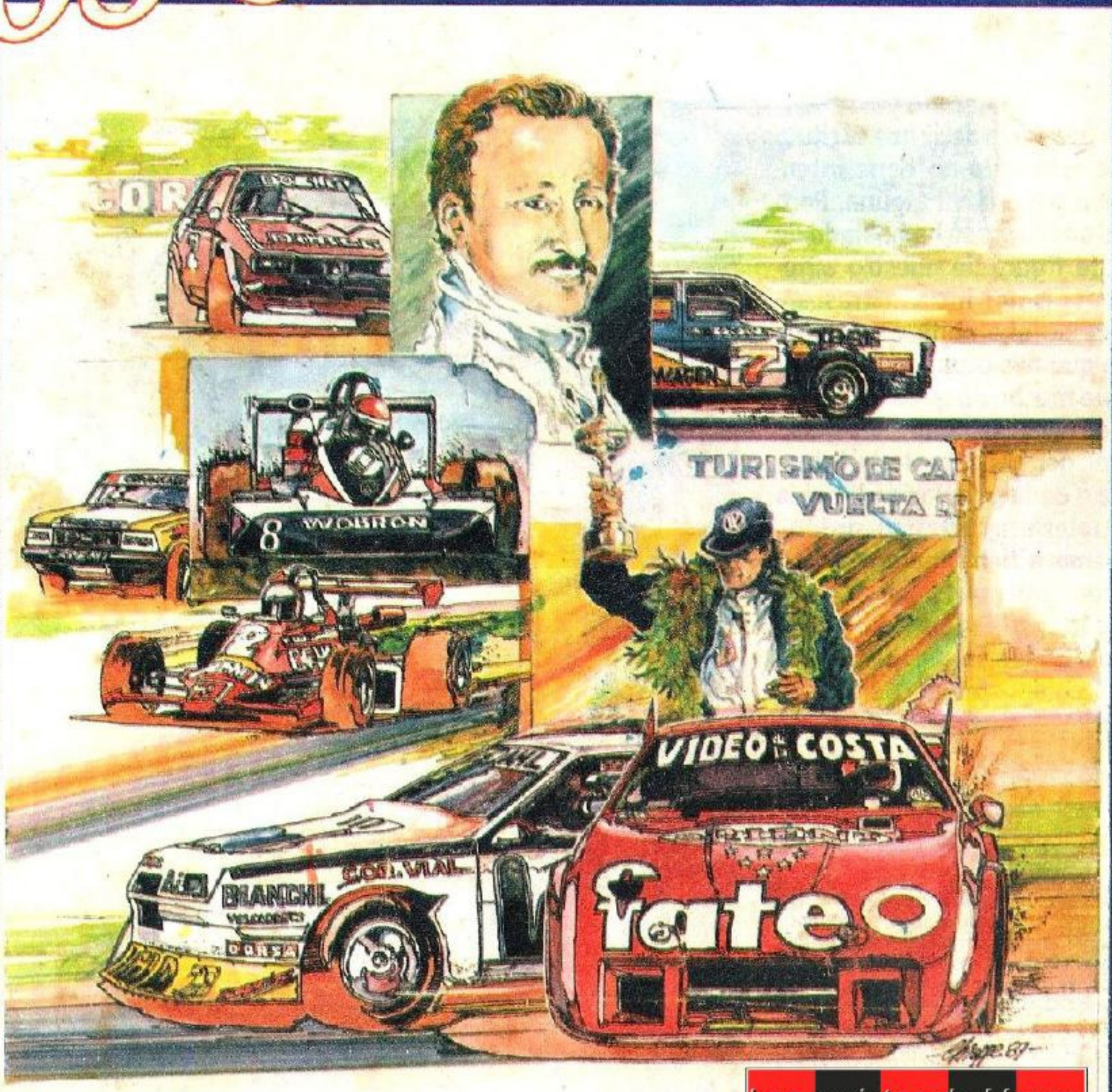
C.A.P.
REMENTERIA
COCHO LOPEZ

F-2 CODASUR
MALDONADO

F.R.A.
FURLAN

F-ENTRECOR
DI PALMA Jr.

KARTING
MANOZZO



Las revistas de Mauro

EL FORMULA UNO DE ALAIN PROST EN BUENOS AIRES

CORSA con el McLaren del Bicampeón Mundial Alain Prost, en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Histórico.

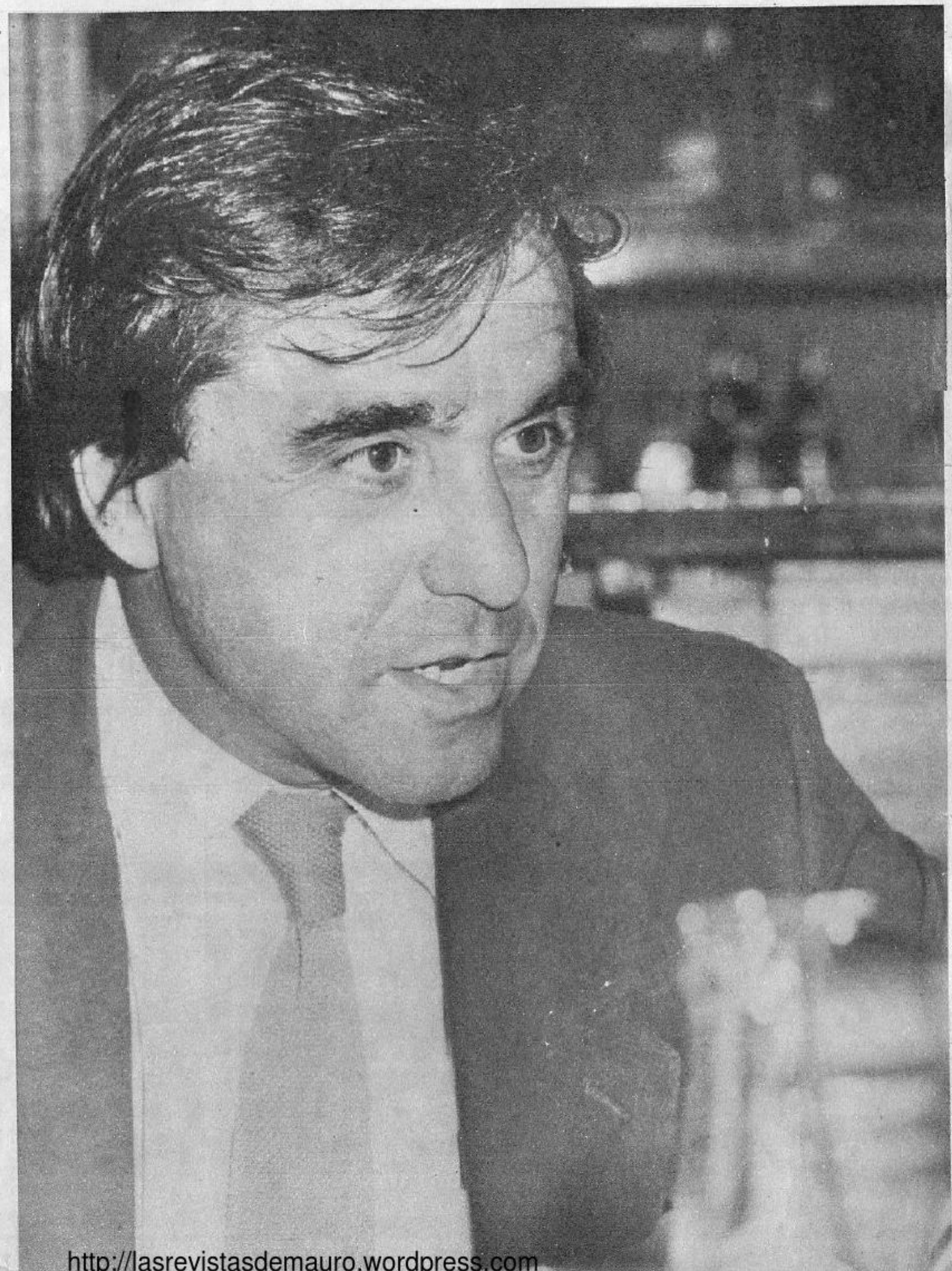


Nissan 300 ZX

OSVALDO "COCHO" LOPEZ

¡FIGURITA REPETIDA!

De más está decir que el título de esta nota no tiene intención peyorativa alguna. Pero es que tanto se ha hablado de esta figura de nuestro automovilismo, incluso trascendiendo el ámbito estricto de lo que nos ocupa, que parece que mucho no quedara ya por decir. No obstante, este ganador permanente de la "cinta azul de la popularidad" –si la hubiera en nuestro orden– siempre tiene tema para hablar... y dar que hablar. Ya sea en la charla informal o con la contundencia de un trabajo en equipo pródigo en resultados.



La reiterada costumbre de Osvaldo "Cocho" López de ser figura y, últimamente, de ganar el Campeonato Argentino de Pilotos nos obliga, cada año, a dedicarle un destacado pedazo de CORSA. La cuestión ya no resulta demasiado fácil por aquello de la **figurita repetida**. Cocho y su equipo. Cocho y sus amigos. Cocho y los niños. Cocho y el mutuo envío de "flores" con Traverso... Una figura popular y más que conocida como la del Campeón del CAP ofrece muy pocas facetas que no sean del conocimiento de los que están en el tema. En procura de **sacar algo nuevo de la galera**, días atrás nos encontramos sentados frente a López en su escritorio de la agencia de automóviles que junto a Ricardo Pereyra, esporádico participante de la Clase 3 de la categoría Turismo, posee en Olivos. Y ya que estamos en la cuestión del título obtenido, empezamos la nota con algo que se vincula con el mismo y que "está en el aire" dentro del ambiente. Han corrido toda clase de rumores acerca del presente y el futuro del CAP, particularmente en lo que hace a la parte económica. ¿Qué sabés al respecto?

–Yo no sé si habrá un problema de ese tipo. Pero con respecto a lo deportivo, no tengo nada que de-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



2

1) ¡No me diga que no lo conocel... 2) "Cocho" en andas luego de la carrera en Bahía Blanca. La cabalística escoba en alto a manera de festejo por la obtención de otro título en el C.A.P. 3) La escena pertenece a la competencia de Las Parejas, donde el Campeón está apareado con Oltra, mientras también lo acosan Traverso y Bessone... 4) Junto a Osvaldo Anfelo y a bordo de la coupé Renault Fuego preparada por éste, con la que "Cocho" retornó al T.C. 2000 en Bahía Blanca, logrando el segundo puesto en la prueba clasificatoria. En carrera abandonó cuando iba tercero y rompió el motor.



3



4

cir. El CAP cumplió con su programa de carrera y pagó los premios. El aspecto financiero lo manejan Pairetti y Palazzo, habría que preguntarles a ellos. Lo que le digo es que el CAP ni siquiera tiene una cuenta corriente, como debería ser de acuerdo con lo establecido estatutariamente. El Tesorero, que es Mayorga, no sabe nada del tema aunque él, junto con el Presidente, es teóricamente quien tendría que manejar este aspecto. Es decir, que cualquier conflicto que pudiera haber no es con la Asociación Argentina Campeonato de Pilotos, que es el nombre real de esta entidad civil, sino, en todo caso, con quienes conducen el certamen.

–¿Está legitimada la permanencia de los Nissan en el país?

–Eso también es ajeno al CAP como institución. Por ahora se consiguió una renovación de la estadía de los autos hasta marzo. Para entonces podrá pedirse radicarlos definitivamente, de acuerdo con una disposición que contempla una depreciación por el uso, pagando los impuestos aduaneros según la misma. Sobre esto hay tres o cuatro posibilidades, incluso la de reembarcarlos al lugar de origen si no se paga lo estipulado. Pero eso es una cosa que maneja un despachante de aduana, no el Club.

–Está bien, cambiemos de tema. Parece que durante el '86 hubo una especie de "maltrato" entre Traverso y vos, ¿no?...

–La relación profesional fue buena hasta mitad del año, más o menos. Después él hizo declaraciones contra mi auto, mis preparadores y el Automóvil Club Argentino –no contra mí en lo personal– y pronto quedó demostrado que estaba equivocado. No era el mío, ni otros como dijo, sino el auto suyo el que estaba fuera de reglamento, y lo sancionaron por ello. Creo que con eso basta. En la pista, lo único que le recrimino es lo que me hizo en Mendoza, cuando frenó delante de mí a propósito. Yo creo que un buen piloto no necesita de esas artimañas para ganar una carrera...

La charla con el mejor piloto de los Nissan 300 de 1986 derivó hacia otros carriles. El, a su vez, también derivó hábilmente a otros carriles una pregunta que le hicimos con respecto a su relación con el sexo opuesto, como veremos.

–Yo siempre digo que soy un tipo que tengo suerte, y desde jovencito. Te explico por qué: desde chico tuve muy buenos amigos (no le habíamos preguntado por los amigos sino por las mujeres), una linda familia, padres excelentes que me educaron muy bien –no sé si yo aprendí bien–, dos primos maravillosos, en fin...

–Siempre hablás de tus amigos pero generalmente no los identificás.

–Voy a nombrar algunos, pero no quiero olvidarme de ninguno. Quienes son mis amigos saben que yo lo sé y viceversa. Como mi grupo de Mataderos, el barrio donde nací, cuyos integrantes me ayudaron con su trabajo personal y hasta económicamente y me dieron todo su apoyo espiritual cuando empecé con los autos. Todos ellos y los que te voy a contar tienen mucho que ver con el hecho de que haya llegado donde estoy, tenga el equipo que tengo y sea una figura dentro del automovilismo nacional. Esos dos primos que te menciono son uno mayor que yo, "Coco" Giandinoto, quien fue el que me inculcó el amor por los fierros, me alentó y tuvo mucho que ver con mi proyección, y Alberto López, al que considero como mi hermano menor y me ayuda muchísimo con los negocios. Te hablo también de mis socios, Rubén Desimone en la confitería de Harrod's, y Ricardo Pereyra aquí, que se ocupan de las cosas que yo no puedo atender a causa de los autos de carrera y defienden lo mío como propio. En cuanto al equipo de competición propiamente dicho, bueno... ahí también están mis amigos: "Juanjo" Monteagudo, el jefe de mecánicos; "Torito" Pícolo y Hugo González, que tienen 22, 23 y 23 años respectivamente. Todos muy jóvenes, aunque el promedio de edad lo arruina nuestro chofer del micro, Jorge Diani, del que no te voy a decir cuántos años tiene... El nos lleva a todos lados, nos organiza muchas cosas, como la comida, y es algo así como un "tío mayor". Esto se completa con tres amigos que colaboran directamente en todas las carreras y que son Vicente Marotta, un industrial maderero que deja su empresa para dedicarse al cronometraje; Ernesto Beunza, que atiende los neumáticos, y Jorge Nogueira, que tiene a su cargo la parte promocional en sus distintos aspectos y es también algo así como el "ecónomo" del grupo. Está también Pablito Pilo, de 16 años, el encargado del "estandarte" del equipo...

–Sí, la escoba... ésa con la que saludan tus triunfos esgrimiéndola o ba-



5



6

7



8





10

5) No es un equipo de fútbol... Son los muchachos que están junto a "Cocho" en todas las carreras, trabajando sobre el auto. 6) El Nissan 300 ZX "descansando", mientras es sometido a la revisación. Aquí el C.T. Esnal "procediendo" en el circuito de Las Parejas. 7) "El auto de 'Cocho' está fuera de reglamento", dijo en repetidas oportunidades el "Flaco" Traverso, quien incluso "desafió a boxear" al actual campeón de las Nissan... 8) Tiempos bravos del Turismo, cuando "Cocho" fue germinando su fama hasta llegar al rango de ídolo. 9) Haciendo "facha" cuando alternó frente a la cámara de TV junto a los integrantes de "Mesa de Noticias". 10) Brazos en alto, festejando una de sus victorias. ¡Salud, Campeón!...

FICHA PERSONAL

Osvaldo Abel López, "Cocho" para todo el mundo, nació el **2 de diciembre de 1947** en la Capital Federal, donde actualmente reside. Alterna su actividad deportiva de piloto profesional con la de comerciante y es **uno** de los volantes **con más** extensa trayectoria dentro de los que actualmente **figuran** en el primer **nivel** del automovilismo nacional.

Debutó en **Turismo Nacional**, en la **Vuelta del Noroeste de 1967**, logrando poco tiempo después su primera victoria, en el **Autódromo Municipal**. Al año siguiente tuvo su primer éxito de importancia en polémica edición **de la San Juan-Coquimbo**. A partir de entonces su actividad fue intensificándose, especialmente en la clase Turismo, no obstante lo cual también incursionó a principios de los años setenta sobre los monoplazas, obteniendo en **1972** el **título** de la entonces incipiente **Mecánica Argentina de Fórmula Dos** sobre un **Martos-Peugeot**.

Con posterioridad su trayectoria abarcó la mayoría de las especialidades nacionales –incluida una aislada participación en **Turismo Carretera** sobre una **Liebre 1 3/4** en **La Cumbre**–, consiguiendo destacarse y ganar en casi todas ellas. Tampoco faltó la incursión internacional, producida en 1979 con su participación en el **Campeonato Europeo de Fórmula Dos**, con un Toleman sobre el cual corrió media docena de carreras.

De retorno al país, ese mismo año se incorporó al entonces naciente **Turismo Competición 2000**, obteniendo el certamen presentación de la categoría. Prosiguió en dicha especialidad y en Turismo, y en 1982, con la aparición del **Campeonato Argentino de Pilotos**, se constituyó en uno de sus principales animadores. La temporada **1985** le proporcionó el título entre los **Datsun**, y este año continuó su dominio en la categoría, obteniendo el cetro del primer torneo de los **Nissan** tras ganar en Buenos Aires, Córdoba, Las Parejas, Bahía Blanca y Balcarce.

rriendo la pista. ¿Es una cábala o simplemente una suerte de señal de que "barrés" con todo?

–(Cocho sonríe como asintiendo ante la suposición). No, no es cábala. Hace unos años, en el Chaco, nos acompañó el padre de Pablito y usó la escoba para limpiar el lugar de la largada porque llovía. Gané, y desde entonces quedó la escoba. Mi hijo Juan Manuel, de seis años, quiere aprender de abajo, así que lo secunda a Pablito. Es apenas una demostración de alegría...

–Cocho, ¿hacés negocio con las carreras de autos o lo que ingresa sirve para "salvar la ropa"?

–Pienso que un buen equipo, profesional y bien manejado como el que tenemos nosotros, con gente rentada y buena organización, permite vivir. Tal vez el rédito es bajo con respecto a la inversión, pero deja un margen de ganancia. Dentro de mis actividades "comerciales" ésta no es nada más que una más; pero pasa a ser la más importante simplemente porque a todos es la que más nos gusta.

–¿Cómo es eso de que sos "el piloto de Mataderos", "el piloto de Caballito" o "el de Olivos", "de Belgrano"... y no sé si de alguna otra zona más? Algo así como el Alberto Castillo de los automovilistas argentinos...

–(Osvaldo López vuelve a sonreír pero contesta en serio). Es muy simple. Nací en Mataderos, así que eso queda explicado. A los veinte años me mudé a Caballito, frente a la Plaza Lezica, donde estaba el famoso "Bar El Parque", donde los veía a ustedes, que eran más grandes –la mayoría– y formaban parte de esa barra fierrera. Cuando empecé a figurar en las carreras, algunos (los porteros del barrio, por ejemplo) me recriminaban amablemente que saludara por radio sólo a los vecinos de Mataderos y no a ellos. Luego, alrededor de los treinta años, me trasladé a Belgrano y pasó lo mismo. Así que fui "incorporando vecindarios" a mis salutaciones, y lo hice con todo gusto, como una expresión de respeto y agradecimiento. Ahora tenemos el taller en Olivos, perjudicando con el ruido a todos los vecinos, y creo que hasta el presidente Alfonsín tuvo que esquivar en alguna oportunidad a nuestro micro cuando bloqueamos media avenida Libertador para cargar los autos de carrera. Nos aguantan, así que merecen por lo menos nuestro sincero reconocimiento. En todo caso, podés agregar otro barrio, Liniers, donde tuvimos un garaje y también el taller. Ya ves, son cinco y no cuatro.

Colgado tras el sillón que ocupa Cocho López hay algo así como un diploma que acredita que el hombre bajó en esquí, en alguna parte –Bariloche, Las Leñas–, determinada pista a más de cien kilómetros por hora. Nace un nuevo tema para el diálogo.

–Todos los deportes se complementan. Para practicar automovilismo es necesario tener buen estado físico: no fumar –yo fumo un cigarrillo muy de vez en cuando–, no tomar y hacer una vida bastante metódica. Por estas razones, y porque me gusta, yo hago tenis, paddle tenis, squash, aerobismo, esquí en nieve y acuático, wind-surf... todo esto te mantiene en condiciones, con los kilos justos y con la cabeza fresca para concentrarte cuando andás en el auto de carrera. Yo creo que es muy importante que los chicos entiendan esto. Es excelente para todos, aunque no piensen correr en auto. Hoy en día todas las actividades son muy exigentes, en todos los órdenes de la vida.

Algunos recuerdos matizaron la larga conversación con Cocho, que se reanudó y prolongó un par de días más tarde en el "Almacón del Puerto", uno de cuyos propietarios es un ancestral integrante de aquella patota automovilística del bar "El Parque", **José María "Gallego Chilín" Abella**. Fue, como ya lo mencionamos en las páginas de CORSA, precisamente el día del 39º cumpleaños de López. Cocho llegó en compañía de su amigo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





"Quique" **Capozzolo** (sin Graciela, el muy egoísta), y entre estupendas paellas y gambas al ajillo que arrimaba incesantemente el amigo **Juan Carlos Luc** volvimos sobre el tema básico, el de las carreras de autos. Recordamos un episodio ocurrido en las postrimerías de la primera etapa del Gran Premio Internacional de Turismo de 1967, cuando vimos pasar por el Dique Los Molinos, en Córdoba, a un Peugeot 404 celeste, incorporado en esa oportunidad al equipo de Guillermo Billy. Para usar la remanida expresión: **iba como los bomberos**. Lo vimos "prendido" con **"Tuqui" Casá**, también en ese momento piloto de un Peugeot. Y lo vimos también un ratito después en el fondo de un profundo barranco en la Cuesta del Aguila, antes de llegar a Carlos Paz. Allí se habían amontonado y apilado, tras sucesivos despistes en un difícil viraje ciego que coronaba una loma, tres o cuatro autos más. Todo chatarra. Increíblemente, nadie estaba lastimado en serio. Por supuesto –no juguemos a las adivinanzas–, el Peugeot celeste que pasó demasiado ligero cuando lo observamos por primera vez era piloteado por **Osvaldo Abel López**. Quien ahora se acuerda muy bien de lo que pasó ese día, en el cual había iniciado a la medianoche la cuarta competencia de su trayectoria deportiva. ¿Saben cuántos años tenía? **Dieciocho**... Su copiloto era "Coco" Giandinoto.

Estamos en 1987. Eso nos lleva al presente-futuro inmediato de Osvaldo López en el panorama automovilístico nacional.

–Concretamente, arreglamos con Osvaldo Antelo correr en T.C. 2000 con la cupé Renault Fuego y en Fórmula 2 Codasur. El quiere tener los dos autos con un solo piloto. El proyecto ya está montado y estamos en la búsqueda de organizar la parte económica, trabajando decididamente. Por supuesto, el complemento será seguir compitiendo con los Nissan 300. Hay que darle a los compañeros del CAP la oportunidad de que me puedan sacar el título, mientras tanto lucir el número 1 un año más y... bueno, que gane "el más mejor"...

Las reflexiones finales giraron en torno de las perspetivas que surgen para la temporada automovilística que está a punto de comenzar en nuestro medio. Sin entrar en el terreno del pesimismo, el pronóstico de Cocho no es precisamente "rosado".

–Entramos en un año difícil y hay que ir anticipándolo. Las asociaciones de pilotos, y sobre todo quienes las conducen, más el Automóvil Club Argentino, tienen que programar bien las carreras y los reglamentos porque se viene una temporada dura y económicamente conflictiva. Creo que todas las categorías se han hecho muy caras; en T.C. 2000, por ejemplo, ya se vieron las diferencias abismales que existen entre los particulares y los equipos apoyados por las fábricas. Hay que limitar muchas cosas, tal vez, en los neumáticos, exigir el uso de un solo compuesto y limitar a dos juegos la cantidad a emplear por carrera... No existen –ni en Turismo– clases o categorías que le permitan a nadie comenzar una campaña con cierta chance de figurar en los puestos de vanguardia. Tenemos que ver muy bien qué hacemos con el automovilismo deportivo. Estudiar la duración de las carreras y también de los entrenamientos, pensar en el bolsillo de todos y no sofisticar las categorías para que vengan a correr con posibilidades solamente los "astronautas".

Jorge Manuel Agromayor
Fotos: Juano Fernández
Enrique Bianco y Arch. CORSA

LOPEZ EN CIEN RESPUESTAS

1) Un libro: **"Nuevo perfume"**
2) Un diario: **"Clarín"**
3) Una revista: **"Play Boy"**
4) Un periodista: **Mariano Grondona**
5) Un periodista especializado: **Vos, que me vas a hacer una linda nota...**
6) Una moto: **Zanella de cross**
7) Un auto de calle: **Renault Fuego**
8) Un auto de carrera: **Nissan 300 ZX**
9) Un auto de F-1: **McLaren**
10) Una pick up: **Ford F-100**
11) Un tractor: **Los que rompemos en el campo de "Quique" Capozzolo...**
12) Una carrera: **El desafío de los valientes**
13) Una categoría: **Fórmula 2**
14) Un piloto: **"Perramus"**
15) Un piloto joven: **José Luis Di Palma**
16) Un piloto internacional: **Nelson Piquet**
17) Un jefe de equipo: **Raúl Fernández Aguirre**
18) Un mecánico: **El "Negro" Perafán**
19) Un constructor: **Ferrari y Crespi**
20) Un preparador: **Roberto Díaz**
21) Un acompañante: **"Coco" Giandinoto**
22) Una película: **"Maratón de la muerte"**
23) Una bebida: **Champagne brut nature**
24) Una comida: **Ostras al natural**
25) Una fruta: **Frutillas**
26) Un postre: **Crêpés flambeadas**
27) Un restaurante: **Clark's**
28) Un boliche: **"La City"** (New York City)
29) Una música para oír: **Clásica**
30) Un ritmo para bailar: **Popular moderna, tipo "pop"**
31) Un disco: **"No habrá más noches solitarias"** (Paul McCartney)
32) Un tema musical: **El mismo**
33) Un conjunto musical: **Los Beatles**
34) Un cantante: **Alberto Cortéz**
35) Una cantante: **Diana Ross**
36) Un cómico: **El "Negro" Olmedo**
37) Un actor: **Dustin Hoffman**
38) Una actriz: **Norma Aleandro**
39) Una ciudad: **Buenos Aires**
40) Un país: **La Argentina**
41) Un deseo: **Verla mejor...**
42) Una superstición: **No tengo**
43) Una cábala: **Ponerme primero el guante derecho**
44) Un amigo: **Mis Amigos**
45) Un enemigo: **No tengo, creo**
46) Una audición de radio: **Los "American Top Forties"**
47) Un programa de TV: "Brigada A". No matan a nadie
48) Un error: **Muchos**
49) Un acierto: **Algunos**
50) Un trauma: **No creo tener, pero me frustra no poder cantar, sobre todo a quienes quiero**
51) Un miedo: **Hay tantos miedos...**
52) Una tristeza: **Trato de no ponerme triste**
53) Una alegría: **La sonrisa de mis hijos**
54) Un hombre: **Juan D. Perón**
55) Una mujer: **La mía**
56) Un deporte: **Automovilismo**
57) Otro: **Esquí de nieve**
58) Un deportista: **Diego Maradona**
59) Un equipo de fútbol: **River Plate**
60) Un jugador de fútbol: **Diego Maradona, luego Pasarella**
61) Un equipo de rugby: **Los Pumas y el C.A.S.I.**
62) Un jugador de rugby: **Hugo Porta**
63) Una obra de arte: **Naturalezas muertas como las de Forte**
64) Una profesión: **Automovilista**
65) Un reloj: **Orient. Y el Rolex que hace tiempo me regaló mi padre**
66) Un color: **Todos**
67) Un color mufa: **No existe**
68) Un número: **El 9**
69) Un número mufa: **No existe. Y menos en la pregunta que lleva este número...**
70) Una virtud: **Saber dar, saber perdonar; me falta poseerlas**
71) Un defecto: **Muchos**
72) Un escritor: **Jonathan Black**
73) Un escritor argentino: **Bioy Casares, Borges, Mujica Láinez**
74) Una escritora: **María Elena Walsh**
75) Una escritora argentina: **La misma**
76) Un político: **Raúl Alfonsín (en realidad, contestó "don Raúl")**
77) Un militar: **Juan Manuel de Rosas**
78) Un lugar de Buenos Aires: **La Biela**
79) Una época: **La mía, mis veinte años**
80) Una manera de vestir: **Elegante** (¡Vamos Cocho, todavía!)
81) Un arma: **Escopeta Sarrasqueta del 12**
82) Un accidente: **En el '76, arreglando el motor de un 404 en la puerta de La Biela, me quemé muy feo**
83) Una muerte: **La de Oscar Cabalén**
84) Un animal: **Break, el ovejero alemán de mis hijos**
85) Una fiera: **El tigre**
86) Un hobby: **El último: practicar golf con "Tito" Bartolomé**
87) Un dirigente automovilístico: **Francisco Borgonovo**
88) Un partido político: **Unión del Centro Democrático**
89) Un lugar de veraneo: **Punta del Este**
90) Un lugar de reunión: **Mi casa, mi agencia**
91) Un rival: **¿Tengo rivales? ¡Ja, Ja!...**
92) Un avión: **Piper PA 11**
93) Un jabón: **Cada susto es uno...**
94) Un perfume: **Quórum**
95) Un cigarrillo: **L&M Box (U.S.A.)**
96) Un circuito: **Zandvoort, en Holanda**
97) Una duda: **Uy, cuántas tengo...**
98) Un ídolo: **Juan Manuel Fangio**
99) Una ambición: **Llegar a viejo**
100) Una pregunta: **¿Terminaste, por fin?...**



1) Con la coupé Fuego de T.C. 2000, una especialidad en la que empezó hace poco tiempo y en la que piensa continuar. 2) Despeinado y con aire de desafío en el rostro. 3) Con el Renault 18, corriendo en la Clase 3 de Rally, salpicando en San Luis'86. Un campeón "por muerte". 4) Imagen familiar. Gabriel "Satanás" Raies junto a su padre, Alcides "Turco" Raies. 5) Cambiando impresiones con Julio Rega, su amigo y Jefe de Equipo.



GABRIEL RAIES
AFRONTANDO DESAFIOS

Pese a que dominó con cierta comodidad en la división mayor del rally argentino, no se conformó con ello sino que buscó nuevas metas en el C.A.P. y el T.C. 2000. ¿Valió la pena?

Diversificado. Así fue el '86 de Gabriel Raies. Lo comenzó con dos objetivos: ganar el Campeonato de la clase mayor en rally y obtener algunos buenos resultados sobre un Nissan 300 ZX del C.A.P. Hacia fin de la temporada realizó su debut en T.C.2000 con una coupé Renault Fuego.

–¿Cómo fue tu año en rally?

–Comenzó bien, y con el auto "viejo" gané siete carreras: cuatro por el nacional –las primeras– y tres por el zonal cordobés. Luego, por diferentes causas, comenzó una serie de abandonos, en el Rally Día de la Bandera, cuando falló una conexión de aceite al debutar con un auto totalmente nuevo. Sé que nunca se puede pretender ganar todas las carreras, pero yo esperaba otro fin de año. La idea, al inicio, era obtener el Campeonato. Lo que pensaba era lograr seis victorias en rally nacional, algo no demasiado ilógico considerando los rivales en la Clase Tres y los medios de que disponían... Obtuve cuatro triunfos y, tal como preveía, fui Campeón Nacional, y Cordobés por añadidura.

–¿Y tus expectativas en Nissan?

–Comencé suponiendo que podía ganar, a través de la temporada, dos carreras. Sin embargo, a lo largo del '86 fui cansándome de la categoría pese a haber obtenido algún resultado parcial relativamente interesante. Todos los problemas que aquejaron al CAP este año me dejaron sin ganas de participar. Pese a todo tuve un equipo de primer nivel que lo manejaba Osvaldo Batelli.

–¿Por qué te decidiste por el T.C.2000?

–Fueron varias las razones. Una de ellas es que a mí me gusta encarar nuevos desafíos, y hoy ésa es la categoría "top", sin ninguna duda. Por eso comencé a participar con la coupé Fuego que originalmente había corrido Mustafá en el '85 –una de las primeras que se hicieron– Para ello hablé con Oreste Berta, quien me aconsejó y luego me dio su ayuda para el armado. También a Traverso le pareció bien que corriese, y a Renault, con la que tengo una relación de cuatro años, le interesó que lo hiciese. Sin embargo, el auto hubo que mejorarlo mucho, ya que si bien se trataba de un buen chasis, tenía varios defectos de armado. Así me pasé cinco días en el taller de Berta, mirando y aprendiendo sobre las coupés del equipo oficial. No me ocultaron nada y allí, entre otros, me ayudó mucho Roberto Caneda. Comencé con dos motores preparados por Berta y fui a Río Cuarto. La categoría no es fácil...

–Tuviste muchos problemas al principio, ¿no?

–Sí. El T.C.2000 es una especialidad que exige mucho. Si lográs la "pole position", no podés guardar todo e irte a descansar. Por el contrario, tenés que cambiar motores, pensar en los neumáticos, en la dureza de las barras antirrolido, en el planteo de carrera, en la exigencia a los frenos... Es bastante arduo, pero lindo. Antes de debutar en Río Cuarto, hicimos una pequeña se-

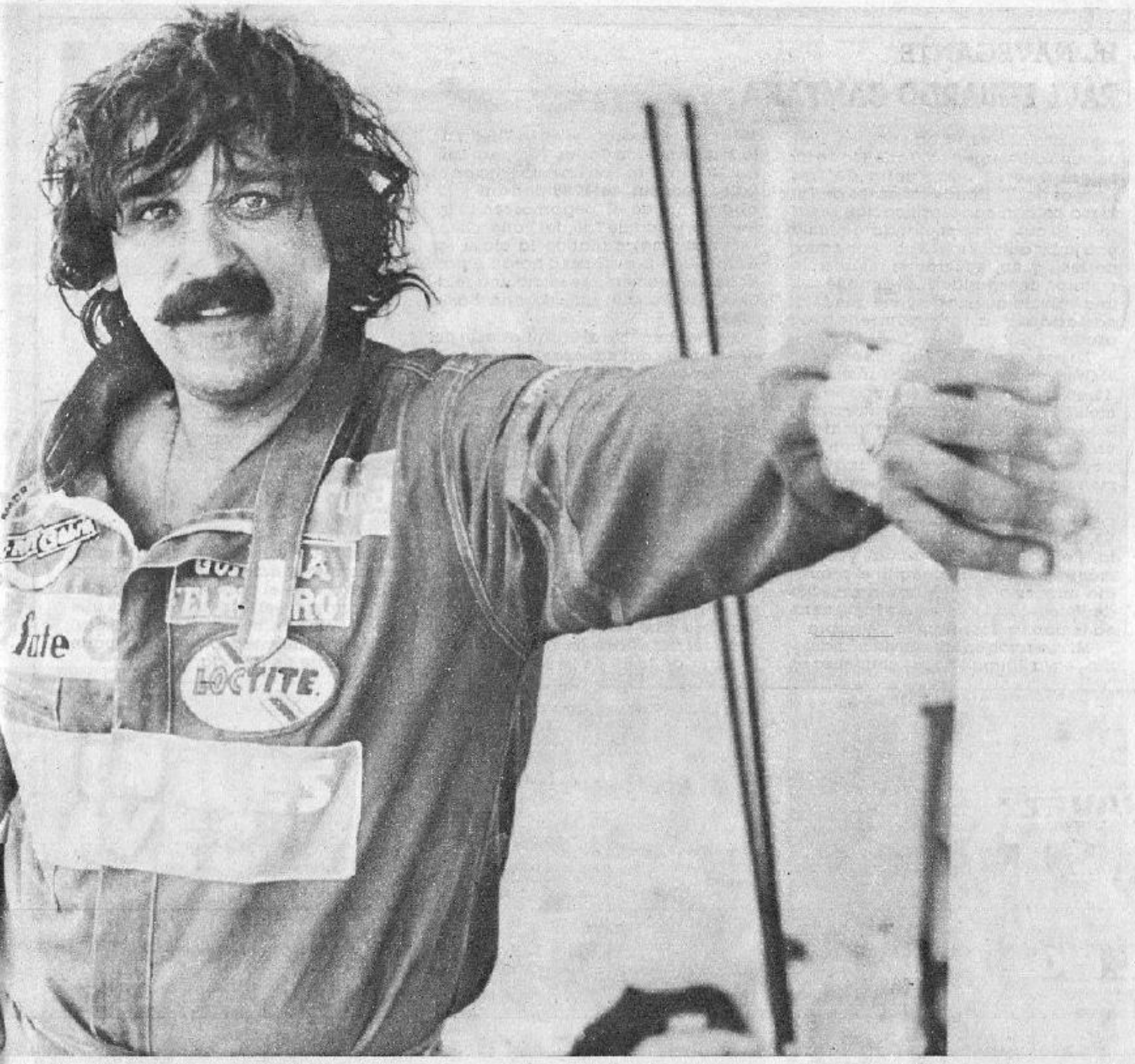
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FICHA PERSONAL

Gabriel Raies, "Satanás" para los más conocidos, nació en **Villa Carlos Paz**, provincia de Cordoba, el **11 de mayo de 1958**. Con residencia actual en la ciudad de Córdoba, tuvo su debut automovilístico nacional en la **Vuelta del Noroeste** de **1978** con un **Fiat 128 IAVA**. Tras lógico período de afirmación, dos años más tarde llegó su primera gran conquista, con el título de **Campeón** de la **Clase B** de **Turismo Nacional** tras adjudicarse el **Gran Premio.**

Los años posteriores mostraron su continuidad en la categoría, que ya a fines de la década del setenta empezó a incorporar al **rally**, especialidad que desde sus comienzos tuvo en Gabriel uno de sus mejores representantes. Así llegó en 1981 un nuevo **Campeonato** en la **Clase C** del Turismo, sustentado con triunfos en las Seis Horas, el Premio Coronación y el Gran Premio.

Ya definitivamente impuesto el rally como categoría nacional, Raies tuvo desde entonces su actividad principal en esta categoría, no obstante lo cual efectuó algunas incursiones en el **Campeonato Argentino de Pilotos**. Su dedicación al rally le valió en **1984**, el título en la **Clase 2** con un **Renault 18**, y este año la corona de la clase mayor, es decir la **3**, con un Renault **18**, tras ganar consecutivamente en Coronel Suárez, Vuelta de la Manzana, Villa Dolores y La Rioja. Como "yapa" se adjudicó también el certamen **zonal cordobés**, realizando sobre el final de temporada un par de auspiciosas presentaciones en **Turismo Competición 2000**, rubricadas con un meritorio tercer puesto en Bahía Blanca.



4





sión de pruebas en el autódromo Oscar Cabalén, donde di tres vueltas mientras que José Luis Di Palma –el "tester" del equipo oficial– giró otras dos. el auto estaba bien, pero teníamos problemas serios con la caja de cambios. De dos cajas Hewland hicimos una, pero en Río IV falló constantemente. De todas maneras, las pocas vueltas que di en el debut me convencieron de que mi auto era competitivo.

–Y lo demostraste en Bahía.

–En esa carrera, Fliter me dio un juego de gomas para clasificar y logré el tiempo en sólo dos rondas. En la carrera hice dos vueltas bien, pero los neumáticos se me gastaron rápidamente. Al final se me rompió un palier, pero mientras estuvo todo en orden, giraba junto a Zampa sin mayores problemas.

–¿Cuáles son tus planes en T.C.2000?

–Armar un casco nuevo y seguir mientras cuente con el apoyo de Berta. Sin él no vale la pena participar, porque se irían las chances de tener buenas performances.

–Volviendo al rally, ¿qué pensás de tu participación en el Mundial?

–Yo creo, pese a todo, que lo que hice en el Rally de Argentina fue bueno mientras duró. Pero era difícil ganarles a autos que pesaban 200 kilos menos y que tenían 20 HP más que el mío. De todas maneras,



5



6) *Así como barre su box, en las rutas de los rallies del Campeonato '86 "barrió" al principio con todos sus rivales.* 7) *En acción con el Nissan 300 ZX participando en el Club Argentino de Pilotos, una división que dejó al no estar de acuerdo con diversos aspectos de su funcionamiento.* 8) *Premio Coronación del T.C. 2000 en Bahía Blanca. Raies, tercero en la ocasión, saluda al ganador Juan Zampa, en presencia de Gálvez.*

EL NAVEGANTE

RAUL EDUARDO CAMPAÑA

Nació el 2-5-43. "Comencé en 1961 con un Volkswagen 1300 que era de mi padre. Fue en una Vuelta de Tres Arroyos de TC, donde los autos de Turismo corrían con clasificación separada. El auto era casi standard y tenía una jaula antivuelco hecha con caños de luz... y no recuerdo si tenía o no cinturón de seguridad. Abandoné con una válvula quemada y me quedé al costado de la ruta comiendo un asado.

"Luego corrí con Zubiri sobre un BMW en el Gran Premio de Turismo del '63, en la época en que estaban Scaramella, Paillot... Posteriormente, con él hice algunas de Turismo Nacional con un Fiat 128. Sin embargo, fue con Diego Vassolo con el que tuve una relación bastante duradera sobre un auto de carrera. Con él ganamos los Campeonatos Argentinos de Rally del '72 y '73, usando un Fiat 125. Aquel tipo de rally era diferente del actual, y lo que más importaba era cumplir el promedio impuesto; si bien había pruebas de Velocidad Libre en cada carrera, no tenían la importancia de ahora.

"Mi inserción en las actividad nacional –en la última época– comienza en 1980 cuando participé en la Vuelta de la Manzana con Carlos Veronesi. Luego de ello corrí con Ernesto Soto en el Rally Codasur de 1980 con un R.12, abandonando al 'pegarnos' en El Infiernillo, cerca de Tafí del Valle, cuando estábamos ganando la clase –el Grupo Uno– por casi una hora... A partir de ese momento se inició una relación con Renault que duraría hasta 1985.

"Posteriormente al Rally Codasur del '81, donde corrí navegando a Ricardo Zunino en un Datsun 160 J, comencé junto a Alejandro Moroni en el Rally de Villa Dolores del '81. A través de cuatro años vi cómo Moroni progresaba, y hoy es, sin duda, uno de los jóvenes que más lo ha hecho. Trabajábamos duro recorriendo la ruta de cada rally, repasando la hoja... Fue una linda etapa y ganamos dos veces el Pagos del Tuyú.

"Con Raies se da el mismo caso que con Vassolo. Somos dos personas absolutamente diferentes pero nos dimos cuenta en seguida de que congeniábamos sobre el auto. Nos costó sólo recorrer tres curvas en el prime clasificatorio de la V. de la Manzana '85.



"Pese a que el año no fue todo lo exitoso que habíamos pensado, estoy conforme. Mi actividad no es ésta sino el trabajo en el campo, que hago en Tres Arroyos, y el rally lo tomo más que nada como un 'hobby', si bien lo hago profesionalmente y ocupa una parte importante de mi vida."



7



8

los VW Golf GTI implicaban un reto, y eso me encanta.

–Fue lo que no tuviste en el Campeonato Argentino...

–Sí, pero eso no hizo que anduviese más despacio. Por el contrario. Aunque cuando se retiró el equipo Renault del Campeonato de Rally perdimos algo de motivación...

–¿Por qué seguís en rally, entonces?

–Porque es lo que más me gusta. Por mucha diferencia en comparación a otras especialidades.

–¿Y Europa? Varias veces hablaste de la posibilidad de correr algunos rallies allí, del torneo Europeo o del Mundial.

–Hace dos años que tengo la idea. Pero ir a competir allá en igualdad de condiciones es muy caro. Se debe considerar una cifra de U$S 25.000 por carrera. Y yo no estoy en condiciones para hacer frente a una erogación de ese tipo. Sin embargo, sé que si fuera no desentonaría en absoluto.

–Si bien ya sos una figura en el automovilismo, tu carrera ha sido siempre ascendente. Todo indica que seguirás así. ¿Querés ser un ídolo del automovilismo?

–Sí. Esa fue mi idea desde que empecé a correr y me di cuenta de que podía servir para andar rápido. En general, toda mi carrera –siempre aconsejada o manejada por mi padre, Alcides– tendió a eso. Me fijé metas y las cumplí, tratando de no dejar de ganar.

–¿Qué necesita el rally para mejorar?

–Fundamentalmente requiere de mayor difusión. La categoría es sana y eso te lo demuestra la cantidad de autos y pilotos que posee, así como los diferentes torneos zonales. Pero es necesario que haya empresas "grandes" que se interesen e inviertan en él.

El dirigente de la Asociación de Pilotos de Rally del Interior también aflora como otra cara de una personalidad inquieta, polifacética, simpática... y ganadora.

