

CORSA

CORSA
20
AÑOS
A FONDO



DEMASIADO FUEGO

Juan Pablo Zampa y su revolucionaria coupé Fuego. Ganadores sorprendentes en pista, luego objetados. Prevalcieron los Renault... y los sucesos "calientes".

T.C.: GULA TOTAL PARA VIVIR EL G.P.

LA VERDAD SOBRE EL ACCIDENTE DE LA PLATA

A TODO COLOR: EL MUSEO J.M. FANGIO Y SUS TESOROS

MAS PROTAGONISTAS:

RECALDE, ROSSO, SOMMI, FURLAN Y DI PALMA Jr.

Turismo Competición 2000

EN BAHIA BLANCA, un equipo debutante sí que avivó el Fuego...

¡ZAMPA LES QUEMO!

Cuando, culminando el año, todo parecía completamente delineado en la categoría por este año —e incluso sin mayores polémicas en lo inmediato para un reglamento técnico siempre conflictivo—, surgió la alternativa inesperada... y ganadora, de un Renault distinto... y cuestionado, que barrió con todo lo explícitamente establecido y con la calma festiva que caracteriza a toda clausura de campeonato ya definido. Menuda sorpresa... Antes, habían lucido Bessone, López, Etchegaray, el propio Campeón Traverso, y también alguno que otro "foco incendiario" más.



FICHA GENERAL

Fecha: 30 de noviembre de 1986.
Denominación: Premio Coronación de los Campeonatos Argentinos de TC 2000, F.R. y F.E.
Lugar: Autódromo de Aldea Romana.
Ubicación: 8 kilómetros al Norte de la ciudad de Bahía Blanca.
Autoridades: Director de la Prueba; Fernando Algañaraz. Directores Adjuntos; Guillermo Roth, Raúl Escolar y Oscar Villatoro; Comisarios Técnicos; Daniel Afione (TC 2000), Juan Carlos Mársico (F.R.) y Alberto Rosso (Fórmula Entrecor).
Condiciones climáticas: Soleado y ventoso. 28°C.
Participantes: F.R. en pista, 38; largaron 30, clasificaron 23. Entrecor; pista, 14; largaron 13, clasificaron 9. TC 2000, en pista, 31; largaron 30, clasificaron 19.
Público alrededor de 15.000 personas.
Organización: Muy buena.
Espectáculo: Bueno.

Salvo aquella lejana, solitaria y discutida victoria de Rubén Luis Di Palma en Balcarce, primera carrera de este año, las otras diez que corrió el TC 2000 hasta la de Bahía Blanca, habían sido dominadas por dos equipos solamente. Entre los oficiales de Herceg por Ford, y los oficiales de Renault; y entre cuatro pilotos —Gayraud-Bessone y Traverso-Soto— se repartieron todas las victorias del año. Nunca había ganado un piloto particular, o por lo menos sin el apoyo directo de fábrica —que lo tenía aún Di Palma cuando ganó—. Es por ello que el triunfo de Juan Pablo Zampa en la ciudad sureña, cobra ribetes de relevancia inusual. Máxime si tenemos en cuenta que es debut total del piloto, auto y equipo en la categoría. Todos sin experiencia previa en algo tan competitivo y sofisticado como es hoy el TC 2000. Hicieron la Fuego en forma tan silenciosa como técnicamente bien concebida. Sin estridencias, sin ser casi tenidos en cuenta, Juan Rossi, "Nino" Pozzi, Omar Suttera y Rafael Balestrini dibujaron el auto que querían, en el tablero. Lo discutieron durante mucho tiempo. Verificaron los datos en la computadora, y los llevaron a la práctica. Cuando el coche estuvo en condiciones de rodar, se fueron a Las Parejas y, con las referencias de la última carrera de la categoría en ese circuito, comenzaron el ro-



LOS PAPELES!

En la foto mayor, con el final ya muy cerca, Zampa acaba de superar a Traverso y encara el "lobogán" de la recta principal. A la izquierda, el Campeón y el sorpresivo ganador (notar el escudito de Alfa en el pecho; grato recuerdo...), asediados por colegas. En el peor de los casos -si lo desfastifican-, flor de susto les habrá dado el rosario... Abajo, de izquierda a derecha, se estuman las esperanzas de "Cocho", ya ardieron las de Oltza y se afirman las de Oimi y el 505 ex-García Veiga, delante de Crocco.



LOS PROTAGONISTAS

Bessone: "Tenía un auto para ganar. Yo desaproveché la oportunidad cuando me fui a tuera. No vi el aceite. Pisanelli me dijo luego, que había una mancha en ese lugar. Estoy muy contento en el equipo de Akel porque me permiten trabajar como a mí me gusta. Además, Del Rio es un "socio" excelente para encarar cualquier desarrollo. Creo que el año próximo vamos a mostrarlo en los resultados".

Seratiní: "Qué bueno lo de Mayorga. Le pegó a todo el mundo..."

Bañi: "Ese Mayorga es interno; me tapó por todos lados y me apoyó el auto varias veces hasta que lo saqué. En todas las categorías tiene problemas".

Mayorga: "No sé de que hablan. El único loque que tuve fue con Bañi, que me pegó a mí. Vayan a mirar mi auto, a ver si tiene otros roces".

Traverso: "Cuando me marcaron la aproximación de Zampa, quise apurar y comenzó la falla de carburación".

"Cocho" López: "Fue una lástima la rotura del motor. El auto estaba para ir a la guerra. Habrá que esperar hasta el año que viene".

Etchegaray: "Si no se corta el flexible, no sé qué pasaba al final. Yo venía rápido pero en un ritmo normal para mi auto. Otra vez me quedé con las ganas".

Di Palma Jr.: "Con las gomas duras es imposible andar rápido con la Fuego".

Soto: "Nos equivocamos con la elección de las gomas. Si hubiéramos largado igual que Juan María, y como se planteó luego la carrera habríamos estado más adelante".

Raies: "Largué con las Paul blandas, y faltando unas 8 vueltas, el auto comenzó a vibrar todo. Yo creí que me estaba quedando sin gomas, y levanté para cuidarlas y llegar. Después, cuando miré las cubiertas y vi que todavía tenían los testigos, me di cuenta de que la vibración era de un semieje".

Zampa: "Sabemos que nos falta trabajar mucho sobre el auto, pero el arranque es auspicioso. El coche dobla y frena perfecto. Donde quizá más nos falte, sea en el motor. Se habla de 230 HP en los autos oficiales... Nosotros no llegamos a 210. De cualquier manera, esta victoria es el fruto del trabajo de Balestrini, Suter, "Nino" Pozzi y otro montón de gente que colaboró y contó en este proyecto. Estoy realmente muy feliz, pero más que por la victoria, por la perspectiva que se nos abre".

Pontoriero: "Con la toma torcida, el auto gastó 15 litros más de lo previsto, y sobre el final, cuando lo empareje a Raies, comenzó a ratear anunciando la falta de combustible. Allí levanté para llegar".

Olimi: "Estoy más que feliz. Fue una buena experiencia trabajar en esta categoría. Me gustaría seguir. Por ahora, el auto es más que yo".



El "Tito" Pontoriero consumó su mejor labor en la categoría.

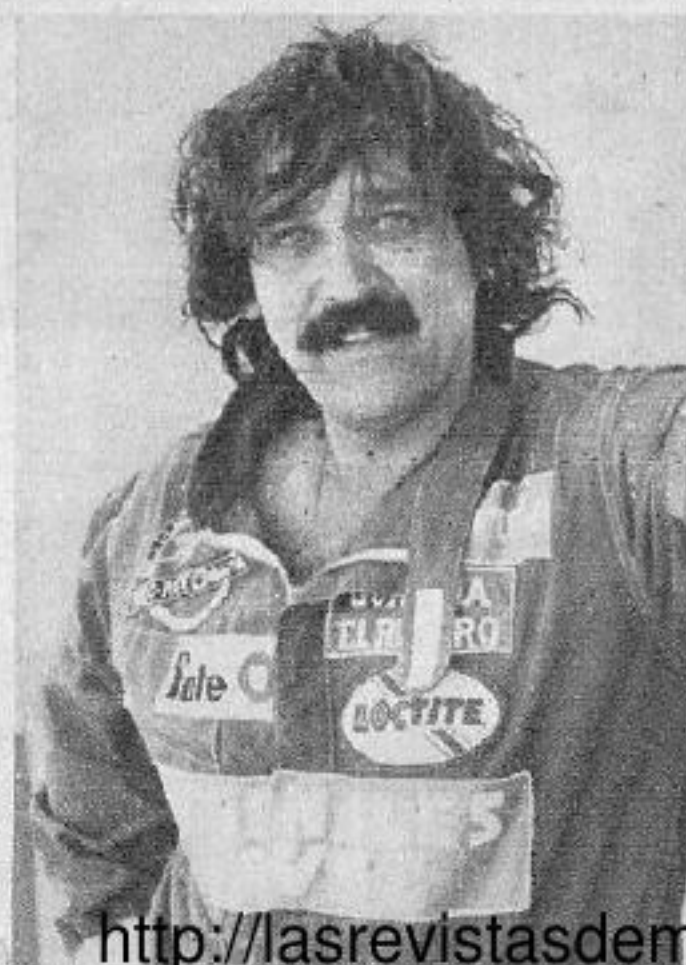
daje. Después de 150 vueltas en el trazado santafesino, volvieron a sentarse para discutir si corrían o no esta temporada. La teoría de los constructores era esperar. El piloto quería correr. Volvieron a la pista y decidieron ir a Bahía "para saber dónde estamos parados". Y terminaron parados en el primer escalón del podio. Ahora saben dónde están situados... Cuánto les falta y cuál es el camino por recorrer.

Se podrá decir que fue una carrera atípica. Que Traverso tuvo problemas. Que no corrió el equipo del "Polaco". Que "Cocho" rompió el motor en la tercera vuelta. Que Bessone se fue afuera... Pero lo concreto es que aun cuando estaban todos, Zampa estuvo entre los ocho primeros. Ahora es el turno de la S.T. de la CDA en cuanto a decidir si la suspensión responde o no a la interpretación reglamentaria; pero de que auto, piloto y equipo, van, no cabe ninguna duda. Aunque mucha gente poco memoriosa descubra ahora a Zampa y se haya olvidado de su Campeonato en la clase 2 de Turismo "cuando corrían todos los monstruos de la época"... De la campaña europea con los Alfasud, de los buenos parciales en la Fórmula 2, cuando aún no era "Sudam". No, Juan Pablo no aprendió ahora. La gente que compone su equipo, tampoco. Ninguno es improvisado. Fue una lástima que la prematura salida de pista de "Tito" Bessone, haya frustrado otro duelo entre él y Traverso como los de Buenos Aires o Salta. Que Juan María no haya tenido el resto necesario para "aguantar" la embestida de Zampa. Que la poca experiencia de Raies en la categoría, lo haya privado a

Gabriel de ir a buscar la victoria, cuando creyó que se estaba quedando sin gomas y el problema era en un semieje... O que Pontoriero haya torcido la toma dinámica en el toque con Soto, y no pudiera plasmar en el podio lo que probablemente haya sido su mejor carrera del año.

Vimos otra buena tarea de Ernesto Soto, cada vez más afiado en la especialidad pistera. Un excelente debut de Hugo Olimi, que se mostró prudente pero rápido en la adaptación al medio y a la categoría. No podemos dejar de rescatar tareas "de primera" más allá de los resultados de la carrera, como son la de Osvaldo "Cocho" López, debutando con la Fuego de Osvaldo Antelo -a un nivel excepcional- y la sorprendente de Miguel Ángel Etchegaray en su segunda presentación en la categoría con el R. 18 ex Traverso. Otro que, como lamentábamos, no pudo mostrar todo el potencial ganador que había en él y su equipo, fue Bessone, quien asumió la responsabilidad del error que significó su ida de pista quizá bajo la presión de Traverso, en el momento en que la carrera era más rápida; aunque su compañero de equipo, Pisanelli, dijo que había aceite en ese lugar... Lástima grande, ya que Tito había logrado un equilibrio bastante envidiable en la Sierra "by Akel", que le significó quedarse con la "pole" en la última vuelta de la clasificación del sábado.

Un aspecto lamentable, que frustró a mucha gente y que quizá resulte inexplicable para otros tantos, fue la ausencia del equipo de Herceg. Realmente, luego de la victoria de Gayraud (pigüense, tan luego...) en Río



Amba, las profundas huellas del encontronazo de Bañi con Mayorga, cuando al de Mariano Alfonso se le agotó la paciencia, buscando el "3" en el Campeonato... Abajo, la sonrisa satisfecha de Gabriel Raies, descolante en su segunda presentación con la Fuego ex García Gómez. A la derecha, acaban de largar y ya se vienen con Bessone ("poleman") adelante, seguido de Traverso, López, Etchegaray, Di Palma Jr., Raies, Pisanelli, Soto, Seratiní, Pontoriero, Zampa y todo el matón.



Cuarto, no había muchos elementos para justificar el no ir a Bahía Blanca, aunque más no sea por respeto al público y a los simpatizantes de la marca. Nadie entendió la actitud. Muchos se quedaron esperando en vano.

BRISITAS SUREÑAS

DEL RIO VOLADOR: El accidente que sufrió Jorge Omar Del Río en el entrenamiento sabatino, fue realmente espectacular y con final muy feliz, teniendo en cuenta lo sucedido. El propio protagonista lo relató así: "Yo venía en la recta principal para encarar la curva uno, hice las maniobras de desaceleración y rebajes para doblar, y cuando pisé el freno, el pedal estaba suelto... Seguí bajando cambios pero entré muy rápido a la tierra arada. Cuando vi que iba hacia las gomas que hacen de contención, traté de cruzarlo para no darles de frente. Igual pasé por encima, seguí la marcha hacia el alambrado, lo derribé y caí de cola detrás de un terraplén de tierra de varios metros de altura. Realmente tuve mucha suerte, y la butaca (Fades) aguantó muy bien. No sé cómo no volqué con todas las cabriolas que hizo el auto".

OLTRA Y EL FUEGO: Silvio Oltra vivió también momentos de tensión el domingo por la mañana, mientras en-

sayaba en las pruebas libres. Por causas que no se pudieron detectar, se produjo un escape de combustible mientras el piloto hacía el sinuoso veloz en trepada que lleva hacia la última curva del circuito bahiense. Cuando la nafta tomó contacto con algún elemento de los tantos que producen fricción o simplemente calientes en un

auto de carrera, se inflamó y las lenguas de fuego envolvieron a la coupé Fuego. Silvio notó que las llamas venían de abajo de su butaca y, sin hesitar, siguió de largo en la anteúltima curva, a la derecha, antes del retorne; y frenó el auto sobre el pasto y se lanzó prestamente de él, cuando ya éste se encontraba envuelto en llamas, que luego terminaron de consumir el vehículo, hasta que llegaron los bomberos y extinguieron el siniestro. No obstante la rapidez con la que obró el piloto, las llamas alcanzaron a producir quemaduras de primer grado en su rostro, ya que Oltra no tenía colocada la capucha protectora debajo del casco. ¿...?

¿NO TENES PADRINO, HUGUITO! Sorprendió a muchos, el viernes, observar a Hugo Olmi al comando del Peugeot 505 que prepara Julio Ponce. El ex Campeón de la clase 2 de Turismo, llevaba el auto con mucho respeto y buscaba su adecuación a la unidad y también a los rigores que impone el trabajo en una categoría tan "sotificada" como el TC 2000. Cuando CORSA lo indagó respecto de cómo se había producido el contacto con Ponce y su gente, Hugo nos comentó: "Julio (Ponce) le preguntó a Tito Bessone si había algún piloto que recomendara para sentarse en el Peugeot, y Tito le dio mi nombre; me llamaron, lo conversamos y aquí estoy, haciendo la experiencia. Realmente me gusta muchísimo, pero soy consciente de que a estos autos hay que respetarlos mucho".

DIPALMA NO VA AL GRAN PREMIO: El "Loco" Luis se dio una vuelta por

LAS DUDAS SOBRE LA COUPE DE ZAMPA

Ya el sábado se habían escuchado algunas voces quejas e índices acusadores en relación con el trabajo de suspensión trasera que tiene realizado el Renault Fuego del rosarino Juan Pablo Zampa. El trabajo artesanal realizado por Juan Rossi —reparado luego en la computadora después de pasar por el tablero de dibujo—, consiste en una suspensión trasera totalmente independiente y progresiva, a la manera del mejor de los autos de Fórmula, montada sobre un reticulado de tubos de acero, especialmente diseñado para soportar la misma en el centro del auto a la altura del eje trasero. Muchos hablaban, pero nadie acusaba abiertamente.

Concluida la carrera con la victoria del piloto santafecino, Eduardo Sáenz hizo el depósito correspondiente y presentó la denuncia ante el Comisario Deportivo de la prueba, Raúl Marielli. Esta fue aceptada y el asunto trasladado al Comisario Técnico, Daniel Afione, quien debía resolver en consecuencia. Finalmente y luego de un largo análisis, Afione resolvió recomendar a Marielli que declarara la clasificación en suspenso y revisar los elementos en Buenos Aires, adonde la coupé —con los precintos colocados en las zonas claves de la suspensión, y las fotografías aportadas por CORSA que se encargó de realizar Juano Fernández— vendrá este miércoles para ser analizada por la SubComisión Técnica de la CDA.

El cuestionamiento se centra en el punto 7 del reglamento técnico de la categoría, que reza en el primer párrafo de su inciso B: "La suspensión trasera podrá ser del tipo independiente, con brazos semirrastrados o arrastrados oscilantes". Evidentemente la redacción no es clara al respecto, sobre todo cuando se usa el "futuro imperfecto" y no se prohíbe ni se habilita expresamente alguna variante sobre el tema, por lo tanto, da la sensación de quedar un poco expuesta a la interpretación que cada constructor haga de la letra del reglamento. Entendemos que ante la duda que ello produce, la actitud de Afione fue la más correcta. Posteriormente hablamos con los protagonistas del hecho al respecto.

Eduardo Sáenz: Cuando se hizo esta modificación reglamentaria, fue para favorecer a nuestra marca (Dodge), y la gente de Ford propuso que fuera de esa manera para evitar que se hiciera una suspensión totalmente independiente, con progresión y balancines como es la de Zampa; por lo tanto, si bien la letra puede no ser clara, el espíritu del reglamento es ése. Yo no creo, sinceramente, que la gente de Rosario haya querido violar la regla; simplemente pienso que no interpretaron el espíritu de la misma".

Juan Rossi: "Somos conscientes de que la suspensión no es de brazos semirrastrados ni arrastrados oscilantes; determinar cuál era la interpretación del reglamento nos llevó muchas horas y unas cuantas reuniones en el taller. Finalmente entendimos que nuestra interpretación era la correcta, y lo construimos así porque no creímos estar violando nada. En nuestro grupo no existe intención de sacar ventajas sino de hacer las cosas lo mejor que cada uno sepa y pueda hacerlas".

Daniel Afione: "El tema es delicado, y una decisión unilateral no creo que sea lo mejor en este momento. Yo también tengo dudas y por eso quiero revisar la interpretación reglamentaria, con los elementos a la vista, en Buenos Aires y con mis pares de la Subcomisión Técnica. Quiero tener mesura y prudencia para juzgar un caso tan delicado como éste".

EL DESARROLLO



La debutante XR4 de Mayorga "by Pozniak & Akel" y la Fuego de Di Palma, ambas con heridas de guerra.

Largada: Picó muy bien Bessone y capturó la punta seguido de Traverso, "Cocho", Etchegaray, Di Palma, Rates y Soto.

Vuelta 3: Bessone, muy presionado por Traverso, se va afuera en una curva, Juan María hizo el record de la carrera en la vuelta anterior. Se queda "Cocho" y el orden es ahora: Traverso, Etchegaray, José Luis, Rates, Pontoriero y Zampa.

Vuelta 6: Etchegaray va a boxes, José Luis pierde terreno, Rates es segundo, Zampa accede al tercer lugar. Pontoriero fuerza la toma dinámica en toque con Soto mientras pelean por el cuarto lugar.

Vuelta 11: Los tiempos de Traverso se van para arriba, y Rates y Zampa acortan distancias, más atrás siguen Pontoriero, Soto y José Luis. En la vuelta siguiente, Del Campo visita los boxes.

Vuelta 17: Zampa accede al 2º lugar superando a Rates, ambos se aproximan a Juan María. Luego siguen Pontoriero, Soto, Bessone que vuelve a la carga, y Zucín. Atrás la lucha es infernal entre José Luis, Mayorga, Olmi y Fortunato, los "sorpasos" son continuos.

Vuelta 20: Continúa la aproximación de Zampa al líder. Se pone a 2s95/100. Rates está a 3.97, y luego todo igual. Olmi asegura el 7º puesto.

Vuelta 29: Es el climax. Zampa captura la punta superando al Campeón. Pontoriero se va encima de Rates, y Bessone entra a boxes con una goma dañada. Olmi accede al 6º puesto.

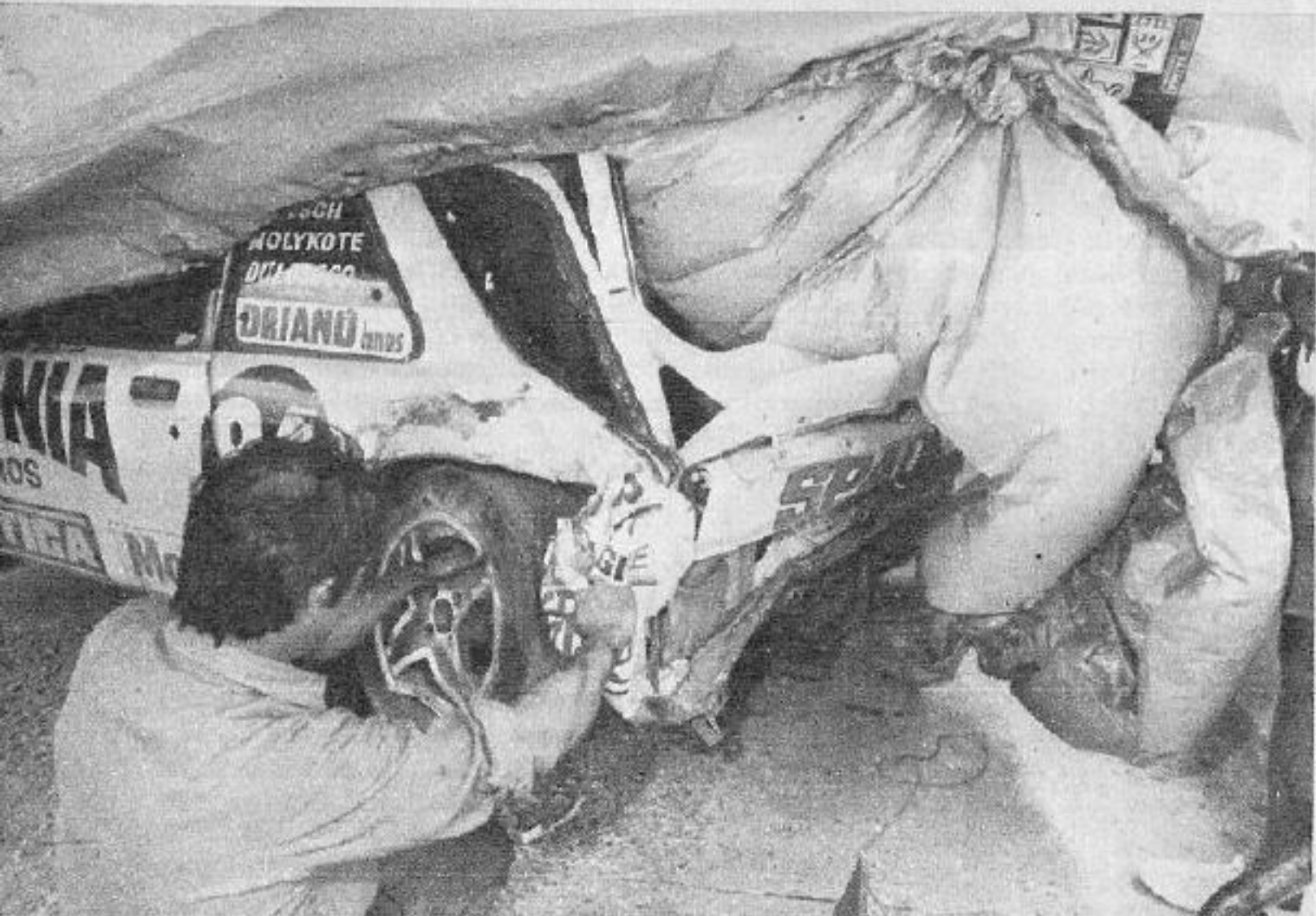
Vuelta 30: Final. Zampa a la victoria, luego Traverso, Rates defendiendo el tercer lugar, y a Pontoriero la falta de combustible le impide capturarlo.

Bahía Blanca, no para correr en TC 2000 ("Vamos a estudiar a fondo cómo queda el reglamento para el año que viene, y después decidiremos qué hacer"), sino para ver la coronación de su hijo José Luis como Campeón Argentino de Fórmula Entrecor. Al pasar, también nos comentó que había desistido de la idea de correr en el Gran Premio de TC, porque están repasando a nuevo el Dodge

de la Autopeña Tapiales. 'Lo convencí a Berta: primero le pedí una leva; después, que repase la tapa, y actualmente me está haciendo un repaso completo del motor. Ahora que el Mago está embalado, no se lo voy a sacar para correr el Gran Premio... Además le vamos a adaptar los nuevos frenos de Pozzi y trataremos de dejarlo competitivo para la próxima temporada'.