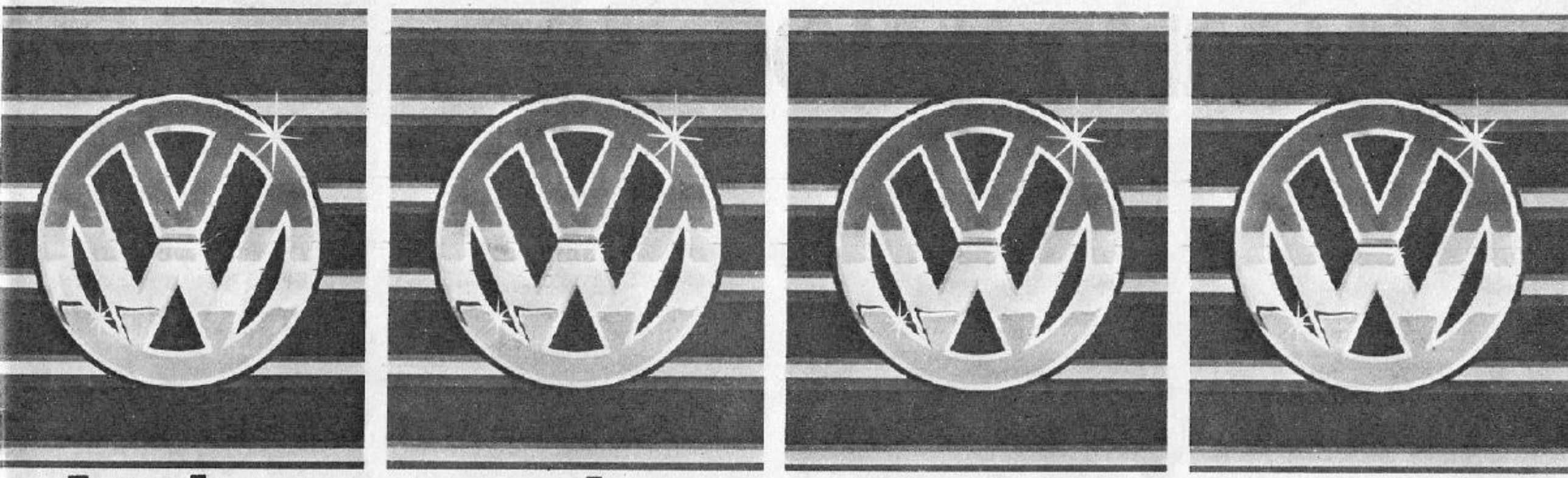
Eduardo E. Neira
Fotos: Juano Fernández y Enrique Bianco

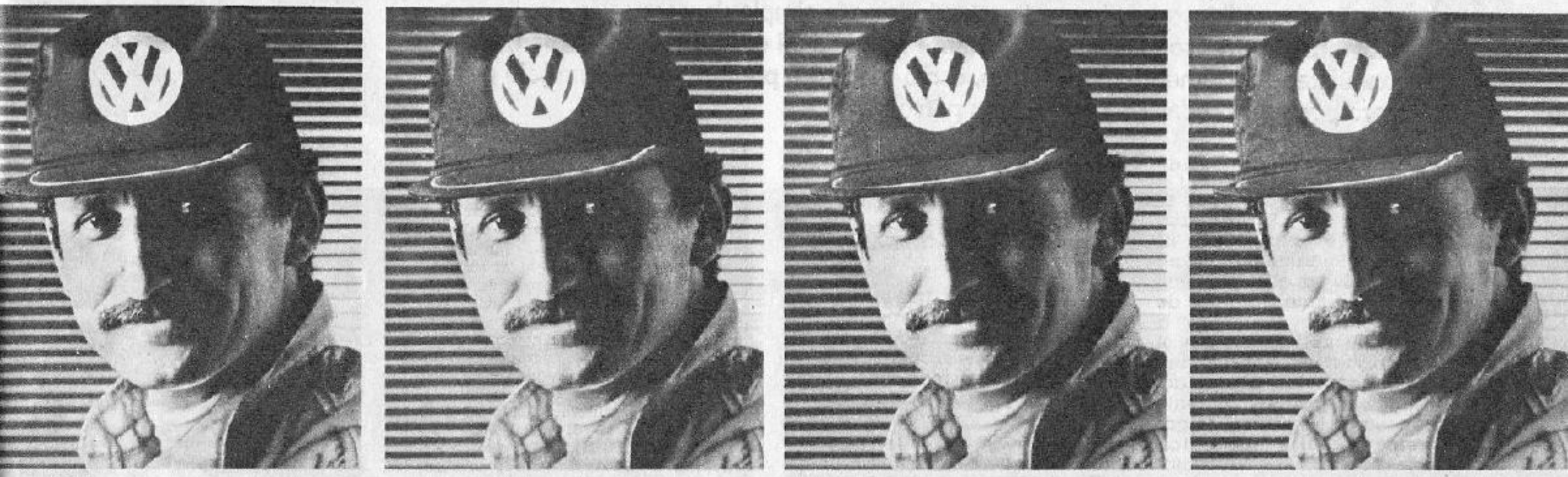
SU CAMPAÑA '85-86

Fecha	Rally	P.C. Ganados/Disputados	Posición
1-3-85	Villa Dolores	5/17	AB (Fistón)
6-4-85	Vuelta de la Manzana	3/18	AB
18-5-85	La Rioja	3/14	2°
20-6-85	Día de la Bandera	0/30	AB
24-8-85	Vuelta del Noroeste	0/8	AB
13-9-85	San Luis	1/12	2°
4-10-85	Pagos del Tuyú	8/13	1°
26-10-85	San Juan	4/14	1°
15-11-85	24 Horas de Tanti	6/15	2°
5-12-85	Gran Premio Turismo	3/16	AB
30-7-85	Rally de Argentina	/23	AB
3° en el Campeonato con 85 puntos.			
1-3-86	Coronel Suárez	14/14	1°
29-3-86	Vuelta de la Manzana	15/16	1°
25-4-86	Villa Dolores	16/18	1°
16-5-86	La Rioja	13/13	1°
12-6-86	Día de la Bandera	2/22	AB (Lubricación)
12-9-86	San Luis	3/12	AB (Transmisión)
3-10-86	Pagos del Tuyú	14/17	2°
16-11-86	24 Horas de Villa Carlos Paz	2/16	AB (Caja)
11-12-86	Gran Premio de Turismo	1/25	AB (Junta de tapa)
9-8-86	Rally de Argentina	13/26	AB (Transmisión)
7-9-86	Rally de Gramado	15/20	AB
1° en el campeonato con 95 puntos.			

Fecha	Pruebas Nissan	Clasificación	Serie	Final
23-3-86	Buenos Aires	2°	2°	3°
13-4-86	Mendoza	7°	2°	5°
11-5-86	Allen	3°	3°	5°
22-6-86	Santa Rosa	5°	2°	AB
17-8-86	Las Parejas	10°	–	7°
31-8-86	Oscar Cabalén	8°	4°	5°
26-10-86	Bahía Blanca	14°	–	8°
9-11-86	Río Cuarto	16°		AB (Caja)
30-11-86	Bahía Blanca	7°	–	3°

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Nuestras felicitaciones a **Guillermo Maldonado**,
Campeón de Fórmula 2 CODASUR por 4° año consecutivo.
Nunca tan bien merecido el nombre de Fórmula 2.
Porque se necesitan 2 para lograr victorias así: Volkswagen 1500
y un gran hombre al volante.

Posiciones finales Campeonato 1986.

1° Guillermo Maldonado	**Volkswagen 1500**	**58 Pts.**
2° Guillermo Kissling	Renault 18	45 Pts.
3° Miguel A. Guerra	Renault 18	36 Pts.
4° Alberto Scarozzini	Volkswagen 1500	25 Pts.

VW1500
Anda...y anda...y gana.

Comisión de Carreras
de Concesionarios Volkswagen.

Fórmula Dos Codasur

GUILLERMO MALDONADO

CUADRUPLE CORONA



En efecto, el "monstruo" de Nueve de Julio ha conseguido con la del '86, su cuarta coronación consecutiva en cuatro años de existencia de la F.2 sudamericana... Lo que se agrega a los dos títulos ya obtenidos cuando la especialidad era sólo nacional. Pero no es esto lo que buscamos "descubrir" en este artículo, sino la simple demostración de que sus cuatro diademas mejores son las de la vida, tanto profesional como privada. Hablamos de las que ha conquistado justamente como piloto, como mecánico preparador y como jefe de equipo, pero por sobre todas las cosas, como persona.

1

Encontrar una manera original de hacer una nota con Guillermo Maldonado campeón, luego de seis títulos y un "subtítulo" –80 y 82 Campeón Argentino, 81 "sub", '83, '84, '85 y '86 Campeón Sudamericano–, no es tarea fácil. Es por ello que en el enfoque de esta nota tratamos de buscar la definición de "Yoyo" a través de quienes están cerca de él como lo son su mujer, sus mecánicos, sus compañeros de equipo actual y futuros, sus rivales y la gente que lo apoya en esta tarea de ganar carreras y sumar campeonatos. Así que nos fuimos a 9 de Julio, dialogamos con la mayoría de ellos –a los que no estaban en la ciudad del oeste de la provincia de Buenos Aires, los ubicamos en su lugar de trabajo– y de esa manera fuimos armando el "rompecabezas" de lo que Maldonado significa para cada uno de ellos en sus áreas específicas.

Este fue el resultado.

GUILLERMO KISSLING.
Su principal rival del '86

"Yo creo que despues de cuatro temporadas sudamericanas no puede quedar ninguna duda sobre su capacidad. Este fue el primer año en el que yo tuve la oportunidad de ir a pelearle el Campeonato mano a mano; cuando hablo de oportunidad, lo digo en todo sentido: económico, técnico, mecánico, e igualmente me ganó. Es cierto que esta fue su temporada de mayor rendimiento, con un promedio de puntos realmente excepcional. Perder en esas condiciones, no es para estar mal... Como jefe de equipo, tiene un talento a toda prueba, lo mismo que como 'tester'.

"Como piloto es uno de los grandes. Un hombre que sabe ubicarse con mucha rapidez en cada circuito, y que tiene temple necesario como para serenarse frente a circunstancias adversas. Es un piloto excepcional."

SILVIA FAVA
Su mujer, 32 años.
(a) "La Pochi"

"Como piloto, creo que está dotado de unas condiciones excepcionales. Tiene una gran sensibilidad para sentir y poner a punto el auto. Sus conocimientos técnicos y mecanicos, conjugados con esa sensibilidad, lo convierte en un piloto muy eficiente cuando de manejar se trata. Es muy exigente para consigo mismo y también para la gente que tiene a su alrededor.

"Quizá 'Yoyo' no sea el mejor en todos los aspectos que hacen a un equipo y a un piloto –hablo de cada item en particular–, pero promediando todo es donde, creo, hace la diferencia con el resto. Tiene una capacidad de trabajo realmente increible, pero al mismo tiempo es un gran compañero de sus mecanicos y de la gente que está con él. Se hace respetar, pero también se hace querer y por eso 'su gente' le responde de la manera en que lo hace, y son en primer lugar, por sobre todas las cosas, hinchas de Maldonado. En este taller se trabaja con cariño; éste no es un trabajo más para cualquiera de nosotros, aquí se trabaja tomándolo como una pasión por sobre todas las cosas. A todos les gusta lo que hacen y todos al mismo tiempo admiran al piloto profundamente. Y te doy un ejemplo: cuando en algún caso las cosas no salen en una carrera, en una clasificación, nunca es por culpa de Maldonado, siempre piensan que es por el auto y no por el piloto.

"Como padre es muy bueno, pero le falta tiempo para ser mejor aun. El vive muy intensamente lo que hace y eso no le permite 'desenchufarse' de su quehacer. No es que se vaya del taller y deje encerrado en él sus proyectos, planes o tarea. Eso, más los problemas, preocupaciones, etc., lo acompañan siempre a todos lados. Eso hace que sea un papá preocupado, pero cuando logra evadirse de todo ese clima, en las vacaciones por ejemplo, es un padre muy compañero de sus hijos.

"Como esposo es un gran compañero. Nuestra relación es muy buena. Hablamos un mismo idioma. Nos interesan las mismas cosas, y eso hace

FICHA PERSONAL

Guillermo Fausto Maldonado nació en la ciudad de **Nueve de Julio, el 26 de octubre de 1952.** Sus comienzos deportivos tuvieron lugar en 1968, en las numerosas carreras de **motos** que se efectuaban en la provincia de Buenos Aires. Tras obtener gran cantidad de triunfos, pasó al automovilismo, siendo su destino la **Fórmula Dos Bonaerense,** categoría que lo consagró **campeón** en la temporada **1974.**

Su acceso al automovilismo nacional tuvo lugar en **1978,** en **Las Parejas** y sobre un **Berta-Fiat** de **Mecánica Argentina** Fórmula Dos. El rápido afianzamiento le posibilitó conquistar el título de **campeón** en **1980** tras ganar en Chaco, Córdoba, Rafaela y Marcos Juárez con motor **VW.** Fue subcampeón al año siguiente y reconquistó el cetro en **1982,** tras lograr siete victorias.

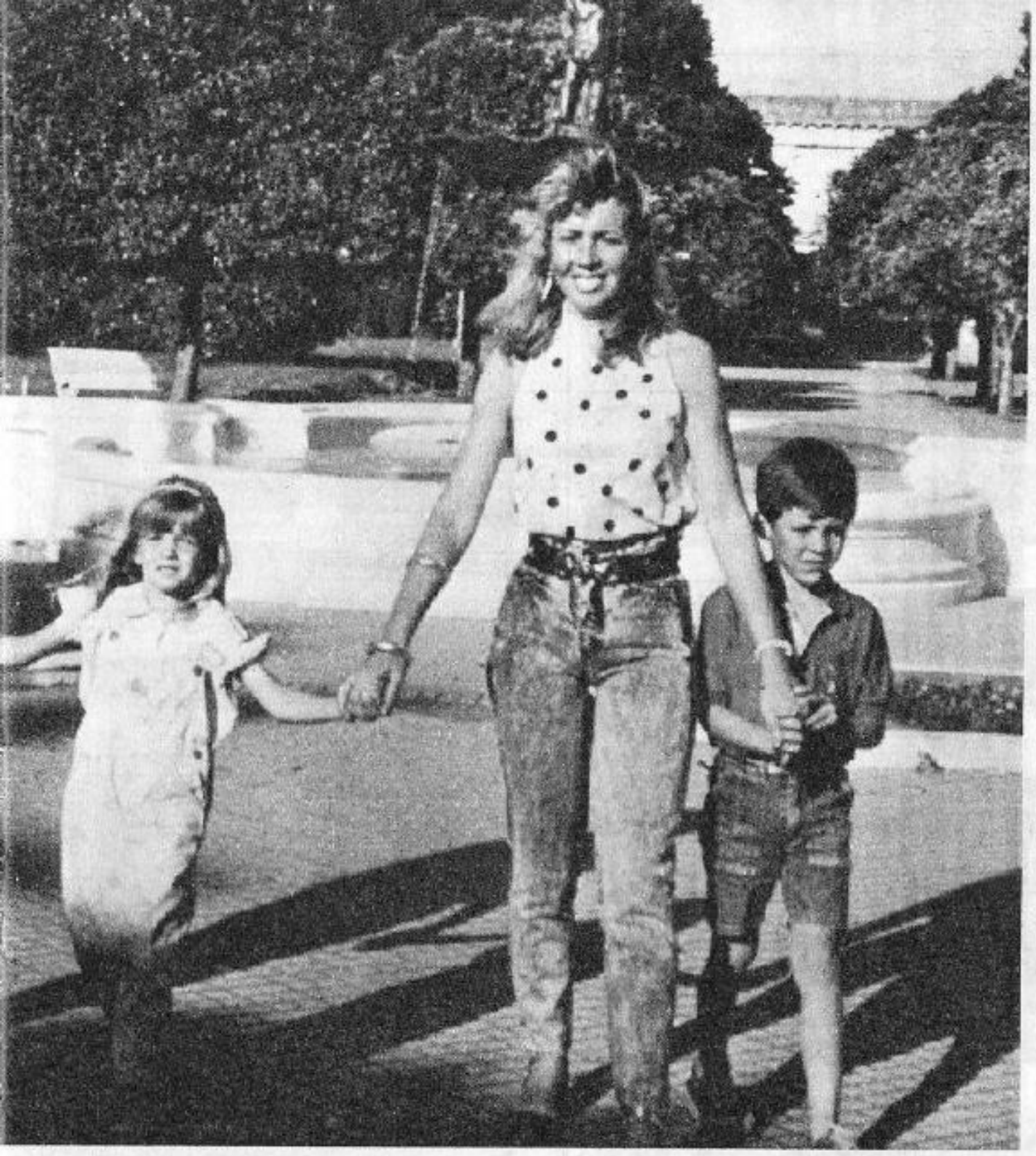
La creación de la Fórmula Dos **Sudamericana** le dio posibilidad de incrementar sus pergaminos. Desde **1983** hasta **1986** obtuvo los cuatro campeonatos en juego de la categoría, sumando un record de **17 triunfos, 17 pole positions y 14 records de vuelta.** El halago de este año llegó tras ganar en Salta, Puerto Iguazú y Mar del Plata. Asimismo tuvo otras participaciones internacionales, en 1983 en Daytona (Sport) y en 1984 en Watkins Glen (Fórmula Súper Vee), en este último caso con un chasis Berta.

2



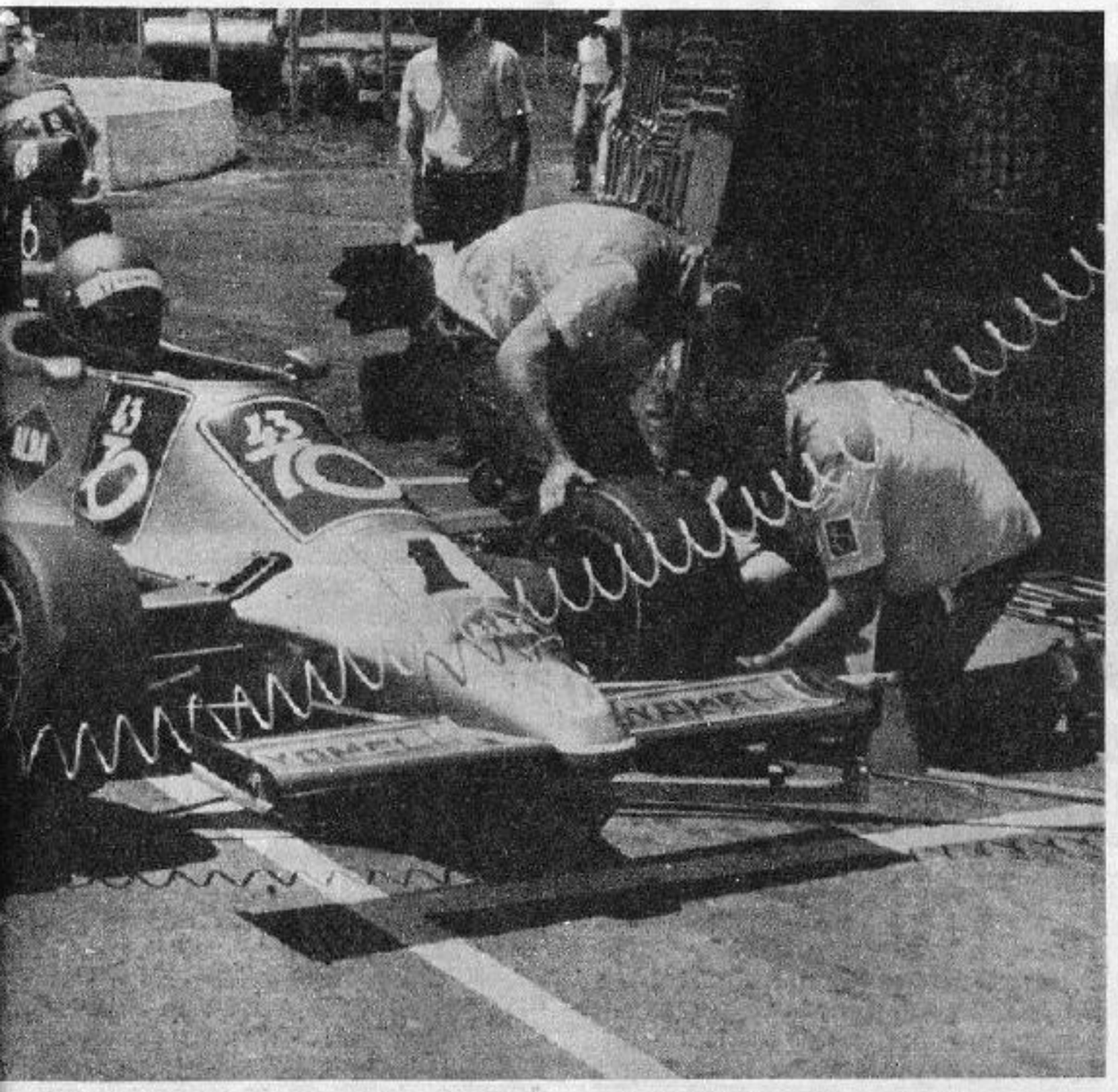
Pese a tanto cetro y gema como tiene, éste es su tesoro mas preciado: la familia, con la cual pasea por la plaza principal de Nueve de Julio. Abajo, su otra familia, el equipo, en plena actividad en los boxes de Cascavel, una experiencia deportivamente positiva pero institucionalmente amarga. A la derecha, el símbolo de una justa que llegó hasta la penúltima carrera del año, con Kissling y por el título. Y abajo, "saltando" en Mar del Plata.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





3





4

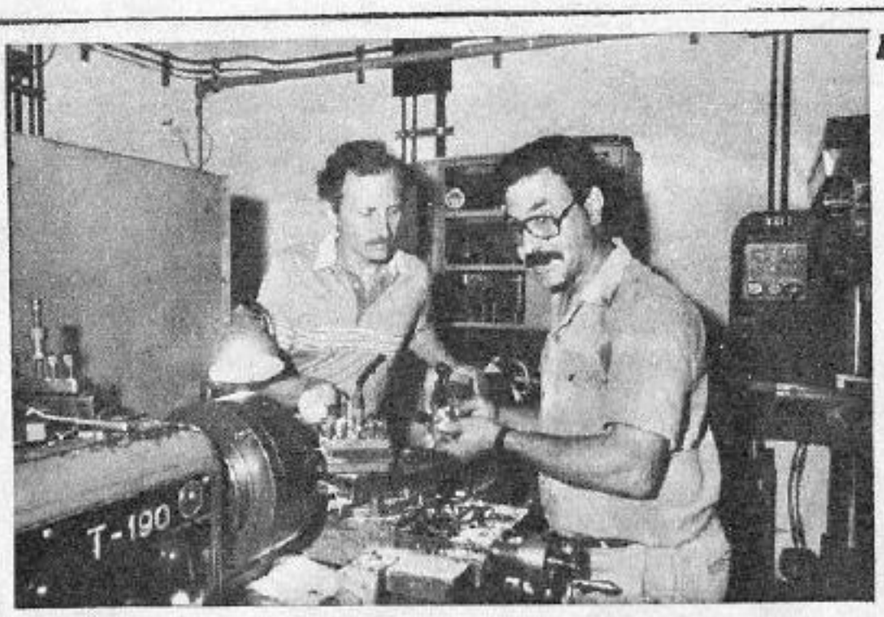
que la relación sea fluida y sin problemas. En una palabra, estamos muy identificados entre los dos y eso hace que nos sintamos muy bien estando juntos."

EDUARDO MAZZOLA.
24 años, motorista.
(a) "El Gurru"

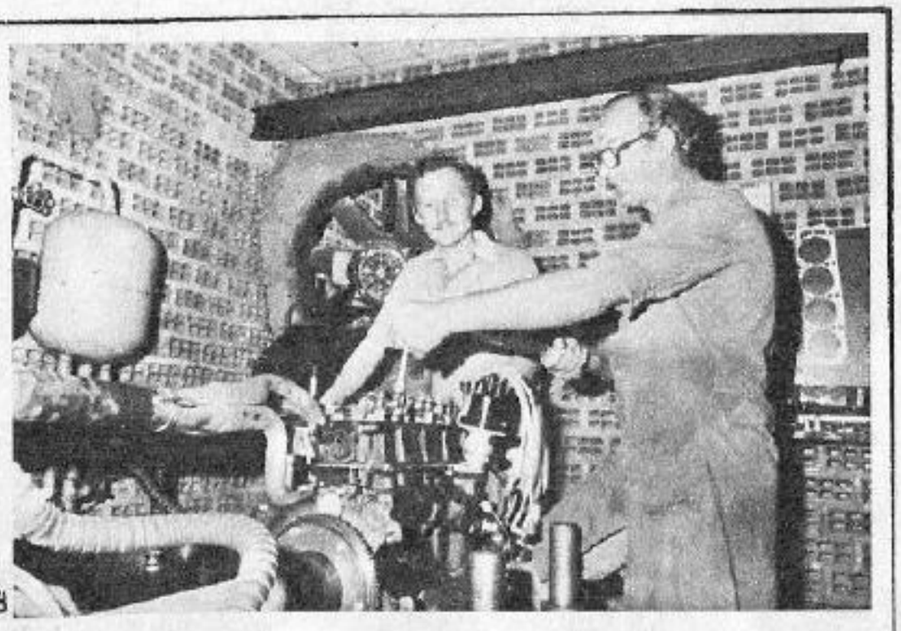
"Es una persona a la que le gusta mucho la prolijidad en el trabajo. Es muy exigente y nos está controlando permanentemente, ya que él conoce de todo y sabe encontrar los defectos o problemas con rapidez. Cuando desarmamos los motores después de una carrera, nos damos cuenta de la sensibilidad mecánica que tiene 'Yoyo', por el estado de los mismos. Es muy difícil que haya una pasada de vueltas, una válvula golpeada o algo por el estilo. Generalmente, después de pasar los elementos de motor por el 'magnaflux', es muy raro que aparezca alguna anormalidad. La mayoría de las veces en que hay problemas, es por falla de material, como en el caso del cigüeñal de Colonia que se partió."

MIGUEL ANGEL FAVA.
35 años, trabaja en motores y neumáticos.
(a) "El Bagre"

"En carrera, casi nunca tocamos nada de los motores más allá de revisarlos. En ese 'Yoyo' nos exige que seamos muy detallistas, que no se escape nada y que trabajemos con la mayor rapidez posible pero sin dejar de revisar ningún elemento. Cuando hay problemas con los motores, directamente nos los hace cambiar; es muy difícil que abramos alguno en un fin de semana; sólo cuando Maldonado quiere usar la tapa de cilindro de un motor en otro se producen aperturas. Antes revisábamos los 'motores 'de abajo' después de cada día de trabajo en carrera; ahora casi no lo ha-



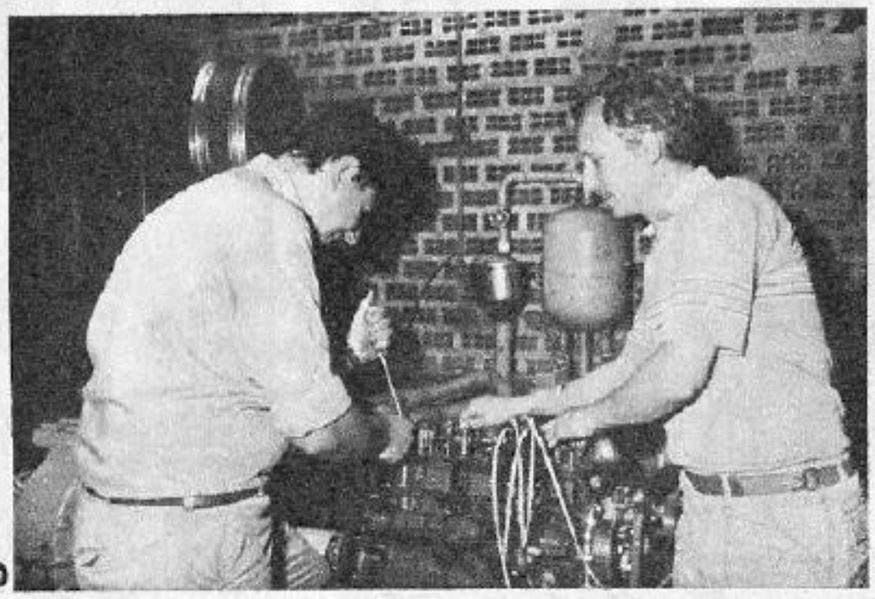
A



B



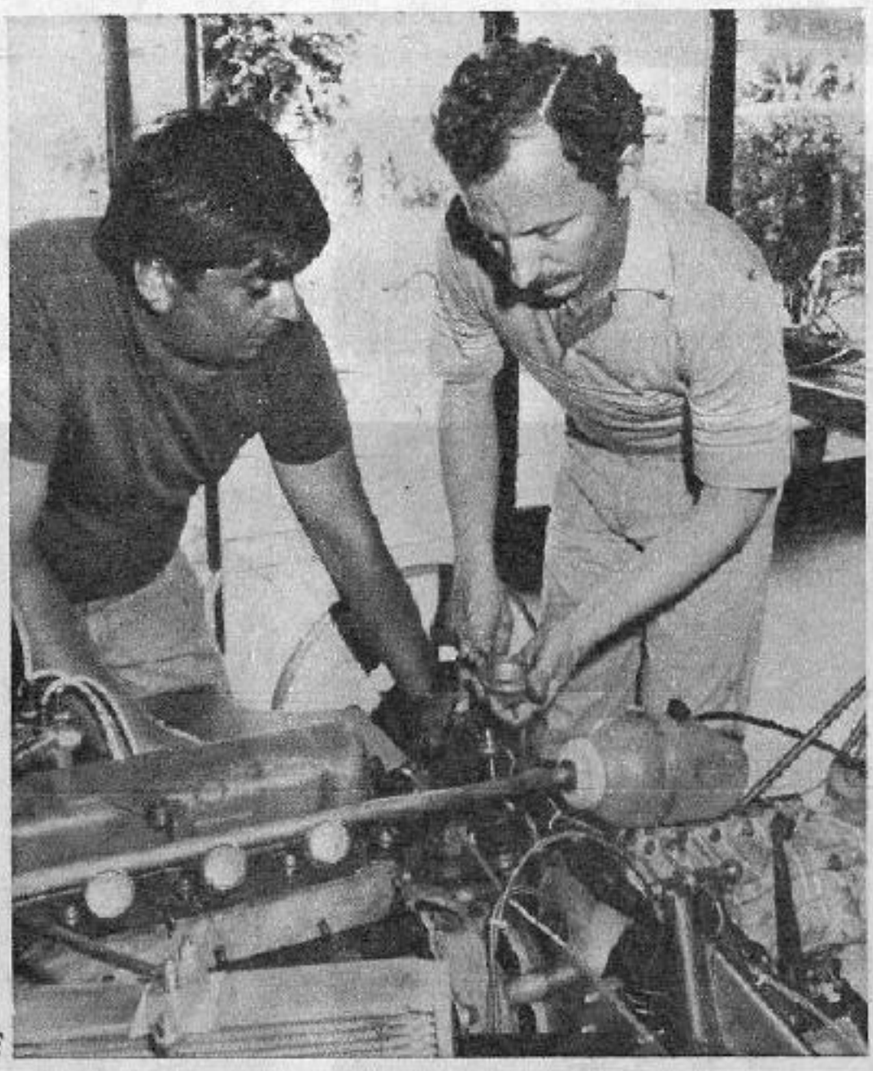
C



D



E



F

EL SUPEREQUIPO DEL CAMPEON

De izquierda a derecha y de arriba hacia abajo, el "Super Yoyo" colaborando (y no es mera pose para la foto, ¿eh?) con la mayoría de los integrantes de su imbatible team: Héctor Pitattore, Roberto Berra, Miguel Fava, Eduardo Mazzola, Nelson Berra y Rubén Pérez. Un conjunto de funcionamiento impecable y doble factor común: el objetivo del triunfo y la admiración hacia el "chief" indiscutido: Guillermo Maldonado. El cuartel general de Nueve de Julio no conoce de descanso ni, mucho menos, de renuncios.



5



6

5) Un momento desagradable para el "Súper Campeón": el del pesaje previo a la carrera de Buenos Aires, donde resultó sancionado por el C.T. Funes.. 6) Con Silvia, su mujer, así en la pista (y el taller) como en la vida... 7) Imagen característica de la F.2 desde hace siete temporadas: Maldonado al tope del podio. Aunque esta ocasión no será, seguramente, de las mejores recordadas por Yoyo, puesto que se trata de la coronación correspondiente a la carrera de Cascavel, que tanta cola (...venenosa) trajera. Lo flanquean Kissling (cuándo no...), Sommi y Benamo. 8) Y esto es para que comprueben que no sólo en el "fierro" mete mano entre los fierros...

comos, salvo que sea necesario. Hemos logrado una confiabilidad en ese aspecto, que nos da mucha tranquilidad. Realmente es un lujo ver cómo quedan los motores que usa 'Yoyo'; lo único que cambiamos siempre, por una cuestión de seguridad, son los resortes de válvulas."

JOSUE DE MELO PIMENTA.
27 años, su compañero de equipo a lo largo de 1986

"Es admirable la voluntad de trabajar que tiene Maldonado, y también su predisposición a enseñar, a transferir los muchos conocimientos que posee. Estar en su equipo no sólo significa un orgullo para quien tenga la posibilidad de hacerlo, sino la garantía de aprender mucho.

"Yo soy consciente que he tenido siempre buenos elementos en mi auto; si no se han dado mejores resultados, es más por errores míos que del equipo. Otro aspecto muy elogiable de 'Yoyo' es su sentido de la amistad, más allá del terreno profesional. Ese es un aspecto que yo rescato de él fundamentalmente."

LUIS STRIANESE.
Presidente de la Comisión de Carreras de Concesionarios Volkswagen

"Creo que lo fundamental es que sigue con la misma humildad con que llegó a nuestra 'familia'. Batió todos los records de campeonatos consecutivos ganados en una misma categoría, y nada ha cambiado en él. Sigue con la misma gente, con el mismo tesón, con la misma fe y con esos deseos de ganar que tuvo siempre. Tiene un equipo súper profesional, de los mejores que he visto, y de los que no se 'aburguesan', de los que siguen con el mismo nivel a través de los años. Ha ganado contra todos, con rivales de primer nivel y con equipos de muchísima jerarquía. Nosotros estamos orgullosos de tenerlo en nuestra marca, de ser sus amigos y de posibilitar en mínima medida, estos éxitos que él obtiene."

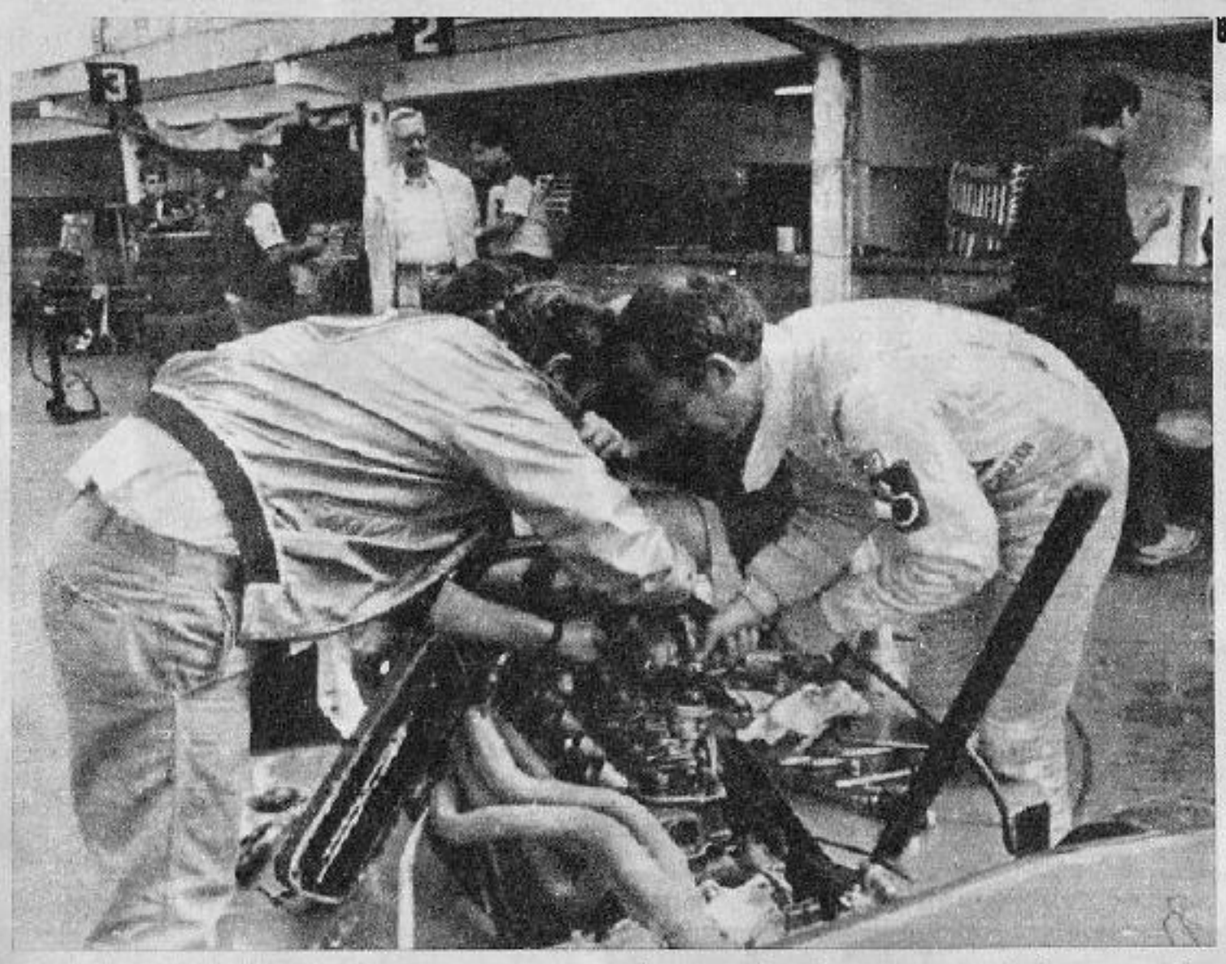
NESTOR GABRIEL FURLAN.
23 años, Campeón Argentino '86 de FR; uno de sus compañeros de equipo para el año próximo

"Para aquellos que viven las carreras desde afuera en los autódromos, creo que Maldonado es sinónimo de triunfo. Para nosotros que estamos 'de adentro', también es sinónimo de triunfo, pero sobre todo, un ejemplo de humildad, de dedicación al trabajo y de amor por lo que hace.

"El le pone todo a esto. Pienso que es el mejor piloto sudamericano. Es tan grande que hasta resulta difícil definirlo. Para mí es un orgullo incorporarme a su equipo, es un gran desafío también; sé que tengo muchas cosas que aprender, pero es una garantía saber que a mi lado estará 'Yoyo' para transmitírmelas. Creo que no podría tener un mejor maestro que él."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





MALDONADO DIXIT

"En Mar del Plata mis mecánicos me engañaron con las diferencias de la pizarra... Me marcaban menos con Kissling para que acelerara. Se habían quedado con la sangre en el ojo por el abandono de Colonia y esa forma de ganar el título, y querían el triunfo a toda costa. Quizá más que yo mismo.

"Creo que éste fue el mejor año de Kissling en la categoría, y en el que más me exigió. Quizá merced al apremio que tuvimos desde la mitad del año pasado, con él, Sommi y Guerra, es que trabajamos más desarrollando tapas y levas para mejorar la performance.

"Desde el final de la temporada '85, al final del '86, mejoramos como 10 HP la potencia final del motor. Cuando terminamos el año anterior, teníamos 184 caballos, y el motor de Mar del Plata '86 tenía 194.

"No sólo fue potencia lo que obtuvimos. También mejoramos la elasticidad del motor, ya que de lograr la potencia máxima de 8.100 rpm, conseguimos llevarla a 9.000 sin que sufriera pérdidas. De esa manera obtuvimos 2.500 vueltas útiles.

"El '86 fue un año donde la suerte estuvo equilibrada con nosotros. Por ejemplo, perdimos carreras que teníamos ganadas como Tarumá y San Pablo, pero no nos abandonó tanto ya que conseguimos terminar 3° y 2°, respectivamente, cuando hubiésemos podido quedarnos tirados por ahí y ni llegar.

"Los autos nuestros tienen una exigencia diferente a los europeos de la Fórmula Tres, sobre todo en los motores. Calculá que ellos giran a no más de 6.000 vueltas y tienen 165/170 HP. Los nuestros giran a 9.000 y tienen 195/200...

"Ahora tengo más ganas de seguir que antes, ya que estoy motivado por la confrontación internacional que nos abre el nuevo reglamento llevado al de la Fórmula Tres. No sólo vamos a poder medir la calidad de nuestros autos y preparadores, sino también la capacidad personal de cada piloto.

"Es muy probable que alguno de nosotros haga algunas carreras en Europa en la temporada '87. Yo le tengo muchas ganas al tema. Strianese me dijo que quizás exista la posibilidad de hacer alguna en el torneo alemán con un auto oficial de Volkswagen, y a mí me interesa, pero más me gustaría correr con un Berta contra ellos, y con nuestros motores...

"Debo confesarles que me quedo un poco triste con el cambio de reglamento, porque termino una época de la categoría. Sé que el cambio es para progresar, pero al viejo y rendidor Dodge varillero lo queríamos mucho. Nos dio tantas satisfacciones y victorias, que me voy a quedar con uno completo como recuerdo."

qué hay que tocar. Transmite muy bien lo que hace el auto y qué quiere que 'toquemos'. De la temporada '86 tengo un recuerdo: el de Florianópolis, una carrera en que no nos fue bien. Cuando volvió a boxes con el auto golpeado, cosa infrecuente, nos dijo: 'A trabajar que lo golpee muy fuerte, y que quede listo lo antes posible. Vamos a revisar todo muy bien para que no se escape nada'.

"Eso demuestra cómo es de exigente con nosotros pero también con él. Por suerte, con Maldonado esas circunstancias no son frecuentes. Vos habrás observado que muy difícilmente le pegue a los cordones, se suba a los 'pianos', o venga con el spoiler roto o una llanta torcida."

ROBERTO NEGRETTI.
30 años, trabaja en el chasis.
(a) "Miñisco"

"Yoyo quiere que nada quede librado al azar, para que no haya complicaciones una vez que el auto está en pista. Cada viernes y sábado de carrera, desarmamos casi todo el casis, sobre todo en las suspensiones, y revisamos uno por uno las rótulas, los tornillos, resortes, discos de frenos, etc., es decir los elementos que están más solicitados o que tengan mayor desgaste. Una vez que armamos todo, revisamos uno por uno todos los bulones, y después recién nos vamos a dormir, cuando hemos 'chequeado' todo. Maldonado es una maravilla como persona, lo mismo opina de él todo el grupo. Realmente es un gusto estar en su equipo."

HECTOR ANTONIO PITATTORE.
35 años, encargado del chasis en pista y la mecanización de elementos en el taller.
(a) "El Gringo"

"Con 'Yoyo' coincidimos mucho en cuanto al planteo de trabajo, las formas y demás, tanto en la calidad como en la terminación de los elementos y la rapidez para efectuar las tareas. Maldonado es muy creativo, muy emprendedor, y yo lo sigo en esa tesitura. A veces probamos cosas que quizá suponemos que no van a andar, pero igual las hacemos; a veces resultan... Día a día realizamos cosas nuevas, siempre creamos algo. Como ser humano, 'Yoyo' es un tipo excepcional, y como piloto, nadie mejor que ustedes para calificarlo."

ROBERTO MIGUEL BERRA.
39 años, motorista exclusivamente.
(a) "Tiño"

"Trabajar con 'Yoyo' se hace muy simple, ya que él es tan capaz que soluciona todo muy rápidamente, tanto en el taller como en la pista. Es un piloto que no hace sufrir a los elementos del auto, cuida mucho todo. Cuando ocurren circunstancias como las de Colonia, todo el equipo se queda muy mal, y sobre todo, los que hacemos los motores. Allí creímos que el motor se había fundido; después descubrimos que era el cigüeñal cortado, y eso se debió a una tigura que estamos seguros que antes no existía; pero igual nos queda el sabor amargo. Yo, hace seis años que estoy con 'Yoyo', y más que una relación de trabajo, él es un amigo para mí; siempre nos hemos llevado muy bien. Por otra parte, con el tipo de persona que es Maldonado, es imposible estar mal con él. Es tan exigente con él mismo como lo es con nosotros. Realmente es un suerte para todo el grupo trabajar con él."

NELSON JOSE BERRA.
52 años, es el comodín del equipo, se encarga de los transportes, de cocinar y de los neumáticos.
(a) "Pichón"

"Da gusto realmente observar cómo terminan los trenes de neumáticos que utiliza 'Yoyo' en entrenamientos, clasificación o carrera; tiene tanta fineza, tanta sensibilidad para poner a punto el auto, que es muy difícil que sufran deterioros. Como piloto es exigente, y como ser humano también. En materia de alimentación es muy metódico. A mediodía, generalmente no almuerza o come algo después de la clasificación. Después sí cena muy bien. Lo que más le gusta comer son los asados, los que verdaderamente disfruta. Habitualmente los acompaña con agua mineral o gaseosas, y como postre le gustan los helados."

RUBEN DOMINGO PEREZ.
33 años, encargado del chasis, es el más antiguo del equipo de "Yoyo", viene con él desde la época de la moto.
(a) "Draculín"

"Es muy exigente en cuanto a la puesta a punto del auto. Tanto se exige él como lo hace con nosotros. Cuida muchísimo el chasis, y normalmente no hay problemas, no lo golpea casi nunca. Con 'Yoyo' nos entendemos casi sin hablar, el para en boxes y con una seña, prácticamente, yo sé

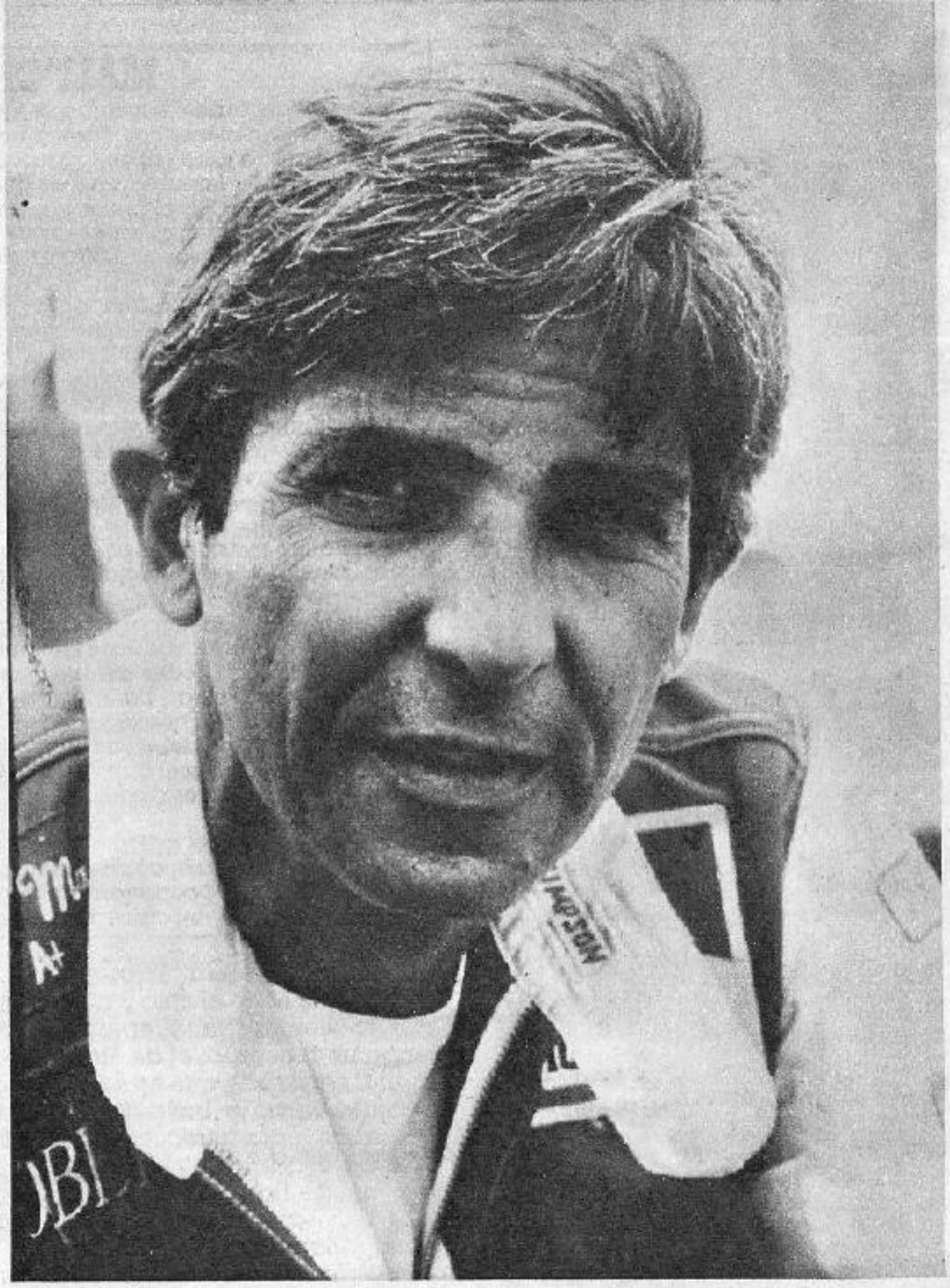
CONCLUSIONES

Su esposa, sus mecánicos, sus rivales y sus compañeros de equipo, además de su "archirrival" del '86. La coincidencia, más allá de los matices, fue general: Guillermo Maldonado, "Súper Yoyo", el múltiple campeón, más allá de ser un excelente piloto, quizás el mejor de Sudamérica, como dijo Furlán, también gana la corona de la vida. Esa a la que sólo se hacen acreedores los buenos tipos de verdad. A este título no puede llegar cualquiera, y tampoco es cuestión solamente de manejar bien, de ser un dotado, o de tener algún matiz de inconciencia en la personalidad. A esa corona sólo llegan los señores. Salud, Señor Campeón.

Néstor Carbia

Fotos: Enrique Bianco, Miguel Tillous, Rogelio Cano y N.C.

1



1) *El rostro feliz del viejo luchador, ahora Campeón.* **2)** *Breard: "Adelante, Jorge, pasá vos primero". Maggi: "Faltaba más, 'Chippy'... Pasá vos". Igualito que en la pista, muchachos...* **3)** *Codito apoyado "a lo tachero" y mano en alto, llegando cómodo esta vez.* **4)** *Peleando mano a mano con el fueguino Carlos Romero.* **5)** *Balestrini abrazando a sus pilotos, y el equipo. El preparador obtuvo un Campeonato en el año de su rentrée, y de la mano de un amigo: Jorge Maggi. Triple alegría para ambos.*

2



FICHA PERSONAL

Jorge Maggi nació **el 8 de julio de 1941.** Hombre de campo, reside en **Pilar,** en la provincia de Buenos Aires, y ya son dos décadas las que, con algunas interrupciones, lleva en la actividad automovilística. Su primera carrera fue el **Gran Premio de Turismo,** en **1963,** con **De Carlo.**

Tras posteriores y esporádicas incursiones, básicamente en los Grandes Premios, su campaña adquirió **mayor continuidad** a partir de la década del setenta con el ingreso al **Turismo Nacional.** Con un **Peugeot 504** cumplió buenas actuaciones parciales, pero su primer éxito recién llegó en **1974** en **San Juan** ante lo más granado del TN de aquella época. Al año siguiente integró el equipo oficial de la marca en las tres últimas carreras de la temporada, adjudicándo-

3



JORGE MAGGI
EL MAS AMATEUR DE PROFESIONALES

4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

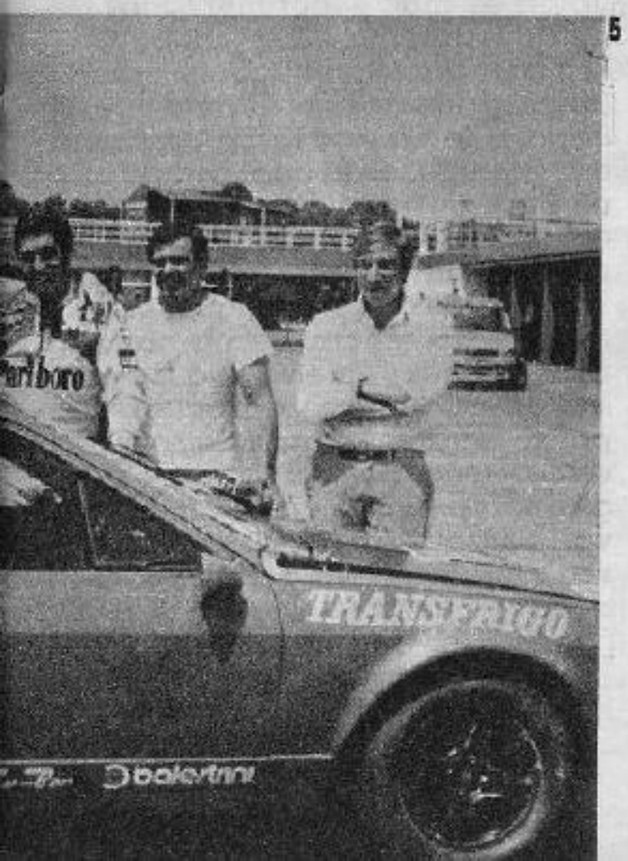
se una formando binomio con Alfredo Pisandelli. Sobre finales de la década intervino en algunas competencias del entonces incipiente **rally**, prolongándose su experiencia en la especialidad en los **CODASUR** de 1980 y 1981.

Hubo luego una pausa en su campaña deportiva, que se interrumpió a comienzos de 1985 con una nueva incursión en el rally, con un Peugeot 504 que le permitió ganar su clase en el de la provincia de Buenos Aires.

Llega luego, en 1986, la posibilidad de incorporarse a la **Clase 3** del Turismo con un **Alfa Romeo**, que se coronó exitosamente en 1986 con el título de Campeón, el primero de nivel nacional que consigue Maggi y que estuvo basado en las victorias obtenidas en Río Cuarto, Córdoba, Nueve de Julio y Buenos Aires.



E LOS



Ganar un campeonato en las condiciones en que Jorge Maggi practicó siempre el automovilismo, con plena conciencia de su amateurismo, es hito difícil de alcanzar. Por eso, por primera vez en su campaña, en 1986 el hombre de Pilar dejó a su lado su filosofía y encaró con entera responsabilidad el doble cometido de armar los fierros provistos por Rafael Balestrini y manejar uno de los dos Alfa Romeo GTV 2000 en equipo con Eugenio "Chippy" Breard. El resultado no sorprende, puesto que Maggi es uno de los más experimentados valores surgidos de aquel Turismo Nacional de principios de los '70, con un bagaje de conocimientos técnicos muy grande y muchas "horas de vuelo" en autos de este tipo. Por eso hablamos con él sobre aquel y este Turismo, desde sus primeras experiencias.

"Empecé con un De Carlo, en compañía de Luis Oscar Colombo, en el año 1963, en el Gran Premio del Automóvil Club. No era una época de practicar el automovilismo asiduamente; en realidad corríamos sólo los Grandes Premios, una vez por año. Recién en el tercer año de largar el GP pudimos llegar, séptimos. Mi primer auto llevaba el número 104 y casualmente, con el que llegamos por primera vez, teníamos el 22, el mismo número que en 1986 en el Alfa... El coche lo armábamos en el campo, en Solís. Recién en 1967 nos dedicamos en serio: me compré una coupé De Carlo y fuimos a correr un par de carreras a Córdoba.

"Cuando se inició el Turismo Nacional en el '70 armamos con Colombo, que era el que me llevaba por mal camino... un Renault Gordini exclusivamente para correr, porque hasta ese momento se corría con el auto particular...

"El TN se inició con la Vuelta de la Manzana, donde abandonamos, pero dos carreras después ya ganamos la clase, en San Marcos Sierra. Recuerdo que en esa carrera debutaba el Fiat 128 con Rodríguez Canedo al volante. A raíz de la que ganamos en San Marcos Sierra, decidimos comprarnos un Peugeot 504. Ocurre que Peugeot pagaba muy buenos premios a los de la marca clasificados en los 10 primeros puestos. Para dar una idea, te digo que el que ganaba se llevaba el 40% del valor de un 504 cero kilómetro, y así en escala decreciente. Nosotros, ganando la clase nuestra fuimos séptimos entre los Peugeot, y cobramos dos mangos con cincuenta. Si entonces hubiésemos corrido con un Peugeot, todos los gastos de esa carrera se hubieran cubierto con el premio. Al Gordini lo archivamos después del GP de la Montaña de ese año, porque no había nada que hacer contra los 128, y nos pasamos al 504.

"Fijate cómo se hacían las cosas por esa época. Como yo no conocía a nadie, Colombo habló con Pozzi Montaña, fotógrafo del ambiente, para que le consiguiera una leva. Así obtuvimos una de Balestrini, 24 horas antes de la carrera de Concordia del '68. Sin sacar la tapa ni nada, le pusimos la leva de Balestrini y nos fuimos a correr. Salimos décimos y me acuerdo que los gastos fueron totalmente solventados con el premio de Peugeot al décimo puesto: un 10% del valor del auto..."

–Y ganando ahora en Turismo, ¿cuánto cobrás?

–690 australes...

En 1971 fuimos a Las Flores y ahí lo conocí a Rafael Balestrini y empezamos una relación que continúa hasta hoy. Somos amigos, discutimos bastante pero tenemos ideas comunes. Mi primera carrera la gané en Mercedes, era un zonal. Ya en ese entonces empezaron a entrar los equipos oficiales y tuve algunas participaciones destacadas en el '72 y el '73, por ejemplo en San Marcos Sierra, donde fui tercero detrás de dos autos oficiales y ganándole a un cuarto también oficial. Ya corría todas las carreras pero siempre en una forma muy amateur. Tenía un patrocinio que me permitía moverme pero con lo justo, y no podía disponer de dinero propio para correr.

–¿Cuándo ganaste tu primera carrera nacional?

–En 1974, en San Juan. Tal vez uno de mis mejores recuerdos, porque estaban todos los buenos. Fernandino, Zunino, "Cascote" Juárez, Garro, Alcuaz...

–Vos fuiste oficial en algún momento...

–En el '75, cuando ganó Daray el Campeonato. Integré el equipo en las tres últimas carreras. En la segunda de ellas, en equipo con Pisandelli ganamos en Buenos Aires. Al año siguiente no hubo más equipo oficial. Pero hay un dato previo a este del equipo oficial, que va a interesarles: las carreras largas del año '74 las corría con Miguel De Guidi, que debutó en Turismo con mi auto, Balestrini mediante, que le hacía el motor del F.2.

–En aquella época se corría en pista y en ruta dentro del mismo campeonato. ¿Vos en cuál te sentías más cómodo?

–Siempre me gustó más la ruta. No se llamaba rally pero era casi lo mismo. Me gusta, incluso hoy en día, por el sentido de aventura que tiene, la gente participa más, los auxilios, el navegante... El equipo humano está más compenetrado en pos del objetivo; en la pista es mucho más frío todo. Creo que en ruta uno puede correr con un auto 8 puntos y ganar, mientras que en la pista, si no tenés el auto "10", no pasa nada.

–Vos nunca fuiste de esos pilotos que llegan y se sientan a correr, siempre tuviste participación activa en la preparación del auto.

–Sí, eso forma parte de los motivos económicos... De todas maneras, viví mucho tiempo en el campo, lo que te da una formación que enseña a improvisar mecánicamente o a tener conocimientos mecánicos que la gente de ciudad no es tan fácil que tenga. Pero es una satisfacción paralela tener que ver con el armado del auto: se complementa el poder andar bien en la pista y además el ser responsable de la mecánica.

–¿A qué atribuís que aquel Turismo Nacional tan poderoso perdiera su entidad?

–El enfrentamiento entre los dirigentes de CADAD y el Automóvil Club, que generó campeonatos separados, fue la causa principal. Fijate que en aquel momento, CADAD despachaba mil quinientas licencias de turismo al año. O sea que era un buen "muestreo" de pilotos, ya que de ahí salían veinte o treinta de primerísimo orden, los cuales están vigentes hoy en día a pesar de tener superados los cuarenta años de edad. Falta una generación intermedia entre aquélla y ésta, que no se integró por falta de claridad en el automovilismo o de posibilidad de hacerlo, porque el Turismo es una categoría que debería ser para iniciarse, y sin embargo hoy en día es casi tan cara como cualquiera de las otras. Hay muchas libertades: autoblocante, cajas arrimadas, llantas... Hay que tener plata y tiempo para llegar a algo. Y es difícil que las dos se den a los veinte años, sobre todo el dinero.

–Vos tuviste un período de alejamiento y luego volviste para hacer rally. ¿A qué se debió?

–A la pérdida de interés de la categoría en los años '78-79 por ese enfrentamiento que cité. Cuando se creó la categoría Rally volví, efectivamente, pero sólo en forma esporádica: más para "escaparme de casa" que otra cosa.

–Contanos algo del rally.

–Hice una carrera con un Citroën X3, que es un GSA un poquito más potente. Fue la internacional que se hizo por Uruguay, Brasil, Bolivia y Paraguay, debiendo terminar en Chile pero que se cortó en Paraguay porque habían llegado cuatro autos solamente. Fue divertido, ganamos la clase hasta Asunción y quedamos solos en la categoría, arribamos décimos en la general hasta ahí, todo el tiempo sobre el barro, de noche, sin dormir... La carrera entraba en el Amazonas y recuerdo que cuando llegamos al punto máximo de penetración en la selva, nos encontramos un almacén, la GTV que corría Zampa, parada, y ellos comiendo un asado... De más está decir que paramos a saludar y terminamos comiendo. Estábamos solos en la categoría y solamente debíamos llegar, pero nos gastamos el tiempo y cuando íbamos en enlace a Asunción se salió el tapón del cárter y nos quedamos sin aceite. Al tapón lo encontramos porque estaba imantado y quedó pegado al cárter, pero el aceite de repuesto se lo habíamos dado a otro Citroën que había tenido problemas... Fuimos en camión hasta un pueblo, llevamos aceite, lo pusimos y seguimos, pero llegamos quince minutos tarde y nos quedamos afuera. Dormimos tres días seguidos...

Al Alfa GTV que nombré lo había traído Breard para correr esa carrera, y quedó acá. Fue utilizado por él para correr los Codasur del '80 y '81, donde compartimos los auxilios a pesar de que yo corría con la "Tota Vieja", mi Peugeot azul. Para la primera carrera habían venido mecánicos de Italia, de Autodelta, pero el Alfa no caminaba lo esperado: tenía la misma performance que mi 504. En el '81 pasó lo mismo: el auto no se rompía pero para la preparación Grupo Dos que tenía, no andaba bien; equipararse con el 504 mío no era ninguna hazaña...

Ahí surgió la idea de hacer un test para CORSA, comparando el Alfa Romeo GTV Grupo Dos (que estaba homologado para Turismo), una GTV standard y el 504 de Turismo mío. Hicimos aceleración, velocidad final, etc., y luego una carrera en un circuito de tierra. El Alfa de carrera era sólo unas décimas superior en performance a la GTV standard, a pesar de su preparación. Esto nos entró en su momento para armar uno y correr, aun siendo que el auto tenía básicamente las condiciones de "raza" deportiva. Seguimos entonces con el Peugeot corriendo rally, salteado, y llegamos al

año pasado, cuando se reflotó el proyecto de poner Alfa GTV en pista. El rally, por la forma en que lo encarábamos, nos dio satisfacciones; tuvimos actuaciones destacadas y hasta ganamos el Rally de la Costa.

–¿Cómo pesaba en los particulares como vos tener que enfrentarse al equipo oficial Renault y su poderío?

–Hay un salto muy grande entre un particular y un equipo oficial. Uno pone en la balanza hasta cuánto vale el esfuerzo de ganarle a un equipo oficial. Por supuesto que económicamente no compensa, y humanamente lo único que hacés es ratificar la sospecha de que uno les puede ganar; pero "de última" es una ratificación para los de afuera, que no son los que pagan el gasto... Entonces uno se conformaba con ganarles a los otros particulares con medios similares. Y para nosotros ese objetivo estaba cubierto.

–La "medida" de ustedes era Albertengo, por ejemplo.

–Un poco, sí. Era uno de los rivales buenos que teníamos.

–Pero, ¿vos te sentías en condiciones de ganarle a los oficiales?

–En lo íntimo uno sabe hasta dónde puede dar, y yo creo que ellos tienen dos manos, dos ojos, todo igual que uno, así que... En carreras así, de rally, hay factores que emparejan. Yo formo parte de quienes arman el auto, de modo que en una emergencia tendría ventajas. Pero lo que tiene el rally es que hay que hacer el reconocimiento de la ruta, cosa muy onerosa en tiempo y dinero. Para hacerlo bien hay que estar quince días antes recorriendo, con el navegante, el muletto, todo... Por ahí uno hace un esfuerzo, y lo hace una vez al año, pero hasta ahí...

–Vos te limitaste en los últimos años al Rally de Argentina solamente...

–Más bien, a carreras largas, como la Vuelta de la Manzana, el G.P. o el Rally de Argentina. Es un poco lo que habría que hacer, elegir dos o tres en el año e ir bien preparados; pero cuando uno tiene el auto ahí quiere correr todas las que se presentan, sobre todo si la motivación de uno es de índole personal: ganar es otro tema que uno no pone en la balanza. Yo no digo friamente que no voy porque me faltan las gomas especiales y así no tengo chance: voy igual, hasta que ande el auto más o menos bien.

–"Rebobinemos": ¿cómo se vuelve al proyecto con los Alfa GTV 2000?

–Pensando en armar un R.18, volvimos a contemplar la posibilidad del Alfa, que estaba ahí, con un stock de repuestos. Y nos tiramos a la pileta, realmente, porque dijimos: no puede ser que esto no ande. Yo compré otro Alfa y Balestrini empezó a trabajar en una leva. Mi idea original era correr rally, pero me la fueron cambiando y... bueno, salió esto. Yo era el encargado de armar los autos, y Breard fue el primero que dejó la inactividad, probando en el Autódromo.

Para mí fue la primera vez que tuve que trabajar armando un auto para alguien que no era yo, y con todas las presiones lógicas de los límites de tiempo y la responsabilidad de responder ante patrocinantes. Incluso, Balestrini es muy competitivo y, además, éste es su negocio y a él le sirve sólamente ganar; en cambio, yo por ahí salgo quinto y estoy contento, o por ahí gano y no lo estoy tanto... Son



6) El Jorge Maggi de los años de aventuras, en la década del 70, con los Peugeot de Turismo Nacional. Aquí junto a Juan Vallasciani, en alguna de las muchas carreras compartidas con él y pilotos como "Cocho" López, Garro, Alcuaz, Zunino y una larga lista ilustre.

distintas motivaciones.

–Vos corrés para divertirte.

–Sí. En realidad... el término "divertirse" no es adecuado, lo que pasa es que no hay otro que explique lo que se siente arriba del auto. Corriendo, uno no se divierte nada, es como decir que un boxeador se divierte peleando; no... Cuando uno juega al fútbol no se divierte tampoco, va "enchufado" en lo suyo.

–Entonces no te divertiste con los Alfa.

–Por mi carácter necesitaba alguien que empujara, que me presionara un poco. Esa "tiranía" hace que salgan los méritos. Pero con "Puchi" Valles nos reíamos porque decíamos que trabajando y con esfuerzo no tiene gracia: así cualquiera gana... Fue, en serio, un desgaste muy grande para todos. Porque el riesgo de perder es mucho más grande. Si ganábamos con un auto "importado", era "lo normal"; si perdíamos... Por eso en este momento estamos haciendo un replanteo sobre si nos conviene seguir en el '87 con estos autos o cambiar por Renault 18.

–¿Tuvieron competencia al mismo nivel en 1986?

–No, creo que no. Fijate el caso de Romero, por ejemplo, que tiene capacidad y el auto le anda; pero vive en Ushuaia y el auto se lo hacen en Córdoba... Se le hace difícil. Hay que tener infraestructura, porque solamente para probar y elegir cubiertas –ya que a veces hay un segundo de un juego a otro– es necesaria.

–La mayor competencia fue interna, entonces. ¿Cómo la viviste?

–Hubo un período, a fines del '85, bastante complicado hasta que se pudo integrar la gente, medirnos uno con otro... Y después, el lógico desgaste de una convivencia de este tipo; pero logramos terminar bien el año. Realmente es un "triunvirato" el que equilibra esto, porque Balestrini es el jefe del team pero no el propietario de las cosas. Tuvimos que conciliar tres personalidades que no están acostumbradas a obedecer mandatos; entonces, aunar criterios es jorobado, pero se logró bastante. De todos modos, entre dos pilotos la cosa siempre es competitiva, aunque corran juntos. Yo apreté los dientes el año pasado cuando Breard me ganaba clasificaciones por un segundo y medio. Después, con el tiempo, me di cuenta de que era por una tapa de cilindros defectuosa; porque aunque parezca un equipo con medios ilimitados, hemos corrido todo el año sin un motor de repuesto... La solvencia está en la capacidad técnica, pero no de medios. Bueno, cambié esa tapa y a partir de ahí la cosa mejoró y de ocho clasificaciones gané siete. Aparte, cuando uno tiene la duda de si algún problema es del auto o del que maneja, y se da cuenta de que es del auto, se agranda...

–La cosa, entonces, era "a cara de perro"...

–No, no. Era hablado todo, pero lo que ocurre es que cuando uno va a entrenarse, ya está mirando el cartel del otro. Es lógico porque el otro es tu parámetro. En el caso mío, que era responsable incluso del armado de los motores, el desgaste por la responsabilidad era muy grande. Porque a Balestrini no le importaba quién de los dos ganara el Campeonato, mientras que a Breard y a mí, obviamente, sí.

–De ahí la prueba en el Autódromo antes de la última carrera.

–Claro. Si bien no es posible hacer algo así en condiciones ideales, fue, digamos, ilustrativa. Yo tengo una medida porque he corrido varias carreras compartiendo el auto con pilotos buenos como "Cocho" López, Pisandelli, De Guidi, y sé hasta dónde puedo dar. Hasta hemos llegado a probar Garro, Cocho, Alcuaz y yo en el mismo auto, y dos décimas más o menos, todos andábamos "ahí"; por eso te digo que una prueba como la que hicimos es difícil que reúna las condiciones de equidad para ambos pilotos.

–Nos dijiste que en este momento hay un replanteo para 1987. ¿Qué esperás entonces de la temporada venidera?

–Recuperar parte del esfuerzo invertido hasta hoy, como motivación mínima indispensable. De ahí en más, todo es bueno.

A pesar de no tener muchos años de edad sobre sus espaldas, Jorge Maggi es, hoy por hoy, uno de los hombres más experimentados de nuestro automovilismo deportivo. El haber transitado épocas cruciales de los últimos veinte años en este deporte le ha dado una riquísima experiencia, de la cual asoma sólo un poco en esta nota. No sabemos, en rigor ni él lo sabe aún, si en 1987 repetirá una dedicación "full time" como la del '86. Si lo hace, estaremos en presencia de un cambio trascendental en el modo de pensar de un hombre caracterizado por su amateurismo; si no es así, la elección nos demostrará que Maggi está conforme con su modo de ver la vida hasta antes de la temporada '86. Y eso, en definitiva, es lo que sirve para él.

Marcelo García Lobelos
Fotos: Juano Fernández, Laura Neira, M.G.L. y Arch. CORSA

MAGGI EN CIEN RESPUESTAS

1) Un libro: –
2) Un diario: **La Nación**
3) Una revista: **National Geographic**
4) Un periodista: **Manfred Schönfeld**
5) Un periodista especializado: –
6) Una moto: **Triaieras**
7) Un auto de calle: **504**
8) Un auto de carrera: **Peugeot 205 Turbo 16**
9) Un auto de Fórmula 1: **McLaren**
10) Una pick-up: **Toyota 4x4**
11) Un tractor: **Hanomag**
12) Una carrera: **La Cumbre**
13) Una categoría: **Turismo**
14) Un piloto: **Varios**
15) Un piloto joven: **Di Palma Jr.**
16) Un piloto internacional: **Villeneuve**
17) Un jefe de equipo: **Alfred Neubauer**
18) Un mecánico: **Varios**
19) Un constructor: **Buri Ruian**
20) Un preparador: **Balestrini**
21) Un acompañante: **Puchi Valles**
22) Una película: **Adiós al amigo**
23) Una bebida: **Doble V**
24) Una comida: **Palmitos con Golf**
25) Una fruta: **Durazno**
26) Un postre: **Helado**
27) Un restaurante: **Altomontes**
28) Un boliche: **La Rambla**
29) Una música para oír: **Clásica**
30) Un ritmo para bailar: **¿Twist?**
31) Un disco: –
32) Un tema musical: –
33) Un conjunto musical: **Credence C. Revival**
34) Un cantante: **¿Sandro?**
35) Una cantante: **Sena Lima**
36) Un cómico: **Chaplin**
37) Un actor: **Varios**
38) Una actriz: **Varias**
39) Una ciudad: **Buenos Aires**
40) Un país: **Argentina**
41) Un deseo: **Que nos vaya bien a todos**
42) Una superstición: **No tengo**
43) Una cábala: **No tengo**
44) Un amigo: **Varios**
45) Un enemigo: **No tengo**
46) Una audición de radio: –
47) Un programa de TV: –
48) Un error: **Muchos**
49) Un acierto: **Algún día...**
50) Un trauma: **No tengo**
51) Un miedo: **Subir a un auto de carrera**
52) Una tristeza: **Mi hermano**
53) Una alegría: **Varias.**
54) Un hombre: **Varios**
55) Una mujer: **Varias**
56) Un deporte: **Golf**
57) Otro: –
58) Un deportista: –
59) Un equipo de fútbol: –
60) Un jugador de fútbol: –
61) Un equipo de rugby: –
62) Un jugador de rugby: –
63) Una obra de arte: **Varias**
64) Una profesión: **Médico**
65) Un reloj: –
66) Un color: **Todos**
67) Un color mufa: **Verde**
68) Un número: **Todos**
69) Un número mufa: **Los obvios**
70) Una virtud: **Bondad**
71) Un defecto: **Envidia**
72) Un escritor: **Hemingway**
73) Un escritor argentino: **Mujica Láinez**
74) Una escritora: **Martha Lynch**
75) Una escritora argentina: **Idem**
76) Un político: **¿Qué es?**
77) Un militar: **San Martín**
78) Un lugar de Buenos Aires: **Varios**
79) Una época: **La del '40**
80) Una manera de vestir: **Sport**
81) Un arma: –
82) Un accidente: –
83) Una muerte: –
84) Un animal: **Perro**
85) Una fiera: **Balestrini enojado**
86) Un hobby: **Aeromodelismo**
87) Un dirigente automovilístico: –
88) Un partido político: –
89) Un lugar de veraneo: **Varios**
90) Un lugar de reunión: **Mi casa**
91) Un rival: **Varios**
92) Un avión: **Mentor**
93) Un jabón: **Varios**
94) Un perfume: **Tierra mojada**
95) Un cigarrillo: **Mejor no fumar**
96) Un circuito: **Varios**
97) Una duda: **Esto**
98) Un ídolo: **No tengo**
99) Una ambición: **Ninguna en especial**
100) Una pregunta: **¿Adónde vamos?**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 6 MESES

LOUZAO AMORTIGUACION

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

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD.

ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

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



WORLD CAR S.A.

Avda. MITRE 1130/38 (cp. 1602) FLORIDA TEL 760-8995

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo CHEVY y DODGE. ISKY.
- Varillas levanta válvulas. ISKY.
- Platillos para válvulas Titanio hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

• BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS

Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital TEL 701-7948

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

Para avisos: H.B. Producciones. Andi. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES TANDILBER

INDUSTAP

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

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 16A) - V. LYNCH S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL 755-3825

DATSUN·NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

OSVALDO Suspension

• VENTA DE REPUESTOS TREN DELANTERO

También repuestos de Competición.

• BOMBAS DE AGUA
• RECAMBIOS • CREMALLERAS
• ROTULAS EXTREMOS
• AMORTIGUADORES • etc.

Abierto sabado todo el dia. Domingo 1/2 dia.

CESAR DIAZ 3742 (1407) • CAPITAL

ESCAPES Y SILENCIADORES FANTIN

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS

STANDARD Y COMPETICION

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

• SCALEXTRIC • BACHI • SEBRING • LEONE

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

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

BUTACAS VEIGA

TORINO ZX..... $ 75
RECAMBIO FIAT 600 c/CABEZAL..... $ 29



Y MUCHAS MAS. TOMAMOS USADAS

GRONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

• LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 600 SM.

Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

DIRECCIONES HIDRAULICAS



• REPARACION Y RECAMBIO
• CREMALLERAS
• BOMBAS
• CAJAS

AUTOS CAMIONES NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

tecno hidráulica s.r.l. DIAG. 76 Nº 1585 (Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

PINTURAS HOLANDESA CAÑOS de ESCAPE: Blanca y roja. Spray grande. Remanente de Stock. OFERTA $ 18.-

ANEXO NORTE: Pasaje Obelisco Norte. L. 20. Bajo el Obelisco

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

* FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES *

• BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

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

REPUESTOS AUTOMOTORES

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

• ACCESORIOS HERRAMIENTAS
• EMBRAGUES



• PEGADO DE CINTAS
• RULEMANES
• SUSPENSION
• ELECTRICIDAD
• MOTOR

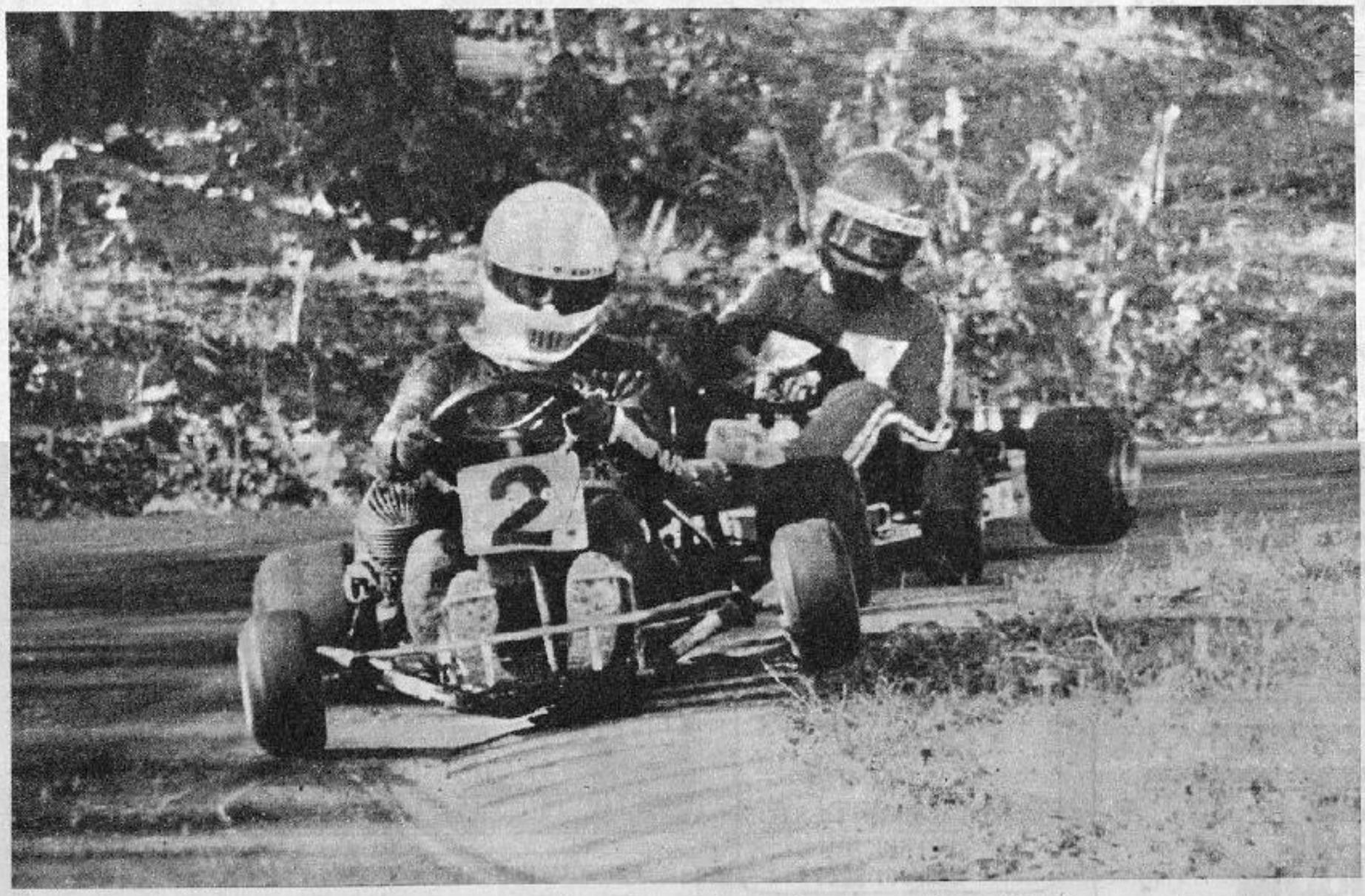
REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

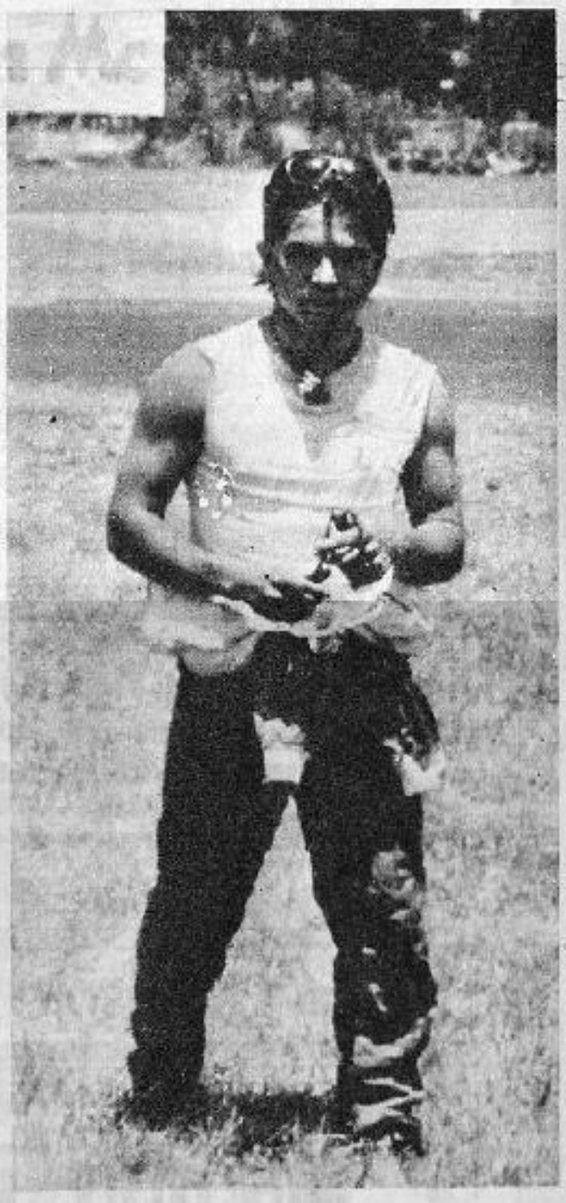
FILTROS WEGA

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

CLAUDIO MANOZZO
EL CAMPEON Y SUS





Claudio Manozzo (26 años, soltero, nacido en Villa Lynch, partido de San Martín, provincia de Buenos Aires) comenzó a correr en kart en 1976. Once años más tarde, tras una dilatada campaña en la especialidad, conjuga en su haber todos los títulos a que puede aspirar un kartista en nuestro medio, a los que acaba de agregar el de **Campeón Nacional** de la F.A.K., repitiendo el logro de 1984.

Manozzo fue además **Campeón Sudamericano** en 1984 (Neuquén) y 1986 (Punta del Este); **Campeón Argentino** en 1981 (Santiago del Estero); **Campeón Metropolitano** en 1983 y 1984; **Campeón Rioplatense** en 1982 (Punta del Este, copa Shell); varios **subcampeonatos** y dos participaciones en **campeonatos mundiales** (1982, en Italia y 1983 en Suecia), completan lo meduloso de su currículum deportivo.

El antiguo Campeonato Argentino que se hacía íntegramente en un fin de semana largo, desde hace un lustro fue reemplazado por el **Nacional**, que se corre en varias fechas y en distintos escenarios. El de este año, tuvo para la categoría Senior Internacional (equivalente a la Intercontinental "A", con motores de 100 cc directos) cinco jornadas: Tucumán, Córdoba, Chacabuco, Neuquén y Buenos Aires. Manozzo ganó en las dos primeras y fue quinto, cuarto y segundo, respectivamente, sumando un excelente puntaje que a la postre lo erigió una vez más en el indiscutido N° 1 del país.

Este 1987, que recién se inicia, marcará el alejamiento de Claudio de la actividad directa en el karting, que proseguirá sin embargo con la dirección de algunos discípulos y si la coyuntura le es favorable, con su participación en alguna otra categoría de nuestro automovilismo. Las que siguen son sus opiniones sobre diversos aspectos del deporte del kart:

"Se me puede considerar profesional de esto porque es lo único que hago, y porque además soy el piloto N° 1 de mi equipo, el oficial de M-101. Formar parte de un equipo oficial –si así llamamos a los de las fábricas– supone experimentar continuamente, y elegir lo más competitivo para poner en pista: cuando el resultado es favorable, los nuevos elementos se ponen a disposición del resto de los usuarios."

"Lo que más me gusta es trasmitir lo que yo aprendí a los chicos que están conmigo. Héctor Tarditto y Marcelo Erazun fueron mis primeros 'discípulos', a los que siguieron Maximiliano Casalnuovo, Alberto Verna, Carlos Zanotti, Walter Barbella, Maximiliano Dalán y Javier Escalante hijo, un 'veteranito' con siete años de karting que es el que más ha asimilado mi estilo y filosofía deportiva. Ojo que todos tenían, cuando se encontraron conmigo, sus condiciones innatas, enseñarles, para mí, fue decirles a cada uno de ellos cómo podían hacer mejor las cosas. Cuando gana uno de ellos, para mí es como si yo mismo ganara dos carreras..."

"En 1986 tuve el mejor chasis: el M-101, que es la versión argentina del italiano Birel, cinco años campeón del mundo, con pilotos de la talla de Mike Wilson y Ricardo Patrese. Pero además del apoyo fundamental de nuestro equipo, he tenido el de gente tan notable en el mundo del kart, como Bruno Grana (dueño de la fábrica de motores Parrilla, la más importante a nivel mundial), de Oscar Sala (de Birel), de Mike Wilson, un gran amigo personal, que supo trasmitirme sus interminables conocimientos; de Rodolfo Vitone, que volcó su experiencia de 25 años de motores, desde que colaboraba con José Miguel Herceg cuando hacía sus famosos propulsores..."

"Contra lo que pueda pensarse, nosotros corrimos todo el '86 (en el Nacional y en el Metropolitano), utilizando solamente dos motores: con uno de ellos corrimos todas las finales, y el otro lo utilizamos para practicar y correr las eliminatorias y las series. En la categoría Internacional no hay equipo que baje de los tres motores en uso, y hay algunos que utilizan hasta seis. Es muy importante tener a alguien –en mi caso es Vitone, zorro viejo en el tema– que administre los elementos a poner en la pista, y en especial a los motores, guardando lo mejor para los momentos decisivos."

"En 1986 la novedad técnica más importante fueron los chasis de la nueva generación, con el piloto ubicado más adelante cambiando así la tradi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Tras una trayectoria de más de 10 años en el karting, Claudio Manozzo ha reunido en su haber Campeonatos Argentinos, Nacionales, Sudamericanos y otros. En 1987 piensa retirarse, pero continuar con el kart en la formación de nuevos valores, como viene haciéndolo desde hace unos años. Sus opiniones sobre esta actividad en la Argentina de hoy.

DISCIPULOS







1) El Campeón y toda su felicidad. 2) El estilo agresivo de un Campeón: Manozzo en Saldán, seguido por Gustavo Romagnoli. 3) En el Autódromo, durante su función de formación de nuevos valores, una actividad que viene desempeñando desde hace algunos años. 4) Gesto por demás elocuente al recibir de directivos uruguayos el trofeo por el Campeonato Sudamericano, conseguido el año pasado en Punta del Este. 5) Manozzo adelante, luego Panagópulo, Peric y Verdini.

cional distribución de pesos. Estos chasis –en especial el M-101– son más rígidos, trasmitiendo así mejor la potencia al piso por mayor adherencia. Otra novedad que nos apresuramos en adoptar fueron los ejes traseros huecos de 38 mm de diámetro".

"En Sudamérica no hay gomas de kart más rápidas que las Faneco RS 23. Como contra, tienen que duran poco, ya que un juego, en el alto nivel de la competencia, no sirve más que para una carrera. Pero valen la pena..."

"Para lo mal que anda todo, podemos decir que el karting argentino está pasando por un gran momento. Responsables son a nivel institucional la Federación Argentina de Karting (regida por el Arq. Calvo), las autoridades del ACA, que comprenden la importancia de nuestro deporte como auténtica escuela de automovilismo, y las federaciones del interior del país que luchan por un antiguo sueño: la unificación de categorías. El plano de calidad de nuestros pilotos es quizá el que se acerca más a los parámetros mundiales."

"La falencia más grande de nuestro karting es en el rubro kartódromos. Los hay –insuficientes aún– en diversos puntos del país y son muy buenos, pero falta uno en Buenos Aires. Los kartistas en Neuquén, en Córdoba, en Chacabuco, crecen en cantidad y en calidad, porque tiene dónde entrenarse y dónde experimentar. Sin embargo, creo que debería volverse también a hacer carreras callejeras, un recurso siempre a mano y que llevaría el karting al público y no a la inversa, como se pretende muchas veces vanamente. Los pilotos, el público y hasta los dueños de los kartódromos se beneficiarían con esta política."

"¿Rivales? Hubo varios difíciles en 1986. Como siempre, Alejandro Parodi, a quien hay que aquilatar en su real dimensión, ya que da mucha ventaja por su peso y por sus menores recursos logísticos. Carlos Panagópulo, vehemente, superveloz, 'poleman', pero con escasa fortuna en las finales. El cordobés Tato Cagnolo (Subcampeón Nacional) tiene el empuje de los 16 años; Miguel Acuña, la computadora, la prolijidad, la programación para llevar adelante a sus propios productos."

"Nuestro equipo tuvo como coordinador y 'matchmaker' a Javier Escalante (padre); preparador de motores, Rodolfo Vitone; atención de chasis, Jesús Manozzo y Horacio 'Marato' Corsani; mecánicos en pista fueron Sergio Homero Cafaro, José Villanueva, Pato Darío y Oscar Tuero. Los otros pilotos fueron Alberto Verna (hermano de Rafael, el de la F-2) en Internacional; Javier Escalante, hijo, y Maximiliano Daián, en Junior y Carlos Zanotti en Promocional."

"A los más chicos, a los que quieren iniciarse les digo que en karting, como en cualquier otra actividad, cuando uno tira buena onda, la onda le vuelve a uno buena. La maldad no puede utilizarse para correr: alguna vez tiré a alguno afuera y tuve que parar dos vueltas después. Cuando uno hace las cosas bien y con seriedad, tarde o temprano se ven los resultados..."

"Insisto en que hay que encarar el karting con seriedad y aprovechar la experiencia de los que saben. Yo me inicié y estuve como cinco años sin pegar una. Hasta que mi viejo me agarró y comencé en serio." (N. de la R) el "viejo" es Luis Manozzo, campeón Junior, Senior y de la categoría "K", entre 1968 al 1972.)

"¿El futuro?... Te digo que seguiré entrenándome con el kart pero sólo para correr en 1987 (y creo que éste será mi último año en kart) tres o cuatro carreras internacionales por invitación. Tengo en mente la Copa de los Campeones (en las Islas Canarias), el Mundial de Francia, y el próximo Sudamericano en Colonia, Uruguay."

"Por otra parte estoy buscando sponsor para subirme a un Gacel del equipo de Darío Omar Bonomo, para correr en la clase 2 del Turismo Pista. Nunca corrí un auto con techo y la idea me entusiasma. Tampoco descarto la Fórmula Renault (en la que corrí esporádicamente hace unos años) con vistas a juntar experiencia para la Fórmula 2, porque, aquí entre nosotros ¿a quien no le gustaría correr en la Codasur?..."

Las opiniones nos dan la verdadera semblanza de un auténtico campeón. Un joven campeón de la expresión más joven del automovilismo, para el que su mayor anhelo es la formación de sus sucesores. Un ejemplo digno de ser imitado.

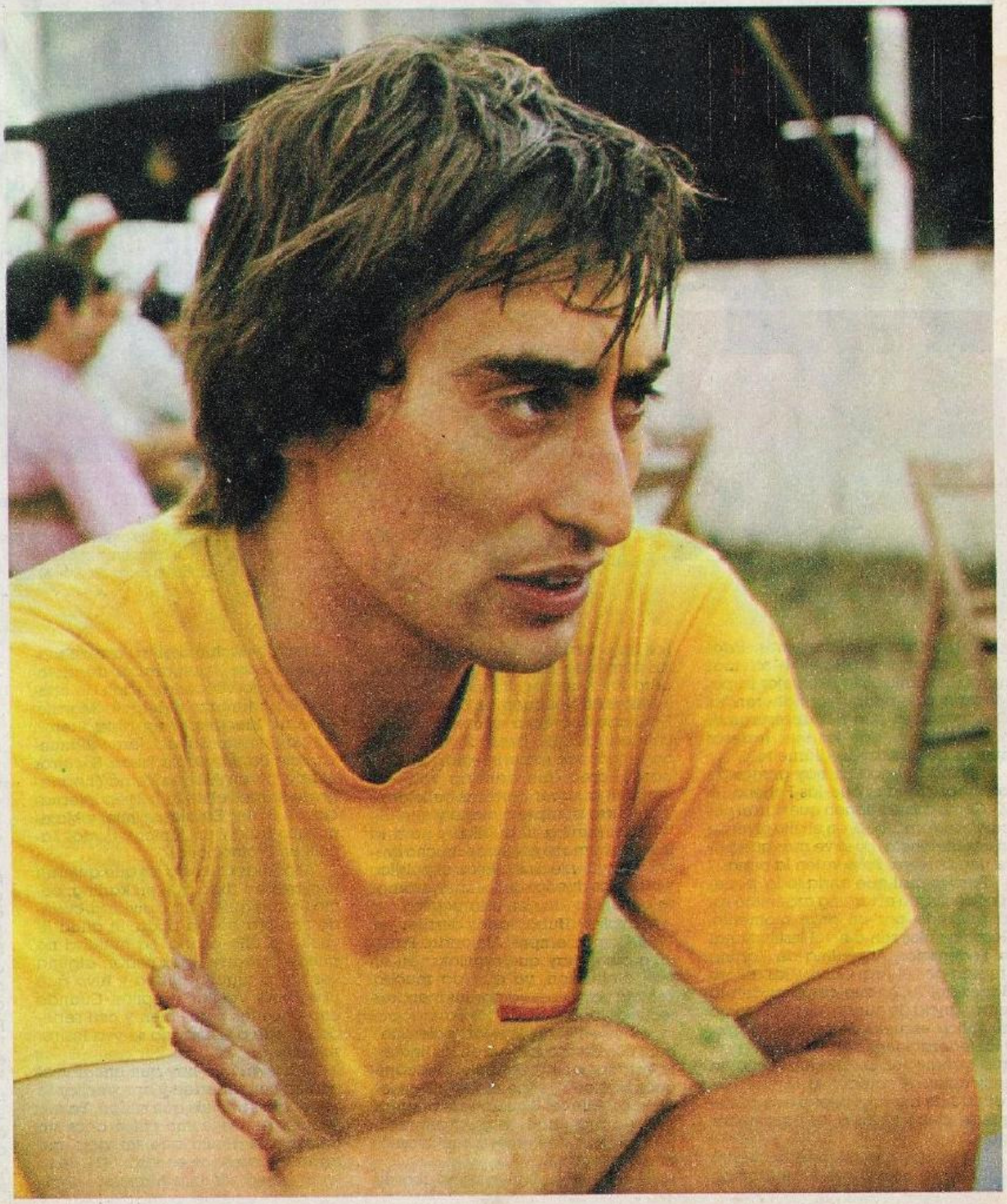
JORGE BESCHAM
UN CASO MUY PARTICULAR

Así fue la temporada de este cordobés, quien obtuvo su tercer título argentino frente a las huestes Renault. Un piloto maduro en busca de nuevos objetivos.

Larroque es una ciudad muy joven. No porque fue recien fundada, sino porque en 1986 alcanzó los seis mil habitantes. Allí, en esa localidad del sur de Entre Ríos mientras finalizaba el GP vio **Jorge Bescham** como el campeonato '86 que comenzaba a acariciar se le iba de las manos. Graves problemas con el embrague de su Fiat Súper Europa 1,5 hacían suponer un cambio de la caja de velocidades del auto blanco y amarillo. Habitualmente, esa operación demanda bastante tiempo. Más del que podía otorgar el cordobés si pretendía arrebatarle el liderazgo en el campeonato a *Mario Stillo*, quien no podía defenderse de los ataques de Bescham puesto que había abandonado al comienzo de la última competencia del Campeonato de Rally.

La historia era sencilla: Bescham/Fiat contra Stillo/Renault. O particular contra "semioficial". Para aquél, se trataba de la tercera oportunidad en que acariciaba un título. Sin embargo, éste tenía algo especial, que nunca había probado. Los obtenidos años ha, en la menor de las divisiones del rally y en una de las tantísimas clases del Turismo pistero, si bien fueron logros importantes, no son comparables con éste. ¿Por qué?