Arriba, los comisarios técnicos Afione y Marsico precinlan la suspensión trasera (observar el trabajo "tipo F.1" que tiene) de la Fuego de Zampa. Esta semana se la revisará bien en Buenos Aires. Abajo, semicubierta, se aprecia parte de la Sierra de Del Río, con serios daños en su sector posterior tras el accidente del sábado.



RETRASOS Y ABANDONOS

Del Campo: AE. Temperatura de agua. Posiblemente por junta de tapa quemada.

Traverso: Carburación, falta en alta.

Fortunato: Varilla de válvula.

Soto: Gomas muy duras. Era intenable.

Di Palma: Igual que Soto. Además, rompió el spoiler delantero en una salida de pista.

Elchegaray: AB. Se cortó un flexible de freno delantero.

Zuain: Rulemán de rueda trasera.

Rales: Intensa vibración en un semieje.

Serafini: AB. Se le trabó la caja.

Pontoriero: Se le torció la toma di-

námica en un toque con Soto. Perdió 300 rpm.

Bañfi: Rompió la trompa al tocarlo a Mayorga.

Oltra: No largó al incendiarse su auto en las Pruebas Libres.

Torriani: AB. Se rompió la cañonera y perdió un rueda trasera.

Bessone: AB. Se fue afuera, presumiblemente al pisar una mancha de aceite; en la salida de pista rompió el escape, y finalmente rompió también la goma trasera derecha.

Pisandelli: Cuando Soto se fue afuera y volvió a pista, él debió efectuar una maniobra brusca para no tocarlo, y también se fue de pista.

López: AB. Presumiblemente, pistón.

HERCEG, AUSENTE POR ENFERMEDAD

Causó mucha extrañeza que José Miguel Herceg no apareciera con su equipo, integrado por Mario Gayraud y José Luis Bessone, por el circuito de Bahía Blanca, para correr la última competencia del '86 en T.C. 2000. A raíz de ello entablamos el sábado una comunicación telefónica con Pacheco para conocer las causas, y esto fue lo que nos dijo el "Polaco"

"Estoy cansado de poner dinero, ya que lo que aporta Ford y lo que trae Mario Gayraud en concepto de publicidad, no alcanza como para pelear frente a una fábrica. Con decir que en la carrera de Pigüé no tenía el dinero suficiente como para calzar a los autos con gomas de 'media lluvia' y por eso no se pudo ganar... Se vendió el auto de 'Tito' Bessone por ese motivo, pero ni ello fue suficiente. Así y todo, el jueves por la noche tenía todo listo para viajar a Bahía Blanca, pero me encontré con la novedad de que no había pasaje para retornar el domingo a Buenos Aires, lo que complicó las cosas, ya que el lunes debía entregar los motores de T.C. para Oscar Avtán y Jorge Oyhanart, con mbas al Gran Premio, por lo que no podía perder tiempo. Eso me ocasionó un estado nervioso que derivó en problemas estomacales, y tuve que pasarme todo el viernes en cama. Recién hoy -sábado- me levanté para terminar esos motores de T.C. Esa es la causa por la que no fui a Bahía Blanca, que por otra parte me parece que es un lugar algo lejano como para hacer el Premio Coronación. ¿Por qué no lo hicieron en Buenos Aires?!"

CLASIFICACION

Asociación Argentina de Automóviles Sport - Premio Coronación - Circuito de Aldera Romana (Bahía Blanca) de 3.274,88 metros - Final a 30 vueltas - 30-11-86.

Pruebas de clasificación

Bessone (h) 1m20s10/100 a 147,185 km/h de promedio. López 1m20s14. Traverso 1m20s18. J. L. Di Palma 1m20s48. Elchegaray 1m20s51. Soto 1m20s53. Rales 1m20s71. Oltra 1m20s97. Pisandelli 1m21s21. Serafini 1m21s28. Zampa 1m21s39. Pontoriero 1m21s80. Banfi 1m21s92. Mayorga 1m22s64. G. Del Campo 1m22s74. Monguzzi 1m22s74. Fortunato 1m22s87. Crocco 1m22s90. Sáenz 1m23s17. Naval 1m23s48. Zuain 1m23s48. Torriani 1m23s64. Olmi 1m23s69. Foissac 1m24s28. Ramos 1m26s78. Speziale 1m28s30. Flores 1m28s33. Rivelli 1m28s86. Scavuzzo 1m49s29. Baigian 1m59s55. No clasificaron: Del Río y Mayeste.

Tanques llenos

Elchegaray 1m20s74. Traverso 1m21s13. Pisandelli 1m21s64. Soto 1m21s69. Bessone (h) 1m21s90. J. L. Di Palma 1m22s21. Banfi 1m22s57. G. Del Campo 1m22s73. Serafini 1m22s98. Pontoriero 1m23s08. Oltra 1m23s08. Fortunato 1m23s17. Crocco 1m23s20. Zuain 1m23s90. Naval 1m24s06. Sáenz 1m24s32. Mayorga 1m24s42. Olmi 1m24s75. Torriani 1m24s91. Foissac 1m25s26. Monguzzi 1m26s76. Ramos 1m29s97. Speziale 1m30s95. Flores 1m32s31. Rales 1m33s97. Scavuzzo 1m35s61. López 1m49s54. No giraron: Del Río, Baigian, Zampa y Mayeste.

FINAL

POS.	N°	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1°	62	Juan Pablo Zampa	Renault Fuego	42m10s82/100	30
2°	5	Juan María Traverso	Renault Fuego	42m13s13	30
3°	50	Gabriel Rales	Renault Fuego	42m17s50	30
4°	99	Rubén Pontoriero	Ford Sierra XR4	42m18s23	30
5°	64	Emesio Soto	Renault Fuego	42m26s67	30
6°	60	Hugo Olmi	Peugeot 505	42m36s64	30
7°	44	Angel Banfi	Ford Sierra XR4	42m43s51	30
8°	47	Francisco Mayorga	Ford Sierra XR4	42m47s91	30
9°	6	Alfredo Pisandelli	Ford Sierra XR4	42m50s02	30
10°	8	Carlos Crocco	Volkswagen 1500	42m57s05	30
11°	18	José L. Di Palma	Renault Fuego	43m01s39	30
12°	12	Eduardo Sáenz	Volkswagen 1500	43m06s10	30
13°	90	Angel Monguzzi	Ford Sierra XR4	43m34s49	30
14°	10	Emesio C. Bessone (h)	Ford Sierra XR4	41m18s20	29
15°	16	José Fortunato	Peugeot 505	41m21s13	29
16°	11	Rodolfo Zuain	Renault Fuego	43m04s27	29
17°	19	Jorge Ramos	Volkswagen 1500	42m44s69	28
18°	36	Jorge Speziale	Ford Taunus GT	42m59s30	28
19°	45	Héctor Flores	Volkswagen 1500	42m52s76	27

No se clasificaron: Enrique Torriani (18 vueltas), Jorge Serafini (18), G. Del Campo (12), Jesús Naval (10), Oscar Rivelli (8), Miguel Elchegaray (6), Rodolfo Scavuzzo (3), Miguel Mayeste (1), Raúl Foissac (1) y Eduardo Baigian (1).

Promedio del ganador: 139,752 km/h.

Record de vuelta: no se suministró.

CAMPEONATO

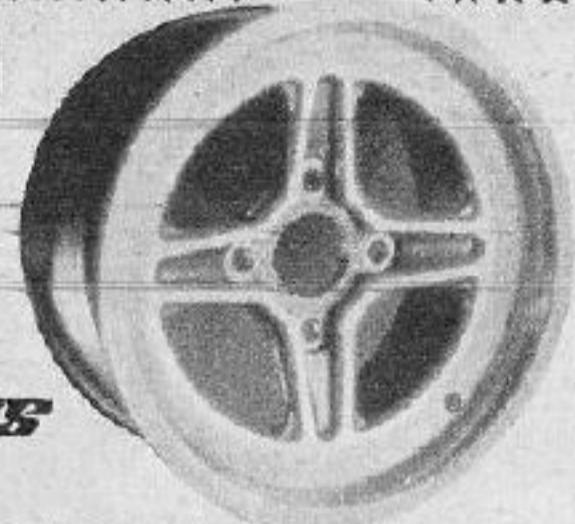
(Posiciones finales disputadas 12 competencias)

Traverso, 161 puntos (Campeón); Gayraud, 126; Banfi, 75; Del Río, 73; Soto, 57; Pisandelli, 52; Del Campo, 50; Oltra, 38; Danay, 33; Pontoriero, 30; Serafini, 27; L. Di Palma, 23; E. Bessone, 21; Zampa y Crocco, 20; Sáenz, 18; J. L. Di Palma, 13; Rales, 12; Torriani, 12; Fortunato, 10; Fineschi y Zuain, 9; Monguzzi y Olmi, 6; García Gómez, Perini y Varela, 4; J. L. Bessone y Mayorga, 3; Baldinelli y Naval, 1.

* La clasificación de esta competencia es provisoria debido a la objeción del auto ganador.

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

COMPETICION



☆ 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

EMBRAGUES 36 A DIAFRAGMA CITROEN * RENAULT COMPETICION
 FABRICA Y DISTRIBUYE: MAZA 1570. MORON. TEL. 650-1678

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

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

CASA ZAGABLIA S.A. BUTACAS
 ☆ TORINO ☆ FALCON ☆ JEEP ☆ MEHARI ☆
 ☆ COMPETICION ☆ RODANTES ☆
 ☆ ARENEROS ☆ PEUGEOT 505 ☆
 ☆ FIAT 600 c/Cabozal ☆
 COLORES A ELECCION TODOS RECLINABLES
 ☆☆☆☆☆☆☆ J.B.JUSTO 3350 - CAP. ☆☆☆☆☆
 • F.D. OLIVEIRA 4883 (1678) CASEROS 654-5408



FIAT 600 • 120 • 120 • 147 • 131 • 132
TECNICA 84
 REQUISITOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH, ALFA ROMEO, PITAGORE)
 • Arbol de Levas acero tratado
 • Resortes de válvulas especiales
 • Bielas especiales
 • Conjuntos de Pistón aros y pernos
 • Volante - motor
 • Cajas de velocidad relacionadas
 • Escapes especiales
 • Carter de aceite aluminio (6 litros)
 • Platinos de válvulas (Dural)
 • Palieres flotantes
 • Diferencial autoblocante
 • Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
 • Bujías competición
 • Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
 Turbo compresores.
 TARJETAS DE CREDITO PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
 Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
 COMPETICION ITALIA 356 TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

Joseph
 EL PODER DE LA EXPERIENCIA
 Av. del Libertador 13209
 Tel. 747-2597 - (1640) ACASSUSO
BIELAS para Chevrolet Std. Especiales.
ENGRANAJES distribución variable para Chevrolet
CABLES siliconados para todas las marcas
TREN de poleas dentadas

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

SCOPRESSIVEOS
 • SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
 • JAULAS DE SEGURIDAD
 EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
 Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 - Km. 36,600 Moreno
 0228-21543 0228-20356

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

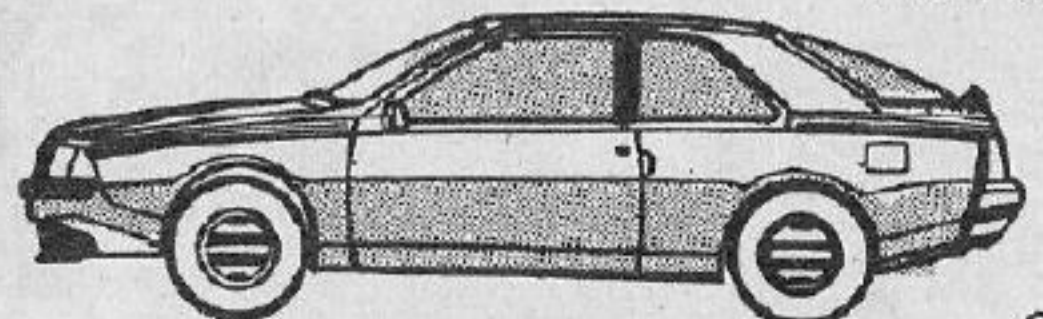
ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS
 NEUQUEN (Cod. 8300). TEL. 0943-23518

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

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

CRISTEM
 SU MARCA EN PARABRISAS

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ **ANTICIPESE A SUS VACACIONES** ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆



Servicio Oficial **RENAULT**
LOCACION KIT de ORESTE BERTA



GARCIA DEL RIO 3736. CAP. TEL. 541-6823



IMPORTADOS ☆ VOLVO ☆ M. BENZ ☆ B.M.W. ☆ PORSCHE ☆

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

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

EN BAHIA BLANCA, Etchegaray cedió en triunfo su corona a Furlán

DÍA DE DOS CAMPEONES

En su jornada de Coronación, la F.R.A. se dio el lujo de contar con dos cabales monarcas en pista. El saliente, liderando la competencia en alarde de las condiciones que oportunamente lo consagraran, y el entrante, haciendo gala de la madurez capitalizada en una temporada de trabajo muy serio. Así —mal que les pese a sus preferencias personales por el ahora Subcampeón Neviani—, el "Toto" de Mercedes "abdicó" hidalgamente en favor de Gabriel I.



Suerte tiene una categoría cuando hasta su última carrera no se conoce el nombre de quien habrá de ceñirse la corona del Campeonato. En el transcurso de la postrer carrera del año de F.R.A. la que completaba la docena de presentaciones de la categoría en 1986, con el devenir de las vueltas el título pareció inclinarse al principio en favor del sencillo muchacho de Laboulaye, pero a partir del décimo giro, el fiel de la balanza se inclinó por el super profesional pibe de Ciudad Evita.

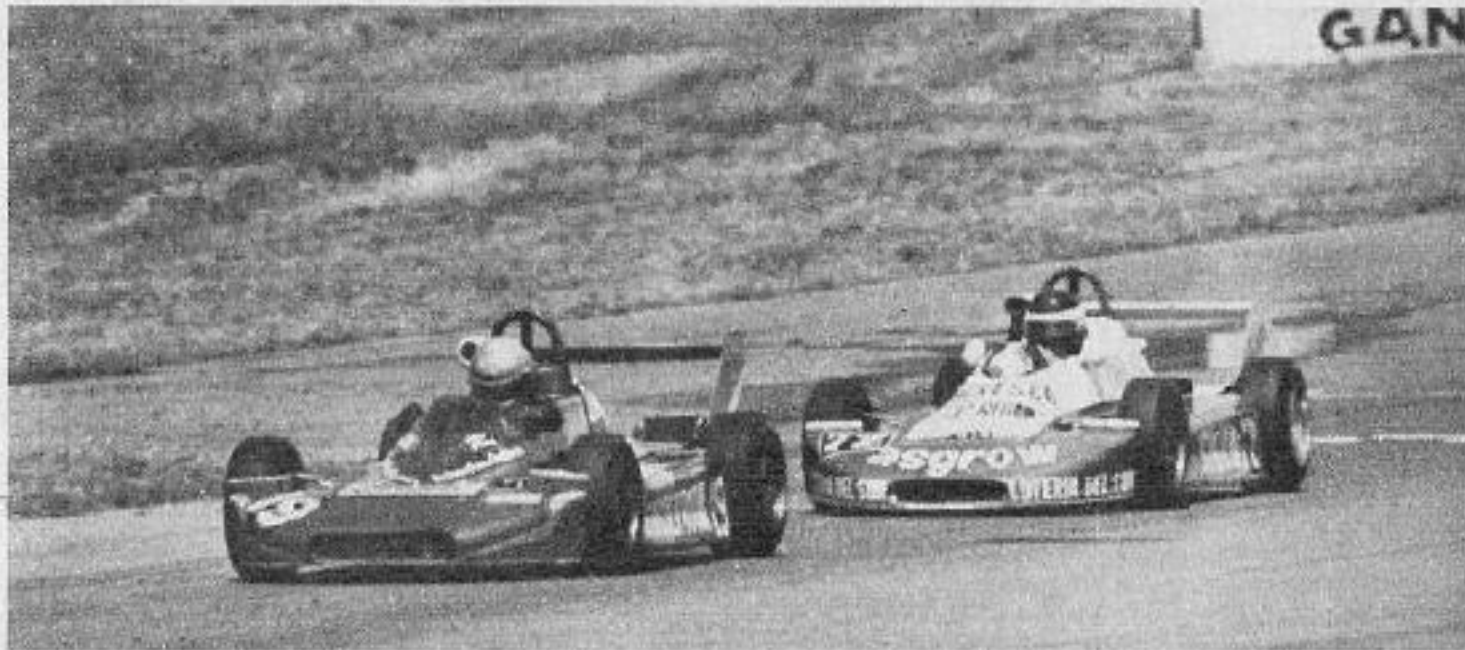
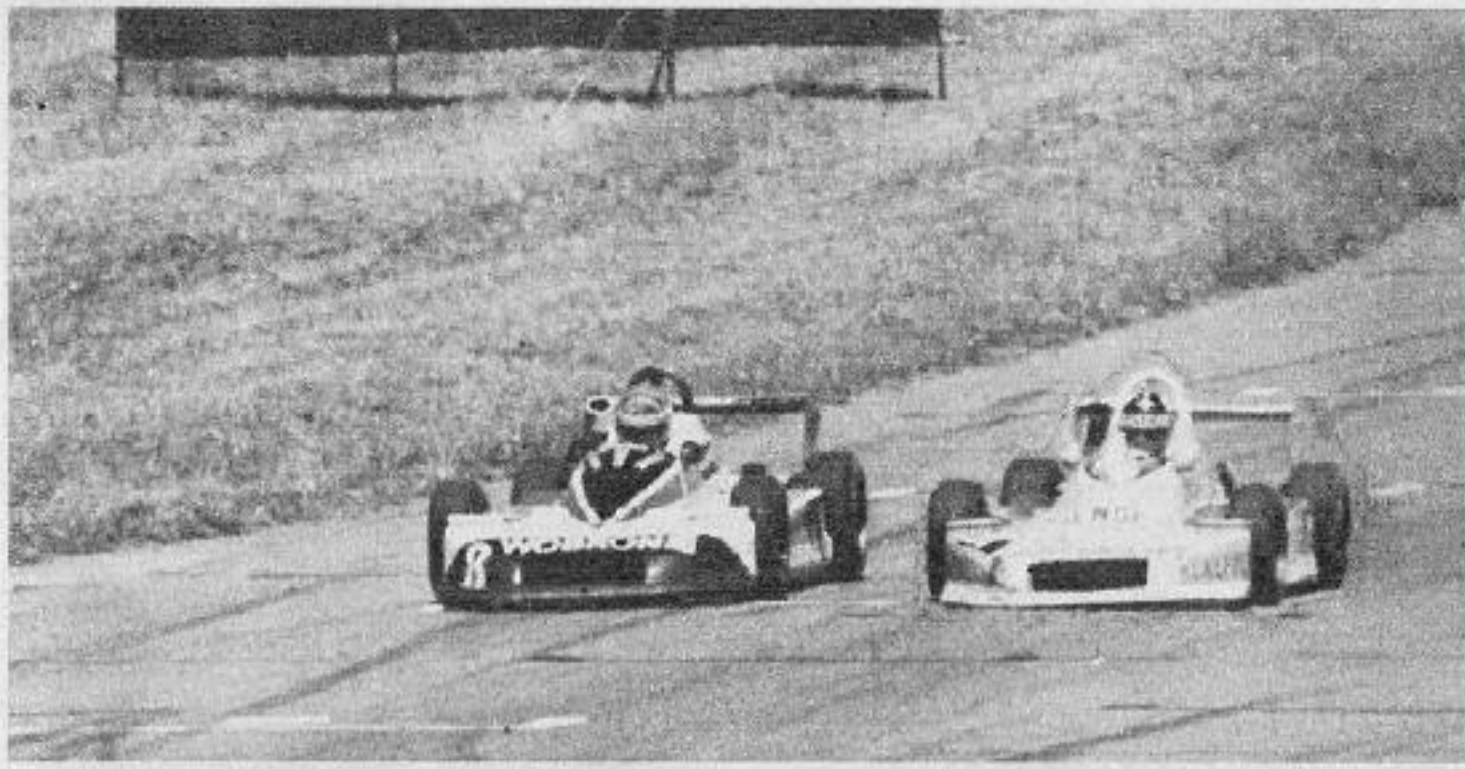
Neviani contra Furlán. Furlán versus Neviani. Con lo que cada uno de los protagonistas principales pudiera hacer por sí mismo, y con lo que los demás (que esta vez no serían "de palo") pudieran hacer por una u otra causa.

Néstor Gabriel Furlán no había tenido en los días previos a la definición resultados auspiciosos en el difícil y atrayente trazado de Aldea Romana. Por el contrario, el optimismo rondaba el box del laboulayense, habilitado para largar primero con un tiempo de casi medio segundo mejor que el del otro postulante.

Cuando llegó la hora de la verdad, poco tardaría en establecerse que el convidado de piedra, el inefable "Toto" de Mercedes, se hacía dueño de la



Largada con Etchegaray (a la izquierda) y Neviani (derecha) encabezando el peñón. Finalizarían en ese mismo orden. Entre ambos, atrás, se nota a Furlán. Arriba, izquierda: Sandro Crespi y el Campeón, Néstor Furlán. Derecha (foto superior): Furlán y Mancuso batándose por el tercer lugar. Foto inferior: Riva y Paulizzi en la recta de boxes, arriando el sexto puesto que sería obtenido por este.



EL DESARROLLO

Largada: Neviani conserva la "pole" seguido por Etchegaray, Riva, Cingolani, Bovone y Furlán, que gana dos puestos en el arranque. Se atrasa Pagani.

1ª vuelta: Neviani, Etchegaray, Riva, Bovone, Cingolani, Furlán, Mandrini, Mancuso y Solmi. Quedan afuera los locales Andueza y Gino Reale, y en la siguiente vuelta, Stefanini.

Cuarta vuelta: Etchegaray pasa al frente y se distancia un segundo de Neviani. Furlán, que había estado sexto, vuelve a ser octavo tras Mandrini y Mancuso.

Quinta vuelta: Etchegaray, Neviani, Riva, Cingolani (todos separados por un segundo aproximadamente) y en seguida Bovone. Más atrás Mandrini, Mancuso, Furlán, Solmi, Paulizzi, Pagani, Mazzini, Fabi, Sala, Della Santina, Para Giovine.

Décima vuelta: Igual en la punta. Solmi se acerca a Furlán; ya pararon Bovone y Cingolani. Tres vueltas después abandona Solmi.

Decimoquinta vuelta: Etchegaray corre a ocho décimas de Neviani; Furlán lo había pasado a Mancuso dos giros antes y era tercero. El ordenamiento, en consecuencia, era: Etchegaray, Neviani, Furlán, Mancuso, Mandrini, Paulizzi, Riva, Pagani, Della Santina, Sala, Nicolini y Martín, en los doce primeros lugares. Prácticamente terminó así, salvo el abandono de Della Santina, a los que se sumaron los de Comito, Pereyra y Belloso.

LOS PROTAGONISTAS

Miguel Angel Etchegaray: "Mis expectativas para esta carrera eran dos: ganarla y que Daniel Neviani -usuario como yo de motores de 'Juanjo' Reybel-saliera Campeón. Esto último, más como expresión de deseo que como meta, ya que me propusiera entrar en el juego de equipo si sólo Furlán y compañía (los otros clientes de Saúl Luis) lo hacían.

"En la largada me puse atrás de Neviani, y en la tercera vuelta lo pasé porque vi que los de atrás se me venían encima. A partir de ahí me di cuenta de que la carrera era mía y me dediqué a calcular de acuerdo con lo que me avisaban de boxes y lo que veía cuando doblaba en la horquilla. Te digo que atijé para tener siempre en ese lugar a la vista (cuando iban para doblar) al pelotón que seguía a Neviani. Ahí vi que le facilitaban las cosas a Furlán (Mancuso) y me dije que si Gabriel llegaba quinto o más atrás, yo lo dejaba pasar a Neviani. Si no, no tenía sentido porque igual Furlán sería Campeón. Cuando éste se puso tercero, la respuesta me vino sola y no atijé hasta el final."

Gabriel Furlán: "En 'tanques llenos' anduve bien, pero me preocupaba largar con siete autos adelante, y para colmo con Neviani en la primera fila, supuestamente respaldado por el 'Toto'. Mancuso no sólo no me ayudó sino que, sin quererlo, me perjudicó, porque como mi motor se ahogaba al salir de la horquilla, cuando lo pasé a él y a Mandrini, me llevó por delante y me pasó junto con Mandrini. Ahí me di cuenta de que tendría que tranquilizarme.

"Había mucho en juego para no proceder irracionalmente. Los volvería a pasar. Después se engancharon Bovone y Cin-



Gustavo Mancuso.

golani, lo que me puso a tiro del cuarto puesto, del tercero y del Campeonato, ya que yo pensaba que Toto lo iba a dejar pasar a Neviani, y entonces con el cuarto no me alcanzaba para la corona. Cuando Riva comenzó a atijar, y cuando luego pude superar de nuevo a Mancuso, sentí que el objetivo por el que tanto habíamos luchado con los Crespi y Saúl estaba logrado."

Daniel Neviani: "Todo dependía, en mayor grado, de lo que pudiera hacer Furlán largando en cuarta fila. Es una cuestión muy molesta eso de depender del resultado de otro para dilucidar un Campeonato. Le di para adelante sin guardar nada, por supuesto, y ahora soy Subcampeón. De todos modos, el Campeonato quedó en buenas manos."

Nota de la Redacción: recordamos a propósito de las declaraciones anteriores que antes de largarse la carrera, Furlán le llevaba a Neviani 9 puntos y la escala vigente en FRA recompensa con 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 y 1 punto a los diez primeros de cada prueba.