Para Bescham, los autos de carrera se llaman **Fiat**. Desconoce otras marcas, y mientras corre "tiene puesta la camiseta" itálica. Con autos Fiat comenzó a correr y obtuvo hasta ahora todos los galardones que posee. No fue un camino sencillo para "El Gringo", como lo llaman sus amigos. Durante varios años debió "peludear" solo, como piloto particular, hasta que en 1984 algo de apoyo le llegó de parte de la Comisión de Concesionarios Sevel. Sin embargo no fue mucho.



Despeinado, tenso y preocupado. Así terminó Bescham el campeonato '86 en Talita, parque de reagrupamiento anterior a la llegada del Gran Premio.
Derecha: encarando la última etapa del rally de San Luis.
Arriba: Festejando junto a su navegante el triunfo en las 24 Horas de Villa Carlos Paz.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FICHA PERSONAL

Jorge Bescham nació en Córdoba el 11 de octubre de 1964. Residente en su ciudad de origen, su apodo es "Gringo" y alterna su profesión de piloto con la de comerciante en el rubro de panadería. Para encontrar su debut en el automovilismo, hay que remontarse a 1975 y a un torneo zonal, el cual ganó tras imponerse con su Fiat 128 en las ocho carreras corridas.

También fue propicio su ingreso a la actividad nacional. Debutó en 1981 en el Rally Día de la Bandera, con un Fiat 128, y ganó. Ese año hubo también otro triunfo para Bescham, en unas Seis Horas y en compañía de Eduardo Chiavarolle. El camino ascendente le posibilitó en 1982 alcanzar el título en la Clase 6 del Grupo A, con un Fiat 128-1300.

Con posterioridad siguió con su participación en los rallies, logrando algunas actuaciones interesantes como el triunfo que, no sólo en su clase sino también en la general, obtuvo en 1983 en el Rally de la Provincia de Buenos Aires. Ya con un Fiat Super Europa 1500, sus posibilidades aumentaron y así, en la temporada 1985, llegó al subcampeonato tras haberse impuesto en los rallies de La Bandera, San Luis, Pagos del Tuyú y el Gran Premio. La esperanza de un nuevo título se concretó este año, luego de dura lucha con Mario Stillo y tras ganar en Villa Dolores, La Rioja, Pagos del Tuyú y las 24 Horas de Villa Carlos Paz.



Arriba: Así maneja Jorge Bescham. La foto corresponde al prime Ambul-San Lorenzo, integrante del Rally de Villa Dolores. Lo ganó andando de esta manera. Centro: Una de sus primeras carreras, el Rally de Villa Dolores de 1981. El prime clasificatorio de esa prueba lo recorrió hasta... ¡a caballo! Abajo: Con el Fiat 128 que compartió en varias ocasiones con Rodolfo Nizzo y que le valió un campeonato en el '82.

Le alcanzó para dejar el 128 CLI y comenzar con el SE 1,5. El paso lo dio en el Rally Día de la Bandera de aquel año, y así inició una etapa experimental que duraría cerca de una temporada completa. La gran satisfacción la obtuvo, precisamente, en ese mismo rally un año después, cuando ya todo estaba encaminado en la preparación del motor 1500, planta motriz que causó los desvelos de más de un motorista en sus comienzos, y a la que Luis Cosma supo exactamente como tratar.

A aquel primer triunfo (algo que no lograba desde 1983, cuando obtuvo el primer puesto en la clasificación general del 1er. Rally de Buenos Aires) le siguieron otros tres que le permitieron justificadamente que quizás el título '85 también podía ser suyo. Sin embargo, los abandonos en San Juan y en las 24 Horas de Tanti echaron por tierra con la probabilidad, y el campeonato lo obtuvo Miguel Torrás.

Este año la cosa se complicaba: no sólo volverían a batirse los dos pilotos Renault, Stillo y el campeón Torrás, sino que se agregaba otro: Alfredo Altamirano, quien, con su Volkswagen Gacel, estaba en condiciones de aspirar a dominar el certamen.

Para contrarrestar a esta avanzada, Bescham y su navegante José García, debían cuidar cada detalle. Desde el armado del auto hasta la recorrida de ruta tenían que realizarse en las mejores condiciones posibles para mantenerse como potenciales ganadores. El nivel al cual debían competir era el más alto del rally actual, si bien no había ninguna fábrica respaldándolos. Por ello, en el taller todo era importante: el motor o un tornillito cualquiera del casco Súper Europa. Con sólo dos mecánicos trabajando "full time", Jorge debió descuidar varias veces el comercio de la familia –ayudado incondicionalmente para ello por su esposa–, para atender al auto de carrera como corresponde. Por lo demás, las recorridas previas de la ruta insumen un tiempo respetable. Pero ese trabajo es insoslayable si se pretenden resultados importantes. Cada primo de cada rally fue fatigado dos, tres veces por el Fiat 128 colorado que utilizan como "muletto".

Este año no comenzó en forma halagüeña. Dos abandonos consecutivos en los rallies iniciales, facilitaron la tarea a sus contendientes. Así, disputadas dos pruebas, lideraba el torneo Alfredo Altamirano, con 28 unidades, mientras que Stillo quedaba a ocho puntos detrás. Sin embargo, el esfuerzo dio sus frutos, y dos victorias consecutivas colocaron a Bescham una vez más en carrera por el campeonato. **"Después del Rally de La Rioja comenzamos a considerar que el título podría llegar a lograrse."** A esa altura, Altamirano seguía como líder (ahora con 50 puntos) mientras que Bescham lo seguía con diez unidades menos. Stillo tenía 35 y Torrás –quien sufrió tres deserciones consecutivas– tan solo 12. El repunte en la performance del "Colorado" Stillo que duró tres carreras (desde el Día de la Bandera hasta el Pagos del Tuyú) comenzó a moverle la estantería a Bescham, si bien éste no "aflojó" en ningún momento. Ni los treinta puntos que los separaban luego del Rally de San Luis lo conmovieron. Faltando tres carreras, la cosa estaba difícil... Con dos victorias, "El Gringo" disminuyó esa distancia a sólo cinco puntos, y llegó al Gran Premio con la premisa **de superar a Stillo. Nada más. Ni ganar, ni especular. Su carrera era simple: no permitir que su rival lo superara. Si lo hacía, el campeonato tendría otro dueño.**

Quince días antes de la largada en Concepción del Uruguay, Bescham ya estaba recorriendo los caminos entrerrianos. Sin su navegante habitual intentaba memorizar cada detalle de los veintiséis primes que componían el Gran Premio. De los que largaron, seguramente fue el piloto que mejor conocía el recorrido. Sin embargo, eso no fue lo único con que contaba para asegurarse una buena posición final. Omar De Giovanni debía "hacer la punta" y tratar de arrastrar hacia ella





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL NAVEGANTE

JOSE ALBERTO GARCIA



Nació el 10-12-48 en Córdoba. "Pepe" debutó como acompañante en un cruce de la Pampa de Achala sobre un Renault Gordini en 1970. **"En ese momento era más un 'paquete' que otra cosa. No había hoja de ruta ni nada por el estilo. Esa carrera creo que la gané 'Cacho' López, mientras que en nuestra clase la victoria fue para Gradassi."**

Sin embargo, su actividad fue escasa entre el '71 y el '75. Salvo algunas participaciones con Rodolfo Bauque sobre un Fiat 128, no hizo mucho más. **"En el '75 comenzamos a usar hojas de ruta y pasé a ser un verdadero navegante."** Hizo otro paréntesis hasta el '79, cuando corrió con Castro el Gran Premio –que largaba en Villa Carlos Paz– y **"prácticamente no volví a subirme a un auto de carrera hasta el GP del '82, donde pensaba acompañar a 'Coco' Piazza. A último momento él corrió con su cuñado y yo me quedé sin piloto. Nos contactamos con Jorge Bescham y comenzamos una relación que perdura hasta hoy. Coincidió con mi independencia –antes era empleado y a partir de ese momento tuve mi propio negocio de máquinas de oficina, y así podía disponer de algunos días libres.**

"Las carreras me gustan desde chico, pero nunca tuve la oportunidad de ser piloto, conformándome entonces con acompañar. Hoy quizá podría correr, pero ya no me interesa. De todas maneras estoy contento con lo que hacemos junto a Jorge. Nuestra relación es amistosa y yo no hago nada más que dedicarme a mi función, sin intervenir en el armado del auto. La forma de recorrer la ruta es la 'standard': usamos un 'muletto' y damos dos o tres vueltas a cada rally, puliendo cada vez más la hoja.

"Jorge es un piloto vehemente, pero muy consciente de la mecánica. Cuida al auto y, salvo cuando hay algún problema, es bastante calmo en la conducción. Para el '87 seguiremos juntos, seguramente sobre un Fiat Regatta."

CAMPAÑA 85/86

FECHA	RALLY	P.C. GANADOS/DISPUTADOS	POSICION
1-3-85	Villa Dolores	3/17	3°
24-3-85	Buenos Aires	0/10	AB (Junta tapa)
20-5-85	La Rioja	3/14	AB (Junta Homocinética)
20-6-85	Día de la Bandera	16/30	1°
24-8-85	Vuelta del Noroeste	4/8	6°
13-9-85	San Luis	7/12	1°
4-10-85	Pagos del Tuyú	7/12	1°
26-10-86	San Juan	3/14	AB
15-11-85	24 Horas de Tanti	3/15	AB
5-12-85	Gran Premio de Turismo	9/16	1°
2° en el Campeonato Clase Dos, con 108 puntos.			
1-3-86	Coronel Suárez	4/14	AB (Fuori-Ruta)
29-3-86	Vuelta de la Manzana	1/16	AB (Vuelco)
26-4-86	Villa Dolores	11/18	1°
16-5-86	La Rioja	4/13	1°
12-6-86	Día de la Bandera	0/24	AB
12-9-86	San Luis	2/12	4°
3-10-86	Pagos del Tuyú	8/17	1°
16-11-86	24 Horas de Villa Carlos Paz	2/16	1°
11-12-86	Gran Premio de Turismo	1/25	3°
1° en el Campeonato con 105 puntos.			

a Altamirano. Stillo trataría de mantenerse en sus cercanías lidiando con Bescham. Esa era la idea, pero rápidamente hubo que cambiar los planes. El abandono de Mario Stillo, causado por una veloz e ineficaz supresión del termostato, dejó a Bescham sin más necesidad que la de llegar entre los siete primeros de su clase. Tarea nada exigente, por cierto. Pero casi no se cumple. Ese embrague... En los tramos finales, la decisión fue: "no cambiarlo". Si era necesario. De Giovanni haría "guardia" circulando en las cercanías de Bescham. Y su ayuda fue necesaria. Algunos topetazos de aquél a éste garantizaron que el Fiat arribara a la finalización del último prime, a pocos kilómetros de la llegada de la prueba. El título estaba en el bolsillo.

Pese a tener el corazón inundado de Fiat, Bescham reconsideró seriamente a mediados de este año, la posibilidad de dejar la marca. El rally es una de las más costosas especialidades del automovilismo, y participar de la forma en que lo hace este cordobés aumenta su precio. Por ello, y pensando que quizá Volkswagen otorgara algún apoyo a la categoría, adquirió un casco de Gacel y comenzó su armado. Aunque sin mayor entusiasmo. Hoy ese auto sigue en su taller, mientras que Bescham comienza los trámites para correr desde mediados del año próximo con un Fiat Regatta '85. Por de pronto, deberá participar con un auto similar en el Desafío de los Valientes. Luego, veremos...

Eduardo Neira
Fotos: Enrique Bianco y E.E.N.

Regálese algo muy especial...

Hotel Dos Reyes
CATEGORIA INTERNACIONAL
☆ ☆ ☆ ☆

...su estadía en el hotel más moderno, suntuoso y confortable de Mar del Plata!

Hotel Dos Reyes
Av. COLON 2129 - TEL. 24574-25708-28694-35610-43260
TELEX 39902 DVREY ARG. MAR DEL PLATA - ARGENTINA

DUNLOP sportswear · SOBIM · FRAM · WAGNER LOCKHEED · Catch me if you can · Dufour · CORSA

DECAL'S S.R.L.
CALCOMANIAS - CALCOMANIAS EN ROLLOS
IMPRESION DE TELAS PLASTICAS EN ROLLOS DE 1,40 Mts.
URQUIZA 3160 T.E. 750-7729 CASEROS

Hagan Vida Natural GANDARA · SERGIO TACCHINI · FUJI · balestrini · El Avance Tecnológico que no tiene freno

sportfila®

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

AUTOFIX®

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

Campeones hay muchos, pero campeones maduros es otra cosa. Ahí está la clave de las posibilidades futuras de este chico, que también ha sabido vérselas feas.



El rostro tan juvenil como serio, concentrado en sus "deberes", del flamante Campeón de la F.R.A. Y abajo, en acción en Bahía Blanca, protagonizando una tensa definición del Campeonato que por unas vueltas pareció írsele de las manos rumbo a las de Neviani. Pero no...

NESTOR G. FURLAN

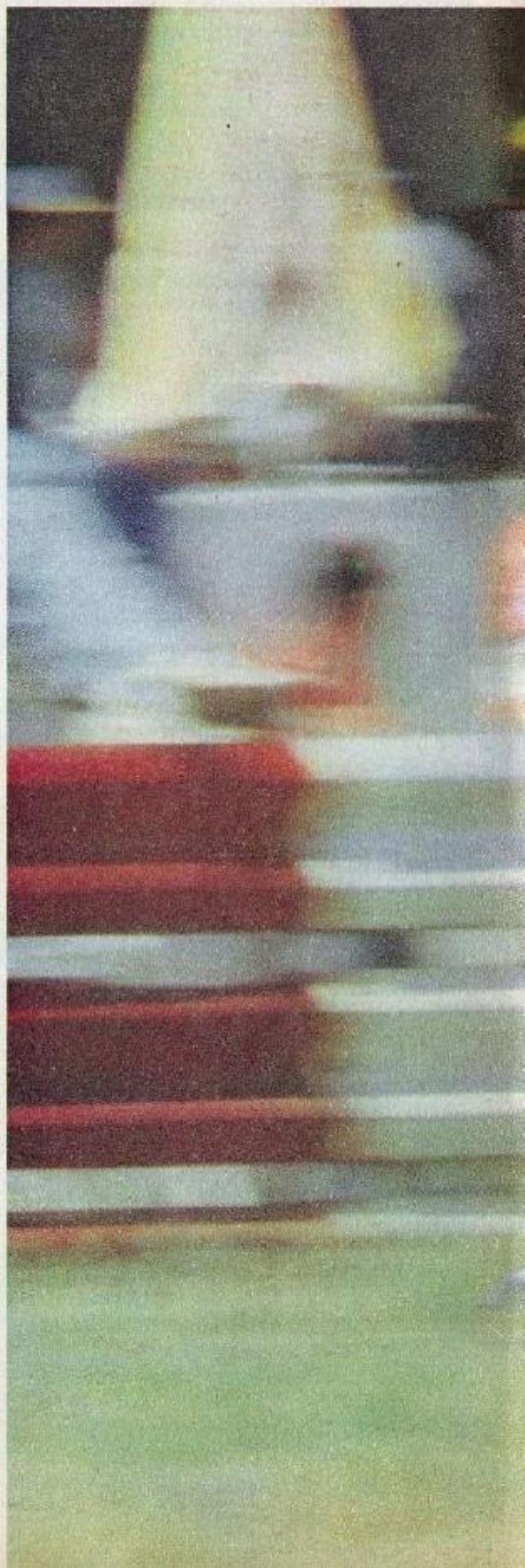
BAJO EL SIGNO DE LA MADUREZ

Surgido casi de golpe en la escena nacional, **Néstor Gabriel Furlán** sorprendió a muchos por su rapido ascenso que, en un periodo de dos años escasos, lo llevó de aprendiz a Campeón. El motivo principal es, por supuesto, un trabajo bien hecho, con el invalorable aporte de su padre, que tuvo mucho que ver en esto, y la experiencia de gente como **Tulio Crespi**.

Muchas son las presiones psicologicas que Furlan tuvo que vencer en 1986, desde las naturales de las carreras hasta las generadas por una situación reglamentaria que, hasta su aclaración final favorable, lo puso en la mira de la opinión general no precisamente con buena imagen. De todas salió airoso y con experiencias positivas.

–¿Dónde y cómo empezaste a correr?

–Hice el curso de Jorge Omar Del Río en 1983, participé en el concurso y lo perdí porque hice un trompo. Seguí yendo a la Escuela hasta que surgió la posibilidad de alquilar el tercer auto del equipo de Laskac. Debuté en Salta en mayo del '84, corrí ese año seis de las ocho carreras que hubo, y lo único rescatable fueron los dos cuartos puestos de



FURLAN EN CIEN RESPUESTAS

1) Un libro: **"Fangio. Cuando el hombre es más que el mito".**
2) Un diario: **No leo.**
3) Una revista: **"Humor".**
4) Un periodista: **Ninguno en especial.**
5) Un periodista especializado: **Idem.**
6) Una moto: **Yamaha 350.**
7) Un auto de calle: **Mercedes** (cualquiera)
8) Un auto de carrera: **Crespi F.R.**
9) Un auto de F-1: **Ferrari.**
10) Una pick-up: **Ninguna en especial.**
11) Un tractor: **Idem.**
12) Una carrera: **Bahía Blanca '86.**
13) Una categoría: **F.2 "Sudam".**
14) Un piloto: **"Toyo" Maldonado.**
15) Un piloto joven: **José Luis Di Palma.**
16) Un piloto internacional: **Ayrton Senna.**
17) Un jefe de equipo: **Sandro Crespi.**
18) Un mecánico: **Los míos.**
19) Un constructor: **Crespi.**
20) Un preparador: **Saúl Lui.**
21) Un acompañante:
22) Una película: **Grand Prix.**
23) Una bebida: **Cerveza.**
24) Una comida: **Ravioles.**
25) Una fruta: **Durazno.**
26) Un postre: **Almendrado.**
27) Un restaurant: **"Súbito".**
28) Un boliche: **"New York City".**
29) Una música para oír:
30) Un ritmo para bailar: **Cha Cha Cha**
31) Un disco: **Algano de Lennon.**
32) Un tema musical: **"Yesterday".**
33) Un conjunto musical: **Los Beatles.**
34) Un cantante: **John Lennon.**
35) Una cantante: **Mercedes Sosa.**
36) Un cómico: **Alberto Olmedo.**
37) Un actor: **Laurence Olivier.**
38) Un actriz: **Ingrid Bergman.**
39) Una ciudad: **Ciudad Evita.**
40) Un país: **Argentina.**
41) Un deseo: **Llegar.**
42) Una superstición: **Ninguna.**
43) Una cábala: **No tengo.**
44) Un amigo: **Fabián.**
45) Un enemigo: **No tengo.**
46) Una audición de radio: **American Top Forties.**
47) Un programa de TV: **Finalísima.**
48) Un error: **Casarse.**
49) Un acierto: **Conocer a Lui.**
50) Un trauma: **No tengo.**
51) Un miedo: **No conseguir plata.**
52) Una tristeza: **Que no esté mi abuelo.**
53) Una alegría: **Concordia.**
54) Un hombre: **Mi padre.**
55) Una mujer: **Mi madre.**
56) Un deporte: **Automovilismo.**
57) Otro: **Tenis.**
58) Un deportista: **Varios.**
59) Un equipo de fútbol: **Boca.**
60) Un jugador de fútbol: **Maradona.**
61) Un equipo de rugby: **Los pumas.**
62) Un jugador de rugby: **Hugo Porta.**
63) Una obra de arte: **La carrera del "7".**
64) Una profesión: **Piloto.**
65) Un reloj: **Rolex.**
66) Un color: **Rojo.**
67) Un color mula: **Verde.**
68) Un número: **8.**
69) Un número mula: **No tengo.**
70) Una virtud: **El buen humor.**
71) Un defecto: **Ser rencoroso.**
72) Un escritor: **Khalil Gibrán.**
73) Un escritor argentino: **Sabato.**
74) Una escritora:
75) Una escritora argentina:
76) Un político: **Alfonsín.**
77) Un militar: **Cabo 1°.**
78) Un lugar de Buenos Aires: **Recoleta.**
79) Una época: **Esta.**
80) Una manera de vestir: **Informal.**
81) Un arma: **Magnum 44.**
82) Un accidente: **Cuando volqué la cupé 38.**
83) Una muerte: **Villeneuve.**
84) Un animal: **Perro.**
85) Una flora: **Mi novia.**
86) Un hobby: **No tengo.**
87) Un dirigente automovilístico: **De Guidi.**
88) Un partido político: **No milito.**
89) Un lugar de veraneo: **Mar del Plata.**
90) Un lugar de reunión: **Recepciones Campeón.**
91) Un rival: **Todos.**
92) Un avión: **Di Palma DP1.**
93) Un jabón: **Odex.**
94) Un perfume: **Pachuli.**
95) Un cigarrillo: **No fumo.**
96) Un circuito: **El 9.**
97) Una duda: **¿Quién hizo este cuestionario?**
98) Un ídolo: **Prost.**
99) Una ambición: **Seguir creciendo.**
100) Una pregunta: **¿Querés poner plata en mi auto?**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

las últimas carreras.

–Hablando con tu padre mientras entrenabas en Balcarce, él me contaba lo valioso que había sido el aporte de la experiencia de Laskac. ¿Cómo lo viviste vos?

–Juan me enseñó las cosas que sirven para siempre. Fueron las primeras, las más elementales, y considero que estuvieron muy bien dadas.

–He visto a muchos pilotos comenzar su carrera, y pocos de ellos tuvieron una maduración tan rápida como la tuya. Para ser más claro, no me refiero a manejar bien o mal, sino a la madurez de conceptos necesaria para andar bien en el automovilismo. ¿Vos le das cuenta de esto, lo percibís? Y si es así, ¿a qué creés que se debe?

–Hay una persona fundamental en ese cambio: mi padre. Yo soy un impulsivo pero tengo una ventaja: lo sé. Entonces, como sé que cada vez que hago algo por impulso, en general no termina bien, lo consulto a él en todo. Mejor dicho, no en todo: solamente en el 95 por ciento de las cosas; lo que hay que hacerlo al auto lo decido únicamente yo. Por eso mi actitud "abajo" del auto corresponde más quizás a una persona de más edad. Además, con el correr de estos años me di cuenta de que los hechos le dieron siempre la razón a él cuando discutimos, cosa que ahora tengo siempre presente. Pero, por otra parte, la gente que estuvo a mi alrededor en esto, creo que es toda de un mismo tipo: gente que forma pilotos arriba y abajo del auto.

–Dame algún ejemplo.

–Laskak es un tipo que siempre te está exigiendo más, siempre me marcaba los errores de una manera que me hacía ver qué me faltaba. Tenía la virtud de exigirte hasta el límite, pero sin presionarte. A él le tocó enseñarme a bajar la cabeza. En mi segunda carrera en F.R. clasifiqué decimotercero, en una época en que quedaban más de quince afuera de la final. Laskak me hizo ver que yo estaba ahí porque tenía un buen auto y no porque fuera Gardel, pero su virtud estaba en decirlo de un modo en que el piloto no se siente ni un dios ni un idiota. Y eso no me lo olvido más porque, en definitiva, el que está primero no es ni un dios ni un estúpido: tiene el mejor auto y lo supo llevar ahí, tiene el mejor conjunto de ese día.

–¿Y Tulio?

–También. Es el día de hoy que yo, por ejemplo, hago el mejor tiempo de clasificación, y tengo que quedarme en el box con mi familia y con el equipo, para que no parezca que uno anda por ahí pavoneándose de haber hecho la "pole". Yo estoy muy de acuerdo con eso. Este tipo de cosas, que dichas así parecen triviales, son fundamentales para un corredor.

–Y arriba del auto.

–Uhh, en este último año empecé a combinar todos los conocimientos de los anteriores. Te puedo decir que en Balcarce, cuando viajaba atrás de Cingolani, sabía en qué vuelta, en qué lugar y en qué cambio iba a intentar pasarlo.

–A ver...

–En la curva de la bajada del puente, porque yo ya había visto cómo él bloqueaba las gomas, cómo había exigido los frenos en la pelea con Neviani... Y mi auto era más rápido que el de él en ese lugar. Tenía decidido intentar una sola vez la definición, porque con Daniel hay una amistad y no daba como para enfrascarme en una pelea con riesgo de quedar los dos afuera, ya que los puntos del segundo puesto eran muy importantes para mi campeonato. Pero por respeto hacia mí y hacia mi equipo, iba a intentar –una sola vez– ganarle; porque si yo puedo ganar, tengo que hacerlo, así le tenga que ganar a mi hermano. Aprendí mucho a esperar el momento; en toda carrera hay un momento...

–Relatame la experiencia con Gurini y los Depac.

–Creo que fue algo que nos salió mal a los dos. A Depac, considero que no le sorprendió que saliera mal, porque ellos ya sabían de antemano que iba a ser así. Ellos quisieron encarar un proyecto grande sin aportar un solo centavo y, bueno, así terminó...

–¿Y como eligieron Depac?

–Bueno, confiamos en lo que hacía Gurini, que evidentemente se equivocó en esto. Ahí aprendí el valor que tiene la gente que trabaja en un auto de carrera. Lo aprendí cuando tuve que hacerlo yo, trabajando desde las ocho de la mañana hasta las doce de la noche todo el mes, para llegar a la carrera con mil cosas por hacer. A nosotros se nos iba a dar atención total



en los circuitos, según arreglamos, y finalmente no apareció nadie... Eso lo aprendí con Depac y lo rescato como muy positivo. Por otra parte, a Gurini no le reprocho nada porque Néstor fue tan engañado como nosotros, porque además de no ir siquiera a la primera carrera del año, le entregaron a él un auto usado en lugar de uno nuevo. Pero como nos habíamos embarcado, seguimos, como pudimos, cubriendo las falencias nosotros, hasta que a mitad de año me llamó por teléfono Tulio. Fui a su fábrica y me dijo que me dejara de perder el tiempo, que él me ofrecía el auto de su equipo, que había dejado vacante Imposti. En la segunda prueba que hicimos bajamos el record del circuito, en un momento en que no sabíamos si íbamos a seguir corriendo o no. Terminamos ese día haciendo cuentas y concesiones de ambos lados para poder seguir juntos, porque yo ya tenía hecha toda la inversión del año en el Depac.

A partir de ahí empezaron a aparecer los resultados y las cosas buenas. A fin de año ya empezaron a verse los frutos del trabajo en conjunto; incluso a Sandro Crespi, que hacía por primera vez de Director de Equipo.

–¿Dónde aparece Saúl Lui en esa historia?

–Es a raíz de unos problemitas que yo había tenido con Reybet, que conversando con "Yoyo" Maldonado, él nos presentó a Saúl en la carrera de Las Flores del '85. Bueno, la relación empezó como siempre, con un "¿querés probar...?" Bueno, probamos; no anduvo porque la prueba fue demasiado informal, pero a fin de año, de común acuerdo con Tulio, decidimos correr con motores de Lui y con Sandro como Director de Equipo.

–Ya que estamos con los motores, hablemos de las levas, un tema amargo para vos, pero ineludible...

–El problema de las levas empezó en realidad en la carrera del circuito 7, en Buenos Aires. Yo gané por 14 segundos de diferencia, y todo el mundo empezó a pensar que había algo raro...

–Perdoná que te interrumpa, pero creo que la "hipersensibilidad" se debía a que Saúl Lui es un hombre nuevo en este tema de los motores, y cuando aparece un preparador nuevo que llega y hace tabla rasa, bueno... todo el mundo se pregunta dónde está la "magia"... Además, en el pasado ocurrieron casos similares y finalmente se descubrió que había cosas fuera de reglamento.

–Es cierto, ya existía la suspicacia de que por algún lado venía el "drama" y no lo podían encontrar. En Concordia nos habían revisado absolutamente todo, así que lo único que quedaba por revisar eran las levas. En Las Parejas, donde terminé tercero, se llevaron las levas. Vino Rafaela y no sabíamos todavía nada de las levas de Las Parejas; yo volví a ganar. Luego viene Buenos Aires y otra vez retiran los árboles y se los llevan. Evidentemente, ahí ya había surgido el problema con las de Las Parejas, y querían tener otro árbol mío... Bueno, se llevan la leva y el martes siguiente se da a conocer oficialmente que los desclasificados de Las Parejas eran Cingolani, Palmero y Furlán... Entonces yo me voy al ACA y pido el informe técnico sobre mis árboles, cosa que en ese momento no me dan. Paralelamente, Lui viajó a Renault en Córdoba (N. de la R.: Lui es proveedor de Santa Isabel y por lo tanto su acceso a la planta es relativamente sencillo). Allí nos enteramos de que, según la gente de Renault, había un solo árbol de levas mal, y dos torcidos. En la fábrica ignoran de quiénes son las levas que miden, por lo tanto cualquier suspicacia queda descartada. Y cuando Saúl me comunica esto, yo ya tenía en mi poder el informe técnico. La realidad es que al pie del informe se consignaba la excentricidad del eje del árbol, valor que debe ser tenido en cuenta en la lectura, cosa que los que lo leyeron en el ACA ignoraban...

–Mientras esto ocurría, pasaron varios meses. ¿Cómo era en ese lapso tu relación con la CDA?

–Pésima. No me atendían; dos o tres horas esperando para que me atendieran... Los tenía que correr por los pasillos para que me escucharan; todo mal... Bueno, hasta llegué a averiguar el nombre del técnico que había medido en Córdoba y lo llevé para que lo llamen por teléfono... Pero el tiempo pasaba y pasaba. Mientras, para complicar más, aparece el corrillo de que de los árboles retirados en Buenos Aires había ¡siete mal! Y uno de los siete era otra vez el mío... Entonces era evidente que el asunto estaba en la producción de las levas. El problema era que ni Renault estaba dispuesta a asumirlo, ni el ACA a ceder en su error. Por supuesto, yo, sabiéndome en lo cierto y legal, menos... Ahí aparece entonces Bouvier con su idea del cambio de reglamento. Y paralelamente tienen la iniciativa de llevar a la CDA un block motor y elementos de medición. Al poner los árboles en el block y apretarlos, todas las medidas estaban correctas: las siete de Buenos Aires y las nuestras de Las Parejas. Entonces me llamaron para decirme que iban a reclasificarme y a salir en mi defensa. Yo pedí entonces que se utilizara el poder de difusión del ACA para paliar el perjuicio que se me había causado, poniendo en conocimiento del público que estábamos dentro de la legalidad. Por supuesto, me dijeron que sí, pero yo tuve que ir personalmente a los medios para hacer conocer esto. Le di toda la trascendencia que pude, pero obviamente no fue ni parecido a lo que se habló y escribió mientras existía la duda.

–¿Cómo te trató el nuevo reglamento?

–Cuando nos enteramos de que se venía el cambio, tuvimos oportunidad de charlar con Berta, que nos dijo que no lo veía bien porque los motores se iban a romper. Efectivamente, los pistones del primero al cuarto cilindro empezaron a romperse. Yo rompí dos motores en dos carreras. Además, si bien tienen casi la misma potencia que antes, los motores son "bobos" de abajo; la curva de potencia se hizo puntiaguda, y abajo de las 5.500 vueltas no hay nada.

Según veo yo, el problema es que los pistones ya estaban en el límite de rotura con el viejo reglamento. Es algo lógico pensar que el R. 12 de fábrica eroga 75 caballos, y nosotros ya andamos por los 100. Además, con 300 vueltas más que con el reglamento anterior. El pistón, en estas condiciones, es el fusible.

Por eso Berta, para los autos de rally, hizo hacer pistones especiales. Yo le pregunté a la gente de Renault si no podíamos homologar esos pistones para nosotros, pero me explicaron que quieren mantener el espíritu de la categoría y, por otro lado, no hay cantidad suficiente de pistones especiales para todos.

–De todos modos, estuviste de acuerdo con el cambio.

–Entiendo que no se puede ir contra todos. Yo expliqué las razones por las cuales no estaba de acuerdo con el cambio, pero firmé la solicitud porque para que se pudiera lograr debía haber unanimidad. Antes del cambio, en lo que a mí respecta, yo había ofrecido en la Asociación de Pilotos que me proveyeran de un árbol ellos para cada carrera, que yo el sábado lo ponía y lo precintaba para despejar dudas. Ocurre que la situación se había vuelto muy tensa, más allá de que el ACA me clasificara o no. Ganar es muy lindo, pero si los demás te reconocen el mérito. Si todo el mundo está mirándote y se encuentra absolutamente convencido de que les ganás porque sos el delincuente más "piola" que hay y podés "meter el perro" sin que nadie se entere ni te descubra, entonces tampoco sirve. Pero, bueno, aquellas ideas no prosperaron y el cambio de reglamento se hizo. Por supuesto, ocurrió lo que tenía que ocurrir: no hubo sorpresas. La diferencia, según lo veo yo, es que se va a terminar la paridad en la categoría, porque ahora hay más campo para trabajar y –por lo tanto– mayor diferencia entre el que sabe y el que "toca de oído".

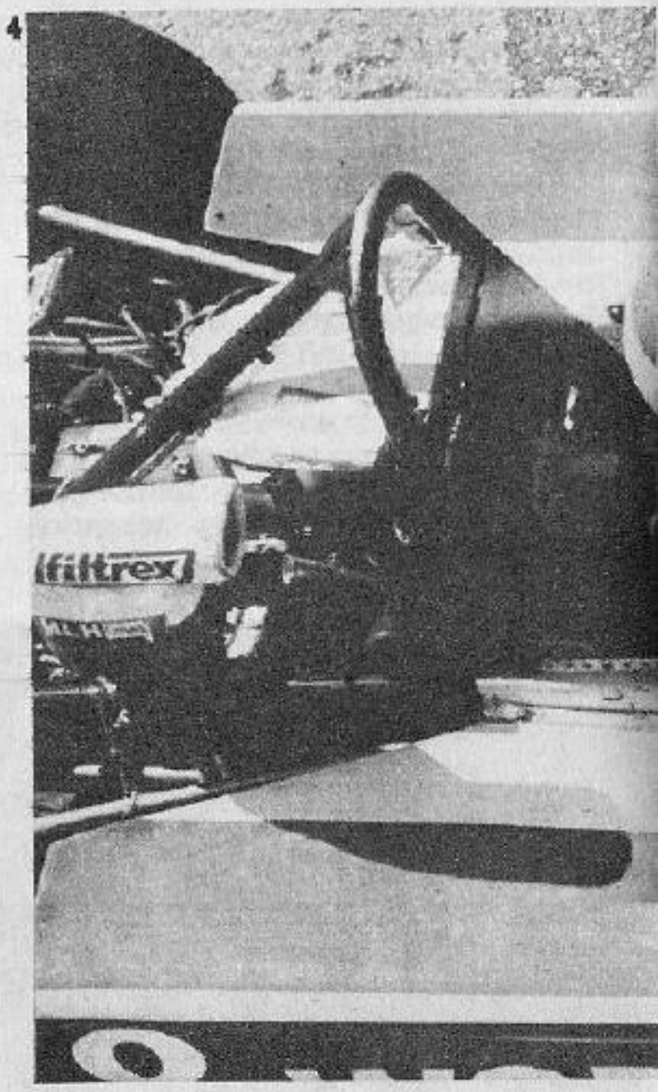
Hay indicadores; por ejemplo, en las últimas quince carreras anteriores de la F.R., en las clasificaciones había no menos de quince autos en un segundo; en Balcarce, con el reglamento nuevo, yo le saqué un segundo al sexto: Etchegaray. Por eso, en su momento, yo lo aclaré en la APF4. A mí el cambio me beneficiaba porque yo tenía un buen respaldo técnico. Fijate que ahora el que tiene banco de pruebas y flujómetro cuenta con una gran ventaja sobre aquel que no los tiene. Y te aseguro que no es nada barato, porque una leva vale 300 australes; además tenés que cambiar los resortes y rellenar los botadores, y después de todo eso... por ahí no anda. Y nadie te hace una leva gratis para que vos probés y, si no anda, la tirés. Mientras, el costo de la leva que me retiraron en el Autódromo era de 15 australes...

Ahora bien, yo soy partidario de aquel elemento que no se puede medir, debe ser libre, por eso estoy de acuerdo con este reglamento en ese sentido. El problema es que un árbol de levas sí se puede medir.

–Claro, lo que pasa es que no se puede medir por la ineficiencia de los encargados de hacerlo. Ahí está la cosa.



3



4

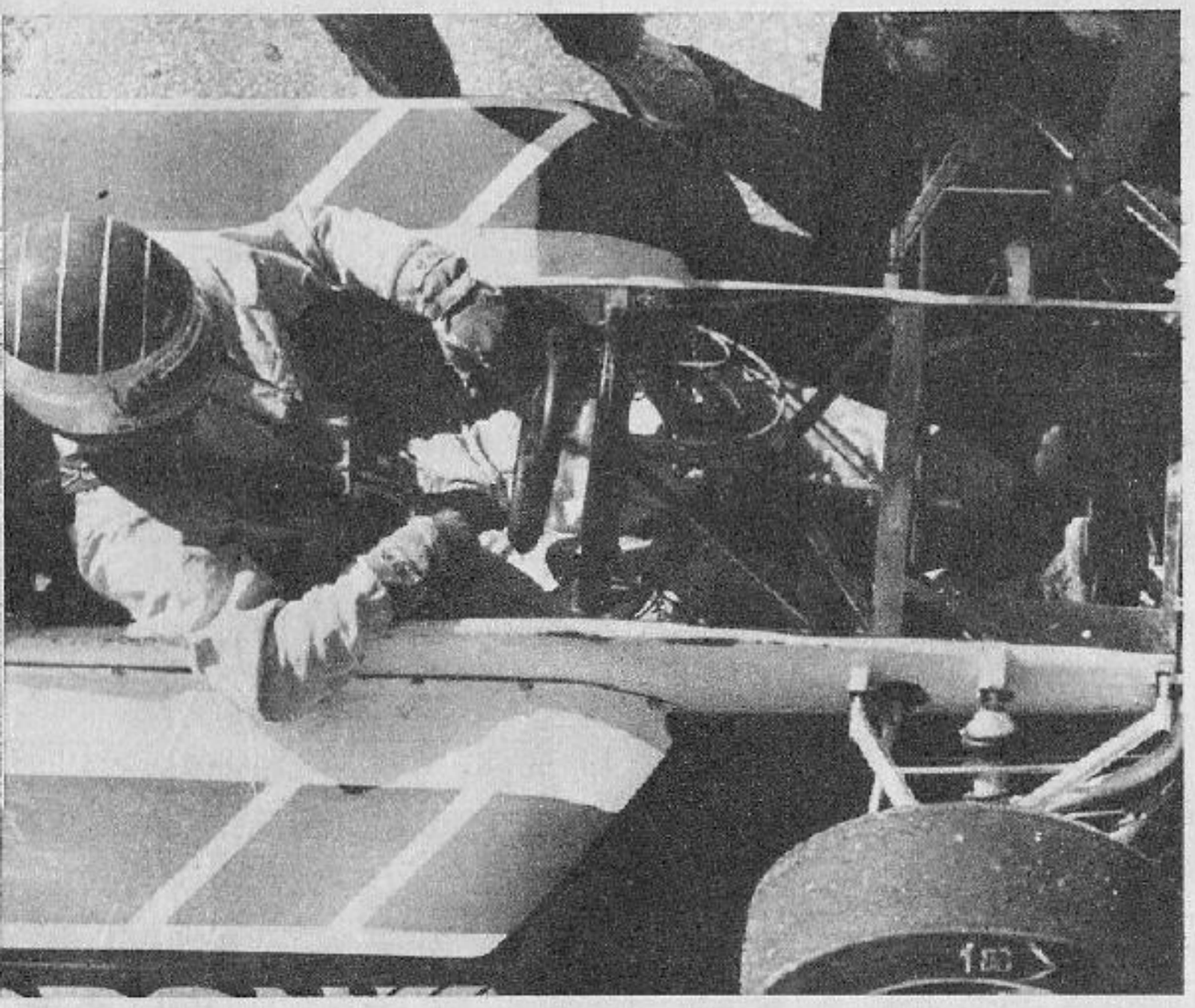


5

–Mirá, bastaría con que un Comisario Técnico se quede tres horas después de cada carrera y –de la misma manera como nosotros tenemos que medirla antes de ponerla– así puede medirla. A mí me decían en el ACA que yo tenía la obligación de medir la leva que compraba en Renault antes de usarla. Fijate: ¿yo tengo la obligación de medir la leva, y el ACA no puede? Entonces se daba este diálogo: yo preguntaba por qué yo tenía la obligación de medir, si ellos no lo podían hacer. Me contestaban: "Ponga un comparador en el block, y la mide". Yo, a mi vez, preguntaba por qué no hacían ellos eso después de las carreras, en lugar de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





6



FICHA PERSONAL

Néstor Gabriel Furlán nació en Ramos Mejía, provincia de Buenos Aires, el 13 de octubre de 1964. Reside actualmente en Ciudad Evita, y sus ilusiones en pos de incursionar en la actividad automovilística las empezó a forjar en la práctica con su participación en 1983, en la Escuela de Pilotos, dirigida por Jorge Omar Del Río.

Con esta base debutó en 1984 en la Fórmula Renault Argentina, en la carrera que se disputó en Salta, utilizando un auto con preparación de Juan Pablo Laskao. La experiencia se prolongó esa temporada durante otras seis carreras, continuando al año siguiente pero ya con total continuidad. Así, primero con chasis Depac y luego con Crespi, cumplió promisorias actuaciones que le valieron el octavo lugar en las posiciones del torneo.

Con 1986 llegó la confirmación de lo insinuado. Integrado definitivamente al equipo de Tulio Crespi, Furlán accedió a la corona tras haber ganado en Concordia, Rafaela y Buenos Aires, y complementado tales halagos con otras ubicaciones en los puestos del podio.

7



3) Nada mas" hidalgo que el saludo del labaulayense Neviani tras la consagración de su "archirrival" del año. 4) "En planta", el Tulia donde Crespi experimentó las innovaciones introducidas en el parque durante el '86 y su correcto "tester" instalado en la "oficina" sin carenado. 5) Con el preparador Saúl Lui, uno de los puntales del exito. 6) Festejando en familia durante la entrega de premios de la A.P.F. 4. La novia, Gabriel, mamá y papá Furlan con el tío Dionisio (... que se prende en todas) entre ellos. 7) Recio el pibe...

sacarme la leva y mandarla a Renault. Y la respuesta era: "Porque el comparador no es exacto"... Y entonces tenés que irte, porque parece que te están cargando...

Ellos, en este caso, me decían que Renault es un poco el padre de la categoría y por eso recurrían a lo que decidían ahí. En definitiva, la autoridad máxima son ellos, de acuerdo, pero hay que tener en cuenta que el tema venía muy complicado... Fijate que estaban desclasificando al tipo que venía puntero en el Campeonato, quien además estaba empecinado como un loco con el asunto. Iba y me sentaba dos horas ahí, esperándolos... Yo estaba incómodo con esa situación, pero ellos –te aseguro– no estaban nada cómodos tampoco, de verme ahí todos los martes sentado.

–Una situación que se habría evitado si de entrada hubiesen admitido que el informe había sido mal interpretado. Además, lo de poner la leva en un block es algo tan elemental...

–Eso se lo tengo que agradecer a Bouvier, que tomó la iniciativa. Ves... ésa es otra de las cosas por las que yo peleo. Creo que a todas las carreras debería ir el mismo técnico, desarmar, y aquellos elementos que deben ser originales, que podamos verlos todos. Por ejemplo, la tapa no, porque es libre; pero si el pistón debe ser original, ¿por qué no podemos verlo? Entonces, creo que hay dos factores: por un lado, el ACA tiene tres mil problemas de todo tipo, y por el otro, el hermetismo de las revisiones hace que todo el mundo piense mal. Si me sacan una válvula a mí, que debe ser original e igual a las de los demás, ¿por qué esconderla y no mostrarla en el momento si alguno la quiere ver? Eso hace que todo el mundo piense mal del otro. Por eso el C.T. debe ser siempre el mismo: malo, bueno, lindo o feo, y estar de acuerdo con los preparadores de la categoría. Así se entera de que Reybet no "perrea" los motores, de que Saúl Lui es un hombre de bien, de quiénes son los que andan en punta y entonces, si fulanito, que debutó ayer, me hace el segundo tiempo de clasificación, lo desarma. Nadie dice que Fulanito esté perreado, pero es una situación anormal y el técnico la percibe porque está empapado de la categoría y su gente.

Sin embargo, acá te mandan una persona distinta todas las carreras. Por ejemplo, Mársico es uno de los CT más accesibles, con el cual hay menos problemas por su criterio. En Balcarce fue a hacerle na pregunta técnica a Lui por una duda que tenía... Eso es muy sano. Nosotros, con Saúl, nos reíamos porque decíamos que en cuatro meses pasamos de ovejas negras a asesores. En realidad lo que pasó es que, a un costo muy alto para todos, se aprendió que son gente como Lui y Reybet los que saben, por eso me parece muy bien que les pregunten cosas. Así debe funcionar este asunto.

–Hablemos un poco de futuro.

–En el '87 vamos a hacer Fórmula Dos Codasur y Fórmula Renault. Digo vamos porque Saúl Lui nos seguirá en este proyecto. Correré un tercer auto del equipo de Guillermo Maldonado. Como sé que mucha gente se preguntará si voy a ser el tercer piloto del equipo, te aclaro que no. Digo tercer auto porque habrá tres. En mi caso, con atención exclusiva en pista de Lui. Saúl colaborará además en todos los motores que salgan del taller de Yoyo, para lo cual se irá a vivir a 9 de Julio.

–¿Qué esperás de la F.2 en 1987?

–Aprender mucho, porque sé que me falta mucho.

–¿No pensaste en correr en alguna otra categoría acaso menos exigente pero de mayor repercusión popular como, por ejemplo, T.C. 2000? ¿Cuál es el "negocio" de Furlán? ¿Aprender o subir?

–Ir tan lejos como se pueda, pero sobre la base de saber y conocer. Por eso, entre la posibilidad de ir a Europa, estar entre gente que no conozco, en autódromos y con autos distintos, a pasar uno o dos años hasta ambientarme, o correr en el equipo de Maldonado, elegí esto último. Sé que ése es el mejor lugar de Sudamérica para aprender, y además sé qué clase de gente son Yoyo y Lui. Más allá de lo bien o mal que puedan salir las cosas, sé que ellos van a poner lo mejor de sí. Sé que todavía cometo muchos errores, para equivocarme entre gente que no me conoce y no me quiere como para perdonármelos.

Hemos visto coronarse a muchos campeones, pero pocos como Néstor Gabriel Furlán en 1986. Remontar un final de año adverso después de haber sido líder cómodo en algunos pasajes del mismo, no es para cualquiera. El remate y la definición en la última carrera, bajo una presión y con una responsabilidad tremendas, y el modo en que lo resolvió son una prueba evidente de la madurez conductiva y afectiva de este piloto. Por eso recomendamos seguir atentamente su evolución, porque el título de F.R. es el primer peldaño, pero la madurez es el motor del progreso. Y él la tiene.

Marcelo García Lobelos
Fotos: Juano Fernández, Enrique Bianco, M.G.L. y Carlos Campos



En la línea de largada (der.) de la última etapa del GP –en la que debió desertar–, "palpitando" el Campeonato que estaba por llegar. Del otro lado su primo y acompañante, Jorge Angeletti. En acción durante el Gran Premio con su Dodge, que pondrá en venta para comenzar el '87 con un auto nuevo. Angeletti en su taller (abajo) junto a Néstor "Patagani" Fernández y un grupo de colaboradores del equipo.

OSCAR M. ANGELETTI

EL QUE LE ROBÒ UN BESO A LA GLORIA





Apareció en T.C. en 1984, y pensaba hacer experiencia para tirarse al Campeonato... '87. Pero los acontecimientos se precipitaron, y de aquel número 156 bajó al 79 y luego al 8, llegando al "1" en la temporada más competitiva de los últimos años, lo que realza su conquista.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Si bien apareció en la temporada 1984, **Oscar Mario Angeletti** se "mostró" tal como es deportivamente, recién en la temporada posterior, donde con aquel **Dodge** celeste paulatinamente comenzó a entreverarse con los grandes, en una época en la que de Mouras y Castellano al resto, había una diferencia fuera de lo común.

Tiempo duro, difícil para aquel que intentara sobresalir, y más aún si se trataba de alguien que comenzaba a dar sus primeros pasos. Pero como bien dicen, "La historia se escribe con los audaces y los emprendedores", y sobre la base de esos atributos su nombre comenzó a mezclarse con los de punta, siendo varias las oportunidades en que el "top" del avión lo dio como puntero en algún parcial.

El poco tiempo transcurrido entre la aparición de Oscar Angeletti en el T.C. y la conquista del Campeonato no despertó una euforia desmedida en el flamante titular de la corona, y al efecto valen sus palabras.

"Pienso que tengo muy bien plantados los pies sobre la Tierra, y también sostengo que soy una mínima parte dentro del engranaje del equipo, que en definitiva es el que trabajó duro para que yo obtenga esta satisfacción.

"Cuando me enrolé en el Turismo Carretera, me fijé una serie de pautas, ya que consideraba que en un ámbito para mí desconocido lo aconsejable era ir quemando etapas progresivamente. Cuando debuté en el '84, me dediqué fundamentalmente a tratar de adaptarme a la categoría, pensando en que durante la temporada '86 podría 'arrimar', para pelear el título en 1987. Pero me adapté más rápido de lo pensado, y las cosas se fueron dando aceleradamente, hasta que me encontré puntero del Campeonato, junto con 'Johnny', luego de haber ganado mi segunda competencia en la categoría, en 25 de Mayo; y a partir de allí, vislumbrando la posibilidad, comencé a pensar en el Campeonato. Las cosas se habían dado casi a la perfección, y la coherencia me aconsejó que en la segunda mitad del torneo debía replantear mi táctica, por lo que decidí no obsesionarme por la punta sino en tratar de llegar para sumar puntos."

Manejando los números con una frialdad casi absoluta, Angeletti se fue manteniendo en la punta del torneo y en ocasiones muy cerca de ella, sin importarle lo que hacían quienes estaban en directa lucha con él.

"Hubo algo muy sencillo... Yo interpreté que salir a 'matar' tal vez fuera en contra de mis posibilidades, y por eso me mentalicé en cuidar el auto. Había asumido esa

postura y mi preocupación fundamental fue la de no cometer ningún tipo de error. Si la carrera se presentaba favorable, bien. De lo contrario, la consigna era volver con la mayor cantidad de puntos... Sumar era mi gran aspiración."

Llegó el Gran Premio con diez postulantes al título, entre los que Angeletti y De Benedictis asomaban con más chance. Y allí fue donde se apreció hasta qué punto estaba mentalizado Oscar Angeletti, que en la primera etapa dejó hacer la punta a "Johnny" mientras él se conformaba con un séptimo puesto.

"Recorrí varias veces la ruta y comprendí que una carrera de 1.500 kilómetros exige un planteo absolutamente opuesto al que se desarrolla en las carreras comunes. Aunque ahora, cuando ya tengo el título en mi poder, pienso que cuidé más de la cuenta, tendría que haber estado más adelante... Pero en el balance final me reconforta el hecho de que triunfé en una temporada donde la competitividad se manifestó al máximo. Hay que tener en cuenta que fuimos cinco quienes salimos de perdedores en esta temporada, lo que demuestra a las claras que no fue tan fácil como muchos piensan. Tal vez haya faltado la puntada final de llegar en el Gran Premio, aunque si esto no se dio, pienso que fue por una circunstancia fortuita de las carreras, y no por afán especulativo como dijeron algunos, argumentando que Castellano había parado antes que yo, cuando en realidad a mí me tocó desertar antes que él, por lo que lo insinuado por aquéllos carece de validez."

Próspero industrial, afianzando el poderío de la "Forja Angeletti", legado de su padre, famoso futbolista con paso por Boca Juniors y la selección Nacional, Oscar Angeletti disfruta de este ingreso a la galería de campeones del Turismo Carretera, con cierto destello de asombro.

"No me imaginaba que esta conquista iba a despertar tanto entusiasmo entre la gente, especialmente en la zona de Burzaco, donde estoy radicado. Incluso vinieron de Adrogué y dejaron estampado su saludo allá en la entrada de la fábrica, sobre el piso."

Si llegar fue muy difícil, mantener el codiciado "1" en las puertas de su Dodge lo será más aún. Pero en el seno del equipo reina la confianza, patentizada en las palabras de Néstor "Palagani" Fernández: "Este año tenemos que arrancar ganando las tres primeras"...

Aunque más cauto, el propio Angeletti esboza su fe, y desde antes de largarse el último Gran Premio comenzó a pensar en la temporada que viene.

"Este auto con que gané el Campeonato, ya cumplió su ciclo. Se lo había comprado a Roberto Cappa-rello y ahora voy a ponerlo en venta. Para ello lo estamos reacondicionando, y si lo terminamos a tiempo lo correrá Juan Carlos Deambrosi en la de No Ganadores el 18 de enero en Santa Teresita. La próxima temporada arrancaré con un auto nuevo, al que le estamos dando los últimos toques... ¿Mi futuro?... Seguir con Dodge, al menos en lo inmediato, ya que aún no pensé en cambiar de marca. Cuando me decida será por un Ford. Yo soy hincha de Boca, y en el automovilismo el equivalente a eso es esa marca."

Hombre agradecido, Oscar Angeletti no quiso terminar la charla sin antes mencionar algunos nombres que tuvieron incidencia en su campaña: "No me puedo olvidar de Pedro Suárez, que me facilitó la tapa de cilindros y las relaciones de diferencial con las que empecé; lo mismo que de 'Talo' Ferrea, que me mandó algunos fierros por medio de 'Pucho' Sáenz, y de 'Tito' Bessone, quien me puso el chasis a punto para que pudiera ganar mi primera carrera en el Autódromo el pasado 6 de julio".

Veinte días después de la obtención de su título, Oscar Mario Angeletti seguía siendo receptor del interés de medios periodísticos, ávidos de fotos, de entrevistas, queriendo conocer más sobre el nuevo ídolo.

En pocos días más el Campeón emprenderá un breve viaje: "Voy a ir a Europa, concretamente a Alemania, donde además de asuntos relacionados con mi actividad específica, me ocuparé de traer algunos 'fierros' para el auto de T.C. Como ya dije antes, mantenerse va a ser difícil y por eso quiero estar bien pertrechado".

Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco, Cristian Frölich y Enrique Perrupato.

FICHA PERSONAL

Nacido en la Capital Federal el 30 de diciembre de 1947, **Oscar Mario Angeletti** vive actualmente en Burzaco, alternando su ocupación de industrial con la profesión deportiva de piloto de Turismo Carretera. Sus comienzos están localizados en las carreras de karting que a fines de la década del setenta tenían lugar en las zonas de Ezeiza y Burzaco.

En 1982 se producen sus primeras intervenciones en las carreras del cuarto de milla que se realizaban en el Autódromo. Con esta especialidad logra su primer título en la temporada siguiente. También en 1983 debuta en la Clase A del TC Bonaerense, ubicándose sexto con un Torino. Al año siguiente conquista el Campeonato con Ford, tras ganar las trece carreras que corrió... Este auspicioso 1984 lo ve debutar en Turismo Carretera con Dodge, hecho producido en Balcarce con un decimoprimer puesto como colocación final.

En 1985 muestra su afianzamiento en el TC, que lo lleva, con algunos triunfos en las series y posiciones expectantes, a ocupar el octavo puesto en el torneo. Su ascenso se acentuó este año, obteniendo en el Autódromo Municipal su primer éxito y repitiendo un mes más tarde en Veinticinco de Mayo. Dos triunfos que, junto a los segundos puestos logrados en Santa Teresita, Monte y Junín, un tercero conseguido en Bahía Blanca y otras ubicaciones puntables interesantes, le permitieron, en su tercera temporada en T.C., lograr el título de Campeón en la popular especialidad.

LOS QUE TRABAJAN Y LOS QUE "PONEN"

El equipo del nuevo campeón está integrado por **Néstor Fernández** (Preparador); **Francisco Angeletti** (Jefe de Equipo); **Rubén Berdejo** (Carburación); **Jorge "Barullo" Angeletti** (Acompañante); **Héctor López, Máximo Moreyra y Javier Fernández** (Mecánicos); **Adolfo Visentín** (Colaborador); **Ricno Fusco y Juan Sibulsky** (Asesores y consejeros); **"Tito" Massola** (El "Funcionario"); **Guillermo Fattini** (Ayudante); **Alfredo Massola** (Cronometrista); **Alfredo Meschini** (Chofer y Parrillero); **Carlos Tucón** (Aprieta tuercas de rueda y encargado de las partes bajas del Dodge), y **Patricia Lalo** (Madrina y Mascota del equipo).

También fue importante el aporte de Padovani, Chiavetto, Romero, Dulbecco, Pelagi, Horacio Sáenz, Válvulas Competición 5, **Filgar**, Ferrea, BRD, Bojanich, Matra 5, Hillmann, RYC, Escapesilens, Comisión de Carreras Concesionarios Volkswagen, Nitrasoil, Maverick, Coiro, Maderera Llavallol, Argecint, Gianonni, Rodasud, Aceros Bragado, Dayal y Piñeiro.

SU CAMPAÑA '86

Carrera	P.C.	Serie	Final	R.V.
Santa Teresita	–	4°	NC	–
Autódromo Buenos Aires	10°	5°	7°	–
Bahía Blanca	–	1°	3°	–
Tandil	–	5° y 4°	4°	–
Autódromo Las Flores	2°	3°	NC	–
San Lorenzo	–	1°	4°	–
Santa Teresita	–	3°	2°	–
Autódromo Buenos Aires	**2°**	**3°**	**1°**	**x**
Veinticinco de Mayo	**–**	**1°**	**1°**	**–**
Monte	–	2°	2°	–
Junín	–	2°	2°	–
Olavarría	–	2°	4°	–
Autódromo Balcarce	9°	2°	9°	–
Autódromo Buenos Aires	4°	2°	6°	–
La Plata	–	2°	9°	–
Gran Premio	1° etapa 7°	2° etapa 8°	3° etapa Ab.	

Referencias: P.C. = Prueba de Clasificación; R.V. = Record de vuelta; NC = No clasificó; Ab. = Abandonó


4


5


6


8

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







7



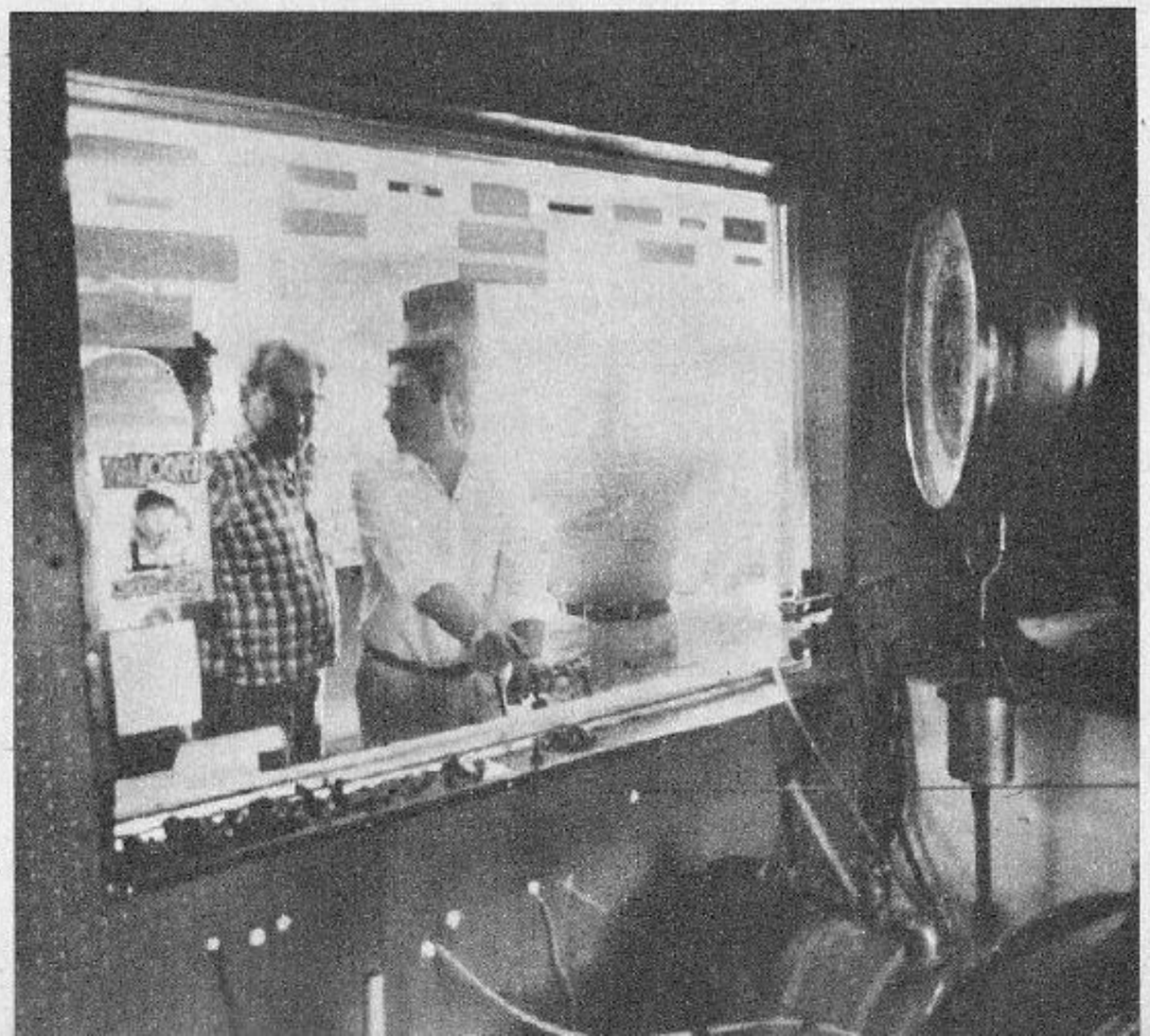
9

10

ANGELETTI EN 100 RESPUESTAS

1) Un libro: **Martín Fierro**
2) Un diario: **La Razón**
3) Una revista: **CORSA**
4) Un periodista: **Alfredo Parga**
5) Un periodista especializado: **Alfredo Parga**
6) Una moto: **Suzuki**
7) Un auto de calle: **Mercedes Benz coupé**
8) Un auto de carrera: **Dodge T.C.**
9) Un auto de F-1: **Ferari**
10) Una pick-up: **Ford**
11) Un tractor: **Deutz Fahr**
12) Una carrera: **La primera que gané en el Autódromo**
13) Una categoría: **Turismo Carretera**
14) Un piloto: **Juan María Traverso**
15) Un piloto joven: **José Luis Di Palma**
16) Un piloto internacional: **Alain Prost**
17) Un jefe de equipo: **Alberto Angeletti**
18) Un mecánico: **Los de mi equipo**
19) Un constructor: **Oreste Berta**
20) Un preparador: **Néstor Fernández**
21) Un acopanante: **Jorge Angeletti**
22) Una película: **Rocky III**
23) Una bebida: **Vino**
24) Una comida: **Guiso de mondongo hecho por mi madre**
25) Una fruta: **Pomelo**
26) Un postre: **Frutilla con crema**
27) Un restaurante: **Los años locos**
28) Un boliche: **Hippopotamus**
29) Una música para oir: **Tango**
30) Un ritmo para bailar: **Melódico**
31) Un disco: **Volver, de Gardel**
32) Un tema musical: **El día que me quieras**
33) Un conjunto musical: **Los Chalchaleros**
34) Un cantante: **Carlos Gardel**
35) Una cantante: **Nelly Omar**
36) Un cómico: **Luis Landriscina**
37) Un actor: **Rodolfo Bebán**
38) Una actriz: **Irma Roy**
39) Una ciudad: **Buenos Aires**
40) Un país: **Argentina**
41) Un deseo: **Mantener el número 1**
42) Una superstición: **Esquivarle a los mufas**
43) Una cábala: **Usar pañuelo al cuello en las carreras**
44) Un amigo: **Mi padre**
45) Un enemigo: **No tengo**
46) Una audición de radio: **Una noche con amigos**
47) Un programa de TV: **La aventura del hombre**
48) Un error: **Haberme casado**
49) Un acierto: **Separarme**
50) Un trauma: **No tengo**
51) Un miedo: **No tengo**
52) Una tristeza: **La muerte de mi padre**
53) Una alegría: **Mis hijos Vanessa y Francisco**
54) Un hombre: **Mi hermano Pancho**
55) Una mujer: **Mi madre**
56) Un deporte: **Automovilismo**
57) Otro: **Fútbol**
58) Un deportista: **Guillermo Vilas**
59) Un equipo de fútbol: **Boca Juniors**
60) Un jugador de fútbol: **Diego Maradona**
61) Un equipo de rugby: **Los Pumas**
62) Un jugador de rugby: **Hugo Porta**
63) Una obra de arte: **El David**
64) Una profesión: **Cultivar la amistad**
65) Un reloj: **Rolex**
66) Un color: **Blanco**
67) Un color mula: **Verde**
68) Un número: **El uno**
69) Un número mula: **El diecisiete**
70) Una virtud: **Ser derecho**
71) Un defecto: **Ser muy bueno**
72) Un escritor: **José Hernández**
73) Otro escritor argentino: **Ernesto Sabato**
74) Una escritora: **Alfonsina Storni**
75) Una escritora argentina: **Alfonsina Storni**
76) Un político: **Juan Domingo Perón**
77) Un militar: **General Enrique Mosconi**
78) Un lugar de Buenos Aires: **La costanera**
79) Una época: **La actual**
80) Una manera de vestir: **Informal**
81) Una arma: **Revólver**
82) Un accidente: **Ninguno**
83) Una muerte: **La de Juan Domingo Perón**
84) Un animal: **El perro**
85) Una fiera: **El león**
86) Un hobby: **Jugar al tenis**
87) Un dirigente automovilístico: **Octavio J. Suárez**
88) Un partido político: **Peronismo**
89) Un lugar de veraneo: **Mar del Sur**
90) Un lugar de reunión: **Mi oficina**
91) Un rival: **La envidia**
92)
93) Un jabón: **Lux**
94) Un perfume: **Bond Street**
95) Un cigarrillo: **Parliament**
96) Un circuito: **El 12 del Autódromo**
97) Una duda: **Ser más agresivo**
98) Un ídolo: **Carlos Gardel**
99) Una ambición: **Ser feliz**
100) Una pregunta: **¿Que pasaría si los argentinos nos pusiéramos de acuerdo?**

4) El año pasado, en Santiago del Estero, cuando le peleó la punta al "Pincho" Castellano, quedándose casi sobre el final. 5) Acosado por el "Chango" Fernandino en el Autódromo, el día de su primera victoria en T.C. 6) El Campeón con todo de trofeos. 7) En la entrada de su fábrica, junto a la leyenda escrita el pasado 7 de diciembre, una vez consagrado Campeón. "Adrogué te saluda, Campeón T.C. 1986. Gracias". 8) Entrega de premios en Parque Norte. Oscar frente al micrófono, mientras Gil Bicella espera para entregarle un trofeo. A la izquierda, su primo y acompañante, Jorge, también coronado. 9) La pausa en el trabajo. En la mesa, "Palagani", Oscar, Bedoja, Jorge Angeletti y Visentín. 10) Junto a Néstor Fernández, su preparador, "orejeando" la potencia





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Turismo (Clase 2)

OMAR DARIO BONOMO
TODO A GANADOR

Al comienzo, y basados en el optimismo con que él y su equipo encaraban esta nueva etapa con una arma inédita, la idea era una sola: ganar carreras. Si como resultado del buen funcionamiento del Volkswagen Gacel llegaba el título, tanto mejor... Y el "milagro alemán", que, de paso, acabó con la condición de "monomarca" de la clase menor, lo hizo posible.



***Entrente**: Omar Darío en el cockpit. Pascual respaldándolo desde abajo. Dos puntales en la consecución de un éxito. **Arriba**: el equipo en pleno posando en Avellaneda. Según el piloto, acá está la clave de todo. **Abajo**: que la estética no fue descuidada lo atestigua esta foto del VW. ¡Hermoso!*



"¿Qué cómo vino el Campeonato?... Te diría que solo. Nosotros pusimos al Gacel en pista con un solo afán: ganar carreras. Nos fue tan bien que cosechamos una carrada de puntos, y con ellos, el título."

La explicación, simplista, pertenece a **Omar Darío Bonomo**, el flamante Campeón de la siempre disputadísima Clase 2 del Turismo Pista. El halago de pintar el N° 1 y la escarapela nacional en los flancos de su auto, se le había escapado por muy poco al porteño en 1983 y 1984, cuando perdió esa posibilidad al ser superado por Zabala (por seis unidades) y por Olmi (por sólo una) respectivamente.

A mediados de junio, cuando se corría ya la cuarta fecha del Campeonato Argentino '86, Bonomo apareció por Río Cuarto con lo que para entonces era una novedad absoluta en trazados pisteros: un **VW Gacel**. El auto se hizo notar inmediatamente, y no sólo por su aspecto atractivo y su llamativa pintura: los relojes lo reconocían desde su mismo alumbramiento como el más veloz entre sus pares.

"En el verano surgió la idea de hacer un auto para la clase 2; agotadas ya las posibilidades de los Fiat 1.3 o 1.5, me inclinaba por hacer un Regatta. Fue Juan Carlos Bourdignon (el midgista) quien me animó a cambiar por un Gacel. Hablamos con Eduardo Feijoo, de VW, **y nos dijo que se podía, pero nadie pareció demasiado convencido del asunto. Obviamente, había que comenzar todo de cero. En esa primera etapa fueron fundamentales las experiencias que nos pasó Alfredo Altamirano, el primero de los pilotos que comenzó a trabajar –desde mediados de 1984– con este modelo."**

El buen arranque de **Río IV** fue sucedido en las dos siguientes carreras, por dos presentaciones negativas: pese a reiterar en el **Oscar Cabalén** y en **Las Parejas**, el prestigio de la "pole-position", dos pequeños problemas postergaron el triunfo.

"Sabíamos ya fehacientemente, que el día en que el auto no se parara por alguna pavada, matábamos. A 9 de Julio, nuestra cuarta carrera con el Gacel, llegamos con el auto muy repasado en todos sus detalles. Incluso estuve en lo de 'Yoyo' Maldonado como dos semanas probando en el banco y trabajando con la alineación, principalmente. Volvimos a hacer la 'pole' y esta vez sin ningún problema, ganamos de punta a punta."

En la siguiente prueba, **Gral. Roca**, Bonomo y compañía penaron viernes y sábado por problemas en el carburador y clasificaron apenas en el 20° lugar. Pero en carrera, el Gacel trepó y trepó hasta terminar segundo pese a la deficiente tenida tras un toque recibido.

De ahí en más, hasta fin de año todo fue casi perfecto. Cuatro carreras, cuatro largadas en el lugar de privilegio y tres triunfos, apenas desentonó el segundo puesto final de la última carrera, en la que ganó Ernesto Bessone... con otro Gacel.

"El VW supera ampliamente al Fiat 128 y sus variantes, y parece lógico que sea así pues es un diseño quince años más moderno. Es confiable, asimila bien las mejoras que se le hacen y tiene un motor que aparenta ser indestructible; por lo menos ésa es la impresión que me dan los armados por mi tío Pascual. Con respecto al SE 1.5, el Gacel dobla mejor y transmite mejor la potencia al piso, que eso es lo que interesa en este negocio. No es muy 'vueltero' pero tiene la potencia bien distribuida en la curva. Yo no lo tiro nunca más allá de las 8.500 rpm entre cambios, pero tira desde las 5.000 o 5.500..."

Hablando de los rivales, hay uno que cae inmediatamente al tapete: Alberto Baldinelli: **"Ese es el rival. Porque se las sabe todas y porque siempre tiene un recurso en la manga. Es el más peligroso de todos. Lamentablemente, 'Beto' no tuvo la suerte que se merecía en la segunda parte del Campeonato y muy pocas veces luchamos de igual a igual. Del resto, en primer lugar rescato a Percaz, a Don Ernesto, a Serravalle y a Ottaviani, quien si sigue trabajando con el Regatta, será un hueso difícil para el '87..."**

Llegó la hora de hablar de los proyectos. Omar Darío recurre al conocido y trillado lugar común: es difícil llegar, pero más difícil aún lo es mantenerse en el pináculo. Hay quizás en su futuro inmediato un cambio en cuanto a la provisión de motores, que podrían dejar de ser "by Pascual", ya que entre tío y sobrino han surgido algunas diferencias en cuanto a la manera de encarar la actividad.

Lo que sí está en claro para Bonomo es que apenas aparezca en el mercado el Gacel con motor de 1.800 cm^3, se pondrá a trabajar con el nuevo motor con miras a la clase 3 del Turismo Pista. De todos modos, el Gacel con la cilindrada aumentada por mayor volteo del cigüeñal, no aparecería hasta mediados de año por lo que se estima poco probable que pueda correr antes de 1988.

¿Un deseo para el año que viene?

"Tener el mismo apoyo que tuve hasta ahora, de amigos y proveedores de mi equipo. Estoy convencido de que lo principal en esto es el grupo humano que pueda formarse en torno a un piloto, un auto, una idea. Eso empuja tanto como muchos HP. Mi agradecimiento, quiero materializarlo en el reconocimiento a mi tío Pascual: él me dio un motor para salir Campeón, y yo le retribuí dándole un Campeonato".

Carlos Neira
Fotos: Juano Fernández, Enrique Bianco, Laura Neira y Archivo CORSA











4 - Tras dos subcampeonatos en 1983 y 1984, Omar Darío dio ahora el gran paso adelante. 5 - Imagen repetida en la temporada: el Gacel seguido de una manada de Fiat y Alfa. 6 - El campeón lo reconoce como el gran rival: Alberto Baldinelli y cariños que matan... 7 - Otro de los grandes responsables del título: Rafael Balestrini, el brujo de las levas. 8 - Bonomo en escena que se repitió en 1986. Lo acompañan Bessone, El Suizo y Ottaviani. 9 - Con Pascual, trabajando en el Gacel. 10 - El 128 del '84, con el que fue Subcampeón. 11 - "Julio Pardo fue quien me enseñó a correr...".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EQUIPO: BASE DEL EXITO

En todo momento Omar Bonomo hace hincapié en la importancia del equipo (**"Más que un equipo, un grupo de amigos..."**)

Sin embargo, por sobre todos, el piloto exalta la importancia a lo largo de toda su carrera deportiva, de **Omar Marcelo Bonomo**, su **padre** y alma máter del grupo que tiene por "oficina" las dependencias del **Bar Don Ghero**, en la Avda. Lastra frente a lo que fue alguna vez taller de la "Corporación".

La barra-equipo está conformada por **Raúl Wálter Tello (Wally)**, **Sebas García, Felipe Del Negro, Gustavo Deitel** y **Hugo Guasarone**, que componen el elenco estable de mecánicos: a ellos se suman (**"Tienen el 51% de las acciones..."**) **Raúl Kan** (Lembos), **Miguel García, Eduardo Bodrato, Antonio Caballero** (Retenes TH), **Alberto Balio** (que se ocupa de la tornería), el **Nene**, de **Talleres Alcar** (chapa), **Juancito** (pintor), **Felipe Salgado** (suspensión y alineación) y **Roberto Piedrabuena** (**"Una especie de director general"**).

Los motores se hicieron con levas de **Rafael Balestrini**, trabajando en las tapas **"El Laucha"** y luego **Pascual Bonomo**, con el apoyo y asesoramiento de **"Yoyo" Maldonado y Miguel Deitel**.

El agradecimiento del Campeón se hace extensivo a las firmas proveedoras de partes para el Gacel que ahora lucirá el Nº 1: Auto Ruedas, Amortiguadores Louzao, Escape silens, Cables Ferrazzi, Baterías Spada, Embragues Cortez y Lubricantes Mobil.

CAMPAÑA 1986

Carrera	Clasif.	Final
Río Cuarto	1°	1°
Córdoba	1°	AB
Las Parejas	1°	AB
9 de Julio	1°	1°
Gral. Roca	20°	2°
Resistencia	1°	1°
Rafaela	1°	1°
Bs. Aires	1°	1°
Avellaneda	1°	2°

FICHA PERSONAL

Omar Darío Bonomo nació en Buenos Aires (barrio de Mataderos) el 30 de noviembre de 1949. Está casado con Graciela Edith Alvitos y es padre de dos mellizos que van para los siete años: Juan Pablo y Nicolás Marcelo.

Los comienzos de Bonomo en el deporte motor se remontan a quince años atrás, cuando participó durante tres temporadas con un Fiat Libre 850 en el Campeonato Zonal con epicentro en Pilar. En esa categoría obtuvo dos subcampeonatos en sendas temporadas nocturnas.

En 1975 debutó en Turismo, categoría en la que descolló en las temporadas 1983 y 1984. En ambas fue Subcampeón, ganando tres y cuatro veces, respectivamente, al mando de un Fiat 128 [illegible] hecho por Bimbo Parado.

Bonomo es también muy conocido en el Perú, país al que viajó en varias oportunidades para correr en pruebas de Turismo al mando de autos Mazda, con los que obtuvo resonantes logros.

En la actualidad, Omar Darío Bonomo vive en el barrio porteño de Villa Real, muy cerca del taller donde centra su principal actividad: la atención de sus autos de carrera.

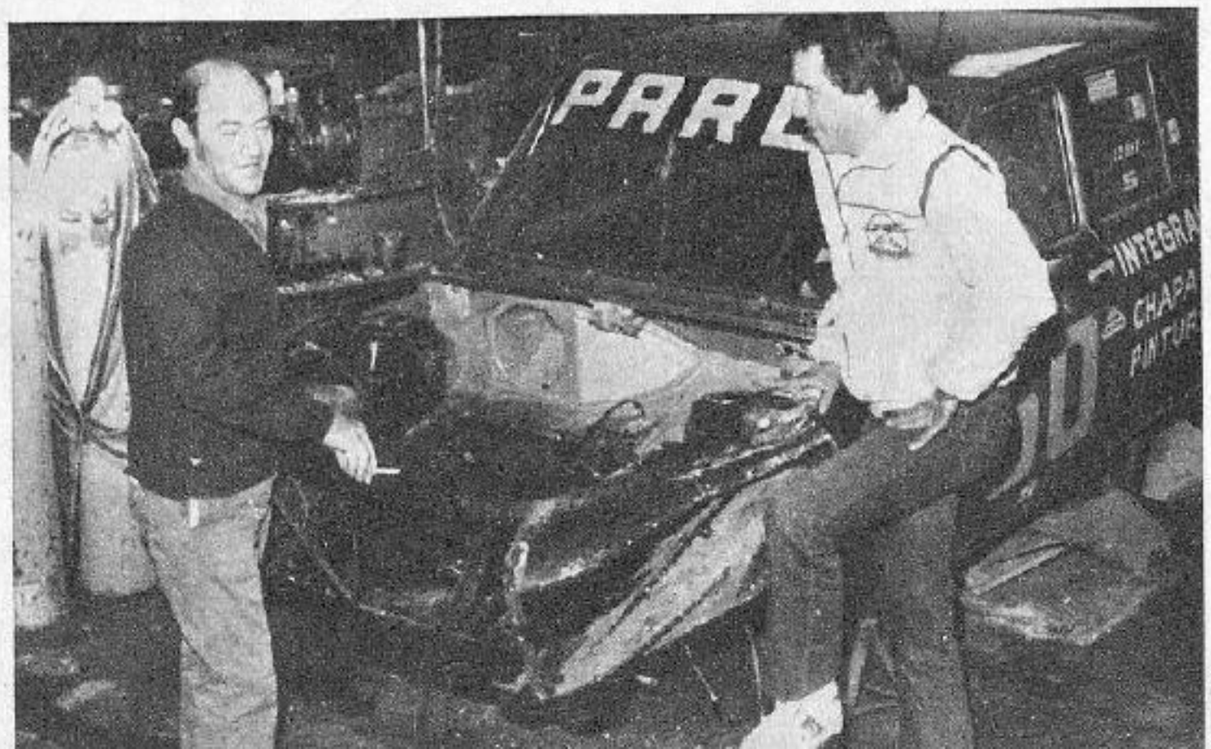


9





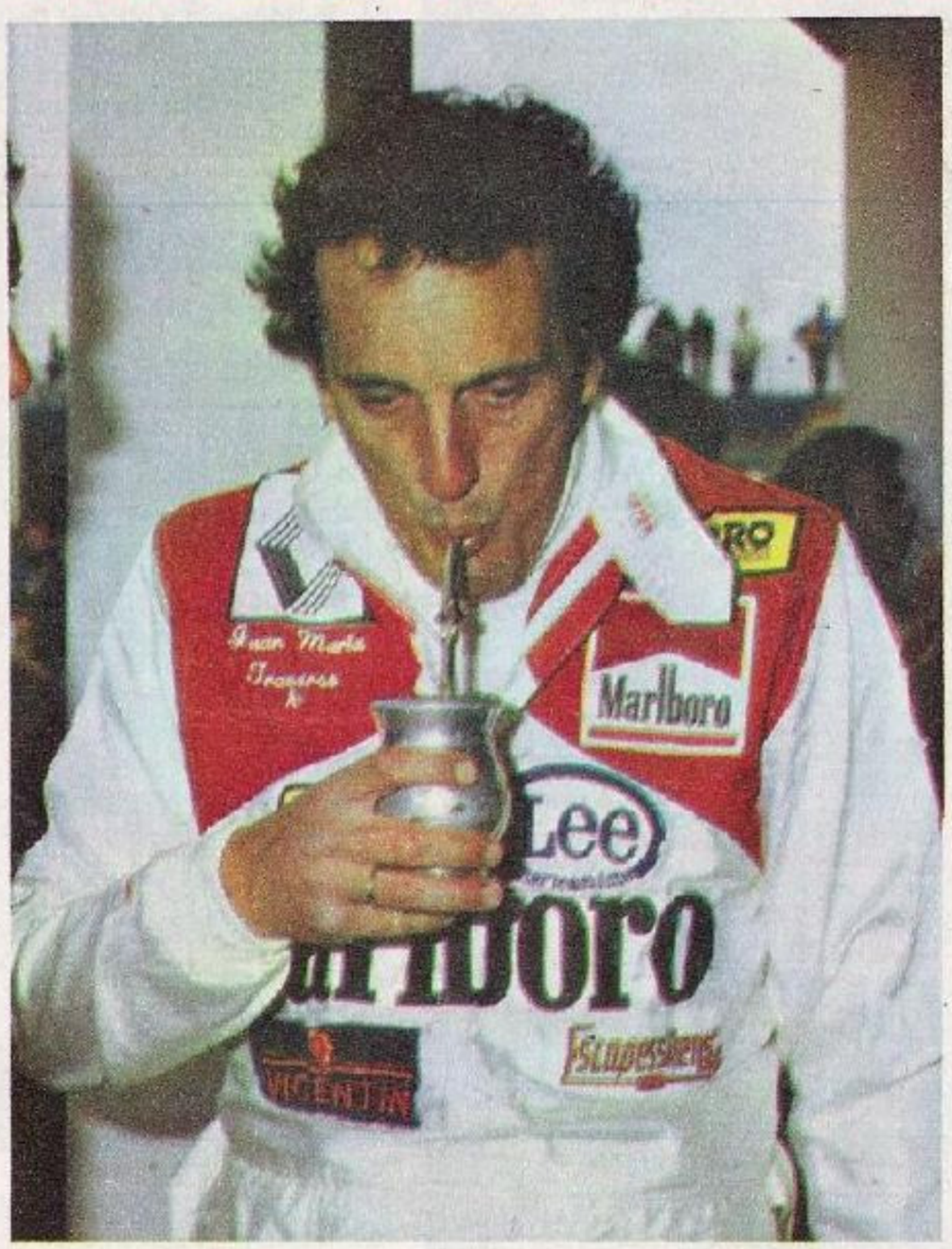
10



11

JUAN MARIA TRAVERSO
EL HOMBRE DEL AÑO





En el Nissan (arriba), presto a salir a pista. En el C.A.P. arranco muy bien aunque luego se retiró ante situaciones que consideró anormales. Tomando mate (der.) cuando el trabajo en un autódromo imponía la pausa. El gallardo andar de la coupé Renault Fuego (abajo) con la que el "Flaco" se consagró Campeón '86 en T.C. 2000. Apoteosis... Delirio... (todo mayor). Los ídolos suelen despertar manifestaciones como esta en Río Cuarto, cuando Juan María Traverso, el "Hombre del Año", se consagró Campeón.

Genio, Monstruo, Superdotado, *Idolo,* fueron palabras que estallaron en miles de gargantas a lo largo del '86 en su nombre, especialmente desde aquella afortunada maniobra del final en Pigüé, que le otorgó el "cielo" a cambio del "infierno" para el local Gayraud. Pero no todo fueron rosas... El año había empezado bien distinto, con mucho trabajo y pocos frutos en Renault, aunque con muy buen suceso en el C.A.P., de donde luego se iría, "espantado" por los triunfos de "Cocho", confusas cuestiones reglamentarias y una polémica estéril. ¿Genio loco o loco de (mal) genio?, cabría preguntarse. A eso vamos...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


fate
GALLETITAS
OCEAN
Motorcra
SIERRA
SIERRA
SIERRA

Qué personaje este "Flaco" Traversol Tan capaz de meterse en el bolsillo la admiración del más entendido, con esas maniobras en pista lindantes con lo increíble y que realiza con tanta naturalidad, como de ganarse la repulsa del más escéptico de los aficionados con esas declaraciones donde la agresividad viene en buena dosis. Tan capaz de levantar hasta el delirio la temperatura emocional con su manejo tan especial, espectacular y efectivo, como de despertar la indignación con cierto tipo de actitudes que obligan a reflexionar acerca de lo que hay de cierto sobre la locura de los "genios"...

¡Qué personaje este Flaco Traversol Indudablemente, el personaje automovilístico nacional de un 1986 que ya quedó atrás. Un rótulo no gratuito sino la consecuencia de los matices de su personalidad anteriormente apuntados. Es que Juan María Traverso resultó el "Hombre del año" por su título en la categoría "vedette" del automovilismo nacional '86, como lo fue el Turismo Competición 2000, por sus espectaculares entregas en cada pista que lo vio transitar, por su acceso al pedestal mayor de la idolatría popular... Pero también lo fue por sus declaraciones desprovistas de todo tipo de inhibiciones, que en épocas de magros resultados en el T.C.2000, como fueron las del principio de temporada, alcanzaron incluso al rendimiento de los propios autos del rombo, y luego, ante el cambio de rumbo, apuntaron sus cañones hacia el Club Argentino de Pilotos, con la sonora polémica contra "Cocho" López y Pairetti, que derivó en el alejamiento "voluntario" de Juan María, olvidándose de que aún estaban bien latentes sus esperanzas de pelear el Campeonato de los Nissan. Tampoco resultó pacífica su breve incursión por la F.2...

¡Qué personaje este "Flaco" Traversol Genio. Soberbio. Polémico. Figura. Campeón. Y por encima de todo, verdadero ídolo. Como se lo demostró el público en cada uno de los circuitos hasta donde llegó. ¿El ídolo número uno del actual momento del automovilismo deportivo nacional? La pregunta se la dejamos "picando" al Flaco...

"No creo que se pueda hablar en forma terminante de un ídolo número uno. Pienso sí, que hay un grupo de cuatro o cinco pilotos que por sus antecedentes y características están en un nivel especial dentro de la consideración de la gente. Sin ningún tipo de vanidad, me incluyo en ese grupo. Ahora, el hecho de que sea el número uno o el número cuatro o cinco de esa lista, no es algo que esté fijo. Ese orden depende de los resultados, y éstos son muy cambiantes. Por ahí en un momento, que puede ser éste, me toca a mí, después, dentro de unos meses, le toca a otro. Más tarde a otro y así sucesivamente. Por eso pienso que no se puede hablar de un ídolo número uno con exclusividad; sí, en cambio, de que hay cuatro o cinco pilotos a los que el público considera, por distintas razones, más que a otros."

TRAVERSO CAMPEON

–Deportivamente, ¿fue 1986 el mejor año de tu trayectoria deportiva?

–Fue un año bueno, muy bueno, pero no sé si el mejor de todos. Sí, indudablemente, el de mayor trascendencia, y en eso influyó notablemente el excelente momento que está atravesando el automovilismo argentino y que ha derivado en un auge a todo nivel como no tenía desde hace tiempo. Quizás en mi campaña hubo también años tan buenos a mejores que el '86, con más carreras ganadas y también algunos títulos, como los del Turismo Carretera en 1977 y 1978, pero que por la poca difusión que en aquella época tenía la actividad nacional, no tuvieron la trascendencia debida. Este año, por suerte, fue distinto.

–Sin embargo, y básicamente en T.C.2000, las cosas no habían empezado muy bien que digamos...

–En el Turismo Competición la temporada comenzó no muy bien para nosotros. Especialmente por los problemas que encontramos en el "chasis" y que se agravaron luego de la "piña" de General Roca. Recién cerca de mediados de año pudimos solucionarlos, al cambiar el auto e incorporar en el nuevo las modificaciones que creímos necesarias luego de las pruebas que se hicieron en Córdoba. También fue decisivo para esta mejoría, el mayor ordenamiento que se logró en el equipo con la intervención de Oreste Berta, que además de trabajar en el taller y organizar la parte humana, comenzó a ir a las carreras. Así las cosas empezaron a funcionar más y mejor, y esto nos incentivó para seguir trabajando y probando en busca de mejorar cada vez más. Fue el empujón que nos faltaba porque éramos conscientes de que teníamos un auto ganador y con el cual podíamos pelear el título.

–Después de la carrera en Buenos Aires, que fue el primer triunfo del año, vos dijiste que le ibas a ganar el Campeonato a los Ford, a pesar de que en aquel momento Gayraud tenía una buena ventaja. ¿Fue aquélla una simple expresión de deseos, o estabas convencido de que podía ser?

–Un poco de cada cosa. Lo deseaba y estaba convencido, pero sabía que iba a ser bastante difícil porque ellos habían tenido un muy buen principio de temporada, ganando varias carreras y sacándome una ventaja bastante importante. Pero a partir de ese instante, las cosas se revirtieron totalmente. Nosotros empezamos a ganar y ellos a quedarse. Hubo un poco de suerte, ya que en las tres primeras carreras que ganamos, en Buenos Aires, Salta y Chaco, Gayraud no sumó en ninguna y Bessone en una sola. Pero lo de la suerte no es algo fundamental, porque en todos los casos y hasta el momento en que ellos abandonaron, yo iba adelante, lo que significa que les gané en la pista y no simplemente porque los autos de ellos se hayan parado.

–¿Fue Mario Gayraud el rival más difícil?

–En función del Campeonato, sí, porque él era el único en condiciones de poder pelearme el título. Pero en la pista, considero que el más bravo fue "Tito" Bessone, con quien hicimos muy buenas carreras. Creo que de haber sido él, y no Gayraud, mi adversario en la lucha por el título, las cosas se podrían haber complicado mucho más. Con esto no quiero desmerecer a Mario, que también resultó un adversario muy difícil, sino simplemente decir lo que siento.

–¿Tu opinión sobre la temporada 1986 de T.C.2000?

–Fue un "golazo", y creo que 1987 será mejor aún. Ya no hay dudas de que el Turismo Competición 2000 es la mejor categoría del automovilismo argentino. Hay lucha de marcas, de pilotos, de preparadores, de publicidades, porque están los mejores y cada día se incorporan más. Por eso creo que la próxima temporada va a superar a la que pasó, pese a que ésta resultó muy buena. Claro que para conseguir eso, también hay que solucionar algunos inconvenientes como, por ejemplo, el de los neumáticos. No puede ser que ocurra lo de Bahía Blanca, donde en clasificación la categoría gastó casi cien mil dólares... Es una barbaridad que hay que corregir porque de lo contrario se creará una brecha económica muy grande entre auto y auto, que puede ser muy perjudicial para la categoría. Por eso estamos buscando unificar el criterio de los neumáticos, para tener un tope en cantidades de gomas y eliminar las de clasificación. Otro punto que buscaremos modificar son las tandas de entrenamientos, tratando de hacer las más cortas.

–¿Seguirás entonces con T.C.2000?

–Por supuesto, con el equipo Renault y con un nuevo auto. Mi idea es defender y mantener el número uno. Ojalá me dejen, aunque lo veo difícil pues la categoría está cada vez más competitiva.

–¿Sólo T.C.2000 durante el próximo año?

–Por el momento, sí. Descartadas como alternativas la F-2 sudamericana y el CAP, queda el Turismo Carretera. Pero no creo que pase nada; quizá más adelante pueda ser, si es que se dan una serie de circunstancias especiales y el ofrecimiento es interesante. También podría darse algo en Rally, aunque sólo en forma aislada.

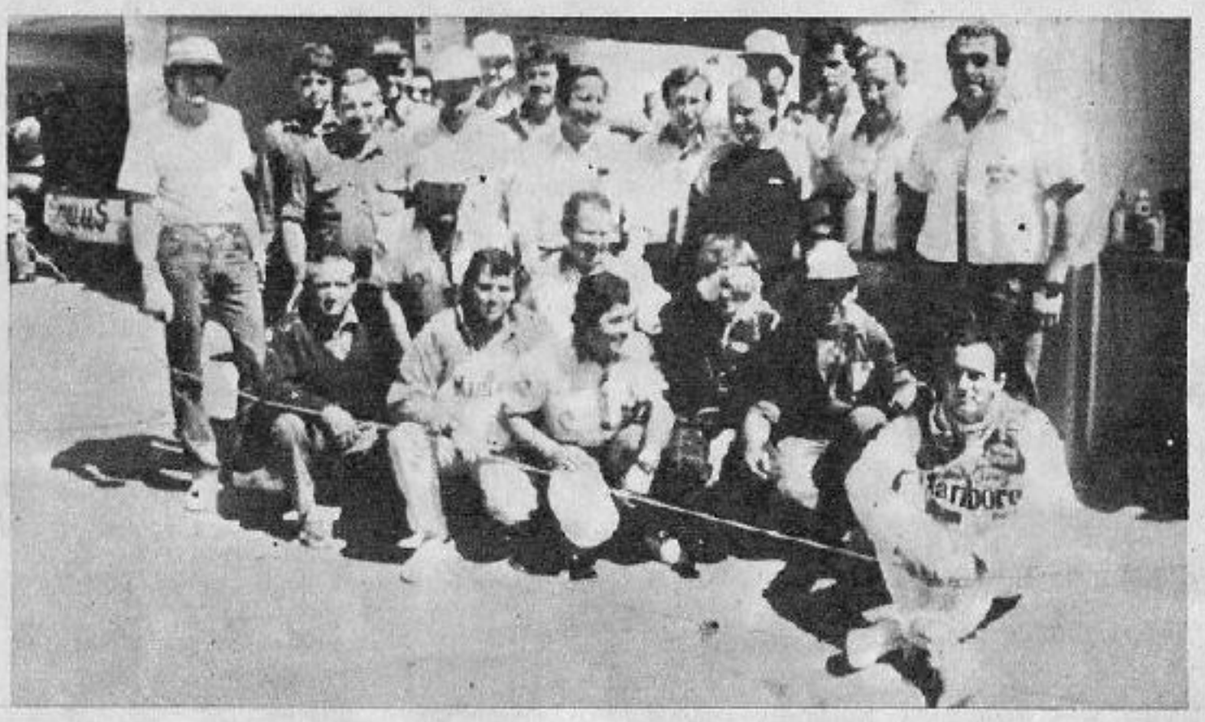
TRAVERSO POLEMICO

La temporada 1986 también vio a Juan María Traverso transitar con cierta continuidad al principio, por el Campeonato Argentino de Pilotos, y en forma aislada, en el Autódromo, por la Fórmula Dos sudamericana. Su mención repone en marcha el matiz polémico del Flaco.