RETRASOS Y ABANDONOS

Andueza: fue tocado de atrás, se cruzó y lo embistió Reale.

Reale: encontró atravesando a Andueza y lo chocó.

Stefanini: fuera de pista.

Giovine: Cojinete de biela fundido.

Cingolani: Primero una goma desinflada; luego fue embestido ("sin querer") por Bovone.

Bovone: Enganche con Cingolani, suspensión dañada.

Fabi: Embrague.

Mazzini: Fuera de pista, auto muy destruido.

Airpán: Motor fundido.

Solmi: Motor fundido.

Pereyra: Caja de velocidades.

Comito: Alimentación.

Belloso: Rotura de un pistón.

Della Santina: Problema con la naf-

ta (alimentación).

Eseverri: Multiplicación desacertada.

Kehler: Carburación deficiente.

Chialvo: Temperatura.

Di Meglio: Rotura de un tensor trasero.

Nicolini: El motor rateó durante toda la carrera.

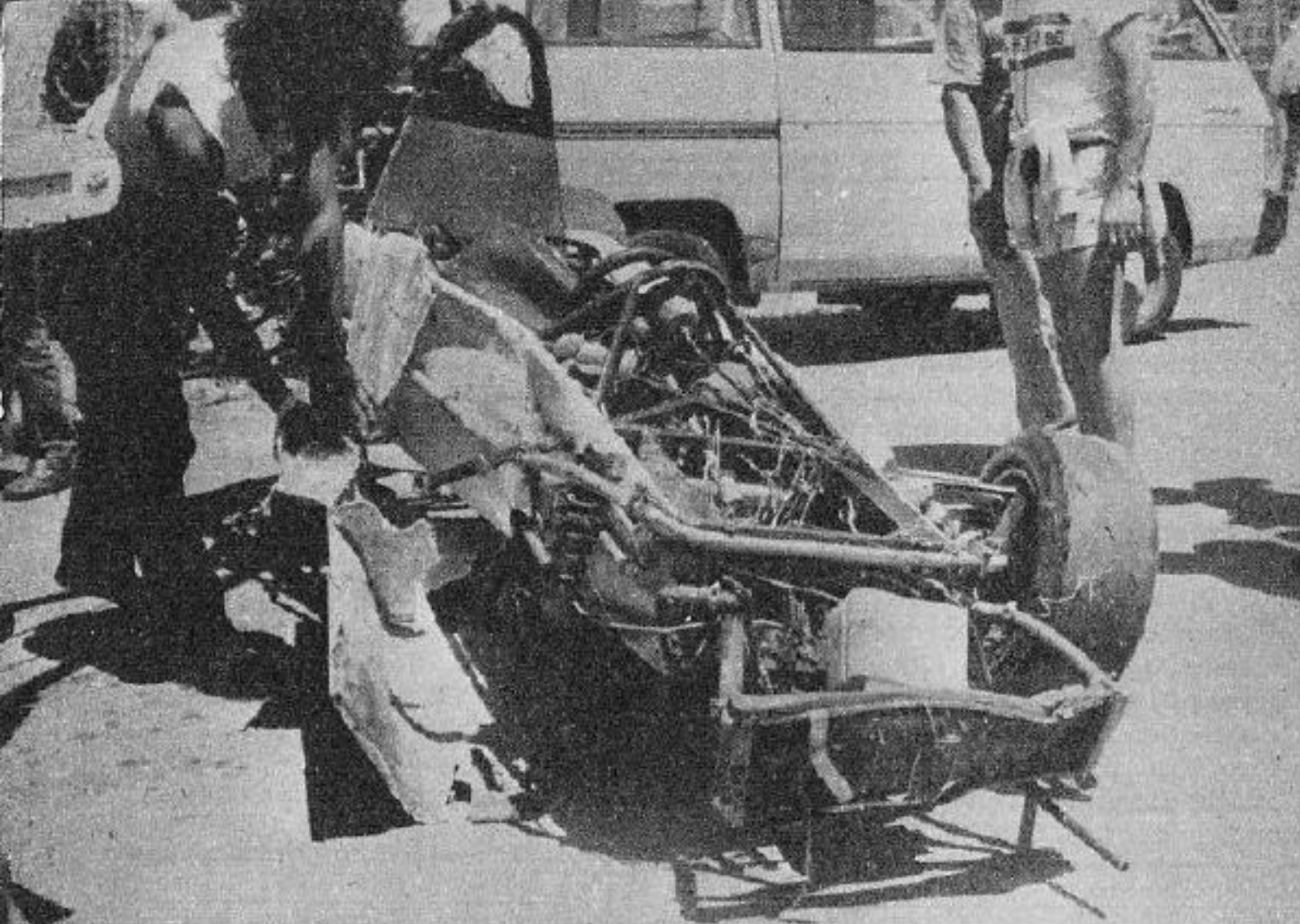
Pagani: "Me quedé dormido en la largada..."

Riva: Subió la temperatura cuando marchaba "chupado".

Mandrini: "Enseguida perdió potencia. No sé por qué, pero no iba más de eso".

Mancuso: "Al final comenzó a engancharse el motor. Llegué con lo justo".

Furlán: el motor se ahogaba en la horquilla, y salía "sucio".



Hugo Mazzini sufrió una piña bastante liera en la carrera. Sólo hay que ver la foto para darse cuenta.

Aparte de ganar, Toto despojó agonísticamente del tercer puesto del Campeonato a Gustavo Mancuso, que le llevaba sólo una unidad de ventaja.

Yendo más allá de los principales actores de Bahía, habrá que reconocer las buenas tareas del propio Mancuso, de Mandrini, de Riva y de Walter Pauluzzi, el pampeano que se convierte en una de las revelaciones del año.

La carrera hizo todo para mantener el interés del público y terminó con la siempre emocionante consagración de un campeón.

situación, a tal punto que pudo convertirse en frío pero no ecuanime árbitro del conflicto. Etchegaray pasó al frente con llamativa facilidad, cuando lo considero necesario, mostrando en cada metro del terreno su reconocida solvencia para equilibrar el auto, aprovechando así toda la potencia de los impulsores de que lo provee Reybet.

CLASIFICACION FORMULA RENAULT ARGENTINA

Asociación Argentina de Automoviles Sport - Premio Coronación - Circuito de Aldea Romana (Bahía Blanca) de 3 274 88 metros - Final a 19 vueltas 30-11-85

Pruebas de clasificación

Neivani, 1m12s59/100 (Promedio 161,744 km/h.); Etchegaray, 1m12s94; Riva, 1m12s95; Cingolani, 1m13s26; Pagani, 1m13s28; Bovone, 1m13s32; Mancuso, 1m13s35; Furlan, 1m13s36; Mandrini, 1m13s54; Pauluzzi, 1m13s57; Solmi, 1m13s77; Fabi, 1m13s86; Pereyra, 1m14s08; Mazzini, 1m14s17; Belloso, 1m14s19; Sala, 1m14s22; Dellasantina, 1m14s43; Giovine, 1m14s64; Nicolini, 1m14s71; Kohler, 1m14s74; Stefanini, 1m14s75; Andueza, 1m14s80; Reale, 1m14s95; Martín, 1m15s11; Di Meglio, 1m15s12; Chiarvo, 1m15s21; Arlandis, 1m15s33; Ezeverri, 1m15s42; Comito, 1m15s61; Aizpun, 1m16s01; Persico, 1m16s01; Delgado, 1m16s39; Obredor, 1m16s76; Echariz, 1m16s77; Batardo, 1m17s03; Fontana, 1m17s28; Ostrosky, 1m20s32; Berton, 1m26s64. Sin tiempo: Minervino.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vias.
1º	1	Miguel Etchegaray	Beria/Renault	23m51s33/100	19
2º	13	Daniel Neivani	Crespi/Renault	23m51s99	19
3º	8	Gabriel Furlan	Crespi/Renault	24m00s14	19
4º	17	Gustavo Mancuso	Crespi/Renault	24m01s38	19
5º	10	Gustavo Mandrini	Crespi/Renault	24m02s31	19
6º	72	Walter Pauluzzi	Crespi/Renault	24m05s67	19
7º	19	Mario Riva	Crespi/Renault	24m06s58	19
8º	79	Alejandro Pagani	Crespi/Renault	24m09s83	19
9º	16	Luis Nicolini	Crespi/Renault	24m23s96	19
10º	82	Pablo Sala	Crespi/Renault	24m27s41	19
11º	108	Henri Martín	Crespi/Renault	24m27s57	19
12º	52	Rodolfo Di Meglio	Crespi/Renault	24m35s81	19
13º	24	Ricardo Chiarvo	Crespi/Renault	24m42s21	19
14º	45	Juan Carlos Arlandis	Crespi/Renault	24m42s74	19
15º	113	Ricardo Kohler	Crespi/Renault	24m48s67	19
16º	44	José Ezeverri	Crespi/Renault	24m57s90	19
17º	12	Norberto Dellasantina	Crespi/Renault	23m03s77	18
18º	101	Luis Belloso	Crespi/Renault	20m41s66	16
19º	77	Pedro Comito	Crespi/Renault	21m44s70	16
20º	26	Oscar Pereyra	Crespi/Renault	21m51s66	16
21º	3	Sergio Solmi	Crespi/Renault	17m42s11	14
22º	115	Marcelo Aizpun	Crespi/Renault	18m29s75	14

No clasificaron: Mazzini (10v.), Fabi (10v.), Bovone (9v.), Cingolani (7v.), Giovine (5v.) y Stefanini (2v.).

No registraron paso: Reale y Andueza.

Promedio del ganador: 156,499 km/h.

Record de vuelta: Neivani en la 10ª en 1m13s86/100 a un promedio de 159,626 km/h.

(Posiciones finales, disputadas 12 competencias)

Furlan, 135 Puntos (Campeón); Neivani, 129; Etchegaray, 103; Mancuso, 94; Cingolani, 77; Solmi, 74; Dellasantina, 58; Palmero, 44; Mazzini, 30; O. Pereyra, 30; Bovone, 29; Pauluzzi, 24; Pagani, 23; Mazzini, 22; Bouvier, 17; Giorgi, 16; Riva y Mandrini, 15; M. Diaz, 14; Belloso y Fabi, 12; Alisti, 10; Sala, 7; Gabi y Rovere, 4; Imposti, Rossi y L. Minervino, 3; Barceló, Kohler y Nicolini, 2; Mamé y Torregiani, 1.

ROSSO DE VUELTA Y MAS SOBRE MACAO

Victor Rubén Rosso está ya de regreso en la Argentina. En el transcurso de la semana pasada, "Vichin" concretó su retorno al país, siendo el último en hacerlo de los pilotos compatriotas que compiten con regularidad en el automovilismo internacional.

Fresca en su recuerdo, trajo Rosso la carrera realizada en Macao, donde las cosas no le fueron muy bien en lo que constituyó su debut con el equipo oficial VW, que lo tendrá como primer piloto en la próxima temporada del Campeonato Alemán de Fórmula Tres. En Macao, Vichin logró el vigésimo primer tiempo en clasificación, con 2m25s.5/100, entre un total de 32 participantes.

Ya en carrera, quedó vigésimo quinto en la primera serie, a seis vueltas del ganador, con ostensibles problemas mecánicos en su Ralt-VW, abandonando en la segunda batería al cumplir su sexto giro, para quedar 26º en ésta.

En la suma se ubicó 24º a 15 rondas (justamente la extensión de una manga).

En cuanto al desarrollo de la carrera en la vanguardia, tal como se presumía, el inglés Andy Wallace y los chasis Reynard fueron sus protagonistas centrales. Sin embargo, tuvo algunas oposiciones fuertes. Como por ejemplo la del italiano Stefano Modena, quien tras hacer la "pole" usufructuando la mejor salida del motor Alfa Romeo, puntuó en los tramos iniciales de la primera serie hasta que el balance poco adecuado para la carrera, de su Reynard, le hizo perder posiciones, quedando Wallace (2º en clasifica a 40/100 de los 2m22s41 de Modena) y Jan Lammers (que largó 4º con el mejor Ralt) en un cerrado duelo por la punta, que el británico definió a su favor en la última vuelta. Por su parte, Modena fue recargado con treinta segundos por mover antes su auto en la largada, estando a cargo de Dumfries, Schneider, Nissen (partió 10º con 2m23s77) y Thackwell el toque de espectacularidad, al engancharse sus autos en la primera ronda, aunque sin consecuencias para los pilotos.

Más adelante se pegó Didier Theys (el belga flamante Campeón de la F. Super Vee de los EE.UU., 3º en clasifica con el mejor Martini). Resultó 3º Mauricio Gugelmin (largó sexto detrás de Piro) y 4º Yannick Dalmas.

Otro italiano, en este caso Emanuele Pirro, planteó lucha a Wallace en la segunda batería. En su intento de desplazar al británico, Pirro (6º en la primera manga) deterioró los neumáticos de su Ralt tras marcar el record de vuelta en 2m22s85, y apenas pudo contener a Gugelmin, pese a que el brasileño arribó con problemas de temperatura en el motor de su auto, delante de Lammers. La clasificación por suma de tiempos consagró el lógico triunfo de Wallace, quedando como escoltas Gugelmin (Ralt) y Lammers, segundos de Piro, Dalmas (Martini) y Trolle (idem).

En cuanto a novedades, lo más significativo visto en Macao fueron varios motores Tom's Toyota, usados por Mike Thackwell, Geoff Lees y David Hunt. Ninguno de ellos pasó del noveno puesto en clasificación, mostrándose menos potentes en aceleración que los VW pero con mayor torque y menor tiempo muerto en aceleración.

Por su parte, los usuarios Ralt dijeron que la versión '85, en Macao no iba tan bien como la '85 que ganó allí. Si bien el Reynard es más difícil de poner a punto que el Ralt, Wallace demostró su total identificación con el chasis, exhibiendo una puesta perfecta para el difícil circuito de la ex colonia portuguesa.

Tenga un Taunus único.



FACELIFT

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



Y solución su problema.

Instale los nuevos paragolpes envolventes en una sola pieza.

De plástico de alto impacto.

Delantero con spoiler incorporado.

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

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan



FACELIFT

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



ALFONSO VEGA

Encendido - Carburación
Afinación de motores
Mecánica General
Electricidad

Lavado - Engrasa
Cambios de Aceite

11 de Setiembre 2234 (1426) Capital
Tel.: 783-4996/5055 784-5535

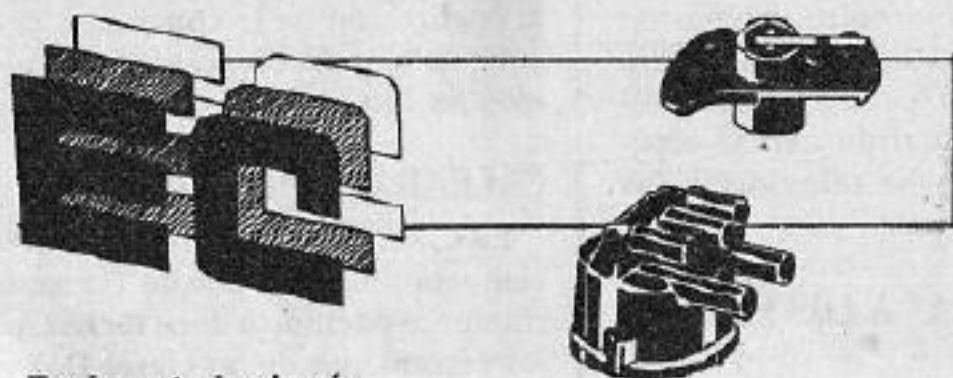
Tarjetas
de Crédito

talleres MARINO

Amortiguadores - Suspensiones
Alineación de direcciones
Balanceador de ruedas
Frenos

Murillo 1267 Tel.: 855-5935

TAPAS Y ROTORES



Envios a todo el país.
Nueva línea de cables para bujías

FABRICA Y
GARANTIZA



Andalgala 1481 - 1440 - Capital T.E.: 667-9898

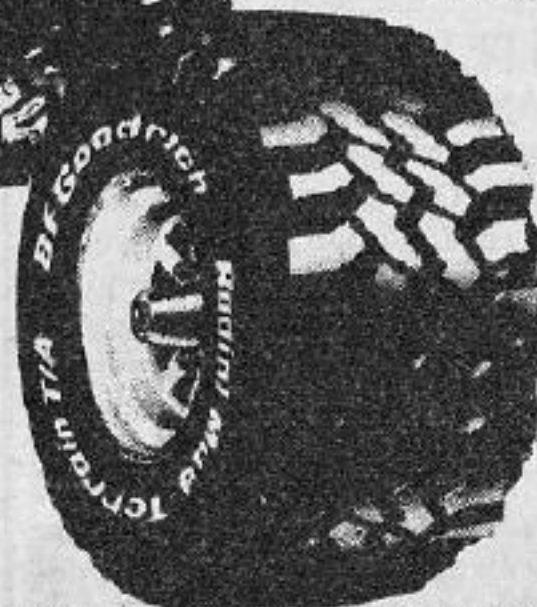
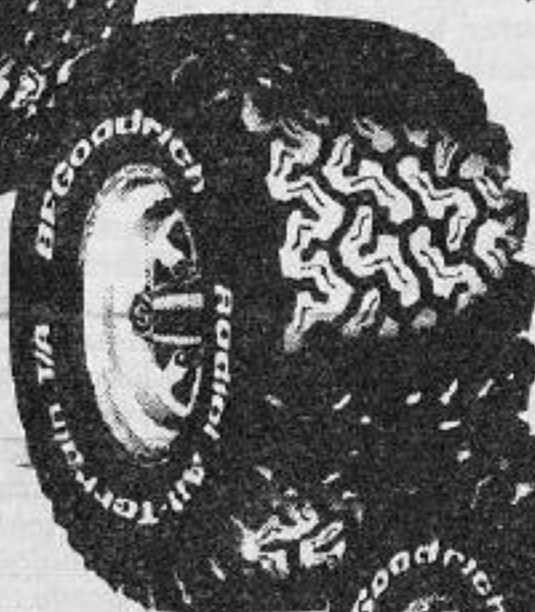
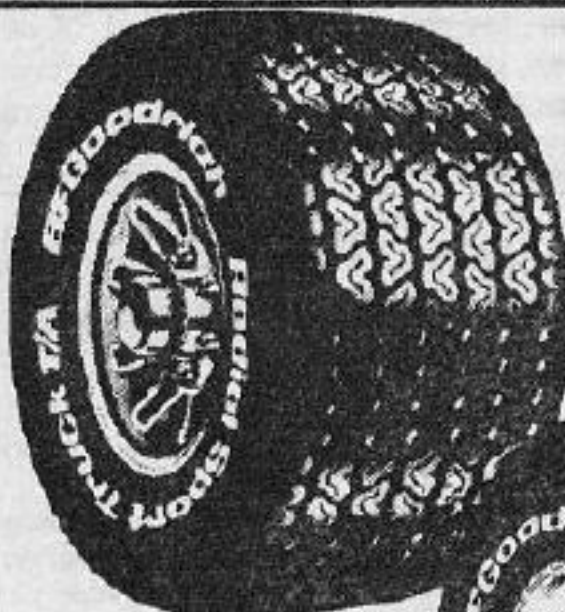
SOCIEDAD ANÓNIMA

TALLER

CEDRO
HNOS

CHAPA Y PINTURA
Mecánica General

Luis Maria Drago 1871
Villa Adelina



BF Goodrich Radial TA

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

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

NEUMAWARNES
Warnes 899 - Capital

MONZA SUR
H. Yrigoyen 9336
L. de Zamora

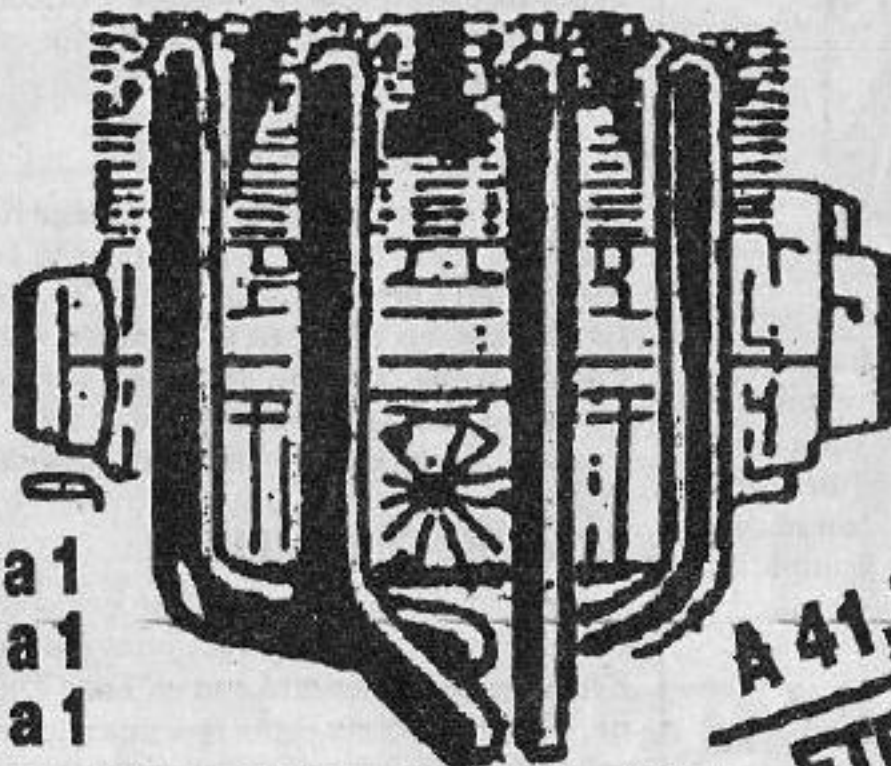
NEUMASUR
Australia 1160 - Capital

★ Killer ★

Presenta sus nuevos Modelos de Escapes
y Silenciadores *Ninja*

Totalmente fabricados en duro aluminio.

1 año de garantía escrita



También Mod. 2 tiempos

6 a 1
4 a 1
2 a 1

A 41,50

ETERNA
DURACION

Adquieralos en:

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

Toquecitos de bocina



CURA CAMBIO

"Charly" Cura, uno de los más habituales protagonistas en Datsun 280 ZX vendió su coupé a Daniel Musso luego de la piña sufrida en Balcarce. Por otra parte adquirió otro modelo similar a José Cocciolo, con el cual se hará presente en la próxima competencia de Comodoro Rivadavia.

TORNEO VERANIEGO

El Club Argentino de Pilotos está organizando un certamen de verano que constará de cuatro competencias. Sería reservado a las coupés Datsun 280 ZX y comenzaría el 18 de enero en el circuito de la entrada a Pinamar, siempre y cuando el trazado sea aprobado por CECA. El torneo seguiría (con fechas a determinar) en Mar del Plata y en otros dos escenarios aún no establecidos.



PREMIO CORSA FORMULA ONE

"Justamente en la serie le comentaba a mi acompañante como me transpiraban las manos. Había largado sin guantes, por lo que este par de Fórmula One me viene de perillas", comentó Vicente Pernía. En verdad se lo otorgamos por su trabajo en la serie de la última carrera en La Plata, donde luego de perder valiosos segundos al irse afuera, fue recuperando hasta obtener el octavo lugar.

BOGGIO CAMBIA

El piloto de Pilar, Fernando Boggio, no participará en Comodoro Rivadavia con su Nissan 300 ZX. Lo hará, en cambio, con una Datsun 280 ZX que le prestan para la oportunidad.

MARATON AUTOMOVILISTICA

El próximo domingo 7 de diciembre los "Amigos de la Avenida Corrientes" harán disputar la "2ª Gran Maratón Automovilística - A través del tiempo". Dicha prueba cuenta con el auspicio de la Dirección General de Turismo de la Municipalidad de Buenos Aires y del Automóvil Club Argentino. La largada será desde el Obelisco, y quienes estén interesados en participar, deberán dirigirse a la avenida Corrientes 2963, primer piso, Capital Federal, entre las 18 y las 20 horas.

NUEVO VOCERO EN LA ACTC

Desde la semana anterior el colega Nicolás Cucci es el nuevo jefe de prensa en la Asociación Corredores Turismo Carretera, sucediendo en el cargo al también colega Carlos Arena, que de ahora en más será encargado de Relaciones Públicas de la institución. A ambos, suerte en sus gestiones.

BRESSANO CON FAIRLANE

A partir de la segunda o tercera competencia de TC del año entrante, Norberto Bressano se presentará con un Ford Fairlane, cuya carrocería están terminando en un taller de Chivilcoy, mientras que la mecánica correrá por cuenta de Gratani.

LIBRAZO

Es el que publicará en diciembre próximo, simultáneamente en la ciudad de Córdoba y en la de Buenos Aires, el veterano y afamado colega "Sprinter". Constará de 600 páginas, todas ellas dedicadas a compilar la historia del automovilismo cordobés desde sus mismos comienzos y hasta el Rally de Argentina de este año. Felicitaciones por anticipado.

SAFARI DE LA COSTA

Durante el 6 y el 7 de diciembre próximo, tendrá lugar la última competencia del Campeonato Zonal de Safari. La misma se desarrollará en Mar del Plata y Villa Gesell. Los interesados en participar, deben dirigirse a la calle Sarmiento 412, oficinas 201 y 202, en Capital Federal, o llamar al (01) 394-8733.

RALLY GRAN PREMIO

La comisión de carreras del Automóvil Club Argentino decidió no cobrar la inscripción para este rally, último del campeonato argentino, cuyo monto previsto era de \$ 50 por cada auto. Asimismo, y siempre con el ánimo de disminuir los costos de participación, está gestionando comodidades de alojamiento en Concepción del Uruguay, Entre Ríos, desde donde partirán y llegarán las tres etapas para los pilotos y auxilios.