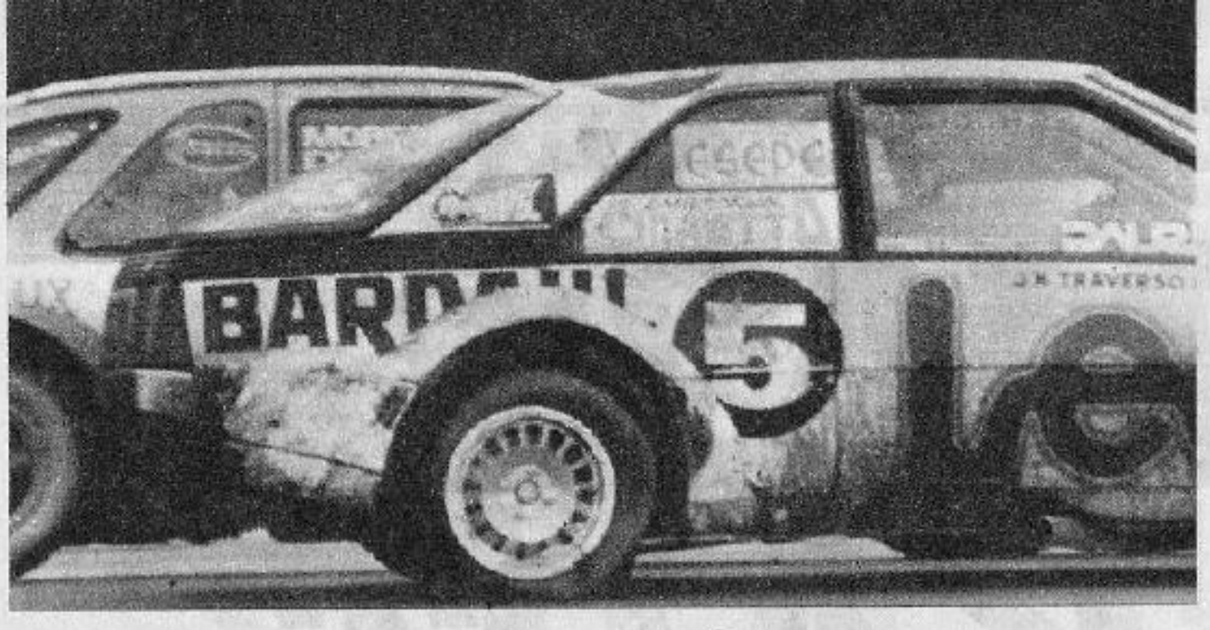
1


4


5


6


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





1) *Goma trasera derecha en llanta y Traverso cruzando en la pista. Lo va a pasar a su coequiper Soto, quien ganaría su primera carrera en T.C.2000. Detrás del villadolorense, Crocco con vueltas menos.* 2) *El "genio" en acción... Gayraud le había ganado el puesto, pero sobre la misma línea de llegada. Traverso recupera su posición con una goma en llanta. Ambas fotos son de la carrera de Pigüé.* 3) *Los mismos protagonistas de la foto anterior, aunque ahora en son de broma. Gayraud resalta la elegancia del "Flaco", reflejada en su corbata.* 4) *En compañía de su esposa Susana, en la cena del sábado previo a la carrera del CAP en Santa Rosa.* 5) *Su única intervención en la F-2 Codasur culminó en abandono.* 6) *Todo el equipo que trabajó para que Traverso fuera el Campeón en T.C.2000.* 7) *Acosado por "Tito" Bessone.* 8) *En la tranquilidad del Autódromo, dialogando con "Yoyo" Maldonado, otro grande.*



FICHA PERSONAL

Juan María Traverso es para todos, simplemente, el "Flaco". Nació en la ciudad de **Ramallo**, el **28 de diciembre de 1950**, siendo actualmente las Lomas de San Isidro el lugar de residencia con su familia, compuesta por su esposa Susana y tres hijos. Como tantos otros jóvenes ansiosos por la velocidad, las picadas en su ciudad marcaron los primeros pasos con el vértigo que luego orientó adecuadamente, eligiendo al **Turismo Carretera** como categoría inicial. Con un **Torino** debutó en **1971** en el circuito de **Pergamino**, y ya en la temporada siguiente obtuvo su primer triunfo en **Veinticinco de Mayo**.

Su talento y juventud le fueron abriendo paso en el TC, y así se incorporó en 1974 al equipo oficial **Ford**, obteniendo ese año el subcampeonato, posición que volvió a ocupar en 1976, en ambos casos detrás de Héctor Luis Gradassi. El **título** esperado llegó en **1977** y se repitió en **1978**, tras ganar el **Gran Premio**. Al año siguiente emigró a **Europa**, a la **Fórmula Dos**, interviniendo parcialmente en el certamen continental con un **March**, que llegó a colocar cuarto en la carrera de **Misano**, Italia. De regreso al país, se incorporó al **T.C.2000**.

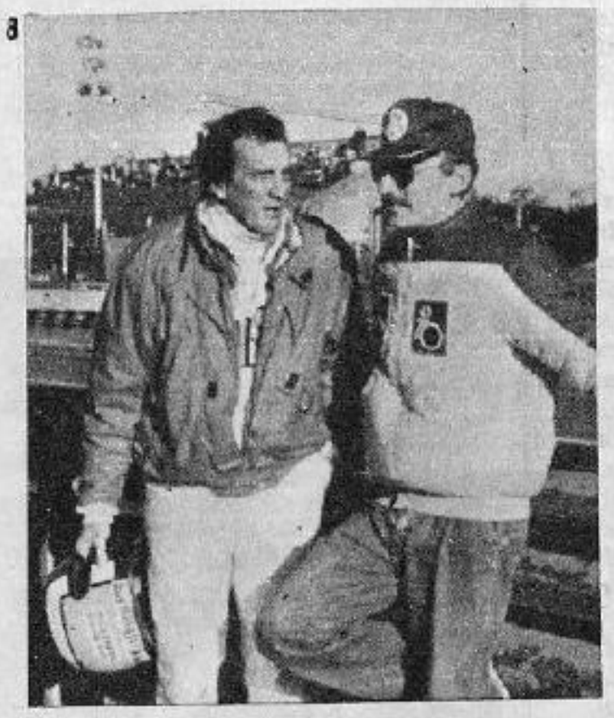
Esta categoría lo tuvo entre sus principales participantes hasta 1983, cuando decidió su retorno al Turismo Carretera. La temporada allí empezó con varios éxitos, pero su repentina desvinculación de **José Miguel Herceg**, le quitó posibilidades. Ya por entonces se había incorporado al **Campeonato Argentino de Pilotos**, donde, fiel a su costumbre, resultó figura destacada. Los años posteriores lo vieron alternar en dicha categoría y en **Turismo Competición 2000**, especialidad ésta en la cual, tras una larga vinculación con Ford, pasó en 1985 a defender los prestigios de **Renault**.

La temporada **1986** marcó uno de los picos más altos de su trayectoria. Fue finalmente **Campeón** en T.C.2000, tras vencer consecutivamente en **Buenos Aires, Salta, Chaco y Rafaela**, y ser escolta en Concordia, Pigüé, Río Cuarto y Bahía Blanca. También tuvo una destacada actuación en el Campeonato Argentino de Pilotos, donde pese a haberse retirado a mitad de temporada, fue Subcampeón tras vencer en Buenos Aires, Mendoza, Allen y Río Cuarto.

7



8



"El Campeonato Argentino de Pilotos es un circo, y además mal manejado. No pienso volver a correr y ni siquiera me arrepiento de haberme ido, pese a que en ese momento tenía matemáticamente posibilidades de lograr el título. Si me hubiese quedado, sería en parte responsable del fracaso que han tenido y que es evidente. Si no me retiré antes de la categoría, y luego de ver cómo funcionaban las cosas, es por consideración a la gente que me acompañaba. Por ellos aguanté más de lo debido."

Ahora le toca el turno a la Fórmula Dos sudamericana, un objetivo relativamente nuevo en la mira de las personales apreciaciones del Flaco. Que sin ponerse colorado, dice: "Inicialmente tenía pensado intervenir en 1987 en la Fórmula Dos Codasur. Pero lo pensé bien y decidí no hacerlo, ya que, dadas las actuales circunstancias, la categoría no me entusiasma demasiado. Creo que con el nuevo reglamento no está muy claro su futuro, ya que el mismo supone un enorme gasto que buena parte de los pilotos está imposibilitada de hacer. Por eso veo con ciertas dudas su futuro inmediato. Quizá dentro de algunos años, con este reglamento, la categoría alcance la proyección deseada. Pero por el momento no la veo. Además, creo que se encuentra estancada desde hace varios años, porque siempre son los mismos los que están en la punta y ganan. Y eso no es bueno para ninguna categoría en el mundo. Hablan del futuro de la Fórmula Dos, pero yo vengo oyendo eso desde los tiempos en que Cocho López fue Campeón, y eso pasó hace muchos años... Asimismo, creo que internamente existe un mal manejo entre ellos, con una falta de orden. En cuanto al aspecto internacional, es otro de los defectos, ya que con sólo ir a Brasil y que vengan a correr algunos pilotos desde allí, no se cumple cabalmente con la función de internacional. Es una simple opinión, dada sin ningún ánimo de ofensa. Espero que así se interprete".

¡Qué personaje este "Flaco" Traverso! Sin dudas, guste o no, el gran personaje automovilístico nacional de 1986.

Miguel Angel Sebastián
Fotos: Juano Fernández, Enrique Blanco y Carlos Neira

SU CAMPAÑA '86

T.C 2000

Carrera	PC	Final	RdV
Balcarce	2°	7°	-
General Roca	1°	9°	X
Santa Fe	1°	2°	X
Concordia	3°	2°	-
Las Parejas	4°	13°	-
Buenos Aires	2°	1°	X
Salta	1°	1°	X
Chaco	1°	1°	-
Rafaela	1°	1°	-
Pigüé	1°	2°	-
Río Cuarto	2°	2°	-
Bahía Blanca	3°	2°	-

Nissan

Carrera	PC	Serie	Final	RdV
Buenos Aires	1°	1°	1°	-
Mendoza	10°	1°	1°	-
Rafaela	1°	2°	17°	-
Allen	1°	1°	1°	X
Avellaneda	4°	2°	3°	-
Santa Rosa	1°	1°	2°	-
Buenos Aires ((+)	2°	-	2°	-
Río Cuarto	1°	1°	1°	-
Las Parejas	4°	-	3°	-

F-2 Codasur

Buenos Aires	10°	-	NC	-

(+)Corrió en pareja con Pisandelli

PARA EMPEZAR A CORRER CORSA

SUPERCONCURSO 20° ANIVERSARIO

GANATE UN KART

...Y TODO LO QUE VIENE ARRIBA



Los veinte años de CORSA significan dos décadas de automovilismo en todos sus niveles, lapso en el cual nuestros lectores nos han acompañado consecuentemente semana tras semana. Es por eso que ahora habrá para ustedes un motivo más a fin de seguir acompañándonos: ***un kart de competición con motor Zanella 125 cm³, listo para largar.*** *Efectivamente, ése es el premio para el ganador de nuestro* ***Concurso "20° Aniversario".*** *¿De qué se trata? Simplemente, de un concurso de preguntas y respuestas que al cabo de dos meses, tendrá un* ***ganador*** *que* ***podrá iniciarse en la práctica del automovilismo deportivo*** *con un elemento de primer nivel.*

Este certamen, dirigido a todos aquellos que quieran empezar a correr, da la posibilidad concreta a los ***chicos de 12 a 16 años*** *que quieran participar en* ***Karting Promocional 125 cm³ Standard.*** *Para hacerlo completo, también premiamos con un casco, un buzo y un par de guantes.*

Pero además habrá un ***segundo premio*** *consistente en una* ***beca*** *para realizar un* ***Curso de Piloto de Karting*** *en la* ***Escuela de A.P.A.D.*** *(Asociación para el Automovilismo Deportivo). Esta es asimismo una forma más de acercar a los niños al automovilismo, ya que la beca en cuestión es* ***exclusivamente para chicos de 8 a 12 años.*** *El citado curso, que se dictará todos los sábados en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, tiene por objeto formar verdaderos pilotos, con clases teóricas y prácticas a bordo de karts especialmente acondicionados. Es requisito fundamental para el ganador del segundo premio, contar con* ***autorización de padre, madre o tutor*** *para poder acceder a la beca.*

Como ven, tratamos de brindar a ustedes, amigos lectores, posibilidades para que los más jóvenes puedan acceder a los primeros escalones del deporte que nos convoca semanalmente.

Esta simpática propuesta se ha logrado con el inestimable aporte de verdaderos amigos de nuestro veinteañero semanario, que gentilmente donaron los elementos que fabrican. Ellos son: ***Leonardo Pereira*** *(constructor de los* ***chasis*** *de karting* ***DAP****),* ***Juan Zanella*** *(motores, ciclomotores y motocicletas), el popular "Negro"* ***Iglesias*** *(casco, buzo y guantes "Formula One" de* ***Anexo J****) y* ***A.P.A.D.***

Así que chicos (y por qué no chicas), CORSA les ofrece la oportunidad de convertirse en pilotos de verdad. Animense... ***manden los cupones y estén atentos a los resultados.***

COMO PARTICIPAR

El sistema es muy simple y consiste en ***contestar correctamente dos preguntas por mes. Serán cuatro preguntas a lo largo de dos meses. Hasta ese momento se recibirán los cupones que sean enviados a nuestra redacción.***

Se permite que cada participante envíe todos los cupones que desee, aceptándose fotocopias de los mismos. No es necesario comprar la revista para participar.

En el mes de ***marzo*** *se realizará el sorteo entre todos los cupones que contengan las* ***respuestas correctas,*** *y con bombos y platillos serán anunciados los ganadores del primer y segundo premios, en las páginas de CORSA.*

Oportunamente iremos dando a conocer las ***fechas exactas*** *de cierre del concurso y del sorteo, como así también las preguntas restantes y las respuestas acertadas.* ***¡¡Suerte para todos!!***

LAS DOS PREGUNTAS DEL MES

Marque con una X el casillero correspondiente a la respuesta elegida.

1.- De estos tres pilotos de Fórmula Uno Internacional, ¿cuál fue considerado en su momento, un fenómeno aun en los Campeonatos Mundiales de Karting?
a) Martin Brundle
b) Michele Alboreto
c) Ayrton Senna

2.- Uno de estos tres kartistas ganó el Sudamericano de Karting en dos oportunidades. ¿A quien nos referimos?
a) Carlos Panagopulo
b) Claudio Manozzo
c) Miguel Angel Acuna







CORSA
Revista CORSA
Belgrano 624 - 6° piso
(1092) Capital Federal

1.- A B C

2.- A B C

Nombre y Apellido:

Dirección: LOCALIDAD:

Teléfono: DOCUMENTO TIPO Y N°

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

escapes ticos

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

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

escapes ticos ZONA CORDOBA
TURBO-SILEN:
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente
CORDOBA - TEL. 55-7382

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CAÑONERAS
• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL



BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919.
TEL. 92-7781

BUZOS ANTIFLAMA JS

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA



KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS, COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR.

BRANDSEN 1123.
TEL. 744-2583
Frente a Estación
SAN FERNANDO (1646).

CUBIERTAS WALTRAC BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP
LLANTAS BRONCO

TEL. 541-2694 70-6387



IMPORTADOS
* VISA * GS. * CX * MAZDA 323 R.20 - GALANT. ALFA * R.5 *
REPARACION DE OPTICAS Y FAROLES TRASEROS • RECAMBIO TREN DELANTERO • TRANSMISIONES • SUSPENSION Envíos al interior
TEL.: 572-8404

CALZADOS CARCER
PEDILO POR CASILLA DE CORREO Nº 60 (1684) EL PALOMAR

ALARMAS ITALIANAS "COBRA" Ultrasonido. Comando a distancia-Vidrios-Baúl-Capot. ANEXO NORTE. Pasaje Obelisco Norte. Local 20.

BOTAS PROVA
PARA COMPETICION DE GAMUZA
MODELO A con VELCRO
MODELO B con CORDONES



ALVAREZ THOMAS 250. CAP. (cp. 1427). TEL. 553-4071

APRENDA Y TRIUNFE
ELIJA UN CURSO:
1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES
4 MOTOS
5 MOTORES de CARRERA



CURSOS UNICOS POR CORREO
IMA
C.C. 40 - SUC. CASEROS (B 1678 - CASEROS - BS. AS

RECTIFICACION INTEGRAL DE MOTORES Y AJUSTES
SERVICIO DIESEL
Mario, Vicente y Cia.
SERVICIO ESPECIAL MERCEDES BENZ
VICENTE LOPEZ 373, ex 185 (cp 1878) - QUILMES 253-9220

COMPETICION



ruedas argentinas

T.C.2000 ☆ F. RENAULT ARGENTINA ☆ F.2 LIMITADA NACIONAL ☆ TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ☆ F.2 CODASUR C.A/P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES
PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS
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

CESAR GOÑI COMPETICION
PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS
KARTING Y FORMULA 5
PINERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

LEVAS BOSCH Competición
Pastor Luna 7957 (ex 3157). Villa Bosch. TEL. 769-1314

BUTACAS VEIGA
TORINO ZX..... $ 75
RECAMBIO FIAT 600 c/CABEZAL..... $ 29



Y MUCHAS MAS. TOMAMOS USADAS
GAONA 4056. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

BUZOS ANTIFLAMA
APOYABRAZOS ☆ VOLANTES ☆ TABLEROS ☆
ACCESORIOS AUTOPISTA
BOEDO 1572. TEL. 922-5918

ANEXO J
BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4300 - Cap.



MALACATES ELECTRICOS
EL POTRO
TIRA COMO UNA TROPILLA
IMPRESCINDIBLE PARA BARRO Y NIEVE
ALTA CALIDAD Y GARANTIA

- 12 VOLTS - PARA APLICAR EN FORD • CHEVROLET TOYOTA • JEEP • RANGER

Distribuidor en VENADO TUERTO:
Ruta 8 y Colon (cod. 2600) (STA. FE) Tel. 0462-22694

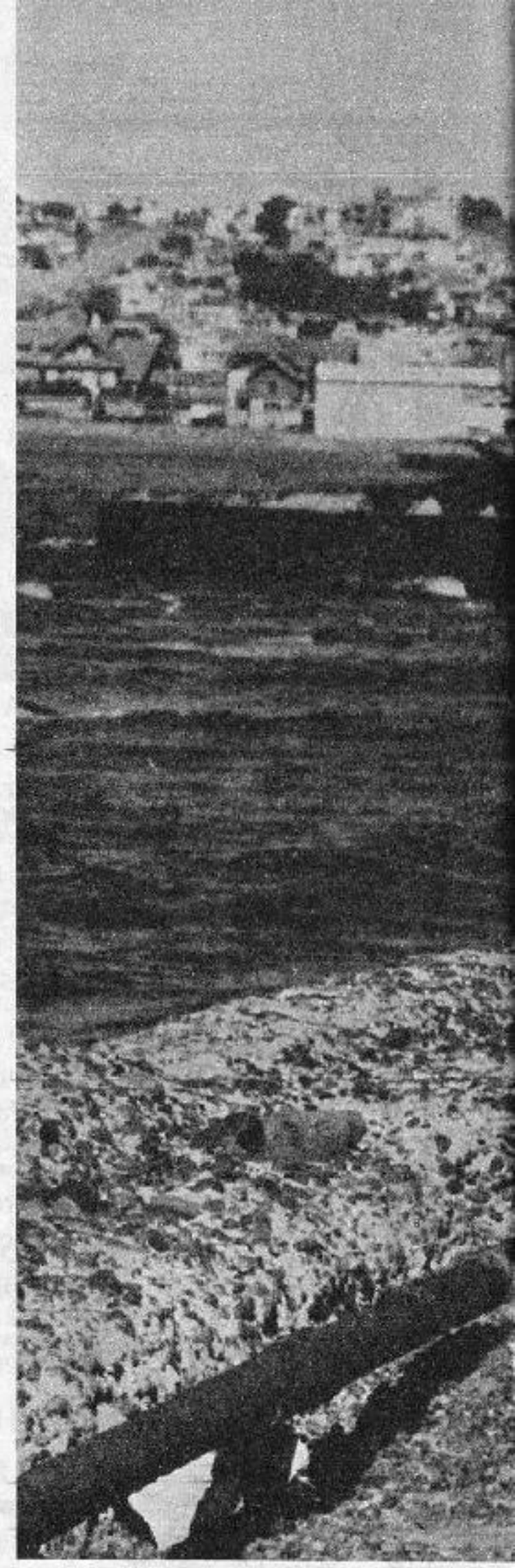
FABRICA Y DISTRIBUYE:
ALPA DIESEL
AV. DORREGO 242.
TEL. 854-9905; 855-4076

H.B. Producciones. Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

Datsun 280 ZX

ALEJANDRO REMENTERIA "ESTO RECIEN COMIENZA"

Efectivamente, para este chubutense de 22 años, que ha logrado su primer campeonato con tan sólo dos temporadas de experiencia nacional, el futuro es prometedor.







Rementería –de espaldas– en la vía... rápida al triunfo, cabría acotar. Al fondo, su ciudad, Comodoro Rivadavia. Foto abajo izquierda. Con su habitual y vehemente estilo, tratando de mejorar su tiempo de clasificación en las pruebas de Avellaneda, Santa Fe.
Foto menor. Serio, de sonrisa dura, Alejandro sabe que comenzó una etapa clave de su vida.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



"En la rectificadora de mi padre comencé a conocer los "fierros". Salía del colegio e inmediatamente me iba para allá. Al mismo tiempo me subía a los 'hot rods' cuando iban a probar. Se trataba de Fairlane o Mercury '56 con motores de 140 HP V-8 y caja de cuatro marchas, sobre los que comencé a subirme como acompañante a los 14 años. Eran carreras de 20-25 vueltas y yo iba con cualquiera."

"Debuté como piloto sobre una coupé Studebaker 56 en Puerto Deseado, en complicidad con mi padre, ya que mi madre no sabía nada. Se enteró por la radio y no nos dejó entrar a casa, cuando llegamos a las tres de la mañana. Hasta las cinco de la madrugada mi padre estuvo convenciéndola. La cuestión es que en el debut había clasificado tercero entre treinta y dos autos, y en la carrera falló la bomba de frenos, se trabaron los discos y me pegué una piña. Lo que pasaba era que mi madre no quería que corriese en un 'hot rod'. Ella sabía cómo estaban de mal armados esos autos. Seguí en Turismo Nacional con una coupé Fiat 125 y ya no hubo más problemas. Ella se encargaba de todo lo referente a la seguridad. La butaca, la jaula y los cintos tenían que ser de FADES, porque sino no me dejaba correr. Posteriormente cambié por un Peugeot 504 siempre preparado por mi padre. En aquella época, el TN nacional que corría en Comodoro estaba protagonizado por los autazos. Era cuestión de dar y *recibir golpes casi continuamente*. Y, pese a que no anduve mal, jamás gané una carrera. Tres veces finalicé tercero. Esos fueron los mejores resultados".

"Casi coincidiendo con la primera carrera del C.A.P. en Comodoro Rivadavia, Carlos Molino -piloto de TN- lo entusiasmó a mi padre para que yo corriese a nivel nacional. La idea prendió y quisimos comprarle la coupé Datsun 280 ZX a Angel Monguzzi. Finalmente, se la adquirimos a Carlos Costilla, otro comodorense. Previmos el debut nacional en el Premio Coronación del '84.

Probé el auto en Buenos Aires y saqué la licencia luego de una prueba en el circuito N° 9 del Autódromo porteño. En un momento, pensé que no me iban a aprobar, porque pasé de largo en la entrada a los mixtos. Sin embargo, no hubo mayores problemas, marqué un registro de... Creo que era de 1m36s..."

"Cuando comencé en el C.A.P. no conocía a nadie. Sólo tenía una relación con Humberto Paul, cuyos neumáticos distribuía mi padre en Comodoro Rivadavia. El fue quien luego me recomendó a Héctor Giambrone. El debut no fue muy auspicioso: Mi madre me estaba acompañando, y en boxes retrocedió el auto de Carlos González y la golpeó fuertemente. Por otra parte, marqué el vigésimo tiempo en clasificación. En el '85 tampoco arranqué muy bien. En la primera del año, Pigüé, se me rompió la caja y abandoné. El auto lo atendimos en Comodoro hasta que Giambrone, a quien recurrimos para que se ocupase de la preparación, nos dijo que si bien él no tenía tiempo, seguramente Tito Vitelli, sí. Con la atención de este último corrimos hasta Bahía Blanca. El principio fue bstante duro, ya que nuestro equipo no contaba con ningun apoyo importante. Mi padre tuvo

FICHA PERSONAL

Piloto profesional, **Alejandro Rementería** nació en Comodoro Rivadavia, donde también reside actualmente, el 4 de febrero de 1964. Con apenas dieciséis años comenzó a participar en pruebas de hot rods, pasando luego en 1982 a incursionar en el Turismo Nacional Zonal, categoría que comprendía carreras en Chubut y Santa Cruz. Y en la cual intervino hasta 1984.

A fines de ese año tuvo lugar su debut en el automovilismo nacional, concretado en el Autódromo de Buenos Aires y sobre un Datsun del Club Argentino de Pilotos. La temporada 1985 mostró su continuidad con esta especialidad finalizando en el decimoctavo puesto en las posiciones del campeonato.

La aparición de los Nissan le dio en 1986 la posibilidad de acceder a las primeras posiciones entre los Datsun. Y de excelente forma, ya que cosechó una importante serie de victorias, que comprendieron las carreras de Mendoza, Allen, Santa Rosa, Buenos Aires, Río Cuarto, Bahía Blanca y Balcarce, que le permitieron coronarse anticipadamente campeón. Título que festejó con una nueva victoria, esta vez en Santa Fe, en la carrera que no tuvo puntos.

SU CAMPAÑA

Fecha	Circuito	Clasificación	Serie	Final
C.A.P.				
23-12-84	Buenos Aires	20°		12°
3-3-85	Pigüé	9°	4°	AB
24-3-85	Avellaneda	15°	6°	9°
7-4-85	Mar del Plata		8°	AB
28-4-85	Allen	8°	-	5°
19-5-85	Resistencia		8°	7°
9-6-85	San Juan	16°	7°	13°
23-6-85	Balcarce	9°	9°	11°
14-7-85	Oscar Cabalén	10°	5°	AB
28-7-85	Buenos Aires (*)	11°	12°	13°
11-8-85	Avellaneda		9°	12°
13-10-85	Bahía Blanca	15°	9°	15°
27-10-85	La Rioja	13°	5°	16°
17-11-85	Santa Fe	21°	9°	9°
1-12-85	Buenos Aires	34°		AB

(*) En pareja con García Veiga.
16° en el campeonato con 16 puntos.

23-3-86	Buenos Aires	1°		DESC
13-4-86	Mendoza	2°	-	1°
24-4-86	Rafaela	1°	-	2°
11-5-86	Allen	1°	-	1°
8-6-86	Avellaneda	10°	-	3°
22-6-86	Santa Rosa	2°	-	1°
20-7-86	Buenos Aires (*)		-	1°
3-8-86	Río Cuarto		-	1°
17-8-86	Las Parejas	1°	-	2°
31-8-86	Oscar Cabalen	4°	-	3°
21-9-86	Mar del Plata	9°	-	21°
26-10-86	Bahía Blanca	1°	-	1°
23-11-86	Balcarce	2°	-	1°
7-12-86	Comodoro Rivadavia	1°	-	4°
21-12-86	Santa Fe (**)		-	1°

(*) Corrió en pareja con Carlos Castilla
(**) **Competencia sin puntos** para el campeonato. 1° con 192 puntos.
Turismo (Fórmula Sierra)

9-11-86	Buenos Aires	11°	-	AB
14-12-86	Avellaneda	3°	-	AB
28-12-86	Buenos Aires		-	



Hacia fin de la temporada Rementería debutó en la Fórmula Sierra, la cual alternará durante el '87 con las pruebas del C.A.P.

que vender un auto para que yo siguiese corriendo, ya que tenía una fe ciega en mi futuro, y el esfuerzo lo sentía toda mi familia. Sin embargo, volvimos a la carga con Giambrone, en una conversación que tuvimos durante la carrera de Santa Fe del '85. La elección del 'Negro' no fue caprichosa. El había sido el preparador de los autos de Bessone, quien fue dos veces campeón; en su taller se ocupa exclusivamente de fierros de carrera y todo su equipo pareciera que disfruta con el trabajo. Además fueron varios los autos que "colocó" en puestos de punta. Por todo eso, era 'el' preparador."

"En principio yo, quería correr una Nissan 300 ZX durante el '86, ya que tenía un año de experiencia sobre Datsun. Giambrone me aconsejó que siguiese en esa división, y ante mi propuesta de comprar un auto de calle para transformarlo, comentó que no valía la pena, ya que significaba una inversión muy grande. Era más conveniente adquirir uno que ya hubiese corrido y que se encontrara en buen estado. El mejor disponible era el de Monguzzi. Por otra parte, tanto Fernandino como 'Tito' Bessone estaban en el equipo y podían ayudarme en función de trayectorias y puesta a punto. Fue con Bessone con quien más aprendí, ya que trataba de manejar en la forma más similar posible a la de suya. El me dio una gran ayuda y me hacía sentir que los logros que yo obtenía, a él le importaban. En Bahía Blanca, este año, cuando gané, saltó el guard rail y vino a festejar, cuando faltaban minutos nada más para que él largase en la final de Nissan 300. Inclusive, a veces, se daba el caso que yo no podía ir a Buenos Aires para probar, y él se ocupaba de mi auto, poniéndolo a punto. Eso es invalorable."

"Vivir en Comodoro y tener el auto en Buenos Aires implica muchos viajes. Normalmente, cada carrera me insume una semana, ya que me gusta ir al taller, ayudar en lo que se necesite, convivir con el equipo. Eso es vital, ya que, si bien la noticia que se difunde habla de 'la victoria de Rementería', detrás mío está todo un conjunto de personas que lo hacen posible. Es un equipo hermoso, ya que no pierden oportunidad para motivarte, para darte más ganas de ganar."

"Mi estilo cambió mucho. En un principio yo era, digamos, difícil de pasar en la pista, luego me tranquilice bastante, una vez que fui logrando una mayor madurez en mis planteos de carrera. Pero soy consciente que jamás se termina de aprender. En Las Parejas, este año me sucedió algo que lo demuestra claramente. Si bien a mí me gusta andar fuerte, en los entrenamientos no podía lograr un registro decente. Estaba a dos segundos por arriba del tiempo previsto. 'Tenés que entrar más despacio en los mixtos', me dijeron. Eso hice y logré la pole position. Es evidente, entonces, que correr en auto no es sólo cuestión de apretar a fondo el acelerador. Hay que saber hacerlo, por supuesto, pero también se debe pensar constantemente, con la cabeza bien fría."

"El año comenzó muy bien, ganando en Buenos Aires. Sin embargo me desclasificaron porque la junta de tapa de cilindros no daba el grosor mínimo. Fue extraño, ya que usábamos las juntas Meyro homologada. Luego, algo similar le sucedió a Daniel Sancho en Avellaneda. Por supuesto que a Mendoza fuimos con 'ansias de venganza' y mentalidad ganadora. En Rafaela venía ganando y cuando lo pasó a Ponte me tocó porque no me vio en sus espejos. Ganó Zanatta y yo llegué segundo muy cerca. En Allen no hubo problema alguno y gané. Cuando fui a Avellaneda, el auto no doblaba bien, clasifiqué décimo y 'remando' llegué a colocarme cuarto, obteniendo el tercer puesto por desclasificación de Sancho. Para Santa Rosa se rearmó el auto y el motor y volvimos a ganar. Para los 300 km de Buenos Aires corrí y gané en pareja con Carlos Costilla. El es un piloto muy prolijo y veloz, acostumbrado a los autos de fórmula que manejó sobre todo en Inglaterra. Además, es mi amigo y le tenía toda la confianza."

"En Río Cuarto, el auto estaba muy duro porque tenía dos amortiguadores trabados. Para colmo llovía, y eso dificultaba la puesta a punto. Terminé ganando. Lo de Las Parejas ya te lo comenté, logramos la pole y luego terminé segundo. Córdoba fue la siguiente: ahí el auto tampoco doblaba bien. En Mar del Plata cortamos un palier. Luego de eso fui a Buenos Aires y estuve dos semanas probando en el Autódromo. La suspensión se desarmó siete veces y el ensayo final lo hizo Tito Bessone. El resultado fue que en Bahía Blanca el auto era un verdadero 'jet'. El motor era un violín y el chasis doblaba mejor que nunca. En Balcarce logré el segundo tiempo en la clasificación girando solo el sábado, sin 'chuparme'. El domingo corrí en forma bastante inteligente y cuidé las gomas y frenos, obteniendo la victoria. Si bien ahí me consagré como campeón, quería ganar en Comodoro Rivadavia, la última del certamen. Sin embargo, las cosas se complicaron desde el sábado en los entrenamientos, cuando se rompió una maza y perdí la rueda. Sin embargo, el equipo reparó todo a tiempo y obtuve la pole position. En carrera siguió la racha ya que me tocó Zenklusen en la largada. Quedé muy atrás y tuve que remontar cerca de quince puestos, llegando hasta el cuarto lugar."

Desde que le robaba el auto al padre –quien también supo correr en "hot rods" hasta lograr el primer título nacional obtenido por un comodorense en automovilismo han pasado varios años. Del adolescente queda poco, aunque conserva ese afán fresco y juvenil, al cual sorprende el haberse transformado en una verdadera "star" en su propia ciudad. De todas maneras, sabe que recién ha comenzado –inmejorablemente– su vida automovilística a alto nivel. Y no pretende estancarse. "Por supuesto que pretendo seguir y me gustaría correr en T.C. 2000. Sin embargo creo que debo quemar algunas etapas. Para eso comencé en la Fórmula Sierra, la cual me enseña bastante". Para Alejandro Rementería, todo es futuro, y sabe cómo aprovecharlo.

Eduardo Enrique Neira
Fotos: Juano Fernández

REMENTERIA EN 100 RESPUESTAS

1) Un libro: **El Quijote de La Mancha**
2) Un diario: **"Crónica" de Comodoro Rivadavia**
3) Una revista: **Corsa**
4) Un periodista: **Alberto Juárez**
5) Un periodista especializado: **Alberto Juárez**
6) Una moto: **Kawasaki 1300 con un cuatro a uno**
7) Un auto de calle: **Coupe Fuego**
8) Un auto de carrera: **Mi coupé Datsun 280 ZX**
9) Un auto de F-1: **Ferrari**
10) Una Pick-Up: **Ford F-100**
11) Un tractor: **John Deere**
12) Una carrera: **La de Balcarce, cuando gané el campeonato**
13) Una categoría: **La 280, que me dio muchas satisfacciones**
14) Un piloto: **Ernesto "Tito" Bessone**
15) Un piloto joven: **José Luis Di Palma**
16) Un piloto internacional: **Ayrton Senna Da Silva**
17) Un jefe de equipo: **Mi padre**
18) Un mecánico: **Héctor Giambrone**
19) Un constructor: **Oreste Berta**
20) Un preparador: **Héctor Giambrone, el mío**
21) Un acompañante: **Mi madre**
22) Una película: **Una chica al rojo vivo**
23) Una bebida: **White Horse**
24) Una comida: **Lomo a la pimienta con papas a la crema**
25) Una fruta: **Una rica manzana**
26) Un postre: **Un helado de chocolate**
27) Un restaurante: **Cualquiera que sea tranquilo**
28) Un boliche: **Cualquiera mientras sea una buena discoteca**
29) Una música para oír: **Moderna**
30) Un ritmo para bailar: **Algo divertido**
31) Un disco: **Alguno de Kenny Rogers**
32) Un tema musical: **Nunca te enamores de un soñador**
33) Un conjunto musical: **Ninguno en especial**
34) Un cantante: **Kenny Rogers**
35) Una cantante: **Sheena Easton**
36) Un cómico: **Alberto Olmedo**
37) Un actor: **John Wayne**
38) Una actriz: **Muchas**
39) Una ciudad: **Comodoro Rivadavia**
40) Un país: **Argentina**
41) Un deseo: **Hacer una buena campaña en el automovilismo**
42) Una superstición: **Hacer algo antes de una carrera que no lo hubiese hecho en alguna otra**
43) Una cábala: **Darle un beso al auto antes de subirme o usar la misma remera debajo del buzo**
44) Un amigo: **Mi padre**
45) Un enemigo: **La mala suerte**
46) Una audición de radio: **Campeones**
47) Un programa de TV: **Campeones por Canal 2**
48) Un error: **No haber empezado antes a correr a nivel nacional**
49) Un acierto: **Estar en manos de Héctor Giambrone**
50) Un trauma: **Ninguno**
51) Un miedo: **Ninguno**
52) Una tristeza: **Que mi madre no esté en las mejores condiciones físicas**
53) Una alegría: **Haberle brindado a Héctor Giambrone y su equipo y a mi familia, el campeonato de este año**
54) Un hombre: **Mi padre**
55) Una mujer: **Mi madre**
56) Un deporte: **El automovilismo**
57) Otro: **Hacer footing**
58) Un deportista: **Gabriela Sabatini**
59) Un equipo de fútbol: **Boca Juniors**
60) Un jugador de fútbol: **Gatti**
61) Un equipo de rugby: **Los Pumas**
62) Un jugador de rugby: **Hugo Porta**
63) Una obra de arte: **----**
64) Una profesión: **Empresario**
65) Un reloj: **Rolex**
66) Un color: **Rojo**
67) Un color mufa: **Verde**
68) Un número: **El más lindo es el 1, pero las mayores satisfacciones las conseguí con el 19**
69) Un número mufa: **El 13**
70) Una virtud: **Llegar a campeón con 22 años**
71) Un defecto: **----**
72) Un escritor: **Jorge Luis Borges**
73) Un escritor argentino: **Jorge Luis Borges**
74) Una escritora: **Alfonsina Storni**
75) Una escritora argentina: **Silvina Bullrich**
76) Un político: **Raúl Alfonsín**
77) Un militar: **Manuel Belgrano**
78) Un lugar de Buenos Aires: **Recoleta**
79) Una época: **Las que se vivieron cuando yo era más chico**
80) Una manera de vestir: **Sport**
81) Un arma: **Winchester**
82) Un accidente: **El que tuve con una coupé Fiat y anduve 100 metros con el techo**
83) Una muerte: **La de mi tía**
84) Un animal: **Una pantera negra**
85) Una fiera: **Una pantera negra enojada**
86) Un hobby: **Pasear todo el día sin preocupaciones**
87) Un dirigente automovilístico: **Hay muchos. Además trabajan bien**
88) Un partido político: **Unión Cívica Radical**
89) Un lugar de veraneo: **Mar del Plata**
90) Un lugar de reunión: **La casa de algún amigo**
91) Un rival: **Gerardo Cerquetti**
92) Un avión: **Lear Jet**
93) Un jabón: **Cualquiera**
94) Un perfume: **Paco Rabanne**
95) Un cigarrillo: **Marlboro**
96) Un circuito: **El 9 del Autódromo Municipal**
97) Una duda: **Hasta donde llegaremos con los autos de carrera**
98) Un ídolo: **Para mí hay dos. "Tito" Bessone y Juan María Traverso**
99) Una ambición: **Llegar a correr en F-1**
100) Una pregunta: **¿Está bien manejado el automovilismo en nuestro país?**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Para avisos: H.B. Producciones, Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

TARJETAS DE CREDITO

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

DA - DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

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

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



Colocación en el acto **ENVIOS AL INTERIOR**

Batalla de Pari 471 (Alt. Warnes 1100). TEL. 855-0449
Avellaneda 435 - Vte. López. 795-1607

FABRICA DE PLASTICO REFORZADO ● CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP ● FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS Y BUTACAS PARA TC, TC 2000, CAP y otros ● DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)



HARPLAST

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

LLANTAS DE COMPETICION AERO



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

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

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

AMORTIGUACION

HORACIO



PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS COMPETICION

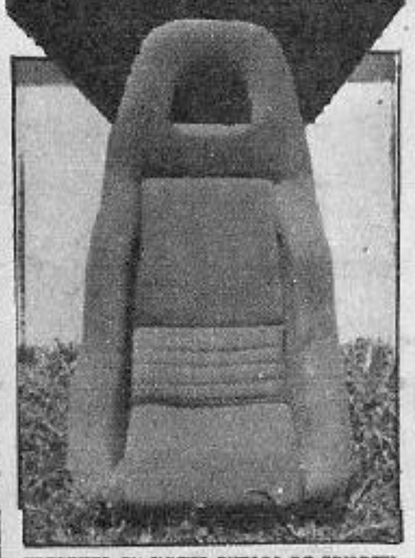
TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA

Envíos al interior

Fabrica, Administracion,

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

CASA ZAGAGLIA S.A
BUTACAS



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

F. de OLIVEIRA 4683. CASEROS. Pcia. Bs. As. (cp. 1678). TEL 654-5408
J.B. JUSTO 3350. Capital Federal

PROVA

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



Fabrica y distribuye **PROVA**

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

Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault.
Informes por carta: Rastreador Fournier 2522, Olivos (1636) Bs. As. ó personalmente en el Autódromo de Bs. As.
Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

LEVAS
ROMERO
COMPETICION

Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 168) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL 755-3826

CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

EE

SAN MIGUEL 664-0819

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

ELEMENTOS

SAGLIMBENI

DE COMPETICION

● BOTADORES A RODILLOS ● VARILLAS LEVANTA VALVULAS ● BALANCINES A RODILLO ● TRABAJOS ESPECIALES EN BLOCK Y TAPAS DE CILINDROS ● ● BOMBAS DE ACEITE ● POLEAS DENTADAS ●

★★★★★★ *AGRADECEMOS A LOS PILOTOS Y PREPARADORES QUE CONFIAN EN NUESTROS ELEMENTOS* ★★★★★★

Oscar CASTELLANO ° Juan DE BENEDICTIS ° Mariano CALAMANTE ° R. MOURAS ° Antonio MARCOS ° José L. PAOLUCCI ° Oscar AVENTIN ° Julio SALGADO ° Carlos SAIZ ° Oscar SPINELLO ° Carlos NANI ° José M. ROMERO ° Osvaldo SASSO ° Jorge ROUX ° Angel DINEZIO ° Carlos GIUSTOZZI ° Osvaldo LYNN ° Néstor APELLA ° Juan C. SPINELLA ° Néstor GIARDINALI ° José MALICIA ° Héctor PACHIALAT ° Romel VIGLIANCO ° Francisco ALTUNA ° Rubén GIL BICELLA ° Roque MIRALDI ° Antonio BAUTISTA ° Rubén MUÑIZ ° Roberto ZANARDI ° Carlos CALAMANTE ° Carlos GARCIA ° León URQUIZA ° Juan C. JAZMA ° Daniel PERLO ° Alberto PALMA ° Luis DELCONTE ° Rubén QUIROGA ° Marcos LOIOCO ° Clemar FIRPO ° Enrique SANGUINETTI ° Hugo PICCININI ° Carlos LYNN ° Carlos BARACCO ° Norberto BRESSANO ° Enrique POURCIEL ° Osvaldo VILLAVERDE ° Marcelo GONZALEZ ° Roberto CAPARELLO ° Julio CA ° Roberto FERNANDEZ ° Carlos ARANZANA ° Alberto PIÑANELLI ° Tomás RANALLI ° Osvaldo BIANCILI ° Rubén SALERNO ° Héctor RIOS ° Francisco IACONO ° Natalio CICCIA ° "Equipo SUR COMPETICION" (Roberto Del Campo) ° Gerardo DEL CAMPO ° Angel BANFI ° Preparación SOUSA MARTINEZ ° Oscar FINESCHI de "WILDE COMPETICION"

Fórmula Entrecor

JOSE LUIS DI PALMA

PURA SANGRE DE IDOLO



No vamos a presentar ahora a la ilustre familia de la cual proviene "José"... Pero tampoco vamos a presentarlo a él a esta altura, pues el "nuevo Pibe Di Palma" ha hecho méritos sobrados para ser bien conocido ya, y sin necesidad de referirse a él como "el hijo del ídolo". Charlemos de cómo lo ha logrado este digno heredero de una raza de... sangre pura de carrera.



3



4

Los chicos crecen... Se hacen hombres y, ciertas veces, hasta Campeones. Por más que en algunos casos apenas contabilicen una veintena de primaveras en el calendario de sus vidas. A pesar de que haya muchos que mantengan sobre ellos demasiado cercano el recuerdo de la infancia. Como pasa con José Luis Di Palma. Qué cerca está en muchos la pasada imagen del chiquilín rubio y desgarbado jugueteando en brazos de su padre, de ésta con que hoy la realidad nos lo entrega como flameante Campeón de la Fórmula EntreCor Nacional. Tan cerca, que hasta parece increíble que ambos fueran la misma persona.

Pero no. Aquel chiquilín y este joven que se ha llevado justicieramente no sólo el título de la EntreCor sino también el lauro de revelación de la temporada automovilística nacional son la misma persona. Lógicamente, con algunos años de diferencia que, sin ser muchos, fueron aportando la cuota de experiencia y aplomo para dar forma a una personalidad tan esencial como agradable. Una personalidad que, por ser como es, ha conseguido algo tan difícil como es desterrar el cliché de "ser el hijo de..." que signa a los herederos de figuras que siguen sus mismos pasos para tomar brillo propio. Porque José Luis Di Palma es para todos, simplemente, José Luis, y no "el hijo de Di Palma". Y no es poco el mérito, reparando en su juventud y en que es nada menos que Di Palma el apellido que se da el lujo de relegar.

"Ser el hijo de una figura como es mi padre, y dedicarse a lo mismo, tiene sus ventajas y problemas. Personalmente, he tratado de no obsesionarme con ello, tanto sea por lo bueno como por lo malo, y si, en cambio, busco trabajar de la mejor manera posible para tratar de hacer mi propio camino y ganarme, si es que lo merezco, mi propio lugar dentro del automovilismo." Son palabras que muestra uno de los perfiles de una personalidad que, a pesar de sus pocos años, refleja una llamativa ubicación en la realidad. Algo no sencillo de lograr. Y bien, para aportar más datos, vale la reflexión de Juan María Traverso, quien conviviera con él en el equipo Renault durante la pasada temporada de Turismo Competición: "José Luis es un caso de excepción. Logró, a los veinte años, lo que muchos no consiguen durante toda su vida dedicada al automovilismo. Y no lo hizo sólo con habilidad sino también con humildad. Algo que tiene José Luis y que es muy importante, porque generalmente es algo más difícil que manejar bien. Creo que por todo esto tiene un futuro excelente".

El futuro, amplio, promisorio, está ahí, esperándolo. Pero atrás hay un pasado demasiado reciente como para obviarlo. Un pasado con un 1986 decisivo para su lanzamiento a los primeros planos de la consideración general y no por ser el hijo de Di Palma, sino por todo lo mucho y bueno hecho sobre los autos de carrera. Un 1986 donde dio ese fundamental paso, que no todos suelen efectuar en el momento preciso, que le permitió saltar la frontera que divide las promesas de las realidades.

"Ir a trabajar junto con Oreste Berta resultó fundamental para conseguir los progresos que, creo, tuve en 1986. Andar sobre los autos, trabajar en ellos, fue particularmente muy importante. Con la coupé Fuego hicimos muchos kilómetros en el Cabalén y eso, además de darme un gran entrenamiento en el aspecto conductivo, me permitió aprender detalles sobre la puesta a punto de los autos. Además no estaba solo, porque tenía permanentemente la ayuda y los consejos de Berta, y también de mi padre y el 'Flaco' Traverso." Pavada de asesores, ¿no?

"PUDE HABER DEFINIDO ANTES"

El cambio de frente nos lleva a hablar de la Fórmula EntreCor, la categoría que le brindó, en cuanto a resultados, las mejores satisfacciones a José Luis. Y el recuerdo de las últimas demostraciones nos lleva a la pregunta:

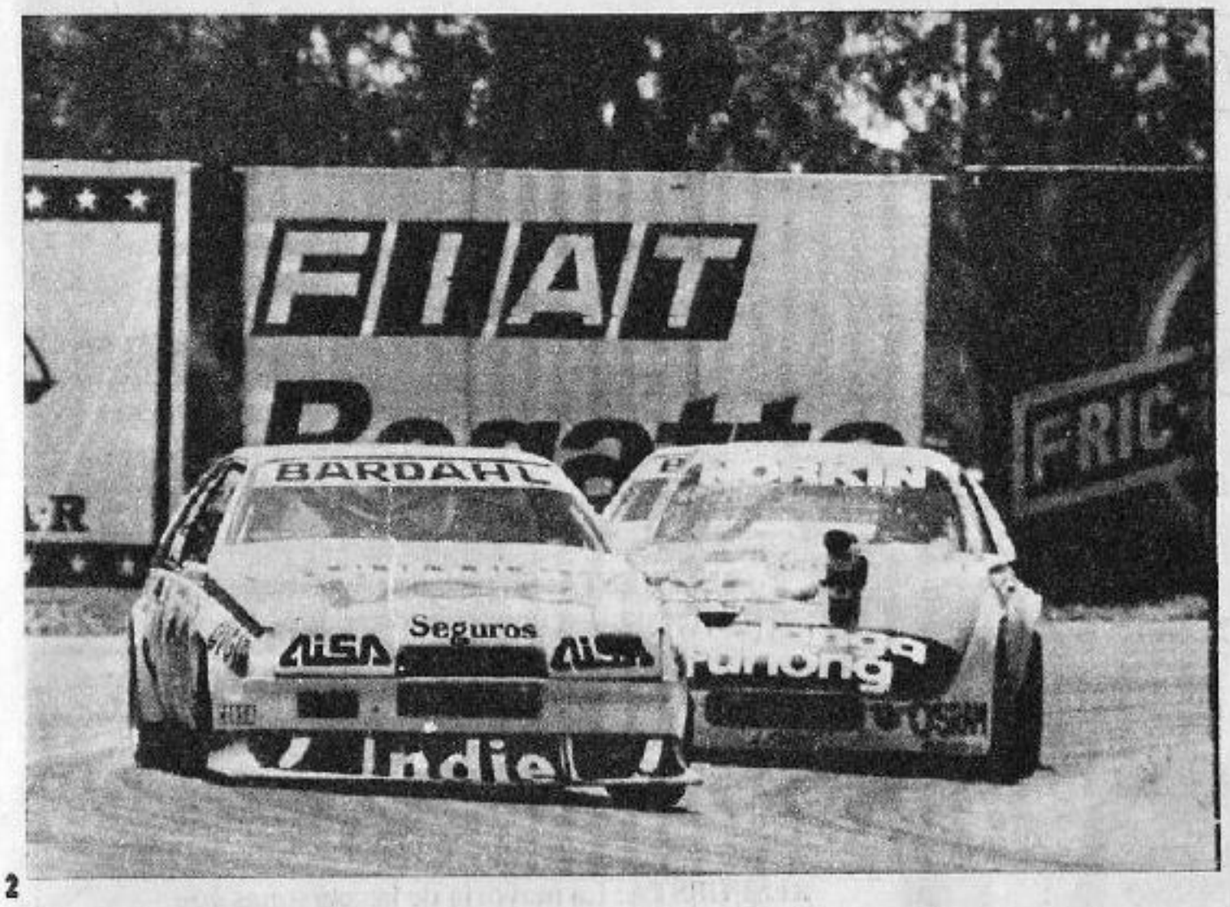
—¿No creés que había una gran diferencia no ya conductiva sino de infraestructura, entre vos y el resto de la categoría?

—Sí, es cierto, había diferencia; pero no sólo mía, también la tenían Zanatta y Minervino. Ellos dos y yo somos profesionales del automovilismo e incursionamos en una Fórmula como la EntreCor que hasta ese momento no era tomada por sus pilotos de esa manera. Ellos no probaban los días previos y sólo se subían a los autos para la clasificación y la carrera. Llegamos nosotros y sí lo hicimos, y la diferencia fue notable, tan grande, que incluso los desalentó. De todas maneras salieron algunas carreras muy buenas entre nosotros tres, e incluso el Campeonato se resolvió en la última fecha, aunque creo que lo podía haber definido antes... Perdí algunas carreras, como la de Concordia por la goma que se reventó, la de Buenos Aires donde tuve que largar de boxes, y la de Rafaela, cuando se rompió un palier. Coincidentemente, en todas ésas ganó Minervino, y eso hizo que tuviésemos que trabajar, luchar y sufrir hasta la última carrera.

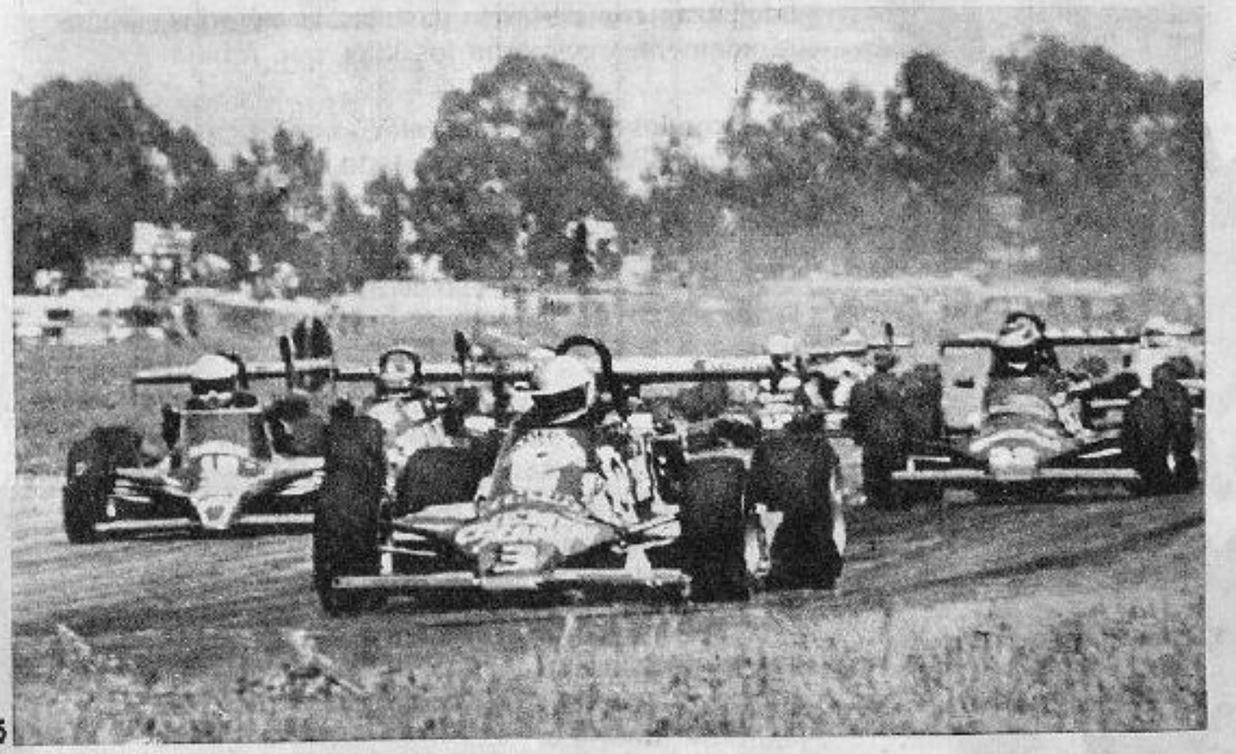
—¿Le das entonces su buena importancia a este título?

—Claro que sí. Siempre es importante ganar un campeonato y máxime a mi edad. A los veinte años hay muchos que todavía no empezaron a correr y yo ya soy Campeon. Además es un título nacional y pese a que la categoría no tuvo un nivel competitivo de excepción, igual las carreras me sirvieron para ir

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



2



5

FICHA PERSONAL

José Luis Di Palma nació en **Mar del Plata** el **31 de marzo de 1966**. "José" es el hijo del ya legendario Rubén Luis y reparte su lugar de residencia actual entre Arrecifes (Buenos Aires) y Alta Gracia (Córdoba). Sus comienzos están localizados en el **Karting**, especialidad en la que se inició **en 1980**, alcanzando en la temporada siguiente el título de **Campeón** en la clase **Junior**.

Su debut en el automovilismo tuvo lugar el **15 de abril de 1984** en el Autódromo de **Paraná** y apenas cumplidos los dieciocho años. Fue en **Turismo Competición**, ubicándose en el quinto lugar. Continuó en la categoría e hizo algunas incursiones aisladas en el **Club Argentino de Pilotos**, hasta que a mediados de **1985** se incorporó a la **Fórmula EntreCor**, logrando en **Río Cuarto** su primera victoria.

1986 lo mostró como la gran revelación de la temporada con un **Berta** preparado por su constructor. Fue **Campeón** en la Fórmula EntreCor, tras ganar en Mar del Plata, Chaco, Pigüé, Río Cuarto y Bahía Blanca. También cumplió destacadas actuaciones en Turismo Competición 2000, como integrante del equipo **Renault**, que consagró titular de la categoría a Juan María Traverso. Asimismo, debutó en la **Fórmula Dos sudamericana**, especialidad a la que se incorporará definitivamente en la próxima temporada.

SU CAMPAÑA '86

FORMULA ENTRECOR NACIONAL

Carrera	PC	Final	RdV
Balcarce	NC	5°	
Mar del Plata	1°	1°	X
Concordia	3°	3°	
Las Parejas	12°	6°	
Buenos Aires	1°	1°	X
Chaco	1°	1°	X
Rafaela	2°	NC (9v)	
Pigüé	2°	1°	X
Río Cuarto	1°	1°	X
Bahía Blanca	1°	1°	X
FORMULA DOS CODASUR			
Rafaela	3°	NC (3v)	
NISSAN 300 ZX			
Buenos Aires (c/Del Ohanessian)	9°	17°	
T.C.2000			
Salta	6°	NC (1v)	
Chaco	2°	4°	
Rafaela	NC		
Río Cuarto	3°	8°	
Bahía Blanca	4°	11°	

1 - Heredero de las virtudes conductivas de su padre, y hasta el mismo rostro... 2 - En TC 2000. Aquí delante de Traverso y Gayraud en Río IV. Su mejor resultado en la categoría fue en Resistencia con un cuarto puesto. 3 - Con su familia en la época del debut en Karting. 4 - Junto a Oreste Berta, uno de sus maestros. 5 - Al frente del pelotón de Fórmula Entrecor. Así fue en la mayoría de las carreras de la temporada '86.

acumulando experiencias de distinto tipo, como ser la puesta a punto de los autos, largar en punta y mantener un ritmo de carrera pese a andar solo, luchar mano a mano con los otros pilotos, como me ocurrió en algunas con Zanatta y Minervino... Y todo eso fue muy importante.

"NOS FALTO ARRIMAR EN T.C.2000"

Punto y aparte con la EntreCor, y retorno, ahora con más profundidad, a lo actuado en el T.C.2000.

"En Turismo Competición, las cosas se hicieron más complicadas, pero era lógico: porque es una categoría muy difícil y donde están la mayoría de los mejores pilotos. Además hay un gran profesionalismo en casi todos. De todas maneras no me puedo quejar totalmente, ya que hice buenas clasificaciones, en las que corrí, que no fueron todas. Largué segundo en el Chaco, tercero en Río Cuarto y cuarto en Bahía Blanca. Después, durante la carrera y por diferentes motivos, las cosas no se dieron como para ratificar con resultados, lo hecho en las clasificaciones. Fue así que en el Chaco, me tiraron afuera en la primera curva, en Río Cuarto reventé una goma yendo en punta, y en Bahía me fui para atrás al haber largado con gomas demasiado duras. Sin embargo estoy conforme por la experiencia lograda trabajando junto con Berta y el 'Flaco' Traverso. Lástima que nos faltó arrimar un poco más con los resultados para darle más fuerza a todo lo bueno hecho en las clasificaciones...

–¿Cómo ves, desde adentro, al Turismo Competición?

–Muy bien. Es la categoría del momento y esto no es casualidad ya que en la misma hay muchos buenos pilotos y además lucha de distintas marcas, que es lo que le gusta a la gente. Está atravesando un momento excelente que ojalá continúe, aunque para ello se deberán solucionar algunos problemas, especialmente el de las gomas de clasificación. No es posible, como ocurrió en Bahía Blanca, que en algunos casos se usen hasta tres o cuatro compuestos diferentes. Esto afecta y desalienta a los particulares, que son también parte de la categoría. La gente de la APTC 2000 está trabajando para solucionarlo, y ojalá lo logre, pues sería una lástima echar a perder una categoría que tanto y tan bien ha llegado al público.

EL DESAFIO DE LA F.2 SUDAMERICANA

Ahí quedó el pasado. No pisado, sino simplemente superado. Y se acerca ya el futuro, con un nuevo y gran desafío: la Fórmula Dos Condosur.

"En 1987 voy a dedicarme con exclusividad a la Fórmula Dos sudamericana, siempre junto a Oreste Berta. El auto tendrá el nuevo chasis que será un sesenta por ciento más rígido que el actual, y en cuanto a los motores, las posibilidades mayores son de que sean Renault, siempre y cuando las pruebas que está haciendo Oreste den buenos resultados.

Al T.C.2000 por ahora lo dejaré de lado, ya que la posibilidad estaba dada en caso de que hubieran sido tres los autos que se pusiesen en pista. Pero las cosas se dieron de otra manera. Tendré entonces más tiempo para la Fórmula Dos, algo que no deja de ser positivo, ya que dedicándole todo el tiempo es como se llega a los resultados.

–¿Cuáles son tus expectativas en la Fórmula Dos?

–Las lógicas de quien va a realizar su primera temporada en una categoría donde desde hace varios años existen muy buenos pilotos. La idea es tomarla como de aprendizaje, sin que ello signifique que descartamos totalmente la posibilidad de estar en las primeras posiciones. Tengo mucha confianza en el nuevo auto y en el trabajo de Oreste y sus muchachos, y también esa confianza me la tengo personalmente como para no desentonar.

Y a la categoría, ¿cómo la ves con este cambio de reglamento?

–Pienso que al principio de temporada habrá algunas dificultades, especialmente para juntar un buen número de autos. Pero estoy seguro de que, a partir de mitad de año, la categoría empezará a consolidarse y ése será el despegue definitivo. Si las cosas se hacen como se tienen que hacer, pienso que este cambio es muy positivo, ya que los motores van a rendir mucho más y así saldrán carreras parejas como las que hay en Europa.

–Ya que mencionaste Europa ¿esta incursión en la F.2 sudamericana es un paso previo para una futura en las categorías europeas?

–Es un paso adelante... La idea de correr en Europa, pienso que la tiene todo piloto joven, y yo no soy la excepción. Incluso hay algunos planes y un proyecto de Oreste de construir un auto de fibra de carbono para ir a correr en 1988. Pero son sólo proyectos. Por el momento no hay nada concreto. Simplemente el deseo de seguir trabajando y aprendiendo. No es cuestión de apurarse porque si bien quiero llegar, también deseo hacerlo dando los pasos justos. Ni uno menos, ni uno más...

Miguel Angel Sebastián
Fotos: Juano Fernández, Miguel Tillous, Enrique Perrupato y Arch. CORSA

¡ADELGAZAR! Una revelación: las calorías negativas

Ahora usted puede adelgazar con facilidad - aún comiendo mucho...

¡Algunos alimentos adelgazan!

Todos los que los probaron rebajaron de peso. Resultados comprobados.

Especialistas en nutrición revelaron que existen ciertos alimentos adelgazantes. Son los alimentos cuyas calorías son negativas. Cuánto más coma, más adelgazará.

Descubra, en un informe que usted puede recibir sin compromiso cuáles son esos alimentos. Por qué adelgazan – y cómo.

PREGUNTA: ¿De qué modo algunos alimentos hacen que se adelgace?

RESPUESTA: Recientes experiencias demostraron que 19 alimentos particularmente sanos y nutritivos (de los cuales algunas verduras y algunas frutas) consumen más calorías de lo que aportan. Entonces más come, más quema sus kilos de más. Estos alimentos (de calorías negativas) se transforman en energía, – no en grasa.

PREGUNTA: ¿Cómo es eso posible?

RESPUESTA: El poder de los alimentos de calorías negativas para disolver el excedente de grasa se pondrá de manifiesto cuando comprenda que su organismo acumula la grasa.

Usted nació con un cierto número de células adiposas. Estas células adiposas crecen y se multiplican cuando usted engorda. En consecuencia su metabolismo se reduce y permite a los alimentos a base de hidratos de carbono transformarse en grasa – y almacenar esta grasa.

Usted puede solamente adelgazar al drenar la grasa fuera de sus células.

Puede hacerlo de tres maneras: ya sea al suprimir los alimentos ricos en grasa (dieta) – ya sea al hacer ejercicios intensivos, – ya sea al comer alimentos de calorías negativas que queman la grasa y la drenan de ese modo de sus células.

Es evidente que este último método es sin ninguna duda el más fácil porque no exige ningún esfuerzo, ni ninguna privación.

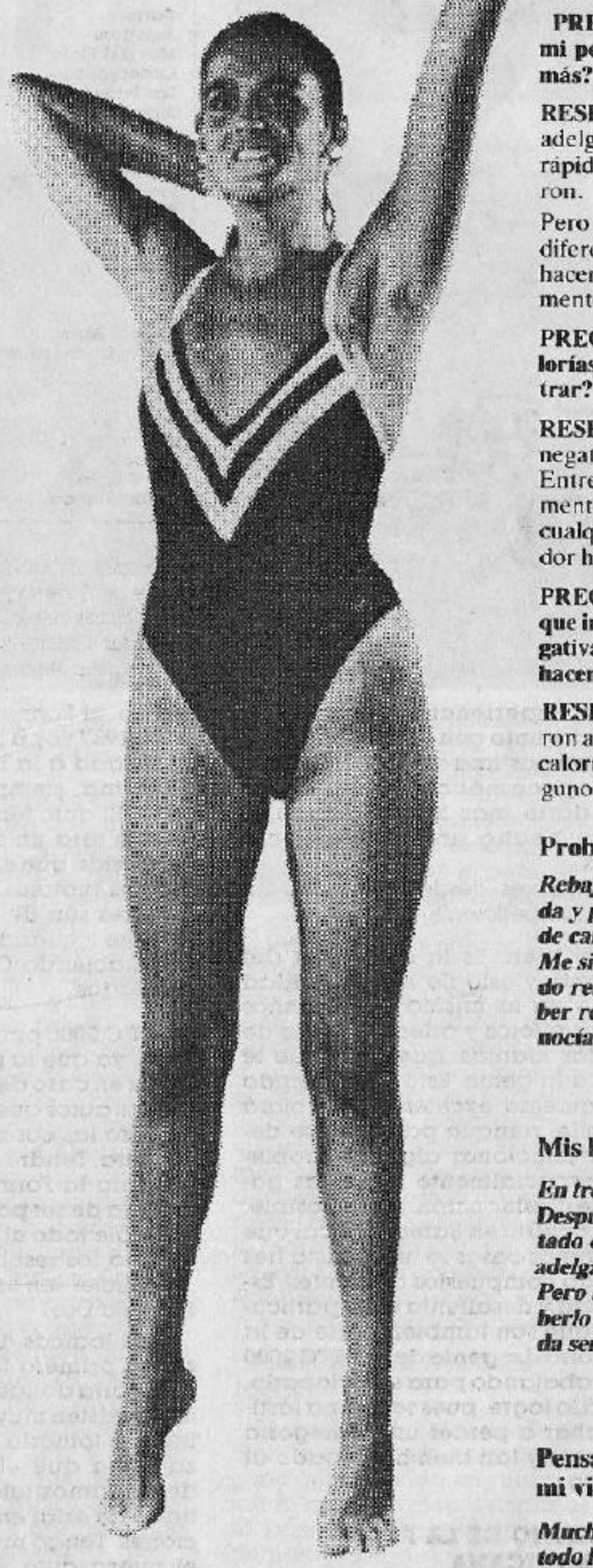
PREGUNTA: ¿Entonces cuántos kilos se puede rebajar por semana?

RESPUESTA: Si usted tiene que rebajar menos de 10 kilos rebajará un promedio de 2 ½ a 3 kilos a partir de la primera semana y 1 ½ a 2 kilos las semanas siguientes.

Si usted tiene que rebajar más de 10 kilos adelgazará más rápido. Algunas personas que tenían que rebajar más de 20 kilos, desde la primera semana rebajaron hasta 6 kilos.

PREGUNTA: ¿Hay que hacer una clase de dieta? ¿O simplemente es preciso agregar alimentos de calorías negativas a una alimentación habitual?

RESPUESTA: Usted no tiene que seguir ningún régimen ni cambiar nada en su modo de vivir. Puede comer pastas, salsas, manteca, postres, todo lo que quiera. Lo único que usted debe hacer es *agregar a su alimentación habitual alimentos de calorías negativas...* y observar la desaparición de sus rollos.



Ahora coma lo que desee, rebaje sus kilos de más - y conserve su silueta para siempre.

PREGUNTA: ¿Cuántos alimentos de calorías negativas debo agregar a mi alimentación habitual?

RESPUESTA: Basta con agregar ¼ de su alimentación habitual. Pero puede superar esa cifra porque al consumir más alimentos de calorías negativas, adelgazará más rápido.

PREGUNTA: En lugar de agregar esos alimentos de calorías negativas, ¿puedo consumirlos en reemplazo de ¼ de mi alimentación habitual?

RESPUESTA: Sí, porque eso no tiene importancia. Lo único importante es absorber por lo menos ¼ de alimentos de calorías negativas porque queman su exceso de grasa y lo hacen adelgazar.

PREGUNTA: ¿Será fácil para mí conservar mi peso ideal una vez que rebaje mis kilos de más?

RESPUESTA: La mayoría de las personas que adelgazan con dietas, o pastillas, o métodos, rápidamente recuperan los kilos que rebajaron.

Pero con los alimentos de calorías negativas es diferente. Para ser delgada todo lo que debe hacer es agregar a su alimentación habitual alimentos de calorías negativas.

PREGUNTA: ¿Cuáles son los alimentos de calorías negativas? ¿Dónde se los puede encontrar?

RESPUESTA: Todos los alimentos de calorías negativas son los alimentos naturales. Hay 19. Entre ellos las frutas, las verduras y otros alimentos naturales que usted encontrará en cualquier supermercado o en lo de su proveedor habitual.

PREGUNTA: ¿Hay testimonios de personas que intentaron con los alimentos de calorías negativas y que comprobaron que éstos realmente hacen adelgazar?

RESPUESTA: Todas las personas que agregaron a su alimentación habitual los alimentos de calorías negativas han adelgazado. He aquí algunos párrafos de cartas que hemos recibido:

Probé de todo

Rebajé 16 kilos. Toda mi vida sufrí por ser gorda y probé todo para adelgazar. Los alimentos de calorías negativas es lo único que me ayudó. Me siento una mujer nueva. También mi marido rebajó 11 kilos y estamos contentos por haber recuperado una alegría de vivir que no conocíamos más.

Sra. Claudine S. (Lyon)

Mis kilos de más desaparecieron

En tres semanas rebajé 9 kilos que tenía de más. Después no engordé más. Como ya había intentado con tantos métodos y medicamentos para adelgazar no creía más que se podía adelgazar. Pero lo mismo probé. Agradezco al cielo el haberlo hecho. Posiblemente mi experiencia pueda servir a otras personas.

Srta. Francine T. (Toulouse)

Pensaba que sería gorda por el resto de mi vida

Muchas veces soñaba que era delgada, pero todo lo que probé jamás me hizo adelgazar. Entonces descubrí las calorías negativas. Adelgacé 11 kilos en 2 semanitas y en total 31 kilos más rápidamente de lo que hubiera esperado. Ayer por la noche, mi marido me dijo que estoy más

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

linda que nunca.

Sra. Martha N. (75, París)

PREGUNTA: Leí en una revista que los alimentos de calorías negativas no solamente hacen adelgazar, sino que también mejoran la salud. ¿Es correcto?

RESPUESTA: Sí. Por otra parte, los alimentos de calorías negativas fueron descubiertos por especialistas en nutrición para una alimentación más sana a través de investigaciones. Cuando usted agrega alimentos de calorías negativas a su alimentación habitual usted adelgaza pero disminuye y también normaliza su índice de colesterol... Lo que siempre aporta mejoría a su salud.

PREGUNTA: Ya probé píldoras de vainas de chauchas, píldoras de ananás, métodos, dietas, nada me hizo adelgazar. ¿Por qué esta vez sería diferente?

RESPUESTA: Porque el proceso de las calorías negativas es natural: usted quema más calorías de las que absorbe. Porque todos los que lo han probado adelgazaron y no hay razón para que ésto funcione para todos y no para usted. Porque el resultado es tan positivo que usted puede hacer esta prueba sin riesgos y sin ningún compromiso.

Pruebe los Alimentos que adelgazan sin ningún compromiso y sin riesgos

Christian Lévêque

y decida solamente una vez que haya adelgazado todos sus kilos de más si le interesa conservar el Informe.

He aquí mi propuesta

Si por lo menos no rebaja 2,5 kilos por semana, devuelva el Informe sobre los Alimentos que hacen adelgazar antes de los 90 días, y yo le enviaré un cheque por el valor de ₳ 14,99 a más tardar 9 días después de recibir su encomienda en devolución.
En suma, o usted rebaja *por lo menos* 2,5 kilos por semana hasta obtener su peso ideal, o yo le reintegro no solamente el importe del Informe, sino también los gastos de envío. Esto sin condiciones, sin formularle pregunta alguna. Es un compromiso escrito y formal.

Ningún riesgo para usted

Entonces, usted puede hacer esta prueba por simple curiosidad ya que no corre el riesgo de perder un solo centavo.

Por qué me atrevo a hacerle esta oferta

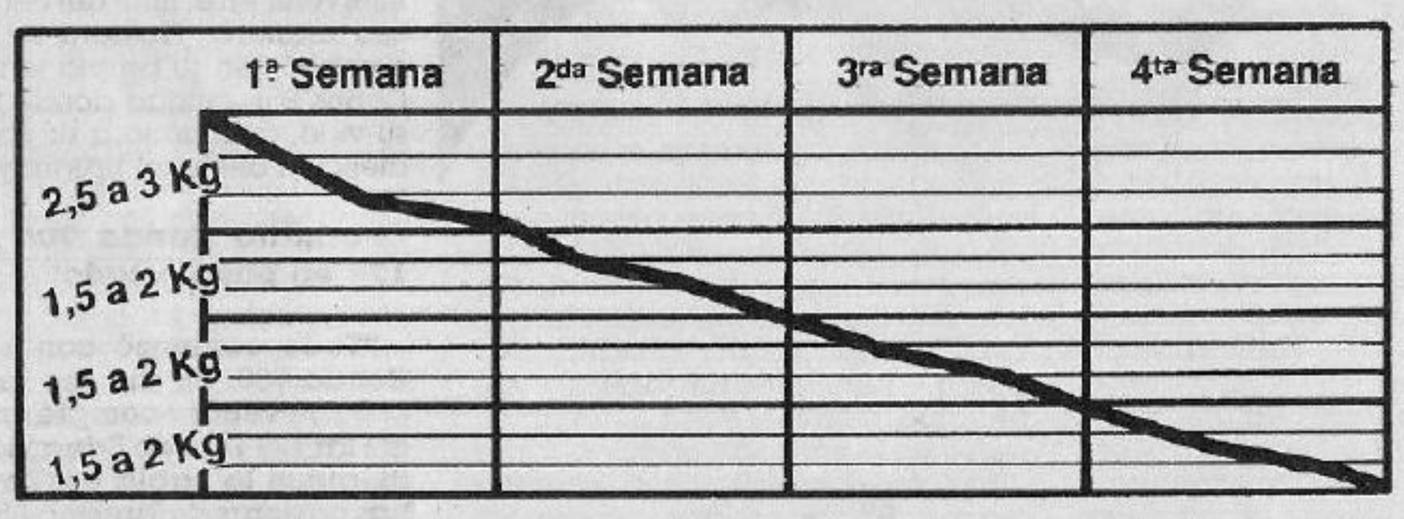
Porque estoy convencido de que cuando haya rebajado los kilos de más se sentirá tan feliz que querrá conservar el Informe sobre los Alimentos que hacen adelgazar.

Porque todas, absolutamente todas las personas que adoptaron los Alimentos que hacen adelgazar rebajaron los kilos de más.
Porque no hay motivo para que lo que funciona para los otros no funcione para usted.

Lea ésto solamente si aún duda para decidirse y realizar esta prueba

1. Se trata de una prueba completamente sin riesgos. Si no rebaja por lo menos 2,5 kilos por semana, bastará con devolver el Informe sobre los Alimentos que adelgazan antes de los 90 días. En ese caso, le enviaré un cheque por el valor de ₳ 14,99 a más tardar 9 días después de recibir su encomienda, ésto sin condición, sin formularle pregunta alguna.

2. Usted come todo lo que desea, todo lo que quiera. Simplemente es necesario agregar un cuarto de alimentos de calorías negativas a su alimentación habitual.



Si usted tiene que rebajar menos de 10 kilos, rebajará un promedio de 2 ½ a 3 kilos a partir de la primera semana y de 1 ½ a 2 kilos las semana siguientes. Si tiene que rebajar más de 10 kilos, adelgazará entonces más rápido.

3. Es usted quién decide si desea quedarse con el Informe o si prefiere devolverlo para ser reembolsado. También podría devolver el Informe una vez que haya rebajado todos sus kilos de más. Pero creo que no lo hará.
4. Ahora, usted tiene la posibilidad de cambiar su aspecto y su vida sin hacer una dieta. Que el exceso de su peso exista desde hace años no tiene ninguna importancia.
Todas las personas que probaron los alimentos de calorías negativas adelgazaron. *Estos harán* que usted también adelgace... o la experiencia no le habrá costado un solo centavo.
Si no desea adelgazar por usted misma, hágalo por su marido - por sus hijos... ¡y por su salud!

¿Cómo recibir de inmediato ese Informe?

RESPUESTA: Las personas que tienen urgencia en recibirlo pueden solicitarlo al Tel. 313-8387. Pida simplemente el Informe "Los Alimentos que hacen adelgazar". De otro modo, recorte y envíe hoy mismo el cupón de al lado.

¡Ultimo momento!

La presente edición del Informe sobre los "Alimentos que hacen adelgazar" corre el riesgo de agotarse pronto, y la próxima edición se editará aproximadamente dentro de 2 meses.
Si usted desea recibirlo de inmediato y aprovechar el precio de la presente edición, envíe el Cupón de al lado *hoy mismo*.
Así no correrá el riesgo de olvidarlo.

Nota

Realizamos una encuesta personal con 6 personas de nuestro medio. Cada persona rebajó los kilos que quería rebajar. Es real, las calorías negativas hacen adelgazar.

Regalo Sorpresa

Si dentro de 5 días usted nos responde le enviaremos además un pequeño pero sorprendente regalo sorpresa. Usted podrá conservar el regalo, aún cuando devuelva el Informe para ser reembolsado.

Este Informe no se vende en librerías.
Puede obtenerlo únicamente gracias al Cupón de abajo o en **O.G.P. Argentina S.A. (Sección Isabelle Martin)**
Paraguay 794 1er. piso (1057) Capital
Casilla de Correo 409 (C.P.1000) Buenos Aires

Cupón para una prueba libre y sin riesgo

IM 10073

Envíe este Cupón a:
O.G.P. Argentina S.A. (Sección Isabelle Martin
Paraguay 794 1er. piso (1057) Capital
Casilla de Correo 409 (C.P. 1000)
Buenos Aires
Para que este Cupón tenga validez debe enviarlo antes de: 30 días
O solicítelo al Tel.:313-8387

Indique aquí

su edad

su peso actual

su estatura

Vuestra oferta de prueba completamente sin riesgos me interesa.
Se sobreentiende que:
1. Debo rebajar por lo menos 2,5 kilos a partir de la primera semana.
2. Debo seguir rebajando por lo menos 2,5 kilos por semana hasta que todos mis kilos de más desaparezcan.
3. No hay que seguir absolutamente ningún régimen. - y podré comer "a gusto".
4. Tengo 3 meses de garantía para comprobar que mi exceso de peso desaparece para siempre.
5. Si no estoy conforme el 100%, devolveré el "Informe" en cualquier momento durante el período de prueba de 90 días. En ese caso, no tendré que dar ninguna explicación, ni tendré ningún requisito que cumplir - y usted me reintegrará el importe abonado con un cheque por el valor de ₳ 18,99 a más tardar 9 días después de recibir mi encomienda en devolución.
Bajo esta garantía formal quisiera recibir en un envoltorio discreto, sin marca exterior:

☐ 09008 Mi regalo sorpresa gratuito.

☐ El Informe "Los Alimentos que hacen adelgazar" al precio de ₳ 14,99 incluidos gastos postales.

☐ Si con prioridad desea recibirlo enseguida (expedición inmediata) marque con una cruz esta casilla y agregue ₳ 4 a su pedido.

Forma de pago:
☐ Cheque
☐ Giro
} orden: **O.G.P. Argentina S.A.**

☐ Prefiero pagar al cartero al recibir la encomienda ₳ 18,99 más gastos de contra reembolso

APELLIDO _____
NOMBRE _____
DIRECCION _____
LOCALIDAD _____
Cod. Postal _____
PROVINCIA _____

Se ruega llenar el cupón con letra de imprenta
10227

Rally (Clase Uno)

En la escuela de pilotos, que es la clase menor del rally nacional, se destacó, obteniendo el título gracias a un auto confiable, un equipo de amigos y un manejo agresivo.



Ser campeón en la más concurrida de las clases del rally argentino no es tarea sencilla. Pese a la escasez de los medios con que sus participantes compiten, la paridad técnica y humana es notable. Los pilotos que eligen a la división "UNO" para hacer sus primeras armas en la especialidad son normalmente jóvenes y, al poder correr con automóviles "veteranos", baratos de adquirir, su principal preocupación es recoger los fondos para poder competir, a la vez que "peludean" con los gastos que la preparación ocasiona.

En 1986 hubo seis ganadores en la Clase Uno a través de las nueve pruebas disputadas. De ellos, tan solo se repitieron dos nombres: **Rudi Trossero** y Osvaldo Pirles, quienes disputaron el título en exclusividad. Sin embargo, faltando tan solo dos rallies, las posibilidades del barilochense Pirles eran escasas, por lo cual decidió no intervenir en el final del certamen. De esa manera, Trossero se consagró campeón en su propio terruño: Villa Carlos Paz, ciudad donde transcurre su vida, ayudando a su padre en la atención del hotel Uruguay.

"Permuto Honda 900 por Fiat 128 en buen estado"

"Todo comenzó con una moto Honda 900. Un día me la llevé de casa, la vendí y compré en seguida el Fiat 128 1300 de Eduardo Biangulli, quien lo había usado en algunas carreras de Turismo Pista. Siempre había querido correr, pero recién entonces en abril del '84 se dieron las condiciones para hacerlo. Fue en rally, porque lo que más me

RUDI JOSE TROSSERO
EL MEJOR ALUMNO





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

gusta es manejar en la sierra, ni siquiera consideré otras alternativas.

"Empecé junto a Daniel Torresán sin fijarnos metas, solo por el gusto de correr. El auto lo armé con fierros de Cosma, pero no resultaron muy buenos. Para ir al Rally de la Rioja de 1984 no pregunté mucho, y fuimos allí conscientes de que debíamos aprender mucho. Recorrimos tan solo veinte kilómetros y se rompió el motor. El coche estaba reforzado por Coqui López y, luego de abandonar en el Día de la Bandera de ese mismo año (se rompió una pata del motor cuando estábamos terceros en la clase), obtuvimos el primer resultado en el Rally Codasur '84, donde terminamos segundos en la división detrás de Bossio. A medida que transcurrían los rallies, el auto iba perfeccionándose, gracias en buena parte al trabajo de armado, que lo hacía un mecánico que estuvo en la Comisión Fiat, en tiempos de Pascualini y Carlomagno. Luego de San Luis, las carreras eran lejos de Córdoba y no podía desatender demasiado el trabajo en el hotel. Corrí en las 24 horas de Tanti y al partirse el chapón protector inferior el auto quedó enterrado en el barro."

Rudi Trossero comenzó desde abajo, y deseoso de aprender. "No tengo vergüenza de preguntar a Recalde, Stillo o Raies sobre el manejo. Y en general la conclusión que he sacado en varias oportunidades es que al auto hay que 'llevarlo' por el medio del camino. Aplicando eso, y andando todo lo rápido que puedo –en la Clase Uno hay que aplicar ese criterio–, siempre que he corrido dos veces en un mismo prime he bajado mis tiempos. Eso habla a las claras de cierto progreso. También aprendí a no entrar 'pasado' a las curvas, para acelerar con el coche 'más armado'.

"En Villa Dolores del '85 venía bien ubicado, hasta que faltando poco para terminar rompí un palier en una zanja en el tramo Ambul-San Lorenzo. Había una persona con un auto de carrera que no corría y se armó un lío bárbaro porque no quería darnos el palier para cambiarlo. Al final abandonamos.

"Hasta la Vuelta del Noreste de 1985, mi auto era uno más del lote. Nada extraordinario. A partir que le coloqué los fierros de Remigio Rotter (tapa de cilindros y árbol de levas) cambió radicalmente para mejor."

El comienzo no fue sencillo, varios abandonos salpicaron los primeros dos años de su campaña y la serie de retiros comenzó a diluirse cuando decidió "ir por el campeonato" en 1986.

"La Clase Uno es una verdadera escuela, se aprende mucho con la continuidad y en muchas ocasiones hay muy poca diferencia en los primes. Sin embargo, es difícil armar bien un auto. Requiere de un gran sacrificio si el objetivo es elevado. En esta temporada, cada vez que se desarmaba el coche luego de un rally, no se le colocaba ni un tornillo usado. Tratamos de tener siempre un stock de repuestos suficiente para encarar cada competencia con los medios necesarios para ganar. Es imposible mezquinar la plata. Hacia el final del año, cada carrera me costaba un promedio de A 1.500, incluyendo la recorrida de ruta, hoteles, comidas, el desplazamiento de una camioneta con el trailer que lleva al auto. Asimismo, hay amigos que a veces me dan una mano con los auxilios, pese a lo cual en varias oportunidades debí compartir los puestos de asistencia con otros. Lo hice también con Pirles, con quien peleábamos el campeonato."

Torresán se había casado y fue reemplazado en la butaca derecha por Rodolfo Guerrero. "Nos propusimos ser los campeones en 1986 y con esa mentalidad iniciamos el año, pese a que mi padre tuvo que multiplicarse en el hotel para atenderlo solo en mi ausencia.

"El comienzo fue auspicioso, ya que ganamos en Coronel Suárez. Luego, en la vuelta de la Manzana y Villa Dolores abandonamos en el primer prime de ambas: por la rotura del motor y por la de un palier, respectivamente. En La Rioja veníamos muy bien hasta que nos enterramos en un guadal de polvo durante la última etapa, pese a que luego logramos zafarnos, terminando terceros. En el Día de la Bandera todo salió perfecto y también ganamos. En San Luis pasó algo increíble. Volqué en el último prime, mientras era puntero. Creo que me desconcentré. Fue mi error, aunque, como habíamos cambiado el paquete de elásticos trasero, el auto era algo más alto, y eso pienso que debe haber influido. Luego vinieron las 24 Horas, pero pese a que tuve problemas que me retrasaron mucho, no era necesario sumar un solo punto, ya que Pirles, que tenía posibilidades matemáticas de ganarme, no concurrió." Poco después de terminada esa carrera vendió su auto y se dedicó a pensar en el futuro.

"No sé exactamente lo que voy a hacer en el '87. Me gustaría seguir, pero es caro, más aún si subo el escalón de la Clase Dos, para lo que serían ideales un Fiat Regatta, o un Volkswagen Gacel. Si continúo en la Clase Uno, debería armar un casco nuevo, ya que el anterior estaba muy carreteado. Si voy a la "Dos", hay cinco pilotos a los que en principio no puedo ganarles: Stillo, Torrás, Bescham, De Giovanni y Altamirano. No solo andan muy rápido, sino que tienen mucha experiencia y autos excelentes.

"El Rally necesita ahora más publicidad. Con el retiro de los equipos oficiales, se perdió bastante repercusión a nivel nacional y en eso se debería hacer hincapié. Asimismo, las inscripciones son muy altas y los premios no están en relación con el esfuerzo que se hace para lograrlos. Somos como empleados que pagan para trabajar." La comparación no es totalmente válida, pero sirve como referencia del estado de ánimo de Trossero a ese respecto.

"Creo que debería trabajar más en la Asociación de Pilotos y de Rally y Navegantes. Soy vocal en ella, pero reconozco que no le otorgo el tiempo que debiera."

Preocupado no solo por su futuro deportivo sino por el de la categoría toda, Trossero seguirá tratando de alcanzar esa meta que aún no definió pero que, a la vista de los resultados, no le costará en demasía lograr.

Eduardo Enrique Netra
Fotos: Miguel Tillous

Rudi frente al hotel Uruguay –propiedad de su familia– en Villa Carlos Paz. Abajo, izquierda: en los primeros kilómetros de las 24 Horas. Ya era campeón. Abajo, derecha: en la largada del Rally de Argentina '84. La primera carrera que logró finalizar.

FICHA PERSONAL

Oriundo y residente en Villa Carlos Paz, **Rudi Trossero** nació el 10 de septiembre de 1962. Hotelero de profesión, no son muchos sus antecedentes dentro de la actividad automovilística. Su debut está bastante cercano y tuvo lugar en 1984 en el Rally de La Rioja, tripulando un Fiat 128 1100 de la Clase 1.

Siguió en dicha división al año siguiente, consolidándose en la misma con varias actuaciones destacadas. Este año lo inició auspiciosamente venciendo en el Rally de Coronel Suárez. Agregó a este triunfo otros dos en el Día de la Bandera y Pagos Del Tuyú, y sumó así, junto a un par de posiciones de escolta, los puntos necesarios para consagrarse campeón sin necesidad de concurrir al Gran Premio.

SU CAMPAÑA

Fecha	Rally	Pc. Ganados/ Disputados	Posición
1-03-85	Villa Dolores	0/17	AB
18-05-85	La Rioja	1/14	AB
20-06-85	Día de la Bandera	5/29	3°
24-08-85	Vuelta del Noroeste	0/8	7°
13-09-85	San Luis	2/12	4°
4-10-85	Pagos del Tuyú	0/12	AB
26-10-85	San Juan	0/14	AB
15-11-85	24 Horas de Tanti	2/4°	4°
5-12-85	Gran Premio de Turismo	0/16	AB
7° en el campeonato con 44 puntos			
1-03-86	Coronel Suárez	8/14	1°
29-03-86	Vuelta de la Manzana	0/16	Ab
25-04-86	Villa Dolores	0/17	AB Transmisión
16-05-86	La Rioja	5/13	3°
12-06-86	Día de la Bandera	1/22	1°
12-09-86	San Luis	4/12	2°
3-10-86	Pagos del Tuyú	4/17	1°
16-11-86	Rally 24 Horas de Villa Carlos Paz		12°

1° en el campeonato con 87 puntos.

EL NAVEGANTE
RODOLFO GUERRERO



Nació el 16-2-57.

"Rodi" no cambia la butaca del navegante por la de la izquierda. "**Desde de que debuté en 1981 con un amigo de la infancia: el Pollo Velázquez, hasta ahora, me gusta mucho más navegar que pilotear. El primer auto fue un 128 1100 preparado por Izaguirre que compramos a medias. La primera carrera terminó con un palier roto en medio de un vado con agua. Al año siguiente, en la única en que corrí, el Rally de San Luis, también nos persiguieron los vados: perdimos mucho tiempo cruzando los que había entre Quines y Las Chacras y quedamos fuera de carrera por emplear demasiado tiempo. En el '83 me buscó Normando Pecci, quien necesitaba un navegante para correr con su coupé Fiat 125 en una doble trepada que hubo en Villa Carlos Paz. A partir de ese momento lo navegué varias veces, sobre todo en los Rallies de Argentina, donde habitualmente no participaban ni Velázquez ni Rudi Trossero. Asimismo, corrí dos o tres carreras con Marioncini y luego con un Fiat 147 CL5 que adquirimos a medias con Velázquez. Pero resultó que tuvimos varias salidas de ruta y lo vendimos.**

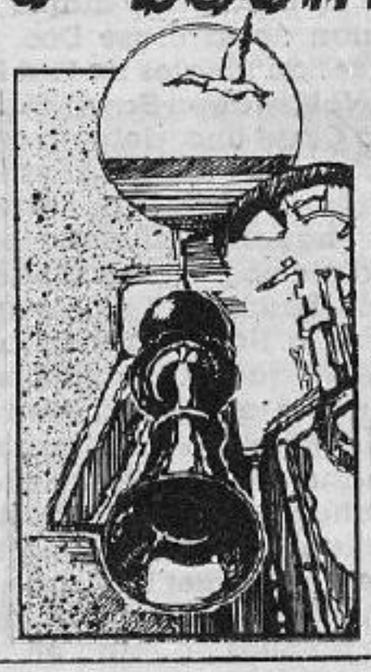
"**Con Rudi corro desde el primer zonal de Alta Gracia que se organizó en 1985. Ese fue un año de aprendizaje. Conocí el auto, al equipo, integrado por Rodolfo Canti, el 'Lungo' Serra, Coqui... Fue una buena temporada, con algunos resultados interesantes.**

"**Al auto para este año lo 'mimamos' mucho. Le cambiamos aros cada dos carreras y a cada rally íbamos con la suspensión completamente nueva.**

"**El trabajo en la carrera es fácil cuando se trata de recorrer los caminos cordobeses, los que podemos 'escribir' en los fines de semana. Si no, nos vamos un par de días antes de largar y recorremos la ruta una o dos veces con el Fiat SuperEuropa 1.5 de Rudi.**

"**Antes de empezar, Martín Christie me dio unos cuantos consejos. Sin embargo, nunca termino de aprender.**"

Toquecitos de bocina



EL F.FORD EN MARCHA

Sobre el fin de la semana anterior fue armado el motor e instalado en el nuevo chasis Depac. Entre hoy (martes) y mañana se harán los escapes en Cañossilen, y a fin de semana Miguel Angel Etchegaray iniciará el test del Fórmula Ford en pista, secundado por un piloto de F-2 Codasur.