REEDICION DE LAS MIL MILLAS ARGENTINAS

El Avellaneda Automóvil Club y la Asociación Turismo Carretera del Ayer harán disputar una reedición de aquella competencia que entre 1937 y 1964 ganaron pilotos de la talla de Juan Manuel Fangio, Eduardo Pedrazzini, Esteban Fernandino, Juan y Oscar Gálvez, Antonio Gauthier, Américo Orsi y Dante Emiliozzi. Para ello, cupecitas de TC de la época realizarán un periplo que comenzará el sábado 6 de diciembre a las 19 horas en la plaza Mitre de Avellaneda, Buenos Aires y que pasará por

Brandsen, Las Flores, Saladillo, Cañuelas, Monte Grande, para finalizar el domingo 7 en el mismo punto a las 13.30 hs. Las inscripciones se reciben en Alsina 158, Avellaneda o en Avenida del Tejar 2982, Buenos Aires. Para mayores informaciones llamar al TE (01) 542-5782. En esta reedición tomarán parte, entre otros: Daniel Musso, Juan Carlos Navone, Rolo de Alzaga, Angel Rienti, Esteban Sokol y Marcos Ciani.

DER OHANESSIAN CAMBIA

Gustavo Der Ohanessian correrá en Comodoro Rivadavia, el próximo fin de semana, con la coupé Nissan 300 ZX perteneciente a Ernesto "Tito" Bessone, quien de esa manera se ausentará por segunda vez consecutiva de la categoría. Recordemos que Der Ohanessian abandonó en Balcarce con el motor de su coupé Nissan recalentado -se rompió inclusive el vaso de dilatación de refrigerante- y no podría repararlo antes que su equipo emprenda el viaje hacia la localidad chubutense.

CALENDARIO C.A.P. EN SANTA FE SIN PUNTOS

La Comisión Deportiva Automovilística comunicó que la prueba de Nissan 300 ZX y Datsun 280 ZX de Comodoro Rivadavia será la última del campeonato 1986, debido a que con ella serán catorce las carreras disputadas, tal como preveía el calendario a principios de este año. Sin embargo, fue aprobado el pedido realizado para concretar una prueba en el circuito urbano de Santa Fe el 21 de diciembre, aunque sin contar con puntos para los certámenes respectivos, si bien concurrirán ambas especialidades del C.A.P. y se televisarán las competencias respectivas.

"MISION ARGENTINA" A LOS EE.UU., AL DIA

La gente de Depac trabaja activamente en Chacabuco para terminar el chasis que el Campeón '85 de la Fórmula Renault Argentina, Miguel Angel Etchegaray, pondrá a prueba en los Estados Unidos compitiendo en la Fórmula Ford. El mercedino, mientras cargaba los últimos petates para partir hacia Bahía, la semana pasada nos precisó: "Tenemos los pasajes listos para el 28 de diciembre, porque el 4 de enero están programadas las pruebas previas a la primera

FE DE ERRATAS

En el N° 1044 de CORSA un error gráfico hizo de las suyas en los epígrafes de la nota: "Todos los motores" publicada en las páginas 36 y 37. Por ello, aclaramos que la numeración correcta de los fotos es la siguiente: 1: Motor Ferrari colocado sobre un cruce, 2: TAG-Porsche TTE/01, 3: Motori Moderni V6 85, 4: Ferrari 126 C, 5: Honda RA 166E, 6: Renault EF4/EF15, 7: Ford F1 V6, 8: Zakspeed 1600/4, 9: BMW M12/13, 10: Alfa Romeo 815/90T

carrera en el autódromo de Moroso. El lunes 1° de diciembre llega a Chacabuco el motor Ford que compramos en los EE.UU., y vamos a probar el auto en la primera quincena de diciembre en el Autódromo de Buenos Aires. Espero que todo vaya bien porque estamos muy apretados de tiempo".

F2 CODASUR: ASAMBLEA Y CALENDARIO

El sábado 6 de diciembre se realizará en Montevideo, Uruguay, una reunión extraordinaria de CODASUR, donde se tratará el calendario de Fórmula Dos que resta de este año, así como el reglamento técnico que regirá a la categoría a partir del 1° de enero próximo y el precalendario para el año entrante. Es probable que las siguientes pruebas sean: Colonia (Uruguay) el 14 de diciembre y Mar del Plata (Autódromo) el 21 de diciembre. En principio se descarta la realización de la competencia en el circuito urbano de Pinamar, debido a inconvenientes con CECA.

CALENDARIO II

La CDA tampoco aprobó la extensión del campeonato argentino de Turismo, originalmente pactado a doce fechas, por lo cual los certámenes de las clases Dos y Tres, así como el Torneo Presentación Sierra, culminarán el 14 de diciembre con la prueba a realizarse en Avellaneda, Santa Fe. Sin embargo, la CDA comunicó que la competencia pedida por APAT para el 28 de este mes, en Buenos Aires, puede concretarse, si bien no dará puntos.

PENALIDADES

Ricardo De Giusti fue suspendido provi-

AUTOLATINA: FORD Y VOLKSWAGEN SUMAN ESFUERZOS

Los departamentos de prensa de Ford Motor Argentina y de Volkswagen Argentina, dieron a conocer este comunicado, referido a la colaboración entre ambas empresas en Argentina y Brasil:

El Consejo de Vigilancia de Volkswagen A.G. en Wolfsburg y el directorio de Ford Motor Company en Dearborn, aprobaron un acuerdo de cooperación empresarial de sus respectivas operaciones automotrices y crediticias en Argentina y Brasil. Tan pronto se completan y firman los documentos necesarios, se establecerá en Brasil una nueva compañía para coordinar las actividades de Volkswagen do Brasil S.A. y Ford Brasil S.A.

En Argentina se integrarán las actuales filiales de ambas empresas, Volkswagen Argentina S.A. y Ford Motor Argentina S.A.

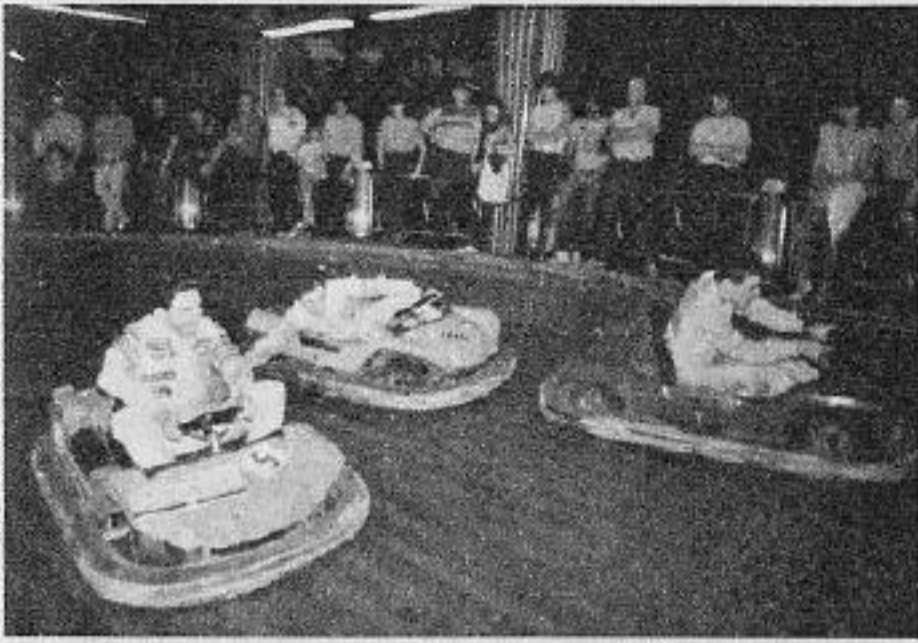
En los dos países, la nueva organización se denominará Autolatina y será administrada conjuntamente por Volkswagen y Ford. Autolatina mantendrá la identidad e individualidad de las marcas Volkswagen y Ford, cuyos productos continuarán siendo comercializados y atendidos por separado, a través de las respectivas redes de concesionarios.

Los principales objetivos de esta nueva empresa son asegurar una permanente actualización tecnológica, una mayor eficiencia operativa y una mejor utilización de la capacidad de producción existente. Como resultado de esta cooperación empresarial, Autolatina será una de las más grandes productoras automotrices del mundo. También contribuirá con su acción al éxito del programa de integración económica anunciado por los gobiernos de Argentina y Brasil.

En Argentina y Brasil, Volkswagen y Ford operan en total 15 plantas industriales con capacidad para producir 900.000 vehículos por año, desde automóviles y comerciales livianos hasta camiones medianos y semi-pesados. Ambas empresas emplean en conjunto 75.000 personas, venden y atienden sus productos a través de 1.500 concesionarios y mantienen relaciones comerciales con 5.000 proveedores de partes componentes y materias primas.

En el último año, las operaciones automotrices y crediticias de Volkswagen y Ford en ambos países alcanzaron un volumen total de ventas de 4.000 millones de dólares.

"CAMPEONES" EN EL ITALPARK



El pasado martes 25 de noviembre, nuestros colegas radiales de "Campeones" organizaron -como es su costumbre- una divertida reunión en el Italpark de la ciudad de Buenos Aires. Reunieron a pilotos de varias categorías, entre quienes se contaban Jorge Omar Del Río, Néstor Furlan,

Juan Manuel Fangio Jr., Horacio Magliano, Jorge Oyhanart, Osvaldo Morresi, Marcos Loicco, Gustavo Der Ohanessian, Silvio Oltra, Carlos Crocco y Oscar Fineschi. También estuvo el afamado "Tío Dionisio" quien atiende habitualmente la estación de servicio que funciona en el autódromo porteño.

Todos ellos, montados en sus respectivos autitos chocadores, disputaron dos series y una final, las cuales fueron relatadas en directo por Carlos Legnani y su equipo, para lo cual trasladaron al Italpark toda su parafernalia de móviles, equipos radiales de VHF, BLU, cabinas y walkie-talkies. La prueba fue ganada por el niño Der Ohanessian, aunque debió recurrir a recursos "non sanetos" para ello (ver foto).

También se hicieron presentes Guillermo Maldonado, Emilio Satriano y Osvaldo "Cocho" López, quienes empero, no se animaron a conducir a los monstros de marra. Todo terminó en el buffet, compartiendo unas sanas gaseosas. ¡Que se repita!

Mientras Furlan intenta zafar del pelotón, Gustavo Der Ohanessian atrapa al auto de Jorge Omar Del Río. Así ganó. ¡Qué vergüenza!

CALENDARIO

ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo Carretera: Entre el 4 y el 7 de diciembre se disputará el Gran Premio, decimosexta y última fecha del campeonato, en la provincia de La Pampa.
Nissan 300 ZX y Datsun 280 ZX: Ambas categorías concretarán en Comodoro Rivadavia, Chubut la decimocuarta y penúltima prueba del año, el próximo domingo 7 de diciembre.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Rally: Entre el 4 y el 8 de diciembre se disputará el Olympus Rally, decimotercera y última fecha por el campeonato mundial de rally (Pilotos). Estará centralizado en Carson City, estado de Washington, EE.UU.

soriamente por la CDA debido a que su coupé Datsun 280 ZX no alcanzó el peso mínimo de la categoría en la prueba de Balcarce, donde fue desclasificado.

Alfredo Pisandelli, por otra parte, fue suspendido por dos fechas debido al incidente que protagonizó en Pigüé con Rodolfo Zuain en ocasión de la competencia de TC 2000 disputada. El neuquino deberá cumplir esa suspensión en los próximos cuatro meses. Debido a que apeló, pudo competir en Bahía Blanca.

También por un problema acaecido en esa misma competencia, le fue aplicada una multa de \$ 250 a Jorge Omar Del Río, por agredir verbalmente en el parque cerrado a Alfredo Pisandelli.

CLASE TRES

Algunos pilotos de esta división pistera pretenden aumentar la performance de los Renault 18 GTX E.L. para acercarse a la de los Alfa Romeo GTV 2000 de Breard y Maggi. Hay dos caminos para ello: homologaciones nuevas (aunque ya venció el plazo para que rijan a partir del 1º de enero) o cambios reglamentarios que permitan menor peso (como sucede con el reglamento de Grupo A internacional). Sin embargo comparando los registros obtenidos en 1985 con los de este año (en el circuito Nº 9 de Buenos Aires), se puede apreciar que los Alfa Romeo mejoraron en escasa medida, mientras que los R-18 han empeorado notoriamente sus performances. Ello indicaría un retroceso técnico y/o conductivo en la especialidad.

El próximo fin de semana

C.A.P. EN COMODORO RIVADAVIA

En el autódromo General San Martín de esa localidad, sobre un trazado de 3.764 metros de extensión, se realizará la última competencia de los campeonatos 1986 de Nissan 300 ZX y Datsun 280 ZX. Si bien ambas categorías tienen consagrados a sus campeones "Cocho" López en Nissan y el comodorense Alejandro Rementería en Datsun, en aquella puede definirse el segundo puesto del torneo a favor de Silvio Oltra, puesto que Juan María Traverso ha dejado de competir en la especialidad. En Datsun, en cambio, todo está "cocinado" desde Balcarce, la anterior prueba. Ambas competencias serán televisadas, como es costumbre, por ATC para todo el país.

ANTECEDENTES

Comodoro Rivadavia recibió a esta categoría el 4 de diciembre de 1983. En aquella oportunidad "Tito" Bossone obtuvo el mejor registro en pruebas de clasificación en 1m29s28 a 151.778 km/h. La competencia se realizó en dos series por suma de tiempos que dieron, como resultado, ganador a "Cocho" López quien totalizó, para las 40 vueltas, un tiempo de 1h00m50s72/100 a un promedio de 148.472 km/h. El record de vuelta fue para Bossone (h) en 1m29s72 a 151.033 km/h.

Recordamos que en esa temporada los autos que utilizaba el C.A.P. eran los Datsun 280 ZX.

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

EYQUEM
CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3383/85 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3952/3957/8634/8959

VOLANTES

Ematraj

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
MADERA Y CUERO.
Cinturones de Seguridad,
Apoyo Cabeza,
Consolas, Botones,
Tuercas Antirrobo de Ruedas.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

Seguridad y garantía!...

RESORTES DE SUSPENSION

AG

CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCAÑO
841-2907/8429/5736

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS

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

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

ENVIOS AL INTERIOR

IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 DE NOVIEMBRE 501
Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL

SUGERENCIAS... POR AVISOS EN ESTA SECCION LLAMAR A:
EDIC PUBLICITARIA S.R.L., Córdoba 443, 1º P. "A", Tel. 311-2164

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas

FORD
TRAFIC
PEUGEOT 505

TRIMBERMIS PRODUCTS
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA

SIERRA
RENAULT 15

ENVIOS AL INTERIOR

DUKE
WARNES 1180
CAPITAL (1414)
TEL. 855-1652 / 854-5156

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

Horacio O. Ferrea

NORTH AMERICA DIVISION, INC.

COMPETITION PARTS-ASESORAMIENTO

10 Años de Experiencia en Carreras en EE. UU.

Repuestos y Consultas en U.S.A.:

5095 N.E. 12th AVE FT. LAUDERDALE, FLA. 33334
PHONE (305) 491-4445

EMILIO TETELBAUN
Representante en Argentina

Olavarría 2950 - Caseros - Bs. As.
Telefono: 750-8627

¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!

Polarizamos su auto en 2 hs....
con el **NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA.**

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

DECORACION de VEHICULOS

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

POR SUPUESTO EN ATC.

Todo el deporte de fin de semana
vibra en estadios o en pistas, de aquí y de
todo el mundo, a través de la mejor imagen.

La de ATC.
Fútbol. Automovilismo. Tenis. Rugby.

En suma, todo lo que apasiona en el mundo
del deporte.

**SABADO Y DOMINGO
EL DEPORTE SE VE... Y BIEN
POR ATC.**

ATC

En todo el país.

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

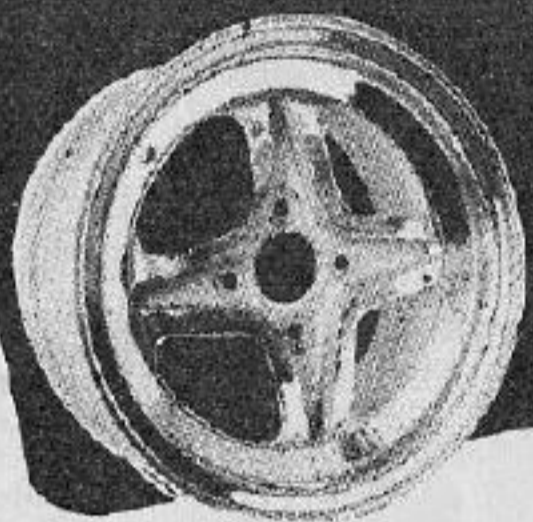
- * T.C. 2000
 - * F2 Limitado-Nacional
 - * F. Renault Argentina
 - * F.2 Codasur y Entrecor
 - * F-5
 - * Turismo clase 2, 3 y 4
 - * SPORT PROTOTIPO
 - * CAP
 - * F-850
 - * RALLY
 - * MILLE - MIDGE
- LLANTAS ESPECIALES**
Y además categorías zonales

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

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

LLANTAS DE COMPETICION AERA



BUZOS ANTIFLAMA

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA HOMEX II USA

KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

NECESITO DISTRIBUIDOR EN ROSARIO Y SANTA FE.

REMITIMOS AL INTERIOR.

BRANDSEN 1123. TEL 744-2583

FRONTE A ESTACION SAN FERNANDO (1646).



FERRAZZI

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

CABLES PARA BUJIAS

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

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

F.A.D.E.S

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

TODO TERRENO



ARENEROS
UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS
DESDE A 190
Campichuelo 585.
CAP. 982-5412/85

IMPORTADOS

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

AVANT MOTOS



SERVICE
REPUESTOS

AV. PUEYRREDON 981.
Tel.: 961-8947

**EN UNA OPERACION
3 RESULTADOS:**

- * LAVA
- * LUSTRA
- * Y PLASTIFICA

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

SOLICITELO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores

sadaf

- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.
Avda. La Plata 568/72. TEL: 963-4792
Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255
En Avda. La Plata se atiende: Sabado 8,30 a 12 - 14,30 a 20 Domingo 9 a 12,30 hs.

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
Colocacion en el acto ENVIOS AL INTERIOR
Batalla de Pail 471 (AR. Warnes 1100). TEL 855-0449
Avellaneda 435 - Via. López. 795-1607

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

Auto Radio

SARANDI

- ☆ VENTAS Y REPARACION ☆
- AIRE ACONDICIONADO
- Service Pioneer • Motorola • Bellek
- Aiwa • Transica • Panasonic • Cassettes • Antenas eléctricas

AV. DEBENEDETTI 3543 - SARANDI - T.E. 204-5191

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

EF

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

DULBECCO

PEUGEOT 505-COUBE FUEGO
A INYECCION

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

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



EQUIPAMIENTOS SOUZA

REPLICAS ORIGINALES DEL JEEP C.J.5 y C.J.7 AMERICANO, POTENCIADO CON MOTOR FORD.

- * Paneles Flotantes
- * Diferencial autobloqueante
- * Dicos en las cuatro ruedas
- * Caja de cuarta
- * Reductora de salida central
- * Diferenciales DANA 44

BF Goodrich. LINE COMPLETA EN ACCESORIOS PARA EQUIPAR A FOOL SU TODO TERRENO

HUMAITA 1282 - VALENTIN ALSINA - T. E. 208-6604

DISTRIBUIDORA "SUD"



REPUESTOS Y ACCESORIOS

- * A-3 * S.M. * LAMPARAS * VIMOR * NIC * CABLES TAIYOT * ESPEJOS W.G.
- * PLASTILLIT * R.T.M. * AUTOKLINER * CINTURONES: E.R.D. *
- ANTENAS ELEMAR * APOYA CABEZA TOTAUTOS *
- PORTAEQUIPAJE G.P.A. * MATAFUEGOS * IPE - ESPEJOS

LA RIOJA 2455 - (1824) LANUS OESTE - TEL. 247-6431

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

GRAN PREMIO DE

SANTA ROSA



1ª etapa

PRIMERA ETAPA		
Referencia	Parcial	Total
Largada sobre Ruta 14 a 200 metros de la Ruta 35	0,0	0,0
Cereales	40,8	40,8
Llegada a Ruta 1	15,0	55,8
Mariano Riglos	6,0	61,8
Estación YPF en Macachín	30,5	92,3
Abastecimientos sobre Ruta 18	1,0	93,3
Doblás	25,0	118,3
Empalme Ruta 35	30,0	148,3
Ataliva Roca	10,0	158,3
Laguna Parque Luro	12,0	170,3
Retome Ruta 14	15,0	185,3
Dos vueltas más	371,0	556,3
Tramo para llegada a la meta	0,1	556,4

AUTORIDADES	
Director de la Prueba	José Olio
Director de la Prueba Adjunto	Ricardo Belliere
Comisario Deportivo	Eduardo Pereyra
Comisario Deportivo Adjunto	Ricardo Pellegrino
Comisario Técnico	Carlos Marchese
Comisario Técnico Adjunto	Remo Ríos

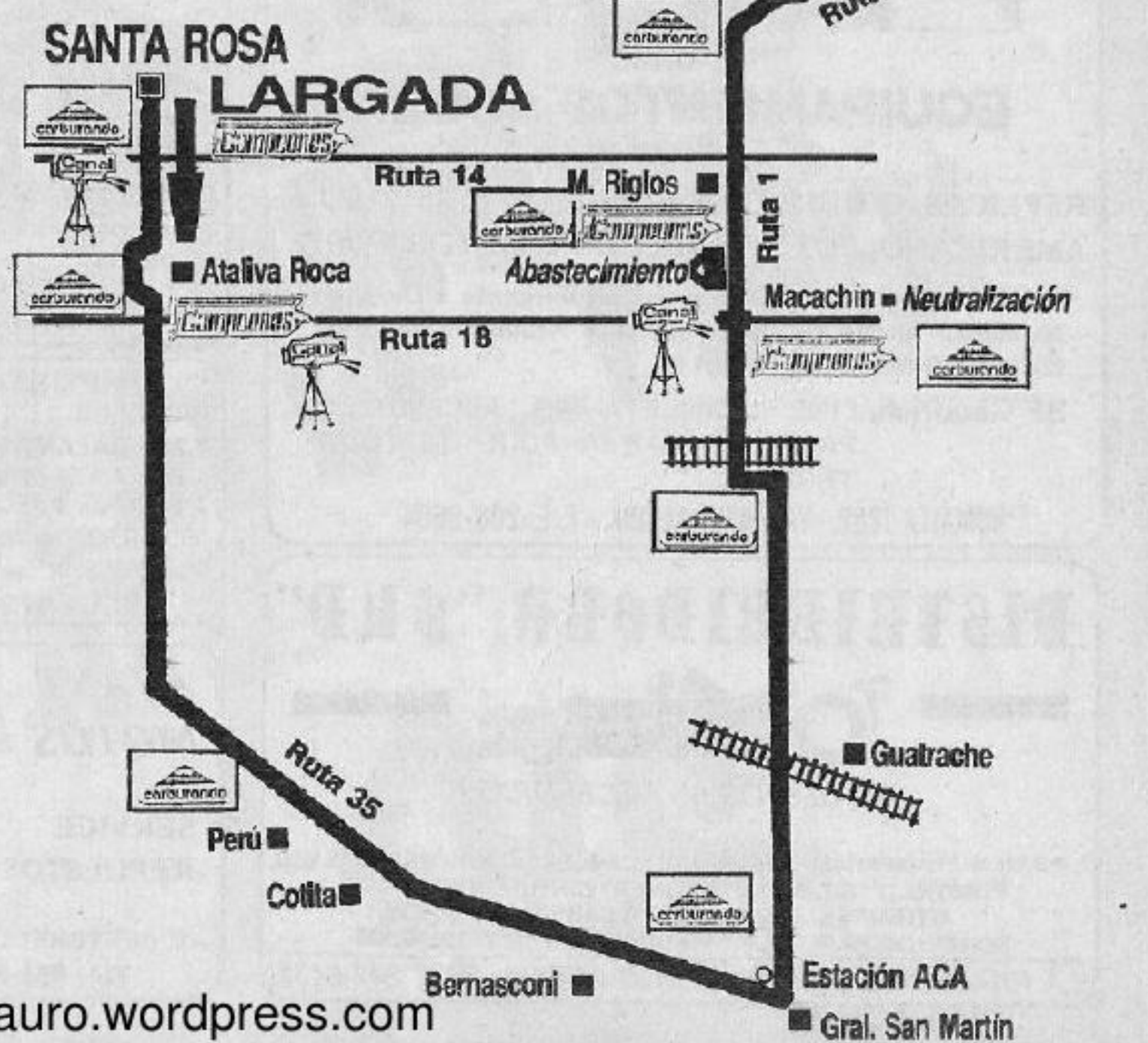
Por caminos de la Provincia de La Pampa se disputará entre jueves y domingo la última competencia del año, denominada "Octavio J. Suárez", Trofeo Lotería del Sur de la Provincia de La Pampa. Serán tres etapas que totalizan 1.500,4 kilómetros, y su resultado definirá el Campeonato '86, para el que -matemáticamente- tienen chance los diez primeros ubicados en el torneo. Aquí brindamos una completa guía para seguir la carrera paso a paso.



- 1) De Benedictis y Angeletti, los que más chances tienen para el título.
- 2) Oscar Castellano, matemáticamente también tiene posibilidad de ser campeón.
- 3) El Chevrolet de Emilio Sarrano es uno de los candidatos al triunfo.

GRAL PICO
LLEGADA

2ª etapa



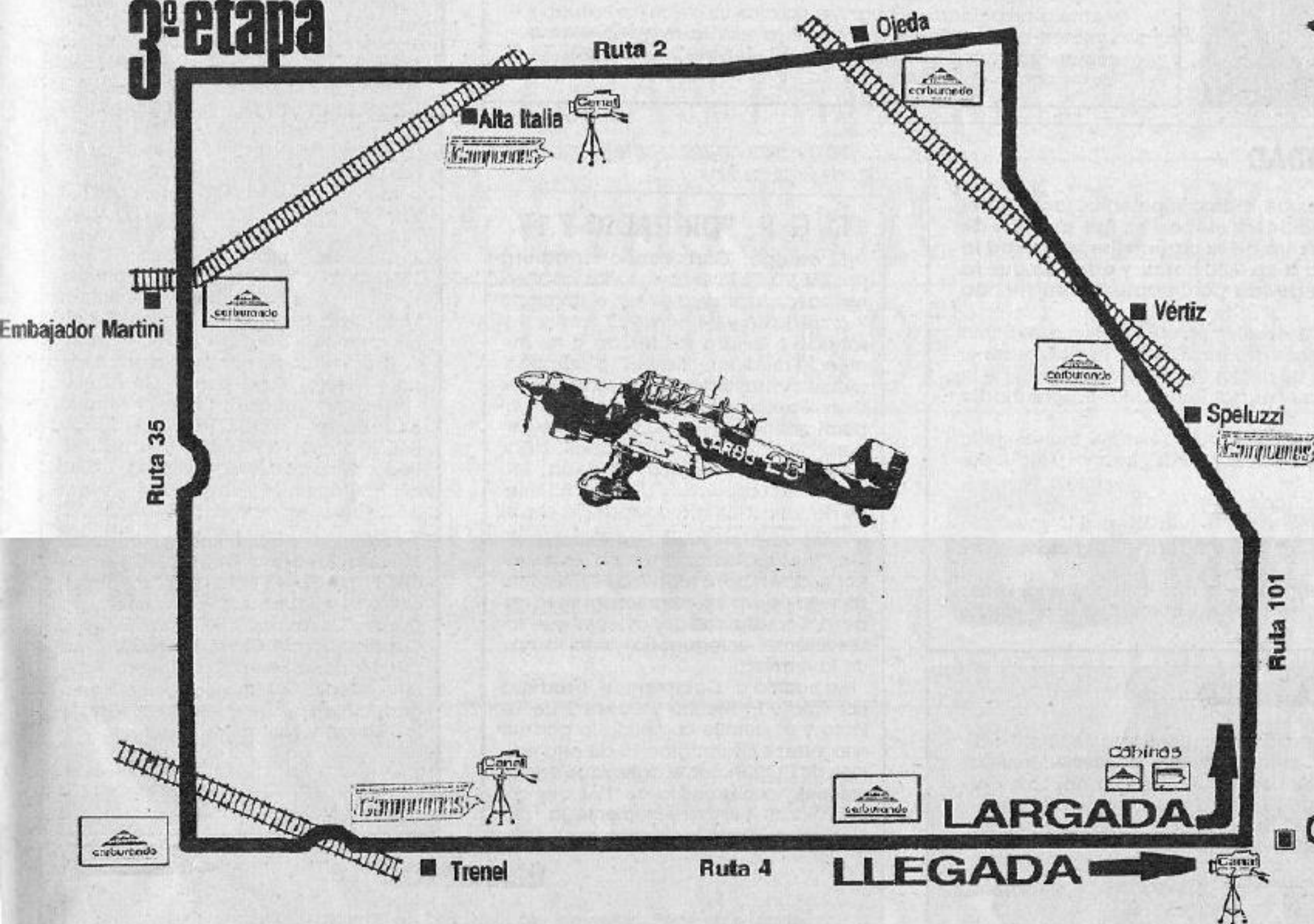
PUNTAJE	
Para la primera y tercera etapas (más de 500 kilómetros), el puntaje para los diez primeros será de 22-20-18-15-13-11-9-7-5-4. Para la segunda (menos de 500 kilómetros) los diez primeros recibirán, respectivamente, 17-15-14-12-10-9-7-5-4-3. Para la clasificación final, habrá puntaje para los treinta primeros, en esta escala: 60-52-45-38-34-31-28-24-21-17-12-12-12-12-12-8,50-8,50-8,50-8,50-8,50-5-5-5-5-5-5-5-5.	

SEGUNDA ETAPA		
Referencia	Parcial	Total
Largada sobre Ruta 14 a 200 metros de la Ruta 35	0,0	0,0
Ataliva Roca	27,0	27,0
Perú	77,0	104,0
Colita	13,0	117,0
Bernasconi	30,0	147,0
Gral. San Martín (Empalme Ruta 1)	14,0	161,0
Guatraché	33,0	194,0
Macachín	63,0	257,0
Mariano Riglos	29,0	286,0
Llegada a Ruta 5	41,0	327,0
Catrilo	24,5	351,5
Quemú Quemú	44,0	395,5
Llegada a Gral. Pico	47,5	443,0

T.C.



3ª etapa



TERCERA ETAPA

Referencia	Parcial	Total
Largada sobre Ruta 4, 1000 metros antes de la rotonda de Gral. Pico	0,0	0,0
Speluzzi	15,5	15,5
Vértiz	17,5	33,0
Empalme Ruta 2	14,5	47,5
Ojeda	7,5	55,0
Alta Italia	11,3	66,3
Empalme Ruta 35	12,4	78,7
Embajador Martini	8,3	87,0
Empalme Ruta 4	32,5	119,5
Trenel	13,5	133,0
Tramo para cumplir una vuelta	34,0	167,0
Dos vueltas más	334,0	501,0

El recorrido de las tres etapas, con los emblemas de "Carburando" y "Campeones" en los lugares donde se instalarán respectivos puestos móviles y cámaras de TV. También habrá aviones -dos de cada organización- que sobrevolarán la competencia.

NOVEDADES

En su reunión del pasado 26 de noviembre, la Asociación Corredores Turismo Carretera determinó que la carga de combustible durante el Gran Premio, se realizará desde tierra con bidones de plástico o aluminio, y mediante embudos, quedando prohibida la carga a presión desde plataformas o con mangueras. Para realizar la operación se levantará la tapa del baúl que debe guardar la forma original con cierre exterior.

Todos los pilotos participantes deberán recorrer la ruta previamente. Para ello deberán retirar en el Canal 3 de Santa Rosa (Ruta 35 km 322) la hoja de ruta, la que deberá ser firmada en los siguientes puntos: Estación YPF de rutas 14 y 1; Estación YPF de Macachín, rutas 1 y 18; Estación Esso de Ataliva Roca; Estación del ACA en Gral. San Martín y Estación Esso en rutas 1 y 5. Quienes no cumplan totalmente con este requisito no podrán largar la competencia.

Cada equipo deberá contar con un cartel identificatorio con el número correspondiente al auto y cuyas medidas serán 0,70 x 0,50 metros, a los efectos de que los pilotos puedan visualizarlos con facilidad en el momento de detenerse para el abastecimiento.

SERVICIO ESPECIAL CORSA-CARBURANDO

He aquí plasmada otra idea de asistencia -en este caso, no solo para el aficionado sino también para los protagonistas- surgida de la línea de cooperación que mantenemos desde hace años con los colegas de la atamada organización radial especializada. En efecto, utilizando las respectivas copias de planilla que a continuación detallamos, los acompañantes de cada piloto podrán informar a su paso por los puestos de control de "Carburando", de cualquier inconveniente que sufra la máquina que tripulan, mediante el simple recurso de arrojarla por la ventanilla.

Por otra parte, también brindamos un cuadro al estilo náutico, de sencillas señas

carburando CORSA

SERVICIO ESPECIAL
(MARCAR CON UNA CRUZ DENTRO DEL CUADRADO EL TIPO DE INCONVENIENTE)

<input type="checkbox"/> MOTOR	<input type="checkbox"/> EMBRAGUE
<input type="checkbox"/> CAJA	<input type="checkbox"/> DIFERENCIAL
<input type="checkbox"/> BATERIA	<input type="checkbox"/> PRESION DE LLANTAS
<input type="checkbox"/> CARBURACION	<input type="checkbox"/> ELECTRICIDAD
<input type="checkbox"/> BOMAS	<input type="checkbox"/> PRESION TEMP. ACEITE
<input type="checkbox"/> FRENO	<input type="checkbox"/> SUSPENSION
<input type="checkbox"/> RADIADOR	<input type="checkbox"/> DISTRIBUCION
<input type="checkbox"/> NAFTA	<input type="checkbox"/> TRANSMISION
<input type="checkbox"/> ALINEACION	<input type="checkbox"/> DIRECTORIO
<input type="checkbox"/> CHASIS/CARROCERIA	<input type="checkbox"/> OTROS

carburando CORSA

SERVICIO ESPECIAL

TRANSMISION SUSPENSION NAFTA

MOTOR FRENO EMBRAGUE ELECTRICIDAD

DIRECCION CARBURACION CAJA ABANDONO

les a realizar con los brazos para, ante cualquier detención, informar de inmediato al avión de "Carburando", que se hallará sobrevolando

la competencia. De esta forma, no sólo se mantendrá informado al oyente de manera más pronta y precisa, sino que los

auxilios correspondientes también podrán prepararse con mayor antelación los elementos necesarios para la reparación del caso.



LAS MARCAS Y SUS POSIBILIDADES

En los cálculos previos de este Gran Premio de Turismo de Carretera, para el que la mayoría de los participantes estaba recorriendo la ruta al cierre de esta edición, las mayores posibilidades se vuelcan hacia los representantes de Dodge, por su multiplicación larga a favor de un menor régimen de vueltas, pero como este T.C. actual es una caja de sorpresas, no habría que descartar ni a los Chevrolet (aunque estos giran al más alto régimen) ni a los Ford, que bien pueden dar por tierra con los pronosticos. En cuanto a la infraestructura que irá detrás de cada piloto, eso lo determinarán los mismos una vez recorrida la ruta, aunque se sabe que el Quilmes Automóvil Club, por ejemplo, respaldará a Oscar Aventin con un avión (se hablaba también de De Benedicis), mientras que la mayoría estima contar—además del camion habitual—con tres o cuatro vehículos de apoyo en la ruta.

LA ACTIVIDAD

Este programa puede sufrir variaciones de último momento, tanto en el recorrido como en los horarios de largada de las etapas, ya que al cierre de esta edición—por el paso de trenes por la ruta de la carrera—se barajaba la posibilidad de que las etapas se larguen a las 9.30 horas, y además que la tercera etapa tenga el itinerario de la segunda pero corriendo en sentido contrario.

Miércoles 3/12: Verificación técnica y administrativa en el Autódromo de Santa Rosa (ruta 5 km 600), de 8 a 12 y de 14 a 19 horas. A las 20 horas se clausurará el Parque Cerrado, y a las 20.50 habrá reunión de pilotos en el Salón de Honor de la Gobernación de La Pampa, y posteriormente el doctor Ruben Marin, gobernador de la Provincia saludará a los participantes.

Jueves 4/12: Largada de la primera etapa sobre la ruta 14, a 200 metros de la intersección con la ruta 35. El primer auto partirá a las 9 horas y habrá 10 segundos de diferencia entre cada uno.

Viernes 5/12: Descanso y reparación de máquinas.

Sábado 6/12: Largada de la segunda etapa sobre la ruta 35 en su intersección con la ruta 14. El primer auto partirá a las 9 horas y habrá 30 segundos entre máquina y máquina.

Domingo 7/12: Largada de la tercera etapa sobre la ruta 4, 1.000 metros antes de la rotonda de Gral. Fico, partiendo el primero a las 9 horas, con 10 segundos entre auto y auto.

LA FINAL DE LA PLATA

En su reunión del martes 25 de noviembre la Comisión Directiva de la A.C.T.C. resolvió otorgar el 80% de los puntos, de acuerdo al artículo 101 del RDA de la ACTC, que en su inciso E establece "Si no se llega a la disputa del 50% del recorrido original, la competencia otorgará la mitad del puntaje establecido en el Reglamento Particular de la Prueba". En consecuencia se tomaron tres vueltas para la clasificación que a continuación detallamos:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	2	Emilio Satriano	Chevrolet	13m21s55	3
2º	9	Jorge Oyhanart	Ford	13m21s97	3
3º	3	Oscar Castellano	Dodge	13m24s11	3
4º	5	Oswaldo Morresi	Chevrolet	13m25s27	3
5º	6	Oscar Aventin	Ford	13m27s51	3
6º	1	Roberto Mouras	Chevrolet	13m27s60	3
7º	12	Gustavo Brescia	Dodge	13m30s54	3
8º	31	Angel Di Nezio	Dodge	13m31s33	3
9º	8	Oscar Angeletti	Dodge	13m32s74	3
10º	175	Roberto Urretavizcaya	Chevrolet	13m36s73	3
11º	4	Juan de Benedicis	Dodge	13m37s21	3
12º	240	Aurelio Martínez	Dodge	13m47s93	3
13º	73	Hugo Mazzacane	Dodge	13m48s41	3
14º	107	Jorge Roux	Dodge	13m48s95	3
15º	69	Julio Salgado	Dodge	13m49s52	3
16º	137	José M. Romero	Dodge	13m50s72	3
17º	51	Francisco Pollano	Dodge	13m53s51	3
18º	41	Carlos Nani	Chevrolet	13m55s30	3
19º	37	Julio Colabella	Chevrolet	13m55s64	3
20º	45	Juan C. Bustos	Dodge	13m57s56	3
21º	162	Gonzalo de Quesada	Dodge	14m03s67	3
22º	88	Néstor Apella	Ford	14m04s75	3
23º	142	Oscar Spinello	Dodge	14m07s31	3
24º	141	Alberto Palma	Dodge	14m11s37	3
25º	96	Marcelo González	Dodge	14m12s34	3
26º	43	Francisco Altuna	Dodge	14m15s61	3
27º	161	Oswaldo Bianchi	Dodge	14m20s21	3
28º	203	Edgardo Lavari	Chevrolet	14m20s33	3
29º	138	Jürgen Nathan	Dodge	14m21s42	3
30º	92	Daniel Perlo	Dodge	14m21s97	3
31º	125	Juan Jazma	Dodge	14m26s87	3
32º	36	Arturo Costa	Chevrolet	14m33s10	3
33º	159	Oscar Maracci	Dodge	15m05s25	3
34º	139	Carlos Aranzana	Dodge	16m18s16	3
35º	18	Miguel Atauri	Dodge	9m07s09	2
36º	25	Oswaldo Sasso	Ford	9m10s65	2
37º	106	Carlos Giustozzi	Dodge	9m24s61	2
38º	100	Héctor Benito	Dodge	15m12s02	2

No se clasificaron: L. Hernández; C. Calamante; Bautista; Finocchio; Caparelli; C. García y Pernía.

Promedio: 187,284 km/h

Record de vuelta: Satriano en la 2ª vuelta, en 4m23s93 a 187,595 km/h.

CAMPEONATO

Disputadas las competencias de Santa Teresita, Buenos Aires, Bahía Blanca, Tandil, Las Flores, San Lorenzo, Santa Teresita, Buenos Aires, 25 de Mayo, Monte, Junin, Olavarría, Balcarce, Buenos Aires y La Plata, el campeonato quedó de la siguiente manera: Angeletti, 233 puntos; De Benedicis, 208.25; Satriano, 191.50; Castellano, 191; O. Aventin, 174; Cyhanart, 164; M. Calamante, 161.50; Morresi, 134.50; Mouras, 120.50; Marcos, 112; Bernardino, 91.50; Doumic, 83; Saiz, 63; A. Aventin, 62; Caparrós, 57.50; Polinori, 52; Atauri, 51.50; Nesprías, 49; Brescia, 48; Salgado, 43.25; Romero, 34; Florida, 30.50; Arrechea, 30; Urretavizcaya, 28; Paolucci, 25.50; Roux, 24.75; Arana, 23; Nani, 22; A. Di Nezio, 20.50; L. Hernández, 19; Costa y Luppi, 18; Blanco, 17.50; Pollano, 17; Spinello, 15; O. Lynn, 14; Colabella y Di Palma, 11.50; Reynoso, 10.50; Gardinalli, 9.50; Mazzacane, 9.25; Pacchialat, 9; Sasso, 8.50; Altuna y Spinello, 8; Giustozzi, Mailista y Torrens, 7.50; Bustos, Gil Bicella, Finocchio y Landa, 7; Carelli y Miraldi, 6.50; Ducet y Pernía, 6; Appella, 5.50; Benito, Muñiz y Samardi, 5; Jarque, 4.50; Becco, R. Calamante, Espinosa, J. García, E. Martínez y Urquiza, 4; Palma, 3.50; Perlo, Deambrosi, Faustino, Alcuaz y Pesenti, 3; Degliantoni, 2.50; Jazma, Bautista, Bressano, Fedrigo, A. Fernández, Firpo, Goyenche, Loloco, Palazzo, Quiroga y Sabano, 2; A. Martínez, 1.75; Daray y De Arvaze, 1.50; Amanzi, Aversi, Caprile, Ciccale, Crovo, Herratz, J. C. López, Martínez Boero, Ochojonero, Piccini, Ranalli, Salerno, Sanguinetti y Segad, 1; Bianchi, De Quesada, M. González, Lavari y Nathan, 0.50 puntos.

El Ford de Oscar Aventin, otro de los animadores de este Gran Premio

EL G. P. POR RADIO Y TV

El equipo "Carburando" irradiará por LBS Radio Rivadavia todas las alternativas de la tercera etapa, el domingo 7 entre las 8 y 14 horas. El jueves 4 y sábado 6 tendrá informada a su audiencia mediante "flashes", y paralelamente transmitirá todo el desarrollo del Gran Premio por LU33 Emisora Pampeana de Santa Rosa; LU37, Radio General Pico; LU22, Radio Tandil; LV22, Radio Huinca Renanco (Córdoba); LR1 229 Radio Las Flores, y LT33 Radio Nueve de Julio. Contará a tal efecto con el trabajo de 40 personas y además, quienes quieran podrán llamar a los teléfonos de la emisora (821-7633/7634) donde se brindará información sobre la carrera. Contará con dos aviones que sobrevolarán—informando— toda la ruta de la carrera.

En cuanto a "Campeones", irradiará por Radio El Mundo y Canal 2 de La Plata y el detalle completo lo podrán encontrar en la página 19 de esta edición de CORSA, con el agregado de dos aviones—con cámara de TV— que sobrevolarán permanentemente la ruta.

INSCRIPTOS

Al cierre de esta edición ésta era la nómina de inscriptos aclarando que la lista definitiva se conocerá una vez que hayan arribado las inscripciones telegráficas, para lo que hubo tiempo hasta ayer (jueves).

Nº Piloto	Marca	Nº Piloto	Marca
1 Roberto Mouras	Chev.	76 Julio Faustino	Chev.
2 Emilio Satriano	Chev.	78 Ciemar Firpo	Dodge
3 Oscar Castellano	Dodge	81 Roque Miraldi	Chev.
4 Juan de Benedicis	Dodge	87 Enrique Bravi	Ford
5 Oswaldo Morresi	Chev.	88 Néstor Apella	Ford
6 Oscar Aventin	Ford	89 Oswaldo Villaverde	Dodge
7 Eduardo Marcos	Ford	90 Eduardo Finocchio	Dodge
8 Oscar Angeletti	Dodge	92 Daniel Perlo	Dodge
9 Jorge Oyhanart	Ford	94 Luis Deiconie	Chev.
11 Antonio Aventin	Dodge	96 Marcelo González	Dodge
12 Gustavo Brescia	Dodge	97 Carlos Caprile	Dodge
13 Carlos Saiz	Ford	101 Dan el Sacant	Dodge
17 Mariano Calamante	Chev.	102 Jorge Reynoso	Dodge
22 Héctor Florida	Dodge	104 Mario Segad	Dodge
23 Juan C. Nesprías	Dodge	106 Carlos Giustozzi	Dodge
25 Oswaldo Sasso	Ford	108 Néstor Gardinalli	Ford
27 Oswaldo Lynn	Chev.	109 Alberto Sabano	Dodge
28 José Mailista	Chev.	111 Antonio Fernandez	Torino
33 Edgardo Caparrós	Dodge	113 Ramón Alkana	Dodge
34 Manuel Carelli	Dodge	117 Eduardo Rodríguez	Ford
36 Arturo Costa	Chev.	122 Roberto Santonocito	Dodge
37 Julio Colabella	Chev.	125 Juan C. Jazma	Dodge
41 Carlos Nani	Chev.	126 Rafael Corullo	Torino
42 Marcelo Polinori	Chev.	127 José Palazzo	Dodge
43 Francisco Altuna	Dodge	131 Sergio Crovo	Torino
44 Oscar Alaux	Chev.	134 Carlos Lynn	Chev.
46 Juan C. Bustos	Chev.	137 José M. Romero	Dodge
46 Angel Becco	Ford	138 Jürgen Nathan	Dodge
47 Héctor Pacchialat	Dodge	139 Carlos Aranzana	Dodge
49 José Santagati	Torino	141 Alberto Palma	Dodge
51 Francisco Pollano	Dodge	142 Oscar Spinello	Dodge
52 Carlos Calamante	Chev.	144 Héctor Moreno	Dodge
56 Marcos Loloco	Dodge	150 Eduardo Nicieza	Torino
57 Juan Ochojonero	Chev.	151 Vicente Pernía	Torino
58 Mario Di Nezio	Dodge	158 Julio Del Giorgio	Dodge
60 Oswaldo Luppi	Dodge	160 Norberto Torre	Dodge
63 Alberto Arana	Ford	161 Oswaldo Bianchi	Dodge
67 Juan C. López	Dodge	199 Roberto Qubina	Dodge
69 Julio Salgado	Dodge	200 Francisco Espinosa	Dodge
71 Enrique Sanguinetti	Dodge	202 Héctor Ries	Chev.
72 Hugo Pesenti	Dodge	203 Edgardo Lavari	Chev.
73 Hugo Mazzacane	Dodge	240 Aurelio Martínez	Dodge

Campeones

INEXORABLEMENTE
SIGUE CRECIENDO.

GRAN PREMIO T.C. 1986 OCTAVIO JUSTO SUAREZ POR CAMINOS DE LA PAMPA

LR1
RADIO **EL MUNDO**
FLASHES 1^{RA} Y 2^{DA} ETAPA

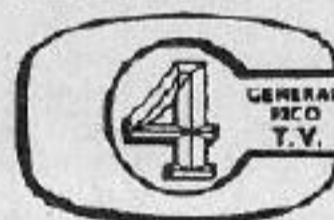
CB LU 89 TV
CANAL 3
SANTA ROSA

JUEVES 4/12 23.00 A 24.00 HS.
SABADO 6/12 19.00 A 20.00 HS.
DOMINGO 7/12 21.00 A 23.00 HS.



LS 86 TV canal 2
La Plata - Argentina

JUEVES 4/12 23.00 A 24.00 HS.
SABADO 6/12 19.00 A 20.00 HS.
DOMINGO 7/12 21.00 A 23.00 HS.



CANAL 4
TV. GRAL. PICO

JUEVES 4/12 23.00 A 24.00 HS.
SABADO 6/12 19.00 A 20.00 HS.
DOMINGO 7/12 21.00 A 23.00 HS.

*Solamente Campeones
puede darle esta
cobertura.*

JUEVES 4/12 1^{RA} ETAPA

Sta. Rosa - M. Riglos
Macachín - Doblas - Sta. Rosa.