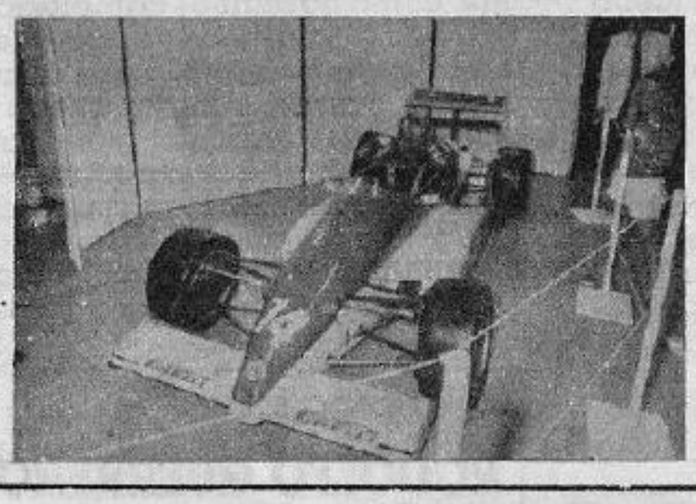
MAS SALUDOS

Continuando con los agradecimientos a quienes nos hicieron llegar sus tarjetas de salutación con motivo de las Fiestas de Navidad y Fin de Año, es el turno de Luciano Bellini, gerente industrial de Talleres de Editorial Abril; Jorge Delgado, piloto de la Clase 3 de Turismo; Carlos Akel, presidente de la APTC 2000; Marcelo Foche, piloto de rally; Ernesto Vergelín, del Delf Electrónica; Horacio Angel Moschetto, de Conclusión Publicitaria; César C. Carman, presidente del A.C.A.; Jorge Andrés Nani, de Junín; Luis Guillermo Castelli, presidente del Quilmes Automóvil Club; José Luis Di Palma, Campeón de F-Entrecor; Aníbal Torregrosa, de Decal's SRL; Rafael Verna, piloto de F-2 Codasur; Ricardo Zinn, de la Fundación Carlos Pellegrini; Juan Odriozola, piloto de rally; José Franco y Mario Del Riego, presidente y secretario del Córdoba Automóvil Club; Dulbecco Competición; Omar Héctor Hernández, piloto de rally; Villa Gesell Auto Club; Justo Barboza, de Sevel; Graciela Fernández Ivern y Jorge Joaquín Vives, de Massalín Particulares; "Velocísimo", de Teodelina; Eduardo J. Lonati, piloto de rally; Juan Carlos Gianni, piloto de Turismo; Martín E. Davy, jefe de Publicidad de Sevel; Flavio Bonavena, piloto de F-R uruguaya; Oscar Maccari, piloto de rally; Ricardo O. Vázquez; Manuel Arrouye; Enrique Novelo, de Michelín Argentina; Hipólito Cortés, presidente de la Federación Misionera de Automovilismo; Fernando Croceri, piloto de F-2 Codasur; José Miguel Herceg y Josefina; José Alfredo Marino, de Mc Taylor; Gabriel Rando, de Fórmula One; Mario Gayraud, piloto de T.C.2000; Carlos A. Maldonado, de Fate; El "Tío Dionisio" de la estación de servicio del Autódromo; Muni, Ligia y Jorge, del Viejo Almacén; Rubén Cúchero, de Jesús María; Hugo Urbán, secretario general del Sindicato de Vendedores de Diarios y Revistas; Ricardo Suárez, de Radio Champaquí, de Villa Dolores (Córdoba); Antonio Moll, gerente comercial de MMSA, y Rudi Trossero, piloto de rally. A todos ellos: ¡muchas gracias!

PRESENTACION DEL DALLARA-ALFA ROMEO









*El pasado 29 de diciembre, la **Fórmula Dos Codasur** programó un agasajo de fin de año incluyendo la presentación del Dallara-Alfa Romeo de **Gustavo Sommi**, como la principal atracción de la noche, en los salones del primer piso del Automóvil Club Argentino. CORSA, por supuesto, estuvo presente en el acontecimiento para mostrarle a Ud. algunos detalles del mismo: **1)** Aquí vemos a la "herramienta" con que Sommi encarará la temporada '87 de la Fórmula 2 Codasur con ustedes, el Dallara 386-Alfa Romeo. **2)** Gustavo no podía ver el habitáculo vacío y, sonriente, se instaló para la foto. **3)** El panel en un pasaje del acto: de izquierda a derecha, Gustavo Sommi, Ing. Rafael Sierra, Dr. César Carman, Guillermo Maldonado, Guillermo Kissling y Alberto Scarazzini. **4)** El "soñador" Tulio Crespi –a juzgar por sus ojos entornados–, también estuvo en la presentación del nuevo F-2, junto a José Miguel Herceg, quien mantiene una vieja relación con los hermanos Oreste y Gianni Pedrazzani, por lo que se supone que tendrá algo que ver en la asistencia técnica de los motores Alfa Romeo de F-2.*

CORSA en Uruguay

UN SALUDO MUY ESPECIAL



*No crean que están todos los que son. Pero si son todos los que están... Allí a la izquierda, **Diego Lamas** buscando un apoyo acorde a sus años. Al fondo a la izquierda, **Ghiringhelli**, el hombre de la trinchera, el polvo y la tierra. Sentado, sonrisa, insinuante y Olivetti amenazante, **Mario Uberti**. La cámara (pinchada) de **Oscar Martinelli**, uno de nuestros fotógrafos (porque de alguna manera hay de denominarlos). Parado y ocultando con extrema habilidad su generosa humanidad, **Robert Gianola**, el hombre que se tuteó con las fábricas a través del mundo. Si supieran... Y buscando siempre infructuosamente alguna originalidad, **Mario Rosa**, un mediocampista que te juega de líbero o de segundo línea. Tanto le da.*

Eso es, muy "grosso modo", Motor News de EL PAIS en Montevideo. O sea los corresponsales de CORSA en el Uruguay.

Es fácil de ver y de leer, que siguen al pie de la letra una línea muy coherente con la del semanario de marras. CORSA ha buscado mejorar su posición al respecto y no ha encontrado mejor reemplazo.

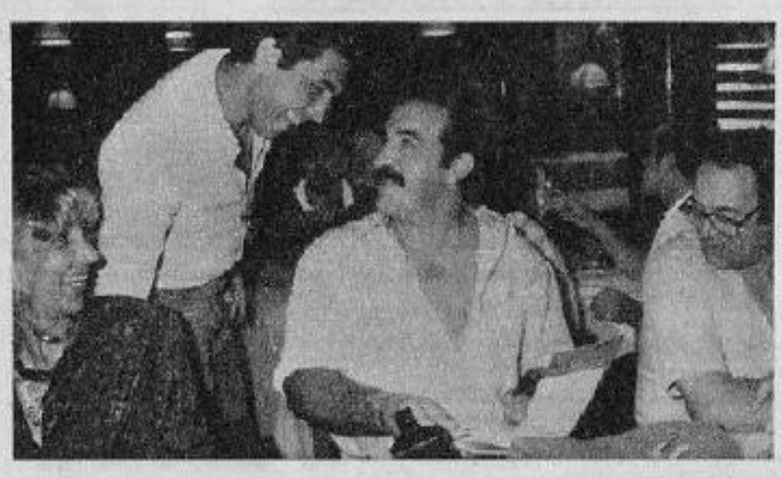
A ellos les pasó lo mismo.

Lo que nos les impidió desear, de redacción a redacción, todo lo mejor. Y por sobre todo, en materia de Redacciones. ¡Feliz Año y a seguirnos aguantando!

Lamas y Uberti

LA CENA DE CORSA





El pasado lunes 29 de diciembre, CORSA agasajó con una cena llevada a cabo en el restaurante "Las Tejas", a los campeones de las diferentes categorías nacionales, a sus preparadores, a los titulares de las respectivas asociaciones de pilotos y autoridades. Faltaron algunos quienes se hicieron acreedores al respectivo tirón de orejas..., aunque de todos modos la reunión tuvo brillo. Se comió, se bebió, se charló (mucho), y **previo al brindis final se procedió a la entrega de obsequios. Las fotos muestran al Dr. Rivarola y al** Ing. Sierra **cuando en nombre de CORSA entregan al "Yoyo" Maldonado un mural con dedicatoria, y a Jorge Recalde intentando saber qué había dentro del paquete que le obsequiamos, bajo la** inquisidora mirada de Balestrini. **¿Qué le estará diciendo Breard al "Cabayo 'e Lona"?... Debió ser gracioso, a juzgar por el gesto de la señora de** Cozzani...

Próximamente le mostraremos más de nuestra reunión, a la que asistieron entre otros –además de los nombrados–, Maggi, Bonomo, Furlán, Manozzo, Willy Pérez, Juan M. Fangio (Jr.), Gayraud, Cumini, Cozzani, Rementería, Tulio y Sandro Crespi, Oscar y Jorge Angeletti, Berdejo, Lonati, Madero, Crocco, Fineschi, Bouvier, René Zanatta, Souza Martínez y Caballero.

Revista CORSA N° 1070. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7391/99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: 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. Enero de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60

Franqueo Pagado Permiso N° 4.981

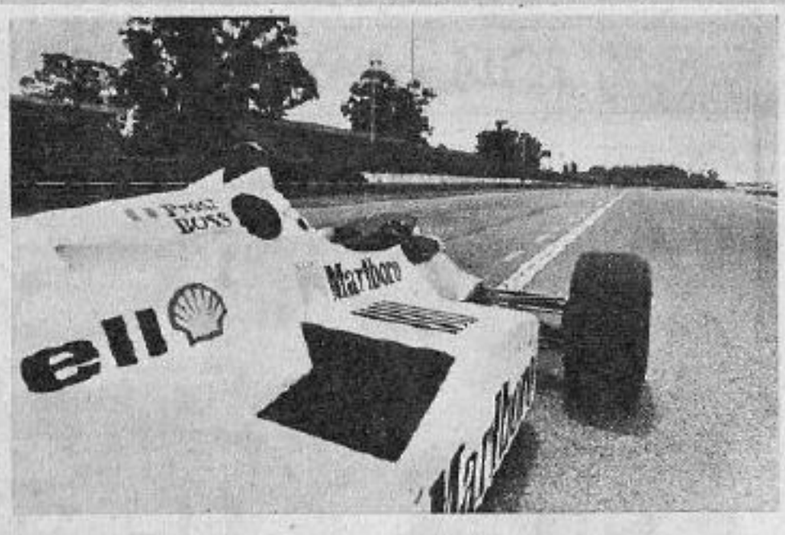
Código Postal 1092

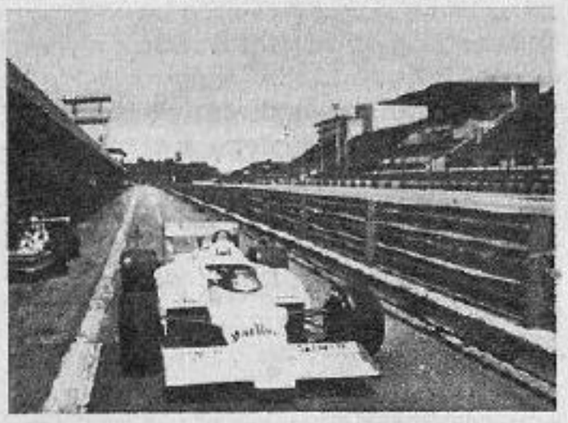
Concesión N° 7.970

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡EL McLAREN DE PROST EN EL AUTODROMO!









A modo de bien anticipado prólogo a la próxima visita que el Bicampeón Mundial Alain Prost realizará a la Argentina (probablemente a fines de enero o a principios de febrero) como parte de sus habituales giras promocionales del receso de temporada, el pasado martes 30 de diciembre la Aduana de Ezeiza liberó el acceso al país, de un chasis McLaren MP4/2 de Fórmula Uno. Para ese entonces ya nos habíamos puesto de acuerdo con la gente de Massalín-Particulares –representantes de la firma Philip Morris y de la marca Malboro en el país– a fin de generar un hecho histórico: llevar el F.1 al Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, con el objeto de que por primera vez desde que en 1981, "la máxima" realizará su último Grand Prix argentino hasta hoy, un exponente de la categoría pisara su pavimento.... En las imágenes vemos la salida de Ezeiza (donde esperó durante una semana al OK aduanero) sobre una "grúa" del Automóvil Club, su "desembarco" en el Autódromo y su salida por la calle de boxes, e interrumpiendo momentáneamente la labor de la Escuela de Pilotos de Jorge Omar Del Río, a la pista que viera debutar al chasis que fuera ilustre "fundador" de la dinastía MP4.

Un reencuentro histórico, entonces. Más allá de que se trate de un bastidor sin número ("SSC" es toda la identificación que lleva en las placas correspondientes, y todas sus partes llevan estampadas en inglés la palabra "repuesto") ni motor, evidentemente afectado en forma exclusiva a esta clase de giras promocionales.

Luego de esta peculiar experiencia, el McLaren fue trasladado a la sede central del A.C.A., donde quedó expuesto en su hall de acceso, a la espera de ser llevado en una recorrida de promoción por la costa atlántica, tras lo cual recalará en el Museo Fangio de Balcarce, para volver a salir (y entrar) en su oportunidad. Así, hasta que se acerque la fecha del G.P. brasileño, que abrirá el Campeonato Mundial '87, siendo entonces su destino inmediato, Río de Janeiro.

Una tan grata como trajinada visita mecánica, ¿no?

Fotos: Juano Fernández

HARPE VENDE

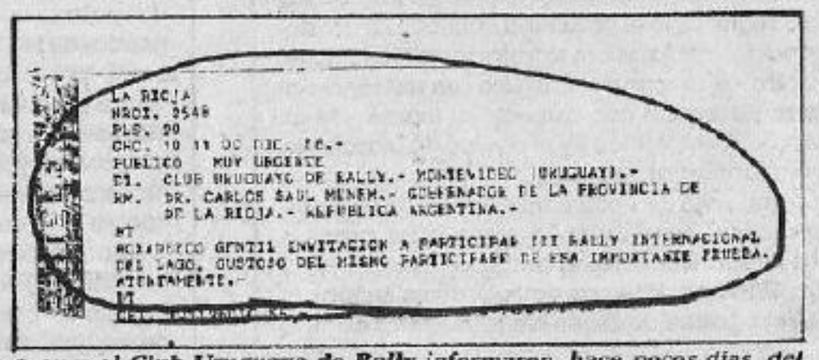
***Tomás Harpe** tiene en venta su **Datsun 280 ZX** con el que participó en el Campeonato Argentino de Pilotos. El mismo tiene mecánica y suspensión similares a las de "Cocho" López, y se entrega con doce llantas armadas (también hay para lluvia) y con prueba previa en el Autódromo. Los que estén interesados en este auto "de punta y sin golpes", deben llamar a los señores "Juanjo" o Ricardo a los teléfonos 791-2276 y 795-9167.*

NOVEDADES DE LA C.D.A.

***CONFIRMACIONES** - En su última reunión, la **Mesa Directiva** de la **Comisión Deportiva Automovilística** decidió **confirmar** las clasificaciones de las competencias de **T.C.2000** en **Bahía Blanca** y de **Turismo Clase 2** en **Avellaneda**. Como se recordará, habían sido objetados **Juan Zampa** (suspensión trasera) y **Ernesto Bessone** (tanque de nafta), respectivamente. Finalmente, las cosas quedaron como terminaron en la pista, vale decir con las confirmaciones como ganadores de Zampa y Bessone, aunque en el caso del primero, casi con seguridad se clarificará el tema en el **Reglamento Técnico** del **T.C.2000**, para que no se preste a más interpretaciones erróneas.*

DEFINICION EN EL TEMA MINERVINO** - ¿Se acuerda de que en la carrera de **F-Renault** disputada durante 1985 en **Las Flores**, **Luis Minervino** agredió a Miguel Angel Etchegaray?... A raíz de ello, "Patita" fue suspendido por varios meses, por lo que inició un juicio contra el **A.C.A.**, quien a su vez dispuso, luego de la competencia del 4/5/86 en Las Parejas, desclasificarlo por un toque contra René Zanatta. Los puntos que Minervino logró en la Entrecor luego de esa carrera, siguieron quedando en suspenso, mientras el juicio continuaba. Ahora, la Mesa Directiva resolvió computarle los obtenidos hasta la carrera de **Concordia** (anterior a aquélla), con lo que el Campeonato '86 de Fórmula Entrecor quedó de esta manera: **José Luis Di Palma, 61 puntos; René Zanatta, 36; Norberto Gentili, 20; Osvaldo Massei, 19; Gabriel Massei, 18; Luis Minervino y Raimundo Patat, 15; Leopoldo Cumini, 13; Norberto Beccaria, 12; Oscar Saboretti y Ricardi Grinóvero, 7; José Perelstein y David Horner, 6; Omar Suriani y Daniel Keegan, 5; Armando Fernández, 3, y Rubén Lugón, 1 punto.

III RALLY DEL LAGO



***El Automóvil Club del Uruguay** y el **Club Uruguayo de Rally** informaron, hace pocos días, del cronograma definitivo del **"3er. Rally Internacional del Lago"**, fecha de apertura del Campeonato Sudamericano de la especialidad.*

*La prueba se largará el día **miércoles 11 de febrero** desde la confluencia de las calles Arocena y Schroeder, en el montevideano barrio de Carrasco, para dirigirse hacia el Este, donde se cumplirá un PC clasificatorio y luego un enlace hacia **Punta del Este**, cabecera, como es tradicional, de esta prueba.*

*La **primera etapa** tendrá lugar el **jueves 12**, entre las 8 y las 18 horas, repitiendo algunos PC ya utilizados en las dos anteriores ediciones, con algunos aditamentos, especialmente en la zona de **Rocha**.*

*La **segunda etapa** será exactamente igual que la primera, en tanto la tercera y última se iniciará en horas del **mediodía del sábado 14**, con final en **Montevideo** al anochecer.*

*Se anunció mientras tanto en Montevideo que la prueba se denominará **"Gran Premio Shell"**, siendo computarizada por la empresa **Bull**, mientras que otra de las novedades es que estará en juego oficialmente la **"Copa CORSA"**, destinada al **"Mérito Deportivo"**.*

*Los plazos previstos para las incrispciones son los siguientes: del 5 al 23 de enero, (u$s 70) y del 24 de enero al 6 de febrero (u$s 120). La entrega de la **Hoja de Ruta** definitiva se efectuará el **15 de enero**, en tanto que la **Verificación Técnica y Administrativa** (por horarios para las diferentes categorías) se realizará el martes **10 de febrero**.*

*La competencia, de alrededor de **1.100 kilómetros**, tendrá un 55% de pruebas clasificatorias, recorriendo caminos de los departamentos de Montevideo, **Canelones, Lavalleja, Rocha y Maldonado**.*

*Será auspiciada, como es tradicional, por la **Embajada Argentina** en el **Uruguay**, así como por el **Ministerio de Transporte y Obras Públicas** del vecino país.*

*Podrán participar los vehículos comprendidos en el reglamento CODASUR en los **Grupos "A" y "N"** en las categorías de **1.300, 1.600 y 2.000 cm³**.*

*La organización da cuenta, mientras tanto de que se ha recibido ya la inscripción –aunque todavía ésta no está oficialmente abierta– del gobernador de **La Rioja, doctor Carlos Saúl Menem** (ver copia del télex correspondiente), en tanto está confirmada la participación del equipo **Volkswagen de Brasil** y los mejores pilotos uruguayos: **Gustavo Trelles, Domingo De Vitta, Luis Etchegoyhen, Fernando Cammarotta** y muchos más. De Paraguay se aguardan por lo menos cinco tripulaciones, en tanto que desde **Chile** se espera otro tanto.*

*Ya han sido realizadas las presentaciones del caso ante el Rally Argentino (durante el Gran Premio de Entre Ríos y en la prueba zonal de Lincoln), y se espera la presencia de figuras importantes como por ejemplo **Miguel Torrás**, participante de las dos ediciones anteriores, junto a un selecto grupo de pilotos que ya ha manifestado su intención de cruzar el charco para vérselas con los caminos uruguayos en una prueba de gran valía.*

*Para mayor información se puede recurrir, en **Montevideo**, al Club Uruguayo de Rally (telef. 40.57.64), al Automóvil Club del Uruguay (Deportiva, 98.47.10) en horarios de 10 a 17 horas, en tanto en la Argentina al Sr. Carlos Neira (Asuntos Deportivos, Tel. 432-8428) y al Sr. Jorge Yebra (Asuntos Administrativos, 97-4763). Por télex a Montevideo: UY 22525, Sres. Motor News.*

CORSA

Año XXI Nº 1070
Del 6/1 al 12 de enero de 1987
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
élex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fitlipaldi

SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira.

PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo.

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

COORDINADOR
Rubén Lettieri

SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

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

SERVICIOS EDITORIALES
Subdirector: Hugo García

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Pino
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Blanco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.
Fotógrafo
Cristian Frölich.

SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diament (**Nueva York**).

LABORATORIO
Jefe: Omar García

ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO CON ALCANCE NACIONAL
REVISTAS

editorial abril S.A.

AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Murciano
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando Costanzo

Publicidad exclusiva: Background S.R.L., Florida 670, 2º piso, of. 59, Tel.: 392-4025/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

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

ULTIMO MOMENTO

EL PROGRAMA RENAULT '87. La casa francesa ha confirmado su programa para esta temporada en el Mundial de Rally. Habrá dos **Renault 11 Turbo G.A.** para **Jean Ragnotti** y **François Chatriot** en las siguientes carreras: Montecarlo, Portugal, Córcega, Acrópolis, San Remo y RAC. Con respecto a **Argentina**, se anuncia la participación oficial de la marca, pero con los **R.18** de producción local. Chatriot, el compañero de Ragnotti, perdió por poco el título francés de Rally '86, a manos de **Didier Auriol**. Ambos empataron puntaje y el Campeonato se definió a favor del piloto **Austin Metro** por 5 victorias contra 4 del defensor del R.5. Ante la abolición del G.B. Chatriot pasará al R.11, en tanto que Auriol dispondrá de una Sierra Cosworth.

DEL CROSS A AL F.3. El autor de tal paso puede ser el belga **André Malherbe**, triple Campeón Mundial de Motocross. Luego de haber realizado una serie de ensayos en Croix-en-Ternois junto a otros pilotos del Campeonato Francés de F.3, el belga quedó entusiasmado por sus buenos registros, y está trabajando para disponer de un **Ralt-VW** con preparación **Spiess** en el certamen galo, siempre que reúna los "sponsors" suficientes.

BRABHAM EN INDY. Geoff Brabham ha sido confirmado como primer piloto del team Galles de F. Indy para el '87. El hijo de **Jack** Brabham tripulará uno de los nuevos **March 87 C** del equipo, que estarán impulsados por motores **Honda** preparados por **John Judd** en Inglaterra. El segundo piloto de esa escuadra podría ser el brasileño **Roberto Moreno**, si es que el carioca no confirma su ingreso al equipo **Ralt** oficial de F.3000 junto a **Andy Wallace**. En ese caso, la segunda butaca del team Galles podría ser para **Derek Warwick**, por ahora a pie en la F.1.

MACDONALD DESDE CERO. John MacDonald, ex propietario del equipo **RAM**, recomenzará desde cero la actividad en el automovilismo, luego de sus problemas financieros. Ha vuelto a formar un team de F.3 para el certamen **británico**. Utilizará un chasis **Reynard 873** con motor VW para la joven promesa inglesa **John Alcorn**, proveniente de la F.F.2000.

VOLVO POR TOYOTA. Es el cambio que ha realizado el team RAS luego del retiro oficial de la casa sueca. Tras haber presentado a los **Volvo 240 T** en el "Euroturismo '86", RAS se encargará ahora de los **Toyota Supra G.A.** por cuenta de la casa japonesa. El Supra es un auto de prestaciones interesantes que competirá directamente con el Sierra Coswrath en la tercera división del Turismo en pista. El auto ha sido homologado con el motor de 3 litros, 6 cilindros, aspiración normal, 24 válvulas, 1.035 kg de peso y 204 CV de fábrica que se transforman en unos 220 CV con la preparación para competición.

FORMULA UNO AL DIA

WILLIANS EN MARANELLO. Días antes de la finalización del año, **Frank Williams** se hizo presente sorpresivamente en Maranello, reuniéndose durante varias horas en el "Reparto Corse" con el propio **Enzo Ferrari** y con **Marco Piccinini**. Williams, que días antes había estado en los Estados Unidos, seguramente evaluó con Ferrari la estrategia a seguir ante el problema contractual ocasionado por el retiro de **Goodyear**. Si bien no hubo información oficial sobre lo tratado en el cónclave, se asegura que el tema neumáticos ocupó la parte central de la reunión, y no sólo con referencia al coloso americano. Aparentemente el adelanto que realizáramos con respecto al ingreso de un proveedor nipón a la F.1 en el '88, tiene mucho que ver con Frank Williams y el equipo de Maranello. Seguramente en las próximas semanas habrá mayor claridad al respecto.

MERCADO EN RECESO. Los festejos de fin de año han impuesto una pausa en el mercado de pases de la F.1, esperándose para los próximos días importantes novedades en torno a las grandes incógnitas para el '87. La definición del acuerdo **Lotus-Senna-Honda** es el centro de atención, y de ello depende también la conformación de la escuadra **McLaren**. Además, equipos como Brabham y **Arrows** tienen butacas para definir y todavía hay muchas posibilidades en juego, mientras el inicio de la temporada aparece aún lejano.

MARCH PARA IMOLA. Mientras **Tim Holloway** –ingeniero jefe de March, ante el alejamiento de Adrian Newey– trabaja sobre el nuevo March de **F.1** destinado al italiano **Ivan Capelli**, se confirmó que su debut no se producirá en Brasil sino en **Imola**, primera prueba en suelo europeo.

La factoría de **Robin Herd** ha cerrado el '86 con un buen balance, vendiendo **104 chasis** durante el año –cifra que lleva a **1.297** la cantidad de autos fabricados por March desde setiembre del '69– y obteniendo los dos primeros lugares en el CART americano y en el certamen japonés de F.2. March acaba de presentar el modelo **87 C** para **F.Indy**, cuyo usuario de punta será el joven **Michael Andretti**, del team Kraco. El auto –a diferencia del nuevo Lola, que es totalmente distinto al modelo '86– es una pasada en limpio del que dominó el último campeonato. Mantiene la estructura mixta carbono/honeycomb (el CART prohibe chasis enteramente en materiales compuestos) y ha sufrido una importante reducción en la altura del centro de gravedad. El 87 C puede recibir cualquiera de los motores utilizados en Indy (Cosworth, Chevrolet, Honda, Buick), y Herd ya ha recibido **40 órdenes** del nuevo modelo, que viene a costar algo así como **170.000 dólares** cada uno. Son más de **200** los **chasis** March vendidos en USA hasta el momento.

Con respecto a la **F.3000**, en estos días comenzarán los primeros tests del nuevo auto para el '87. Las pruebas estarán a cargo del team **Onyx** en Silverstone, bajo la conducción de sus pilotos **Stefano Modena** y **Michel Ferté**. El auto es una derivación del March de Indy, con la misma combinación constructiva en el monocasco, que ha servido para incrementar en un 30 por ciento su resistencia aerodinámica. Otras novedades son las suspensiones –ambas del tipo "pull-rod"– y la caja de cambios, más pequeña y derivada de la FT 200. Entre las **33 órdenes** para este modelo, se destaca la del Magdwick Racing –nuevo usuario March y equipo que ganó el británico de F.3 con Andy Wallace– y las 15 provenientes de Japón, cuya F.2 recibirá este año a los autos de la **F.3000**.

ZAKSPEED CAMBIA. Dos importantes novedades en cuanto al equipo de **Erik Zakowski**. Una está referida al cambio de responsable técnico. Paul Brown ha dejado de pertenecer al team germano, ocupándose ahora del auto para el '87 el Ing. **Gianni Marelli**. Desde hace tiempo, Marelli colaboraba con Zakowski trabajando en su estudio de Milán. Es intención de Zakowski que Marelli –ex-Alfa Romeo y ex-Ferrari– se integre a su equipo, en tanto el italiano está trabajando en el proyecto del motor aspirado que Zakspeed construirá para el '88. Se tratará de un **10** cilindros con muchas ideas del Ing. Chiti en su época de Alfa Romeo.

La otra novedad del team Zakspeed es la rotura del contrato con **Ford**, para quien desarrollaba el proyecto **IMSA**. Zakowski ha firmado ahora un convenio con **BMW**, mediante el cual presentará los **M3** del Junior Team Motorsport oficial en el certamen alemán, y además retomará el proyecto **March-BMW** Turbo de IMSA, que tuviera escaso suceso durante el '86. No se descarta que un auto similar sea presentado por Zakowski en la "Super Cup" alemana.

EN MARCHA, LA 9na. EDICION DE LA PARIS-DAKAR



Dos Alfa Romeo encabezan la fila largando en Versalles el 1º de enero.

Es indudable que la muerte del creador de la Paris-Dakar provocó muchas dudas con respecto a la continuidad de la ya célebre competencia africana. Luego del accidente aéreo que terminó con la vida de **Thierry Sabine**, durante la edición '86, varios pensaron en el decaimiento de la maratón. Sin embargo la resuelta actitud del padre de Thierry –quien decidió tomar las riendas de la "TSO", ente organizador de la prueba– y la colaboración de un grupo de amigos –entre ellos, **René Metge**, quien asumió la dirección de la competencia– pusieron a salvo esta fascinante aventura. Tanto es así que un record de inscripciones afluyó para esta novena edición que ya está en marcha.

La participación del equipo oficial **Peugeot** se convirtió en un ingrediente que acrecentó la expectativa en torno a la carrera. No disponiendo de un auto válido para el Grupo A, **Jean Todt** "inventó" el programa de raids para mantener con vida a la escudra **Peugeot-Talbot-Sport** mientras se aguarda la decisión sobre el futuro rumbo de la marca en el ámbito deportivo. Precisamente esta espectacular incursión de la casa francesa ha provocado muchas polémicas, disgustando a los habituales animadores del duro raid. La gota que colmó el vaso fue la modificación del reglamento en el sentido de permitir el depósito de repuestos en las cabeceras de etapa, para la asistencia de los autos. La protesta de los preparadores de los tradicionales 4X4 "todo terreno", no demoró en llegar: **"Nosotros presentamos autos capaces de resistir 15.000 km de carrera sin mayores problemas. Para enfrentar a estos verdaderos F.1 del desierto, que son los Peugeot, contábamos con su fragilidad, ya que muchas partes están concebidas para soportar sólo las exigencias de un rally. Ahora, al fin de cada etapa podrán cambiar todo lo que quieran, y eso va contra el espíritu de la prueba"**. Si bien muchos aseguran que este anexo reglamentario es un "favor" de los organizadores a cambio de la participación de un equipo prestigioso como Peugeot, el mismo Metge (director de la prueba) se apresura a aclarar: **"No hicimos más que poner claridad en un punto oscuro del reglamento. Además, muchos de los que hoy critican, han usado 'depósitos clandestinos' de repuestos en ediciones anteriores"**.

Otro punto que hará a las diferencias, entre oficiales y privados, será el combustible. Como el reglamento no obliga a utilizar el carburante provisto por los organizadores –que en muchos lugares es de bajo octanaje–, empresas como Shell han decidido apoyar a sus autos (Peugeot y Mitsubishi) con depósitos especiales diseminados en los 12.000 km plus de carrera. En tanto los particulares deberán conformarse con el empleo de aditivos para mejorar la calidad del combustible obtenido.

Pese a todas las polémicas, la gran cantidad de inscripciones obligó a los organizadores a descartar muchas para conformar el lote máximo de **510 tripulaciones** que se aceptan en la partida. "Sólo" **300 autos, 140 motos**, y **70 camiones**, pudieron iniciar **el desafío en su edición** '87. Todo comenzó con la marcha de convergencia hacia **París** desde **Bruselas, Dusseldorf, Milán, Barcelona y Rouen**. El último día del año se realizó en **Cergy-Pontoise** –en la periferia parisina– una prueba sobre 7 km de recorrido, para determinar el orden de partida de la competencia. Esta se realizó a las 5 de la mañana del primer día del '87, desde el Palacio de **Versalles**, con un intervalo de 30 segundos entre cada competidor. En enlace la caravana se dirigió hacia Barcelona, realizándose allí el embarque hacia **Argel**. **La Primera Etapa** en suelo africano, se disputó el sábado sobre **623 km** de enlace. Recién la etapa del domingo, entre **Gardhaia y El Goleá**, disponía de los primeros **256 km** de **Especiales**. En total hasta llegar a Dakar, se recorrerán **12.297 km** de los cuales **8.294** serán de velocidad libre.

En la prueba de Cergy –para determinar el orden de partida–, el finlandés Ari Vatanen sufrió el retraso más comentado. Promediando el recorrido, el Peugeot evidenció la rotura de un semieje y parte de la suspensión. Con la ayuda de cuatro espectadores que sirvieron para contrapesar el auto, Vatanen pudo terminar el corto recorrido con "sólo 10m49s" de retraso. Esto le significó a Vatanen iniciar la competencia desde el puesto 276, con gran cantidad de camiones delante suyo, a los cuales no le **resultará** fácil superar, teniendo en cuenta el tipo de caminos a recorrer. De todos modos el finlandés es optimista: **"Es preferible que esto suceda ahora y no en el desierto. Todo fue culpa de** una pieza **defectuosa mal montada. Ya revisamos todo y no habrá más problemas para la carrera. Al menos, eso espero"**.

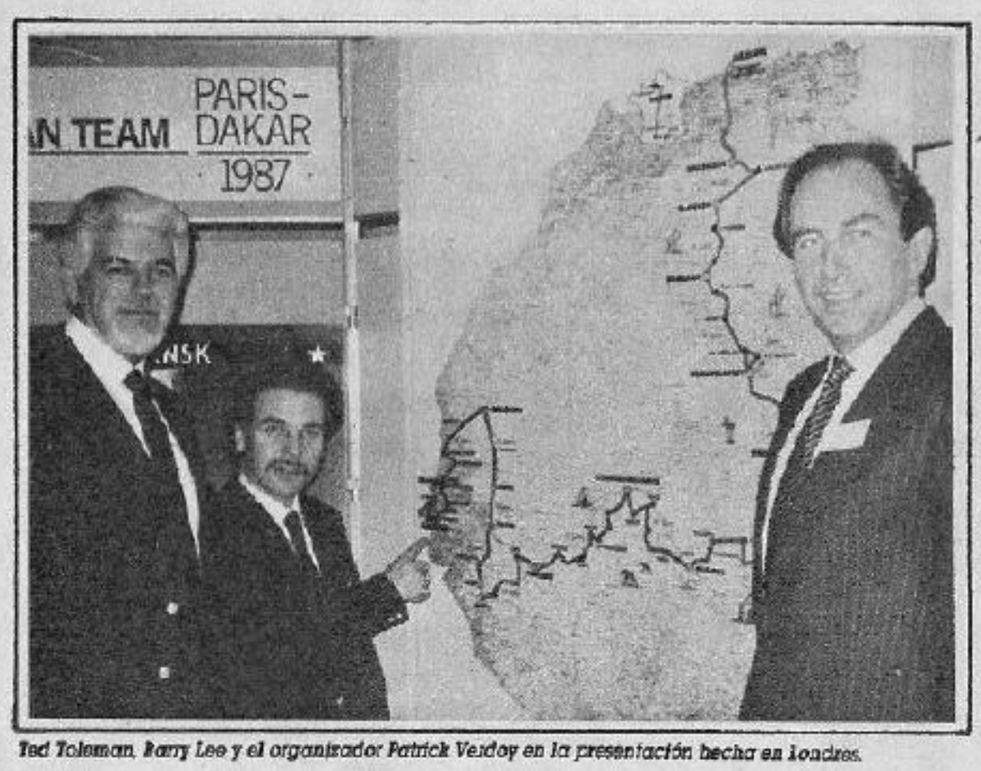
La prueba de Cergy fue ganada en Autos por el británico **Cowan** con Mitsubishi en **10m39s**, postergando a **Mehta** con el mejor Peugeot, por

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VUELVE EL SABOR DE LA AVENTURA



Un dune-buggy supera a un taxi parisino frente al Arco de Triunfo, poco después de partir.



Ted Toleman, Barry Lee y el organizador Patrick Verley en la presentación hecha en Londres.

La escuadra **Range Rover** (ganadora en el '79 y en el '81) se presenta esta vez con todo el apoyo de la fábrica inglesa. Habrá tres autos para **Patrick Zaniroli** (ganador en el '85 con Mitsubishi), **Raoul Raimondis** y **Patrick Tambay**. Este último llevará de navegante a **Dominique Lemoyne** (copiloto de Metge en el '84 y '86 cuando ganaron con Porsche). El Range Rover utiliza el motor V8 en aluminio, llevado a 4,2 litros, que eroga 280 CV a 5.500 rpm y 40 kgm a 4.200 rpm. Los responsables del team están convencidos de que el motor aspirado resistirá mejor los problemas de combustible y temperatura. La novedad de este vehículo es la transmisión: utilizan el sistema "viscodrive" (con el cual viene el Golf Syncro) que es un repartidor viscoso cuya ventaja es poder transmitir mayor potencia al tren que dispone de adherencia superior en cada momento. El diferencial anterior es convencional, de carbono y kevlar en la carrocería, con 400 litros de combustible el auto estará en los 1.400 kg en orden de marcha, contra los 1.200 kg del Mitsubishi. Los Range Rover contarán con 2 camiones MAN 4X4 y un avión para asistencia, mientras que los neumáticos serán Michelin del nuevo tipo "Africa" de menor diámetro.

Otro equipo de cuidado en la París-Dakar es el **Toyota**. Los japoneses han construido en Francia un prototipo partiendo del Land Cruiser. Utilizan el motor del Supra, un 6 cilindros turbo de 3 litros con doble árbol e intercambiador de calor. Con 0,7 bar de presión, eroga 310 CV a 4.800 rpm y 44 kgm a 4.700 rpm. El principal problema de este motor es el peso, ya que debido al block de fundición, está en el orden de los 220 kg. También el Toyota dispone de un sistema automático de reducción de presión del turbo, a 0,5 bar en caso de disminuir el octanaje de combustible utilizado. En la transmisión emplea dos diferenciales Torsen con repartidor fijo 50/50. Merced a un chasis que pesa sólo 54 kg y al empleo de carbono en la carrocería, han llegado a un peso de 1.400 kg en orden de marcha, con un depósito de 400 litros de nafta. Los pilotos serán **Jean-Pierre Gabreau** (ex preparador Range Rover) y **Henry Pescarolo**. La asistencia la harán dos camiones MAN (un 6X6 y un 4X4). En materia de neumáticos recibirán la provisión oficial de **Pirelli**, quien estrenará los nuevos "Dakar" con cintura de acero y refuerzos en nylon, que gracias a una carcaza flexible pueden absorber los impactos y reducir las vibraciones.

Por último, otro equipo de cuidado es el **Lada**, con **Jacky Ickx** y **Pierre Lartigue**, el importador francés de los "todo terreno" rusos buscará el triunfo. Es el auto más pequeño, más liviano y de mejor relación peso/potencia para la carrera. Partiendo de la base Niva, han alargado entre ejes y han cambiado motor y caja. La planta motriz es el VIOJOROC hecho por Fred Stalder para F.2. Tiene block Simca Chrysler, 4 cilindros, doble árbol, 16 válvulas, y con 2.500 cm³ entrega 280 CV a 8.000 rpm. La caja de cambios es Peugeot de 5 velocidades. Los diferenciales son ZF y el repartidor es fijo 50/50. Un tercer auto es para **Gerard Marci** (revelación '86 de la París-Dakar). El team Lada cuenta con asistencia oficial de Michelin en neumáticos. Mientras que el apoyo logístico estará a cargo de dos camiones MAN 6X6 y un avión.

En la categoría **Motos**, los grandes candidatos son los tres únicos ganadores en el historial de la carrera. El francés **Cyril Neveu** (4 veces ganador de la prueba) defiende los prestigios de Honda con un NXR oficial, secundado por los galos **François Charliat** y **Gilles Lalay**. El belga **Gaston Rahier** es otro favorito ya que intenta el tercer triunfo en la maratón africana, con la BMW GS oficial, teniendo como coequipier al italiano **Fiandanno** y a los franceses **Boudoy** y **Lizeaux**. Por último, el otro doble ganador, el francés **Hubert Auriol**, tienta fortuna con el poderoso team **Cagiva**, quien le suministra una unidad del modelo 860, al igual que al italiano **De Petri** y a los franceses **Gualdi** y **Picard**. También hay que seguir a las **Yamaha** de **Olivier**, Bacou, Charbonnier y Pascual, todos pilotos galos, sin olvidar a las **Suzuki** del italiano **Rinaldi** y de los franceses **Joineau**.

6s, a **Da Silva** con otro **Mitsubishi**, por 8s, y a **Zanussi** con el "tercer" Peugeot, por 10s. Entre los famosos, **Pescarolo** quedó 12° a 1m03s, **Tambay** 14° a 1m16s, e **Ickk** 16° a 1m52s. Decía Pescarolo antes de partir de Versailles: "**Es mi tercera experiencia en la París-Dakar y espero poder terminar. En el '85 abandoné a 50 km del final por rotura de motor cuando era 4to. absoluto. El año pasado se nos incendió el auto por una falla eléctrica. Este año cambio mucho en el Toyota oficial. Es un verdadero prototipo y lamento que no hayamos podido hacer tests previos en Africa. De todos modos será muy difícil oponerse a los Peugeot. Son casi F.1 y a su lado los Porsche del '86 parecen verdaderos tractores**". Por su parte, Tambay, debutante en la competencia, expresó: "**Quise correr antes, pero mis contratos de F.1 me lo impedían. Ahora se dio la posibilidad y acepté esta Range Rover oficial. Confío mucho en la experiencia de mi navegante y en la resistencia del auto**". Por su parte, el belga **Jacky Ickk** no es de los más satisfechos por la irrupción de Peugeot: "**La intervención del equipo de Jean Todt destruye el espíritu de la carrera. Esta prueba fue creada para que todos –oficiales y privados– estemos en igualdad de condiciones. Montando verdaderos talleres en cada final de etapa, se marcará la desigualdad de medios. Yo confío en nuestros pequeños Lada y espero que el peso reducido sea nuestra carta triunfadora**".

Con respecto a las otras categorías, el francés **Lalay** con una moto **Honda** oficial, ganó en **9m32s** la especial de Cergy, postergando por 21s al italiano **Rinaldi** con **Susuki**. En **Camiones**, el holandés **De Rooij** con el monstruoso **DAF** de 1000 CV ganó la prueba en **11m57s**, postergando al francés **Groine** con **Mercedes Benz**.

Durante el enlace a Barcelona, el belga Ickk sufrió un retraso importante al rompérsele una bomba de agua del Lada a 300 km de París. Menos afortunado resultó el motociclista francés **Pescheur** quien sufrió una caída en Tolouse, fracturándose una pierna y debiendo desertar tempranamente de la carrera.

LOS ANIMADORES

Entre los más de 500 animadores de la novena edición de la París-Dakar, existe una innumerable cantidad de alternativas técnicas, que cada uno considera la más apropiada para afrontar el duro desierto africano. Sólo la imaginación pone límite al delirio tecnológico que se puede advertir en la caravana. Evidentemente, los equipos que cuentan con apoyo de fábrica, llevan las de ganar, puesto que las soluciones técnicas utilizadas son fruto del razonamiento de verdaderos conjuntos de ingenieros que trabajan para el "evento".

Por ejemplo, en la categoría **camiones** el verdadero "cuco" de la carrera es el holandés **Jean De Rooij** –un experimentado participante de la maratón– que tripula un DAF oficial. El aparato en cuestión compite en la división para más de 10 toneladas de peso, y fue realizado por la DAF partiendo del modelo 360 de serie. Al motor se le adicionaron 2 turbocompresores con "intercooler", obteniéndose una potencia de 1000 CV. Pero lo más espectacular es el chasis, hecho enteramente en aleación de aluminio, lo que le permite alcanzar altísimas velocidades del orden de los 200 km/h.

Pasando a los autos, no hay dudas de que los favoritos son los **Peugeot 205 T.16 Grand Raid**, de los cuales ya nos ocupamos en ocasión de los tests previos en Africa. El auto tiene varias modificaciones con respecto al modelo utilizado por la casa francesa para ganar el Mundial de Rally. El motor de 1.775 cm³ sobrealimentado, erogará "sólo" 380 CV a 8.600 rpm, con un torque de 50 kgm a 5.000 rpm. La escuadra, compuesta por Vatanen, Mehta y Zanussi, contará con el apoyo de **Shell** en la provisión de combustible, y de **Michelin** en los neumáticos, quien suministrará la nueva cubierta "Pharaon" realizada para este tipo de autos en especial.

Otro equipo importante será el **Mitsubishi**, con apoyo de fábrica e infraestructura montada por el importador francés. El piloto de punta es **Andrew Cowan** (doble ganador de la Londres-Sydney) que ya participó 4 veces en la París-Dakar. Completan el equipo, **Hubert Rigal** (tercero el año pasado, detrás de los Porsche) y **Jean Da Silva** (navegante de Zaniroli cuando ganó en el '85). Partiendo de la última versión del Pajero, esta escuadra presentará uno de los autos más livianos del parque. El motor es un 4 cilindros de 2,5 litros con turbo que eroga 250 CV a 4.000 rpm y 35 kgm de torque a 3.500 rpm. Un dispositivo electrónico baja automáticamente la presión del turbo de 0,8 a 0,65 bar cuando el octanaje de la nafta es bajo, aunque esto no deberían necesitarlo, por ser el otro equipo con asistencia de Shell. El "talón de Aquiles" del auto es el "cambio", negándose Mitsubishi a la utilización de una caja especial, para mantener las características de serie del auto. De todas maneras han previsto varios reemplazos durante el recorrido. El Mitsubishi tiene un repartidor fijo convencional 50/50 con diferencial anterior clásico y trasero autoblocante. El auto ha sido alargado entre ejes y el motor ha sido retrasado para mejorar la distribución de pesos. Tiene una capacidad de 400 litros de combustible (1.000 km de autonomía) y otra carta ganadora estará en los neumáticos. Los Mitsubishi cuentan con la asistencia oficial de **Bridgestone**, quien suministrará una nueva goma radial con cintura de acero, doble carcaza en poliéster reforzada con kevlar, con 4 perfiles y 2 medidas diferentes. La asistencia del equipo estará a cargo de un Unimog veloz y dos Mercedes Benz 6X6 apoyados por un avión.

El Peugeot 205 Turbo 16 "Grand Raid" de Vatanen-Giroux llega a Barcelona en la noche del jueves 1°.



RUMBO AL '87.

Cuando la temporada 1986 acaba de concluir, y la de 1987 comienza a gestarse, CORSA reúne en esta foto a todas las esperanzadas categorías nacionales, con los ronales –representados éstos simbólicamente en el rally– y las promesas internacionales. He aquí a sus protagonistas: **1)** Eugenio Brezzi (Subcampeón Turismo Clase Tres). **2)** Jorge Recalde. **3)** Juan M. Fangio II. **4)** Carlos Sousa Martínez (Preparador de Del Sur Competición). **5)** Jorge Maggi (Campeón T. C. Tres). **6)** Guillermo Madero (C. Bonaerense de Navegantes C. Tres). **7)** Oscar Angeletti (Campeón T.C.). **8)** Tulio Crespi. **9)** Rafael Balestrini. **10)** Carlos Crocco (AP'IC2000). **11)** Sandro Crespi. **12)** Willy Pérez. (Motociclista internacional). **13)** Rubén Berdejo (Carburista de T.C.). **14)** Néstor Fusian (Campeón de F.R.A.). **15)** Alejandro Rementería (C. de Datsun). **16)** Oscar Fineschi (C. de Sierra). **17)** Eduardo Lonati (C. Bonaerense Rally C.I. Tres). **18)** René Zanatta. **19)** Claudio Manotas (C. de Karting). **20)** Guillermo Maldonado (C. de F.2). **21)** Omar Bonomo (Campeón T.C.I. Dos). **22)** Jorge Angeletti (acompañante Campeón T.C.). **23)** Mario Gayraud (Subcampeón T.C. 2000). **24)** Eduardo Boumer (AFF4). **25)** Leopoldo Cumini (F. Entrecor). **¡Feliz año!**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com