SABADO 6/12 2^{DA} ETAPA

Sta. Rosa - Bernasconi - Macachín
Catrilo - Q. Quemu - Gral. Pico

DOMINGO 7/12 3^{RA} ETAPA

(Transmisión Integral 7.00 a 14.30)
Gral. Pico - Vertiz - A. Italia -
Emb. Martini - Trenel - Gral. Pico

Conducción y Dirección General

CARLOS ALBERTO LEGNANI

La imagen y el relato del automovilismo actual

Campeones

INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO

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

El Club de la Buena Música

presenta

MUSICA PARA TODOS LOS MOMENTOS

3 cassettes por sólo **₡ 8,70**

UNA OFERTA EXCEPCIONAL PARA QUE USTED Y SU FAMILIA Y AMIGOS DISFRUTEN DE LOS RITMOS MUSICALES QUE MAS LE AGRADEN

Seleccione los cassettes de su preferencia y recíbalos cómodamente en su domicilio

RITMO Y MAS RITMO PARA LAS FIESTAS	BLEROS DE AYER Y DE SIEMPRE	TANGOS INMORTALES	MUSICA PARA REPOSAR Y SOÑAR	GRANDES TEMAS DEL FOLKLORE	ITALIA CANTA	BRASIL CON AMOR Y ALEGRIA	TEMAS INOLVIDABLES DEL CINE	GRANDES COMPOSITORES CLASICOS
cod. 01 A gozar con el Cuarteto Imperial <i>Sus grandes éxitos:</i> Mi perro - El pío pio - Pensamientos - La patria - Cocuyo - Torero torero y otros.	cod. 04 24 boleros para amar <i>Temas para amar bailando:</i> Corra conmigo - Lamentablemente - Inolvidable - Saboreada - La noche de mi amor - Nosotras y otros.	cod. 07 Tangos en estéreo <i>La música ciudadana en un impresionante sonido estereofónico orquestal:</i> El chodo - Saludé - Esta noche me emborracho - Mi Buenos Aires querido - La comparsita - Cuesta abajo y otros.	cod. 22 Sucesos de Lafayette <i>El sonido mágico de Lafayette:</i> Mami, llá desahogado - Nada cambiará por ti - Llamaba para decirte que te quiero - Extrañadote - Demasiado tarde para decir adiós y otros.	cod. 10 Cafruno interpreta a Falú, Yupanqui, Dávalos y Chango Rodríguez <i>Con sus mejores temas:</i> la olvidada - Anocheciendo zambas - La ardecida - Zamba de Olan - Tierra querida - Zamba de los mineros - India madre y otros.	cod. 13 Iva Zanicchi en español <i>Todo el encanto melódico de Italia:</i> Aparte el hecho - Finalmente nosotros - Te quiero por lo que eres - Una tarde para olvidar - Dimelo - Vivré y otros.	cod. 16 Taquinho, Maysa, Walter Wanderley y Ney Matogrosso <i>Grandes compositores e intérpretes:</i> Muchacha del paname - Corcovado - Samba de uno note solo - Sangre latina - Mañana de carnaval - Felicidad y otros.	cod. 19 Éxitos del cine y la TV <i>American Slagers interpretan:</i> Tema de Brigada A - La familia Ingalls - La barba rosa - Starsky y Hutch - Una chica al rojo vivo - New York, New York...	cod. 25 Marchas sinfónicas Marcha militar de Schubert - Marcha turca de Aida de Verdi - Marcha eslava de Tchaikovsky - Marcha funebre de Berlioz - Marcha fúnebre de Chopin y otros.
cod. 02 24 cumbias famosas <i>A moverse sin parar un instante con:</i> La polera amarilla - Villa conito - Cumbias sobre el mar - El orangután - La banda torero - La polera colorá y otros.	cod. 05 Lucho Gatica, Gregorio Barrios, Fernando Torres y Leo Marini <i>Las voces del amor interpretan:</i> Lágrimas de sangre - Pecado - Pele canela - La barca - Noche de ronda - Caminemos - Dos almas - Aquella melodía y otros.	cod. 08 Lo mejor de Donato Rocca <i>Por una cabeza:</i> Mario a Mario - ¿Qué es el amor? - Tiempos viejos - Leguísimo solo - Muñeca brava y otros.	cod. 23 Gino Baretta, su saxo y gran orquesta No lores por mí Argentina - Vespertino - Las horas muertas - Je tome moi non plus - Té para dos - Es el sol de mi vida y otros.	cod. 11 Lo mejor de Los de Salta <i>Los clásicos del folklore:</i> Zamba del regreso - ¡Lú que puedes volver! - La comadre - La embreda - Canción del jerguero - La silencia - La y otros.	cod. 14 Milva, Domenico Modugno, Bobby Solo, Sergio Endrigo, Claudio Vila y Fred Bongusto <i>Rove:</i> Si unofueras tan bella como eres - No quiero piedad - Una lágrima en tu rostro - Espera a mañana - Violín sibiro y otros.	cod. 17 Samba Lele <i>Reste de Santana-Bilelo do bro:</i> Aguardo feijão - A vida é só pra cantar y otros.	cod. 20 Grandes películas <i>Tema de El Profesional - Tema de Arturo el Wilsonero - Los cazadores de arcapercida - Solo para tus ojos - Carrozas de fuego - Flash Gordon - Eberé y otros.</i>	cod. 26 Momentos clásicos <i>Segmentos interpretados genialmente:</i> El vuelo del moscardón de Tinsley-Knox - Rapsodia en azul de Gerstwin - Claro de luna de Beethoven - Rondó a la turca de Mozart y otros.
cod. 03 A puro ritmo <i>Fuente contramétrica:</i> Palo bonito - Cochiza - Por 4 días locos - El suti suti - El condonito - Hava reguila y otros.	cod. 06 Lo mejor de Gregorio Barrios <i>Sus mejores temas:</i> Sonidos - Finesis - Angustia - Abolizame así - Regálame esta noche - Luna lunera - Starsky que te quiero - Toda una vida y otros.	cod. 09 Vareda-Lizzica <i>Antiguo rey de cobre:</i> No me hablen de ella - San José de Flores - Resonó de puro corcho y otros.	cod. 24 La maravillosa trompeta de Pierre Sellin <i>Genere:</i> Ave María de Gounod - Arenda de un cuerno - O solemnio - Mañana de carnaval y otros grandes temas.	cod. 12 Daniel Almirano <i>Dios a la uno:</i> Sombras - Todos los jueves - Para los dos - Que venga a beber y otros temas.	cod. 15 Taratelas <i>El sol y la alegría del sur:</i> Taratella mafusa - Mandorlo fiorito - Taratella rusciana - Cavallera solara - La bella di Taormine y otros.	cod. 18 Delirio de samba <i>Para bailar sin parar!!!:</i> Cidade maravilhosa - Marcha da tuca - Wacargalha - Venchegando a madrugada - Madureira choirou - Festa para um rei negro y otros.	cod. 21 Trasnoches de cine <i>Temas inolvidables:</i> Febre de sábado a la noche - Sa Robinson - Coe la livia sobre mi cabeza - El golpe - Un hombre y una mujer - Love sway - Último largo en París y otros.	cod. 27 Clásicos famosos <i>Marcha nupcial de Mendelssohn - Tango entre de Albertz - Ave María de Schubert - Marcha nupcial de Wagner - Vals nupcial de Liszt y muchos más.</i>

La compra mínima es de tres cassettes

ASOCIESE GRATIS AL CLUB DE LA BUENA MUSICA

UNA OFERTA

QUE NO SE REPETIRA
EN MUCHO TIEMPO!

Todos los cassettes se entregan con su estuche y lámina correspondiente y están totalmente garantizados por El Club de La Buena Música.

3 cassettes **₡ 8,70**
cada cassette adicional: agregue **₡ 2,90**

... Y al comprar 6 cassettes, usted los recibe con una hermosa cassettera para contener 6 cassettes con estuche... Al adquirir 12 cassettes, recibirá usted -siempre sin costo adicional- 2 cassetteras de 6 cassettes cada una.

Al realizar esta compra -aun adquiriendo el mínimo de 3 cassettes en oferta- usted se asocia al Club de La Buena Música. Y con su pedido recibirá el carnet a su nombre, que lo acredita como socio. Siendo socio del Club de La Buena Música recibirá periódicamente información sobre música, ofertas especiales pensadas exclusivamente para los socios y muchas otras ventajas que conocerá próximamente.

Sin gastos de inscripción, sin cuotas mensuales, ni obligaciones futuras de compra. Simplemente realizando la compra de la oferta que aquí le proponemos.

Esta es una oferta limitada, con vencimiento a los 45 días. Envíe el cupón hoy mismo o realice su pedido telefónicamente al 42-9061. También puede adquirir los cassettes de su agrado personalmente en **Rodríguez Peña 1051, 1º piso, Capital Federal, de lunes a viernes, de 10 a 18 hs.**



Complete y envíe hoy mismo este cupón a Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires.

OFERTA ESPECIAL
6 cassettes a su elección, cada uno en su estuche individual, más una cassettera **GRATIS** (valor real **₡ 3,90**) por sólo **₡ 17,40**

VIAJE GRATIS A BARILOCHE!

Todos los socios del Club de la Buena Música participan de un sorteo a realizarse el 31.10.86, cuyo premio es un viaje a Bariloche, durante noviembre, para 2 personas, con viaje y estadía paga por 1 semana.

Operador turístico: **LLOYDTUR**, Arenales 1123 - 5to. piso, Capital

Usted puede participar del sorteo, sin obligación de compra, enviando al cupón adjunto con sus datos y la palabra "sorteo" cruzada

Sres. El Club de La Buena Música
Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires

Marque los cassettes (x) de su preferencia y complete claramente sus datos personales.

cod. 01 <input type="checkbox"/>	cod. 02 <input type="checkbox"/>	cod. 03 <input type="checkbox"/>	cod. 04 <input type="checkbox"/>	cod. 05 <input type="checkbox"/>	cod. 06 <input type="checkbox"/>
cod. 07 <input type="checkbox"/>	cod. 08 <input type="checkbox"/>	cod. 09 <input type="checkbox"/>	cod. 10 <input type="checkbox"/>	cod. 11 <input type="checkbox"/>	cod. 12 <input type="checkbox"/>
cod. 13 <input type="checkbox"/>	cod. 14 <input type="checkbox"/>	cod. 15 <input type="checkbox"/>	cod. 16 <input type="checkbox"/>	cod. 17 <input type="checkbox"/>	cod. 18 <input type="checkbox"/>
cod. 19 <input type="checkbox"/>	cod. 20 <input type="checkbox"/>	cod. 21 <input type="checkbox"/>	cod. 22 <input type="checkbox"/>	cod. 23 <input type="checkbox"/>	cod. 24 <input type="checkbox"/>
cod. 25 <input type="checkbox"/>	cod. 26 <input type="checkbox"/>	cod. 27 <input type="checkbox"/>			

Sr.
Sra.
Srta. Nombres _____ Apellido _____

Dirección _____ Ciudad _____ Cód. Postal _____ Tel. _____

Abonare contrarembolso al recibir mi pedido. La suma de **₡** más gastos de envío (**₡ 2,90** hasta 6 cassettes; **₡ 3,30** por 7 o más cassettes).

Deseo ahorrar los gastos de envío, para lo cual adjunto giro postal por la suma de **₡**

Revisando Apuntes

• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

NISSAN 300 ZX Y DATSUN 280 ZX EN BALCARCE, PCIA. DE BUENOS AIRES (23/11/86)

BAJANDO "LA BARROSA"



El C.A.P. tuvo en el autódromo situado en la ladera de la sierra La Barrosa un notable "Bajón" en el interés del público local, pese a que en la pista se vieron interesantes espectáculos, salvedad hecha del total dominio de "Cocho" López y su Nissan escalata...

Foto superior: Lo más interesante en "300" fue la definición del segundo puesto entre René Zanatta y Silvio Oltra, quienes son perseguidos en la foto por Daniel Mustafá, otro de los que tercio en esta liza. Foto inferior: en primer plano, el auto de "Carly" Cura, y algo más atrás, el de Capra, mientras que del otro lado de la pista, las coupes de Heritier y Ponte. Todos ellos "heridos" por el roce de la vuelta inicial.

APITAS

APITAS - En los boxes de Balcarce estuvieron Gastón Perkins y Rodolfo de Alzaga. Aquel está tratando de contactar a Daniel Muzio para que actúe de navegante en su Peugeot 04 GR TN durante el Gran Premio del C.A. que transitará los caminos entre-rianos durante la segunda semana de diciembre.



CORSA

Año XXI N° 1065
Del 3/12 al 9/12 de 1986
Avda. Belgrano 524 - 1092 Capital Federal
Élex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7691/98

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Area)

Carlos A. Román

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanich

(Diagramadores)

COORDINADOR

Rubén Lettieri

SECRETARIA

María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Golavarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobelos,
Anselmo P. Chiappe

En el exterior: Franco Lini, Giorgio Pica (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EEUU.), Néstor Palmetti
(Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

Subdirector: Hugo García

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León

Producciones Especiales

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

Fotografos Especiales

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

Gemelli.

Fotógrafo

Cristian Frólich.

SERVICIOS EXTERIORES

Corresponsal

Maria Diamant (Nueva York).

LABORATORIO

Jefe: Omar García

ARCHIVO

Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril S.A.

AREA EDITORIAL

Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte: Carlos Muleiro

Directora de Coordinación: Estela Herzberg

AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo

Gerente de Ventas: Roberto Ares

Publicidad exclusiva: Background S.R.L.,
Florida 670, 2° piso, of. 59, Tel.: 392-4025/6638

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 760-5543

CAMBIO - El sábado, durante los entrenamientos, se quebró el cigüeñal del Datsun 280 ZX que conduce Walter Alifracó. Héctor Giambrone le prestó uno de su propiedad para que pudiese correr.

SEGURO DE VIDA - Es el que está tratando de impulsar la Asociación Argentina de Volantes, la institución que más hace para salvaguardar la salud de los pilotos. Este seguro, que rondaría la cifra de doce mil australes, podría ser tomado por el pago anual de \$ 150, con cobertura dentro y fuera de las carreras.

MUSSO - "Estoy conforme con mi temporada en Datsun 280 ZX. Creo que aprendí bastante y para ello, la Peña del Norte Santafesino me ayudó mucho. "Su auto es atendido principalmente por "Bachicha" Yapur en Reconquista, Santa Fe.

CERQUETTI VENDE - El cordobés puso en venta varios fierros, entre ellos su coupé Datsun 280 ZX, un Renault 18 para T.C. 2000 o la Clase Tres del Turismo, con motor Berta y suspensión realizada por Daniel Mustafá. Interesados, llamar al tel. (01) 855-0134.

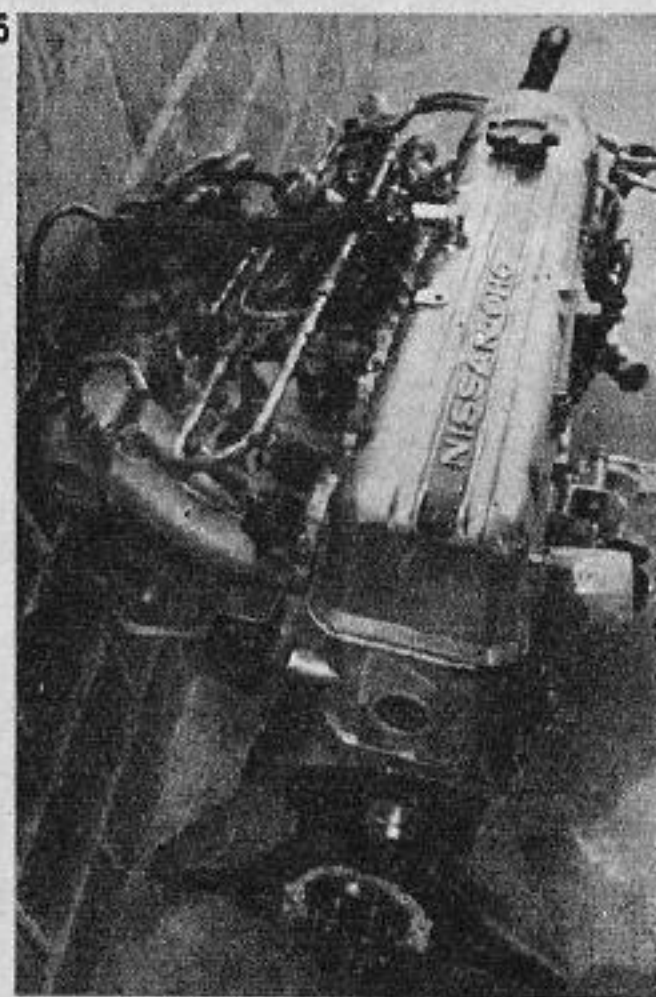
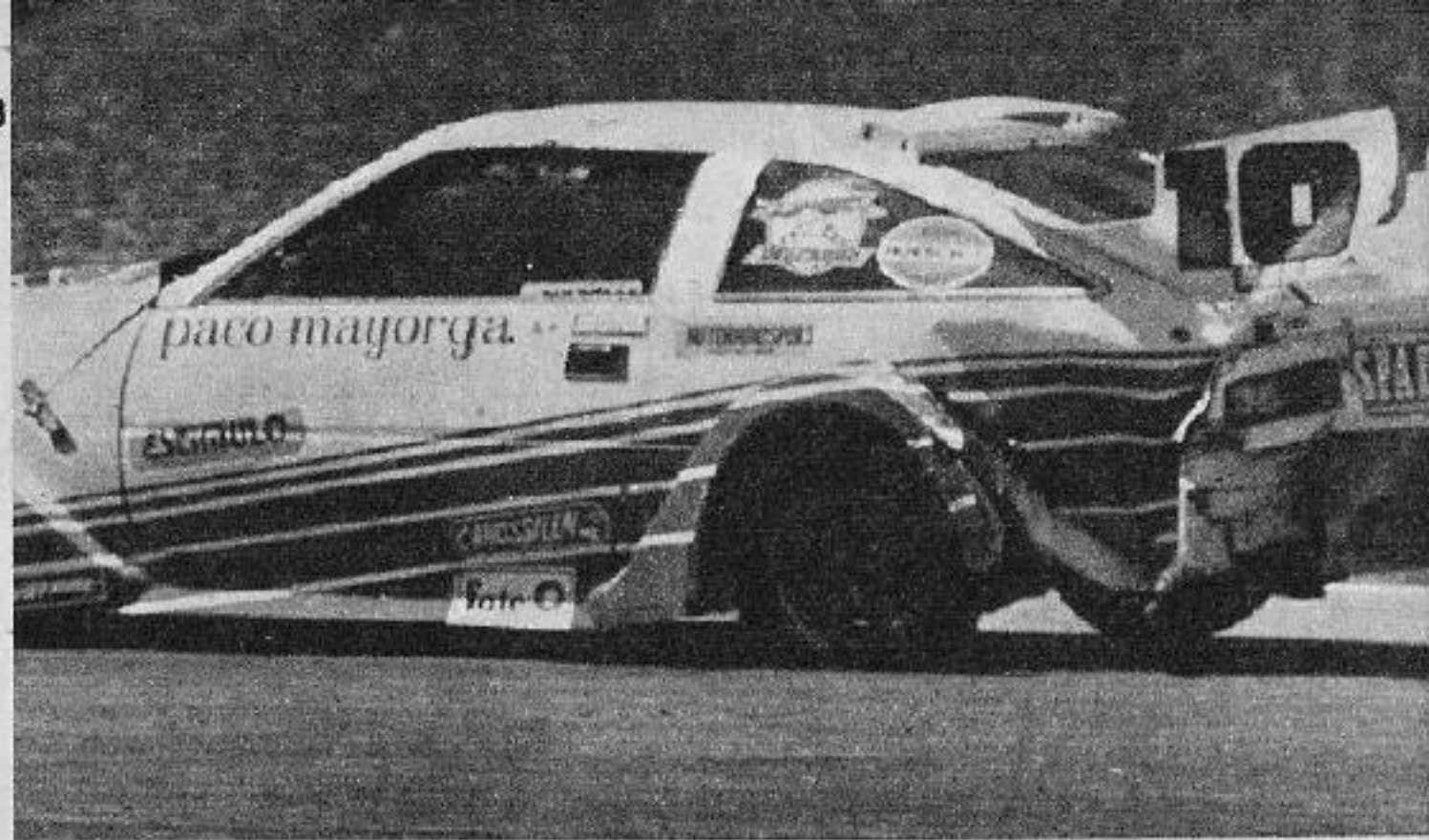
COMPRA - El Nissan 300 ZX que perteneciera a Carlos Luaces fue comprado por su preparador, Miguel Golia. Si bien el piloto de Pilar lo condujo en Balcarce, Golia está dispuesto a alquilarlo para la penúltima competencia del torneo, el próximo 7 de diciembre en Comodoro Rivadavia.

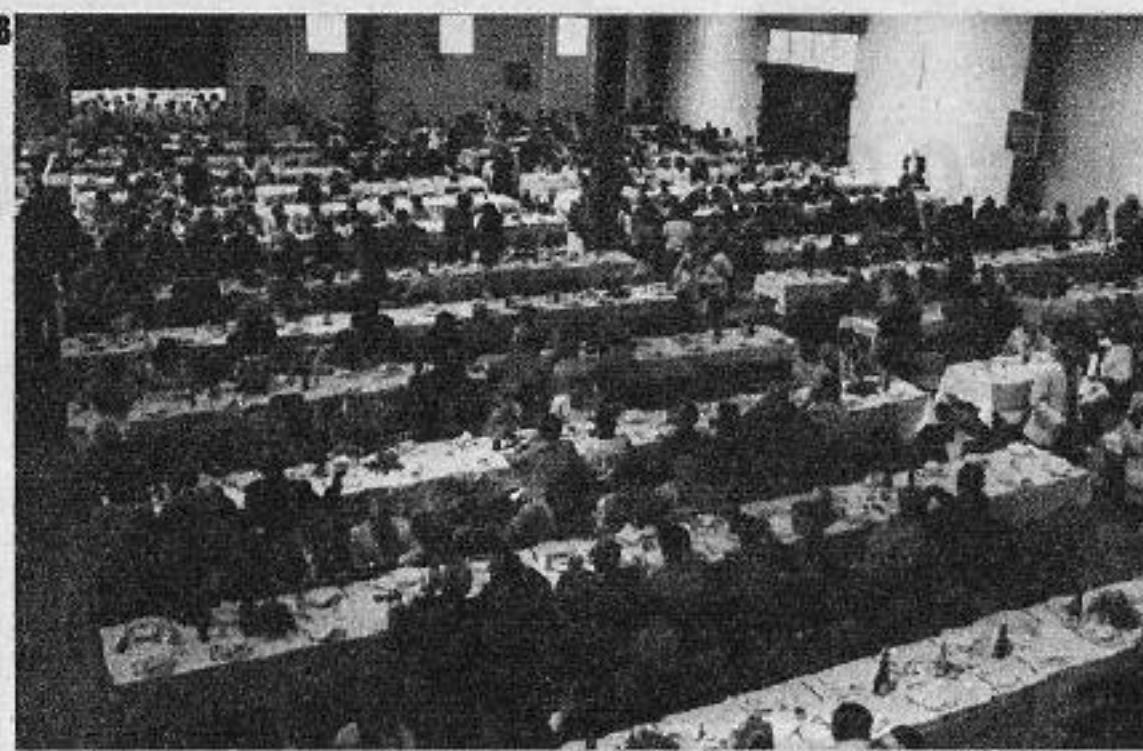
¿POR QUE? Fueron varias las explicaciones dadas sobre la ausencia de público en Balcarce: "Es gente más dedicada al T.C.", "No hace mucho se corrió T.C.", "Se determinó correr aquí de un momento a otro"... "A la categoría le falta más promoción", fueron algunos de los intentos.

CRESPI - La nueva fábrica que Tulio Crespi construyó en Balcarce es impresionante. Con gran superficie cubierta e instalaciones modernas, es probable que comience a trabajar en marzo, cuando le instalen dos líneas telefónicas. Recordamos que en octubre del año pasado nos había anunciado su mudanza a ese hermoso lugar desde la Capital Federal. Los grandes jardines que la rodean han sido primorosamente cuidados por su propia familia.

ASADO - Fue el que hizo el padre de Alejandro Rementería para festejar el Campeonato. El cordero estaba exquisito. "Es un cordero del sur", no cesaba de aclarar...

Por Eduardo Enrique Neira
Fotos: Miguel Tillous y E.E.N.





α RENE ZANATTA



Porque logró, con mucho trabajo, obtener una puesta a punto muy buena para su auto. Porque pese a sus problemas económicos, no deja de atender a su Nissan 300 ZX. Porque su lucha en el segundo pelotón fue memorable.

α "TIM" PAIRETTI



Porque en Balcarce esperó el momento ideal para lograr el segundo puesto. Porque obtuvo la mejor colocación desde que corre en la categoría, porque es cada vez más prolijo.

3. La coupé de "Paco" Mayorga muestra las consecuencias de su pinta contra Mustafá, entre ellas, la goma trasera izquierda en llanta.
4. El descalabro de la primera vuelta de la final de Datsun 260 ZX. Entre el humo de las gomas bloqueadas se aprecia a los autos que intentan esquivar a los que están cruzados en medio de la pista.
5. Motor de Datsun 280 ZX. Corresponde a Walter Alifracco y fue reemplazado por uno prestado por Giambone.
6. También Daniel Sancho pero con un neumático trasero pinchado. El piloto de Rosario había comenzado su carrera muy bien ubicado.

7. Frente de la nueva fábrica de Tullio Crespi -espectacular- en las cercanías de Balcarce. Piensa iniciar el trabajo allí en marzo de 1987.
8. La inauguración del museo de Juan Manuel Fangio fue motivo de este gigantesco almuerzo para 1.700 comensales, realizado en la planta que Crespi pasee ahora en Balcarce.
9. Momento en que Juan Carlos Larroca impacta contra un talud, después de irse de pista debido a una falla de frenos.
10. Trompo de Rubén Bulla en la primera curva, mientras pasan Harpe y Zenkisen.



LOS MAS Y LOS MENOS

- El más asustado:** Juan Carlos Larroca luego de su salida de pista a 230 km/h.
- El menos preocupado:** Osvaldo "Cocho" López.
- Los más agradecidos:** Carlos Luaces, Tomás Harpe y Carlos González, por el trabajo de Cocho López sobre sus autos.
- Lo lamentable:** que el público no haya concurrido.
- Lo agradable:** la comodidad con que se trabajó en boxes.
- El ausente:** Ernesto C. Bessone (h).
- Lo sorprendente:** La performance de Ricardo De Giusti, y luego la desclasificación porque su auto no daba el peso mínimo.
- El más amargado:** Arnaldo Capra por la mala racha.
- Los toques más evitables:** entre Monuzzi y Larroca.
- Lo más necesario:** que aumente el número de "figuras" en el C.A.P.
- El préstamo del sábado:** el motor del 280 ZX cedido por Giambone a Alifracco.

TODA LA DIFERENCIA

Este es listado de las ventajas que "Cocho" López acumuló sobre el segundo durante las veinte vueltas de la final de Nissan 300 ZX en Balcarce.

VUELTA	DIFERENCIA	A...
1	1s13/100	Zanatta
2	2s04	Zanatta
3	2s95	Zanatta
4	3s43	Zanatta
5	4s22	Zanatta
6	5s42	Mustafá
7	6s30	Mustafá
8	7s20	Mustafá
9	8s91	Mustafá
10	10s60	Zanatta
11	11s50	Zanatta
12	12s24	Zanatta
13	13s12	Zanatta
14	13s82	Zanatta
15	14s17	Zanatta
16	14s67	Zanatta
17	15s49	Zanatta
18	15s72	Zanatta
19	14s45	Zanatta
20	13s63	Otra

BOLETIN DE ORGANIZACION

- Organizador:** Auto Moto Club Balcarce.
- Promotor:** Carlos A. Pairetti.
- Accesos:** Dos de tierra en buen estado. 4 puntos.
- Controles:** Correctos y eficientes. 4 puntos.
- Comodidades:** Suficientes para el público. 3 puntos.
- Estado del circuito:** muy bueno. 4 puntos.
- Promoción del espectáculo:** regular. 2 puntos.
- Servicio de prensa:** Lógico. 3 puntos.
- Facilidades para las transmisiones:** Buenas. 3 puntos.
- Puntualidad:** perfecta. 5 puntos.
- Boxes:** Buenos. 3 puntos.
- Total:** 31 puntos (ideal, 45 puntos).

Revista CORSA Nº 1065. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacionales y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efa, 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 Editoras de Revistas (AER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: 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, pda. de Buenos Aires. Diciembre de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981
	Código Postal 1092
	Corrección Nº 7.070

Historia Viva

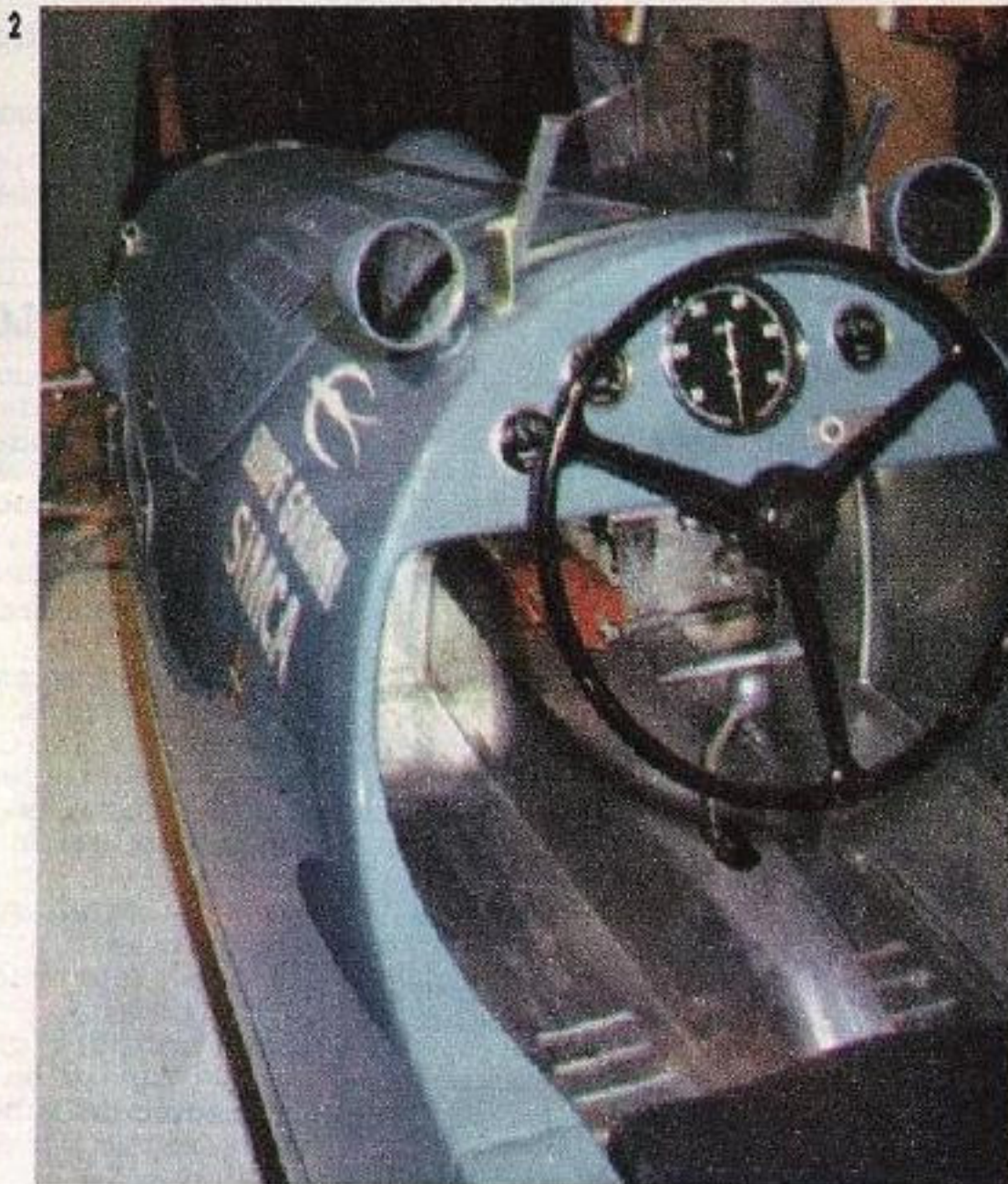
EL CENTRO TECNOLÓGICO CULTURAL Y MUSEO DEL AUTOMOVILISMO "JUAN MANUEL FANGIO" DE BALCARCE

Finalmente, el culto a la historia del automovilismo tiene un recinto máximo en nuestro suelo.

Lo invitamos a asistir con nosotros a la inolvidable inauguración, y a recorrer sus venerables instalaciones, deteniéndonos ante cada reliquia y su respectivo "altar", con la emoción como protagonista omnipresente.

LA O

Dicen que el tiempo borra todos los recuerdos... Nada más erróneo en este caso, ya que justamente fue el avance inexorable del tiempo el principal aliado que ha permitido ver hoy cristalizada una obra, en la cual aquellos recuerdos fueron quienes motivaron a un silencioso grupo humano, a efectuar esta empresa titánica.



COMPOSICION TEMATICA

- 1 100 ANOS DEL AUTOMOVILISMO
- 2 100 ANOS DEL AUTOMOVILISMO
- 3 JUAN MANUEL FANGIO
- 4 TECNOLOGIA
- 5 TECNOLOGIA
- 6 AUTOMOVILISMO



CATEDRAL

Esta auténtica catedral del automovilismo —el Centro Tecnológico-Cultural y Museo del Automovilismo "Juan Manuel Fangio"— finalmente abrió sus puertas y, de ahora en más, se convertirá, sin lugar a dudas, en foco de peregrinación por parte de los apasionados del automovilismo y de la historia del deporte motor de nuestro país y del mundo.

Y si la cuna del más grande piloto de todos los tiempos fue la Ciudad de Balcarce, nada más acertado que emplazar este templo allí, donde aún se escucha el tronar de la Alfetta o del Mercedes "Flecha de Plata" en cada esquina, en cada rincón, en cada marquesina, entre las sierras.

El sitio elegido fue el viejo edificio del Concejo Deliberante —ubicado en

la intersección de Mitre y Dardo Rocha—, el cual había sido construido en 1906 y se encontraba abandonado desde hacía diez años.

El reciclaje de este edificio se encaró conservando la fachada y restaurándola, pero el visitante se encontrará con una sorpresa al ingresar al recinto, ya que el hormigón y un dominio visual casi total del espacio, son los as-

1. Casi 500 trofeos se exhiben en este museo, algunos de ellos, de curiosa historia. 2. El Simca Gordini con el cual perdiera la vida Jean-Pierre Wimille fue otro foco de atención. 3. El estudio del interior dio como resultado una vivencia agradable para el espectador de las banderas. 4. Roy Salvadori, Jack Brabham, Juan Manuel Fangio, Maurice Trintignant, que oculta a Phil Hill, María Teresa de Filippis, Froilan González, Villorezzi, Francois Piccard y Sergio Mantovani.



LOS AUTOS EXPUESTOS

Con una escritura fechada el 18 de marzo de 1983, Juan Manuel Fangio concretó la donación de sus copas, medallas y, por supuesto, sus automóviles.

Ellos son diez y podría decirse que constituyen el "grupo estable" de la muestra, ya que los demás irán rotándose. Así, por ejemplo, la **Alfetta 159** fue enviada por vía aérea el jueves anterior a la apertura del museo, y se quedará allí por espacio aproximado de tres meses, para luego retornar a Italia. Por otro lado, Fangio nos comentó que es muy probable que desde Alemania Federal Mercedes envíe por un tiempo al museo a la "**Flecha de Plata**", lo que sería sensacional, sin lugar a dudas.

El grupo de diez autos hijos está constituido por el **Chevrolet 1928** con el que corrió de acompañante de su cuñado Brujas Font cuando tenía 18 años, el **Plymouth 4 cilindros 1928** idéntico al de Manuel Ayerza, con el que Fangio debutó como acompañante; la **Coupé Chevrolet 1940** con la cual intervino en el Gran Premio Internacional del Norte y fue Campeón de Turismo de Carretera; el **Veipl Chevrolet de Mecánica Nacional Fuerza Libre**.

Son dos los **Alfa Romeo** pertenecientes al "cuerpo estable"; uno de ellos pertenecía a Pessatti y es un **308** que probablemente canjeará con todos los repuestos, por una **Maserati 250 F** idéntica a la que condujo cuando ganó el Campeonato Mundial de 1957. Las tratativas se están efectuando con el Conde Iurani. El otro Alfa Romeo 308 es el que le compró a Gálvez, y probablemente saldrá del país a

cambio de la **Alfetta** con la que Fangio se coronó Campeón Mundial de 1961. El canje se estaría efectuando en forma directa con la fábrica Alfa Romeo, la cual se encuentra muy interesada en aquel auto ya que no tiene en su poder ningún ejemplar de este modelo.

Por supuesto que no puede faltar el **Mercedes Benz 300 SL "57"** que la misma Mercedes le regaló al "chueco" en 1958. Es el mismo auto que estuvo expuesto en el Salón del Automóvil de Londres y arribó a Buenos Aires en 1961. También integra este grupo un **MG 1947** que fue donado por la señora Celia Camero y Latone, y un **Vespa** entregado por Piaggio.

También estuvieron el día de la inauguración del museo, aunque no son propiedad de éste, el **Simca Gordini** con el que perdiera la vida Jean-Pierre Wimille en Buenos Aires, y su gemelo que trajo Amédée Gordini, con el cual Campos y Fangio corrieron en Europa durante 1949 y con el que el Quintuple ganara en Marsella.

No podía estar ausente el **Daimler 1892** perteneciente al Automóvil Club Argentino, al igual que el **Brabham BT36** que corrió Carlos Reutemann, el **Renault Turbo RE30 '83** de Alain Prost, donado por Renault Francia, la "**Coloradita**" de Juan Manuel Bordeu, las **TC de Gálvez, Emiliozzi, Menditeguy**, la réplica del auto de Eusebio Marcilla, el **Dodge** de los Hermanos Suárez y varias joyas pertenecientes a integrantes del Club de Autos Clásicos de San Isidro y al Club de Automóviles Sport. Un nivel excelente.

BALCARCE, VESTIDA DE FIESTA

Semejante acontecimiento lo merecía, y la inauguración del museo "Juan Manuel Fangio" estuvo signada por actos, cócteles, almuerzos y agasajos. Además, esta auténtica fiesta que movilizó a todo el pueblo de Balcarce, se vio jerarquizada como decíamos, por la presencia de varios de los integrantes del **Club des Pilotes Anciennes**, quienes quisieron estar al lado del "chueco" para compartir con él uno de los momentos más importantes de su vida. Como se decía por allí: "**Fangio ganó hoy su sexto Campeonato Mundial**".

El día previo a la inauguración efectiva, es decir el 21 de noviembre, se realizó una conferencia de prensa en el microcine que posee el edificio, donde se explicaron los alcances de la magnífica obra. Además, se anunció que el Banco de la Provincia de Buenos Aires instituirá un premio anual denominado "Juan Manuel Fangio", el cual se otorgará —manifestó su presidente, Dr. Aldo Ferrer— a quien aporte nuevas ideas y se destaque en el área industrial. Lógicamente que esta conferencia contó con la presencia de los ilustrísimos **Phil Hill, "Gigi" Villorossi, Jack Brabham, Roy Salvadori, Tony Brooks, François Piccard, Sergio Mantovani, María Teresa De Filippis, Maurice Trintignant...** ¡Qué apellidos, señores! Por supuesto que todo esto culminó con un cóctel descomunal. Ya el día de la inauguración, desde temprano la plaza central fue foco de peregrinación de una gran cantidad de integrantes del Club de Autos Clásicos de San Isidro y del Club de Automóviles Sport, quienes exhibieron allí, en un perímetro especialmente montado, piezas

de colección en un estado de conservación admirable.

Posteriormente se produjo el arribo del intendente de Balcarce, **Dr. Rafael Galindo**, del gobernador de la Provincia de Buenos Aires, **Dr. Alejandro Armendáriz**, de gobernador de la Prov. de Córdoba, **Dr. Eduardo Angeloz**, de gobernador de Salta, **Sr. Roberto Romero**, y diversas autoridades más.

Luego de la bendición de las obras y del tradicional corte de la cinta, se procedió al acceso al museo y a su recorrida, con Juan Manuel Fangio a la cabeza, claro.

Posteriormente, y luego de unas palabras pronunciadas en el Palco de Honor por Juan Manuel Bordeu, el intendente de Balcarce y el gobernador de la Provincia de Buenos Aires, se invitó a los participantes a un almuerzo-agasajo que tuvo lugar en el nuevo taller de **Tulio Crespi**. El descomunal almuerzo que contó con 1.700 comensales, fue preparado con una organización perfecta. La excelente paella de la que fuimos "víctimas", fue preparada en una paellera de cinco metros y medio de diámetro y en la cual fueron arrojados 600 kilos de mariscos, 600 kilos de pollo y casi 300 kilos de arroz; de locos...

Finalmente, el domingo fuimos invitados a la estancia "La Peregrina", propiedad de Juan Manuel Bordeu, donde se ofreció un interesante espectáculo de destreza criolla.

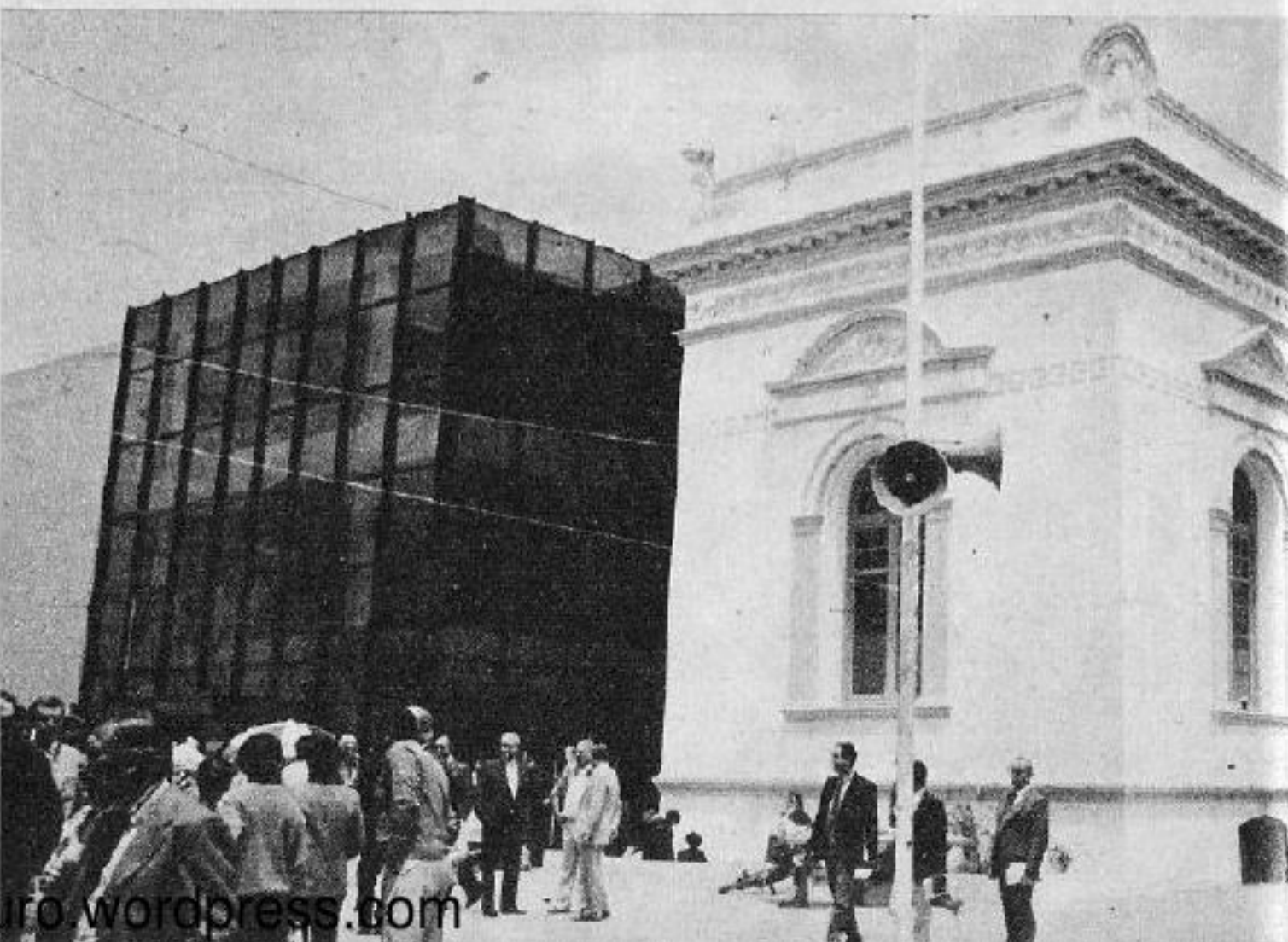
Todo fue "a lo grande", tan así es, que el propio Quintuple, ya curtido emocionalmente a través del tiempo, no podía ocultar sus acerbados ojos... empañados de alegría.

pectos sobresalientes en el interior. Inmediatamente luego de atravesar el gigantesco portico original, sentimos una contradicción entre el exterior congelado en el tiempo y el futurístico interior, lo que tal vez indica que el post-modernismo se encuentra presente en esta obra. En la planta baja —que no lo es tal ya que se encuentra a 2,5 m por debajo del nivel de la calle— se encuentran repartidos la administración, la sala de exposiciones de artes plásticas, la biblioteca y el archivo, un local de "souvenirs", la confitería y sanitarios. Desde este nivel, el cual totaliza más de 1.500 m², parte una rampa helicoidal al más puro estilo

Salomon Guggenheim Museum of Art de New York.

Esta rampa es el nexo entre las seis bandejas de exposiciones, las cuales poseen —como veremos— una disposición temática. Además, se ha construido un auditorium con 110 butacas (que funcionará también como sede del Concejo Deliberante) y un taller de restauración. Todo ello totaliza una superficie de 4.367 m².

Pero en la disposición de los autos, trofeos y demás elementos exhibidos nada ha quedado librado al azar, y así nos lo explicó la museóloga **María Helena Said de Adobbati**: "Hace tres años comencé a recolectar el



A. Resulta imponente la fachada principal del museo. El edificio fue objeto de un reciclaje, pero el interior se ha modificado totalmente. B. Vista del espacio central, del cual parte la rampa helicoidal. Como todo un símbolo de la historia del "Quintuple", la legendaria **Alfetta** ocupa un lugar preferencial. C. Como un claro exponente de la arquitectura post-modernista, elementos de antaño se contraponen sin desentonar con el vidrio y la periferia. D. El público entusiasta recorre una de las seis bandejas que posee este edificio: en primer plano se destaca el **Renault F1** que perteneciera a Prost. E. El emotivo momento previo a la inauguración propiamente dicha, en que se descubrieron placas junto a la entrada principal del edificio, concitó toda la expectativa imaginable por parte del pueblo y medios.

material a ficharlo, inventarlo, y una vez terminado el edificio, comenzó el montaje." En las bandejas 1 y 2 encontramos la historia de los 100 años del automóvil, subdividida en dos partes: desde 1886 hasta 1945 se encuentra en el primer nivel, mientras que desde 1946 hasta 1986 ocupa el segundo. Todo este trabajo histórico se realizó en paneles con un amplio dominio de comunicación gráfica.

"Hemos recibido la colaboración de Mercedes-Benz de Alemania para conferirle ciertos toques al museo", dice la Sra. de Adobbati. En efecto, desde hace un tiempo se encontraban trabajando en Balcarré

nada menos que el director del museo que la Mercedes-Benz posee en Stuttgart, Max Von Pein, y el arquitecto Hans Merz.

La bandeja 3 se denomina "Fangio hombre, deportista y mito". Allí se encuentra todo el patrimonio automovilístico de Juan Manuel Fangio, ya sean sus autos o sus trofeos. Soy consciente de que a él mismo no le ha quedado nada ya que yo misma revolvía sus cajones en busca de alguna medalla perdida. "Alrededor de 500 trofeos y medallas son exhibidos en este museo, entre ellos una copa de oro de 5 kg obtenida al haber ganado el GP de Venezuela de 1955, el

Premio Presidente Balista al triunfar en los 500 km de Cuba el 25 de febrero de 1957, doce de las trece estrellas confeccionadas en platino y rubí que Mercedes le regaló por cada uno de los grandes premios ganados conduciendo un auto de la marca germana, etc..

"En las dos últimas vitrinas termina el Fangio deportivo y comienza el Fangio mito, con su retiro de la práctica activa del deporte y el comienzo de los homenajes por sus actuaciones. Allí encontramos, entre otros, al trofeo Knoex de brillantes al Mejor Deportista Argentino, el Konex de platino al Mejor Auto-

vilista de Todos los Tiempos; el trofeo que se le otorgó en Brasil al ser elegido Mejor Piloto de toda la Historia etc."

La bandeja 4 está dedicada a la industria y a la tecnología; allí pueden verse motores y otros elementos de interés, como un stand de YPF donde se encuentra la maqueta de una destilería. Sigue luego la bandeja 5, denominada "Desarrollo del Neumático de Competición", presentada por la empresa Goodyear, donde hay ejemplares de gomas de carrera de todas las épocas, incluso de nuestros días.

Finalmente la bandeja 6 está de-





LAS OPINIONES DE LOS

La presencia en nuestro país de varios de los integrantes del Club de Pilotes Anciennes llegados con motivo de la inauguración del museo "Juan Manuel Fangio", nos dio la oportunidad de charlar frente a frente con auténticas leyendas vivientes del automovilismo deportivo mundial. Así opinaron ellos:

Phil Hill: "No podía dejar de venir a la Argentina ante un acontecimiento de tal magnitud. Estoy sorprendido por la calidad de los autos aquí presentados. Es un tema que domino bastante ya que desde 1954 poseo un taller de restauración de autos antiguos, siendo hoy una de mis ocupaciones principales. ¿Que auto que no está, me gustaría que estuviera presente? Sin dudas, la Ferrari 246".

Jack Brabham: "Esto es maravilloso, sobre todo la calidez con la que me han recibido. Probablemente mi apellido sea bastante conocido hoy en la Argentina a pesar de mi retiro, por el simple hecho de que Carlos Reutemann haya integrado el team, pero espero que algunos se acuerden de mi por mis actuaciones sobre autos de carrera. Me encantaría que estuviera en este museo, aunque fuera por poco tiempo, el Brabham BT 19, al cual le guardo un gran cariño".

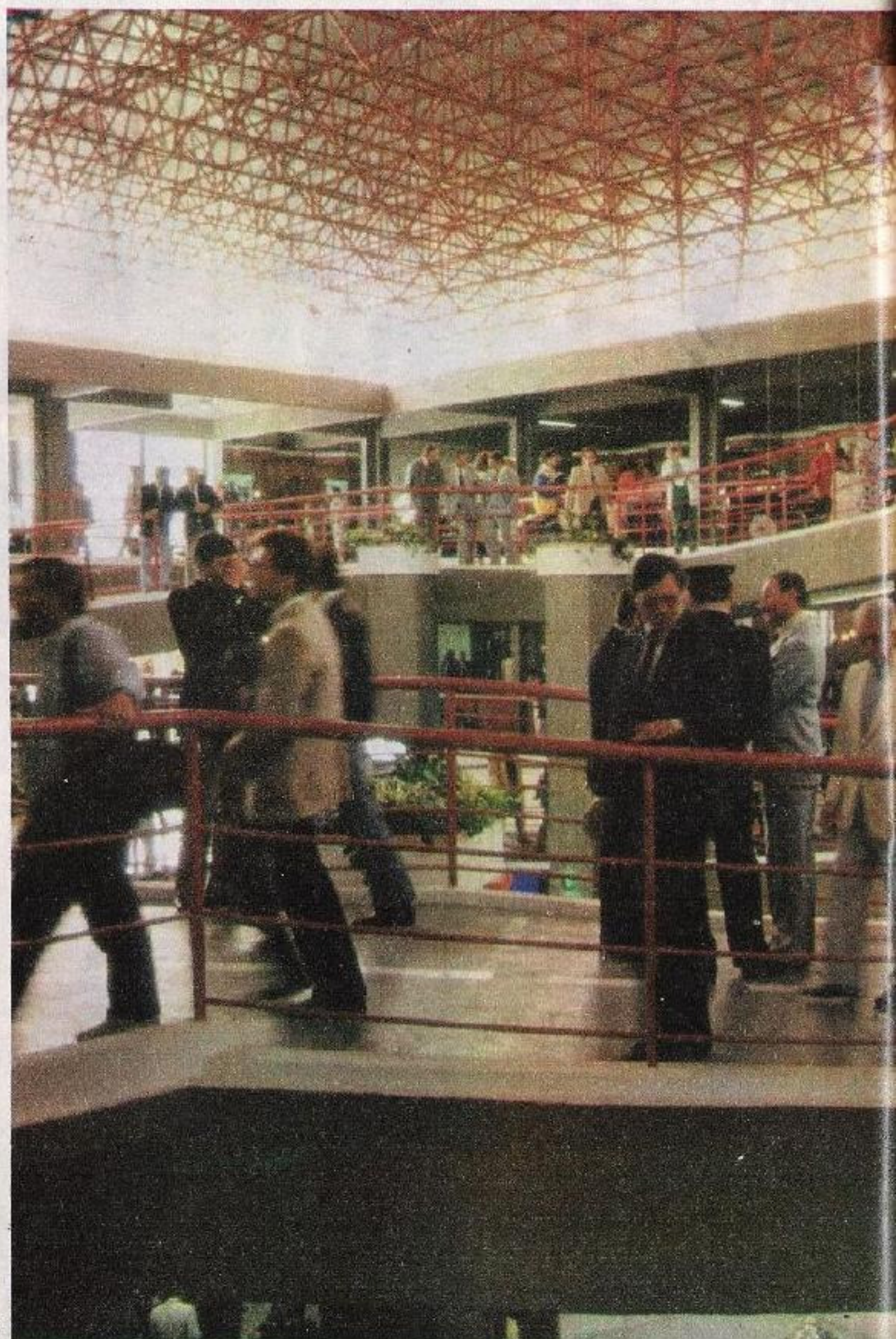
Luigi Villoresi: "Hacia bastante que no



dedicada al automovilismo nacional, donde además de los autos, hay una vitrina dedicada a Juan Manuel Bordeu, dos a Froilán González y, finalmente, la vitrina dedicada al sobrino del Quintuple, es decir "Juan Manuelito", una especie de continuación de Juan Manuel... Inclusive ya se encuentra allí el último trofeo que ganara Fangio Jr. en Miami.

Es verdad: como nos comentara la museóloga Helena Said, nada ha quedado librado al azar.

5. Juan Manuel Fangio junto a un viejo adversario y amigo: Tony Brooks. 6. Phil Hill y su esposa quedaron gratamente sorprendidos por la calidad de los automóviles allí expuestos, y eso que el norteamericano, de autos antiguos, algo entiende... 7. Evidentemente, el invitado de honor entre los "tierras" fue la Alitalia con la cual el "quintuple" obtuvo el campeonato mundial '51; arribó a la Argentina el jueves 20 por vía aérea. 8. La rampa central helicoidal posee reminiscencias del Salomon Guggenheim Museum of Art de New York y es el nexo entre las seis bandejas que comprende el espacio interior.



Sergio Marcelo Goldvarg
Fotos: Miguel "Kleine Führer" Tillous

FAMOSOS

venia a la Argentina; no me acuerdo mucho de fechas, pero creo que la última vez que estuve aquí, fue en oportunidad de una Temporada Internacional, tal vez 1970 o 1971. No podía estar ausente hoy, ya que quería acompañar a mi gran amigo de siempre, sobre todo en este momento tan importante. El edificio es muy atractivo".

Maurice Tintignant: "Quena estar al lado de Juan Manuel en tan importante acontecimiento, ya que es un gran amigo a pesar de que no nos vemos demastado seguido. Deportivamente no me cabe ninguna duda de que fue y es el más grande automovilista de todos los tiempos, y como tal, se merece este homenaje espléndido que es su museo. No me imaginaba que el edificio pudiera ser tan lindo y original, además de contar con autos tan importantes".

María Teresa De Filippis: "No podía estar ausente en esta inauguración; además, recuerde que yo soy la secretaria del Club des Pilotes Antennes y el tema me sigue apasionando. Juan Manuel Fangio es un amigo y me siento feliz de acompañarlo. Me sorprendió la calidad de los autos".

Tony Brooks: "Me parece maravilloso esto del museo de automovilismo. En Europa le damos mucho valor a los autos

que han dejado de correr, ya que inmediatamente pasan a ocupar la categoría de vehículos de colección. Y todos los que veo aquí, realmente lo son".

Roy Salvadori: "Venir a la Argentina para estar presente en la inauguración del museo, era algo que no podía perderme. Los autos aquí expuestos son excelentes; además, la gente es realmente muy amable".

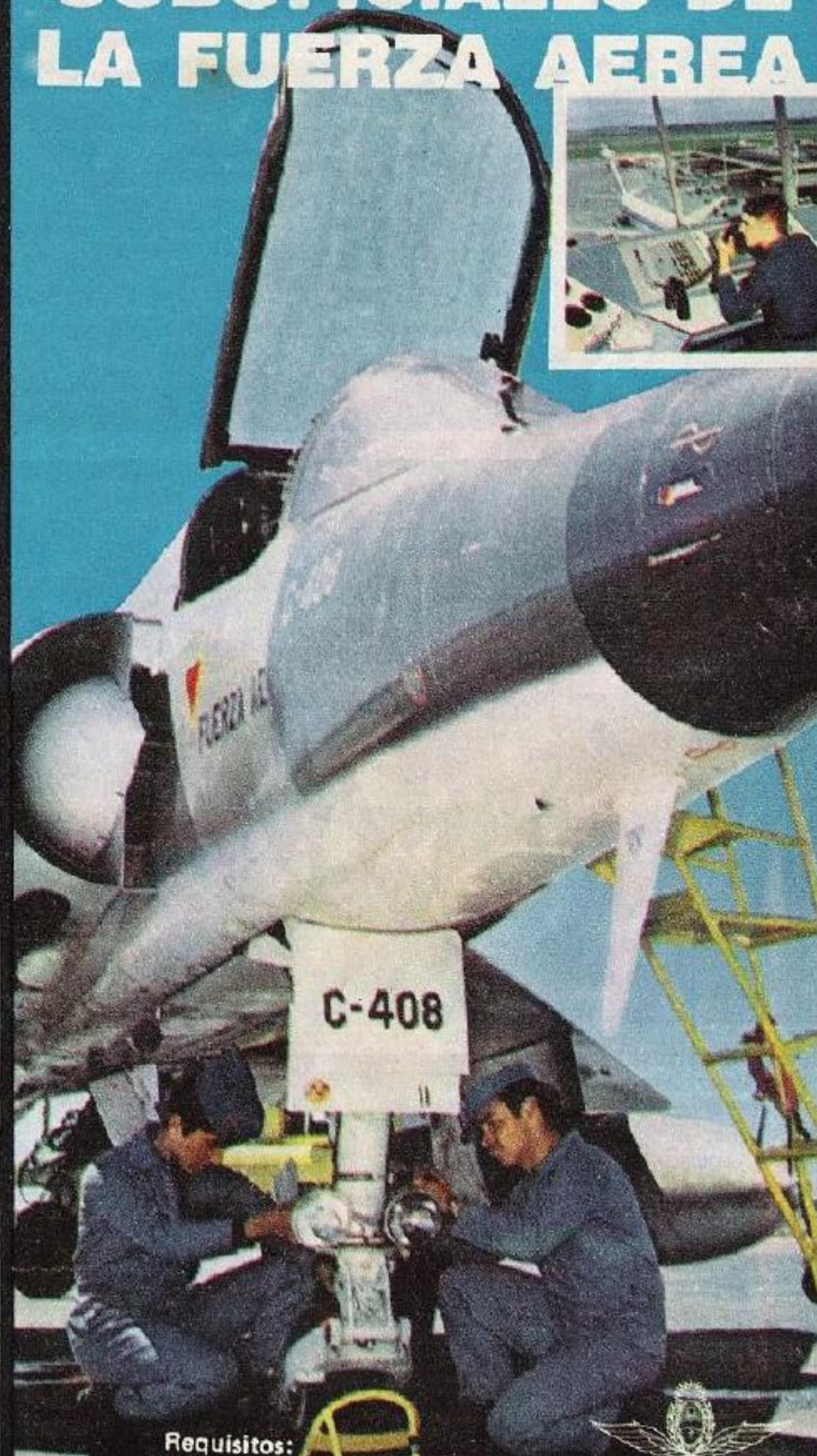
José Froilán González: "Esto es maravilloso, es el esfuerzo de mucha gente y ha culminado felizmente. No puedo dejar de acompañarlo a mi amigo en este día tan especial para él y para todos nosotros, ya que en realidad esto es un poco de todos".

Oscar Alfredo Gálvez: "Esto es maravilloso; mirá toda esta gente entusiasmada, viendo la historia del automovilismo... Es una auténtica fiesta y me imagino la gran alegría de Juan al ver concluida la obra. Te lo repito: es inolvidable".

Dr. Eduardo Angeloz (gobernador de la Provincia de Córdoba): "Esto es posible lograrlo solo con mucho trabajo, un gran esfuerzo de todos los que han participado en esta obra y hoy tienen su recompensa al verla concluida. Además, Juan Manuel Fangio, un hombre humilde que ha logrado tantos laureos a lo largo de su vida, se merece un homenaje así".



ingrese ESCUELAS DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AEREA



Requisitos:

- Edad comprendida entre 16 y 20 años.
- Haber aprobado el Ciclo Primario

Informes: Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) CAPITAL FEDERAL o UNIDADES de F.A.A.

CIERRE DE INSCRIPCION 15 DE DICIEMBRE DE 1986

FUERZA AEREA ARGENTINA - Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) Cap. Fed. o Unidades de F.A.A.

Solicito información referida a condiciones de ingreso a la ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA F.A.A.
 CORDOBA EZEIZA

Apellido
 Nombre
 Calle Nº
 Localidad C.P.
 Provincia

* marque al casillero que corresponda.

SEPTIMA EDICION GRAN PREMIO "MUJERES"

LAS CHICAS



1. El R-18 (prestado por su cuñado) de María Cristina Mitrovich sobre el rípió del autódromo de Río Grande. 2. Las "mujeres fueguinas" Arriba, de izquierda a derecha Gladys de Rumachella, Zuly de Cavalloni, Pina Ibarra, Gaty de Vázquez, Anahí de Albarnoz, abajo: Tiri Martín, Marta de Iglesias y Susana de Villavicencio. 3. Claudia Velázquez ganadora de la "B" festejando con champán en el podio. 4. Una banderilla en acción, mientras pasan los Toyotas Starlet de Berta Cobián y Claudia Velázquez. 5. Largada de la segunda serie de la clase "B". 6. Dentro del autódromo sólo se permitía policía... femenina. 7. Cristina Mitrovich, dominadora de la jornada. 8. Blanca Alderete, reacomodándose después de un trompo.



No es una carrera más. Si enumeramos sus características, sin embargo, nada parece indicar algo especial; se corre una vez por año, puede competir cualquier vehículo standard equipado con motor ciclo Otto aspirado y un solo carburador con no más de dos bocas; las tolerancias admitidas son las que la fábrica de cada unidad encuadra como reparación autorizada; la puesta a punto, bujías, luz de válvulas y giclors son libres... El circuito es veloz, de rípió. Hay una Comisaría Deportiva, una Directora de Prueba, cronometristas, banderilleros, colaboradoras... Así es: una carrera ciento por ciento femenina. Con la seriedad, la picardía y el entusiasmo con que las mujeres solemos hacer las cosas... cuando lo sentimos y lo queremos.

Y el automovilismo, en este bello y extenso territorio de Tierra del Fuego, es la actividad "mimada" que se disfruta, se "cye". SE VIVE. Es como si la gente estuviese inmunizada contra el riguroso frío de la región. Porque la misteriosa -y maravillosa- llama de la pasión "CORSA", se ha encendido en ellas y arde cada año con más fuerza.

La "fiesta" comenzó el sábado con las pruebas de clasificación (tres vueltas con partida detenida) y las tarvotas para el día siguiente quedaron determinadas. En la categoría B (vehículos desde 851 cm³ hasta 1100 cm³) el Toyota amarillo de Claudia Velázquez aventajó por un segundo al blanco de Berta Cobián, ganadora del año pasado, ubicándose en tercer lugar (y tras una excelente labor) Alicia Surt, a bordo de un Fiat 147.

En la categoría "C" (desde 1101 hasta 1500 cm³) la mejor ubicación correspondió a María Inés Caucamán con Renault 12 GTS, mientras que en el segundo y tercer lugar lo hicieron María Cristina Mitrovich (Renault 18 GTL) y Graciela Etchevarne con Renault 12, respectivamente.

En lo que respecta a la categoría "D" (desde 1601 hasta 2300 cc) "hablando se entiende la gente" ¿Por qué? Simplemente porque, habiéndose anoiado una sola máquina, en este caso el Renault 18 GTX de María Cristina Mitrovich, seis de las siete competidoras de la clase "C" estuvieron de acuerdo en clasificar para la "D" con la obvia intención de disputar la serie correspondiente el domingo, en pos del espectáculo. Además, el trofeo Challenger estaba en juego...

El día de la carrera amaneció ventoso y soleado. Al cabo de la entonación del Himno se izaron las banderas y tuvo lugar un desfile encabezado por los vehículos de las distintas empresas que colaboran año

tras año con Mujeres Fueguinas. Y entonces sí, ante más de mil cien personas ubicadas a lo largo del circuito, la celeste y blanca se agitó dando comienzo a la séptima edición de esta particular contienda.

La categoría "B", en su primera serie, fue la confirmación de que la jornada "daba para todo". Claudia Velázquez largó impecablemente, pero no pudo evitar que Berta Cobián (con más caballos de fuerza en su motor puesto que es 90 cm³ más grande que el de Claudia) la pasara antes de la curva, relegándola así al segundo puesto. "El auto dio todo lo que pudo", dice Claudia más tarde.

Así las cosas la expectativa crecía para la segunda serie, puesto que se toma la suma de tiempos de las dos baterías. Claudia tenía que superar los cuatro segundos que Berta venía de cobrarle... Decidida, conocedora de sus límites pero convencida de su prolijidad conductiva, Claudia tomó la punta e impuso su ritmo. Un ritmo que Berta Cobián no pudo seguir: su máquina blanca se detuvo a pocos metros de la línea final, quince segundos después del arribo de la ganadora.

En la categoría "C", las series y por lo tanto la general, quedaron en manos de María Inés Caucamán. Para ella, todo. Para ella, nada. Lamentablemente, nada. La desclasificación tras la verificación técnica, y el llanto: múltiples limados. Su mecánico conocía el reglamento. No lo respetó. María Inés había confiado en que todo fuese normal... De ahí sus lágrimas, su bronca y su desconsuelo. Una verdadera pena.

Por último, las diez vueltas de la única serie de la clase "D". Se sabía: eran dos categorías distintas compitiendo juntas. Cristina Mitrovich no tuvo rivales. Se alejó desde el primer momento. Sin embargo, esto no opacó el espectáculo. La lucha se centró en Pamela Saldívar, Graciela Etchevarne y María Inés Caucamán, segunda, tercera y cuarta respectivamente, agrupados en menos de seis segundos. Al final de la recta principal, en la zona denominada "el rinón", las chicas entraban de costado, "al mango", siempre con el tiempo suficiente para reacomodarse en el rípió y mantener sus posiciones. Sencillamente bello, divertido, emocionante...

Como el automovilismo mismo. Pero esta vez, hecho por mujeres. Mujeres Fueguinas que aman este deporte y le entregan lo mejor de ellas mismas: su cariño y su tiempo. Su seriedad, su responsabilidad. Nada estuvo fuera de lugar. Y si hubieron algunos errores, pequeños detalles como una bandera puesta al revés solo provocaron la risa y se sumaron al anecdotario...

MAS RAPIDAS DEL PAIS



RAFAGUITAS DE VIENTO

DE TAL PALO...

"Me encanta el automovilismo. Mi mamá corrió, mi papa y mi esposo compiten actualmente... Participé por primera vez en una carrera en 1983, y gané con un Toyota. Fui tercera en Ushuaia en el '84. El año pasado no corrí. Nací en Río Gallegos, pero a los dos años me trajeron para Río Grande. Estoy muy contenta por mi actuación en esta edición. Comencé a prepararme una semana antes. Vine todos los días a las siete de la mañana y a las seis de la tarde a probar. Freddie Fuhr, mi mecánico de Río Gallegos, ha hecho un gran trabajo. Si me gustaría mucho que este evento tuviera más difusión a nivel nacional" Palabras de Claudia Velázquez, luego del podio, los aplausos y el beso de "Cuca", su esposo.

SOLIDARIDAD. Como en la categoría "A" había una sola máquina (el Fiat 600 de Olga Aguilar) se decidió que pasara a integrar la categoría "B", largando las series en la última posición. Corrió sólo cuatro de las seis vueltas de la primera serie.

CHICAS OFENDIDAS. Todo estuvo a cargo de mujeres. Desde las señoras que prepararon 300 exquisitos choripanes, hasta la Comisaría Deportiva pasando por las taquilleras y la policía. Pero es la primera vez en siete ediciones que las comentaristas para la transmisión por Radio Nacional la hacen dos hombres. Parece que el año pasado las chicas que tuvieron a cargo esa función no recibieron plaquetas recordatorias y se enojaron un poquito. Bueno, no era tan grave...

GRACIAS, CUÑADO. Cristina Mitrovich, la simpaticísima ganadora de las clases "C" y "D", corrió en esta última categoría con el auto que le prestó su cuñado, Jackie Finocchio, uno de los mejores pilotos fueguinos. Cristina, que además participó de acompañante de Claudia Velázquez, expresó con lágrimas en los ojos: "Estoy contenta, estoy emocionada. Agradezco a todos los que trabajaron sin descanso en el auto. Hice todo lo que pude..." Hizo todo. Y bien.

RECAUDACION. Más de mil personas pagaron sus entradas. El monto de la recaudado, como se sabe, fue donado al Automóvil Club de Río Grande para la continuación de las obras de su sede social, la cual se está construyendo en el predio mismo del Autódromo.

PREMIOS PARA TODOS. Una divertidísima fiesta tuvo lugar el domingo a la noche en instalaciones del Club San Martín, oportunidad en la cual se entregaron plaquetas, medallas y trofeos. CORSA tuvo la inmensa satisfacción de recibir una de esas plaquetas de manos de un colega de la revista "Personas Fueguinas". Causa emoción comprobar como todo Río Grande aportó lo suyo para concretar la realización de este evento anual. Fueron obsequiados con lindos recuerdos, entre otros: el Sr. Intendente de Río Grande, LU88 Canal 13, LRA24 Radio Nacional, Comisión Directiva Saliente (Pina Ibarra y Sonia de Bello), colaboradoras de la Edición '85, "Deportes en el 640", Personas Fueguinas, Policía Femenina y Automóvil Club Argentino de Río Grande.

CHALLENGER. Las Copas Challenger que se entregan a las ganadoras de dos años consecutivos o de tres alternados, quedaron en poder de Claudia Velázquez en la categoría "B" y de Cristina Mitrovich en las "C" y "D".

LAS MAS. Alicia Surt, que corre desde 1981, es la piloto más antigua, mientras que Pamela Saldivia (¡que va muy rápido y muy bien!) es la más joven de las competidoras: tiene sólo 20 años de edad.

REINA. Por primera vez, Mujeres Fueguinas eligió a su Reina: es una hermosa muchachita de 14 años llamada María Dolores. Felicitaciones.

¿POR QUE NO MAS MUJERES? Salvo este heterodoxo y regular acontecimiento, son muy escasas las mujeres que compiten en el automovilismo argentino. A priori, no nos vienen a la memoria más de diez nombres: Marta Vallasciani (Turismo Nacional), Dora Borvio (Turismo, Rally y TC), Marisa Parnagopulo (Campeona de karting y participante eventual en Sport 1050), María de los Angeles Hancik (Karting), Hilda Mercadier (Rally), Marta Andreatta (Rally) y Ana Hartenau (Turismo). Y la primera mujer piloto que tuvo la Argentina fue C. L. de Hardeasille que corrió el Campeonato del Kilometro que organizó el ACA en el Hipódromo de San Martín en 1915. Si bien son varias las féminas que han oficiado de navegantes, en Rally no hay presencia femenina continúa en la actividad automovilística argentina, a diferencia de otras latitudes, donde hasta compiten en torneos propios.

ELENA AYER, TIRI HOY

Elena de Mingorance vio nacer esta magnífica empresa que hoy es una bienvenida realidad: una carrera totalmente de mujeres. Nos cuenta: "En las carreras se reservaba ya una serie para nosotras solamente. En esas competencias había una asidua corredora, Myriam Alamos, que una noche se apareció en mi casa y me dijo: "Podemos hacer una carrera de mujeres, pero sólo de mujeres". ¿Cómo?, pregunté yo, porque a mí no me entraba en la cabeza. La idea era de ella. Insistió y empecé a comprender que sí se podía llevar a cabo. Ahora estamos acostumbrados a esto, pero en aquel momento había que inventar. Entonces me pareció una idea fantástica. Fuimos aver a la Señora, del intendente, Victoria Nogar, tierra como su esposo, y a ella también le pareció bárbaro. Juntamos enseguida una comisión de entusiastas de cuatro o cinco personas y nos largamos a hacerlo. Había que abrir el camino, ¿no? La población respondió ampliamente: nos ayudaron en todo. Armamos la primera carrera en veinticinco días. Así fue como el día que se largó la competencia había 19 inscriptas. Todo fue emocionante, sobre todo el momento en que izamos la bandera. Implantamos, además, una costumbre que se había perdido acá: fuimos puntuales. Se dio el banderazo de largada a las dos de la tarde, como lo habíamos previsto. Y todo estuvo a cargo de mujeres. Lo único que no pudimos reemplazar en todos estos años, son los bomberos..." Elena echa a reír y sigue recordando: "En 1975 vino Juan Manuel Fangio a Tierra del Fuego. Creo que su visita se debía



Elena de Mingorance y Tiri Martinic

a que inauguraba una concesionaria Mercedes-Benz en Ushuaia. Lo fuimos a ver y le contamos nuestras actividades. Le llamó mucho la atención. Nos dijo que no conocía otra competencia con estas características, ni en Argentina ni en Europa. Ahí nomás nos hizo una donación que consistió en una plaqueta... La chica que la ganó la debe tener guardada como un verdadero tesoro."

Este año, en la asamblea anual, Tiri de Martinic, a quien vemos en la foto junto a Doña Elena, fue elegida Presidenta de la Comisión Directiva. "Contamos con subsidios de la Intendencia de Río Grande y de la Gobernación del Territorio de Tierra del Fuego", nos expresó. "Todos los años surgen ideas nuevas. Además, la Comisión de Apoyo colabora incondicionalmente con nosotras. Ya mismo nos pondremos a trabajar para la octava edición". Con el entusiasmo y la seriedad de siempre, no dudamos que el éxito seguirá acompañando a Mujeres Fueguinas.

CLASIFICACIONES FINALES

Autódromo Municipal de Río Grande, Tierra del Fuego. Circuito de 2250 metros. Clases A, B, C y D. Organización: Mujeres Fueguinas. Competencia Anual. 26-10-86.

Clase A/B (clasificación final por suma de tiempos) 1) Claudia Velázquez (Toyota), 22m50s a un promedio de 80,408 km/h; 2) Berta Cobian (Toyota) 23m01s; 3) Nora de Calisto (Fiat 1100), 24m03s; 4) María Alicia Ponce (Toyota), 24m15s; 5) Ana María Quiroga, (Citroën GS), 23m21s, a 2 vueltas; 6) Silvia Calisto (Toyota), 26m09s, a 3 vueltas.

Récord de vuelta: Claudia Velázquez, 1m51s a un promedio de 82,702 km/h.

Clase C. (Clasificación final por suma de tiempos) 1) María Cristina Mitrovich (Renault 12 GTL), 27m40s a un promedio de 82,951 km/h; 2) Pamela Saldivia (Renault 12 TS), 27m53s; 3) Graciela Etchevarne (Renault 12 TS), 25m52s, a 1 vuelta; 4) Bernardita Borges (Fiat 1300), 28m37s, a 1 vuelta; 5) Verónica Gallardo (Renault 12 TL), 29m39s, a 1 vuelta; 6) Blanca Alderete (Renault 12 TL), 29m00s, a 2 vueltas.

Récord de vuelta: Pamela Saldivia, 1m45s a un promedio de 87,428 km/h.

Clase D (una serie de 10 vueltas) 1) Cristina Mitrovich (Renault 12 GTX), 17m26s a un promedio de 87,762 km/h; 2) Pamela Saldivia (Renault 12 TS), 18m07s; 3) Graciela Etchevarne (Renault 12 TS), 18m11s; 4) María Inés Caucaman (Renault 12 TL), 18m30s; 5) Verónica Gallardo (Renault 12 TL), 19m11s a 1 vuelta; 6) Blanca Alderete (Renault 12 TL), 17m57s a 2 vueltas.

Récord de vuelta: Cristina Mitrovich, 1m42s a un promedio de 89,999 km/h.

Textos y fotos: Silvia Renee Artas

Indy Cars, ARS, Sport 2000, Super Vee, Fangio Jr., chismes,
fotos y la mar en coche

Paseando por



La conveniencia geográfica de nuestro corresponsal en California ha motivado innumerables notas desde el pintoresco circuito de Monterey: Laguna Seca. Contra lo que nuestros lectores puedan creer, existen también otras pistas en los Estados Unidos, aunque no viene al caso una enumeración...; lo que pasa es que de este lado del país, Laguna Seca ofrece condiciones muy particulares desde el punto de vista deportivo y, por qué no, del turístico también; de ahí nuestras frecuentes visitas. Esta vez (y van...) fue una prueba del CART, amenizada con otras fórmulas, la participación de Fangio Jr., etc., etc. Aquí van las fotos de ese fin de semana de carreras que, aunque parezca mentira, van incluidas en el precio de la revista. ¡Pavada de pichincha!

Momentos antes de la largada, el contingente brasileño se apresta a tomar las posiciones de trabajo. Mas lejos, Emerson Fittipaldi embocando el cocktail y ya instalado en su "ciclón", Paul Snider cono- cido en las pistas argentinas. El piloto de Curitiba llegó 14. y el paulista 7.



Texto y fotos: Héctor Cademartori
(Envío especial -ida y vuelta-
a Laguna Seca)

Monterey



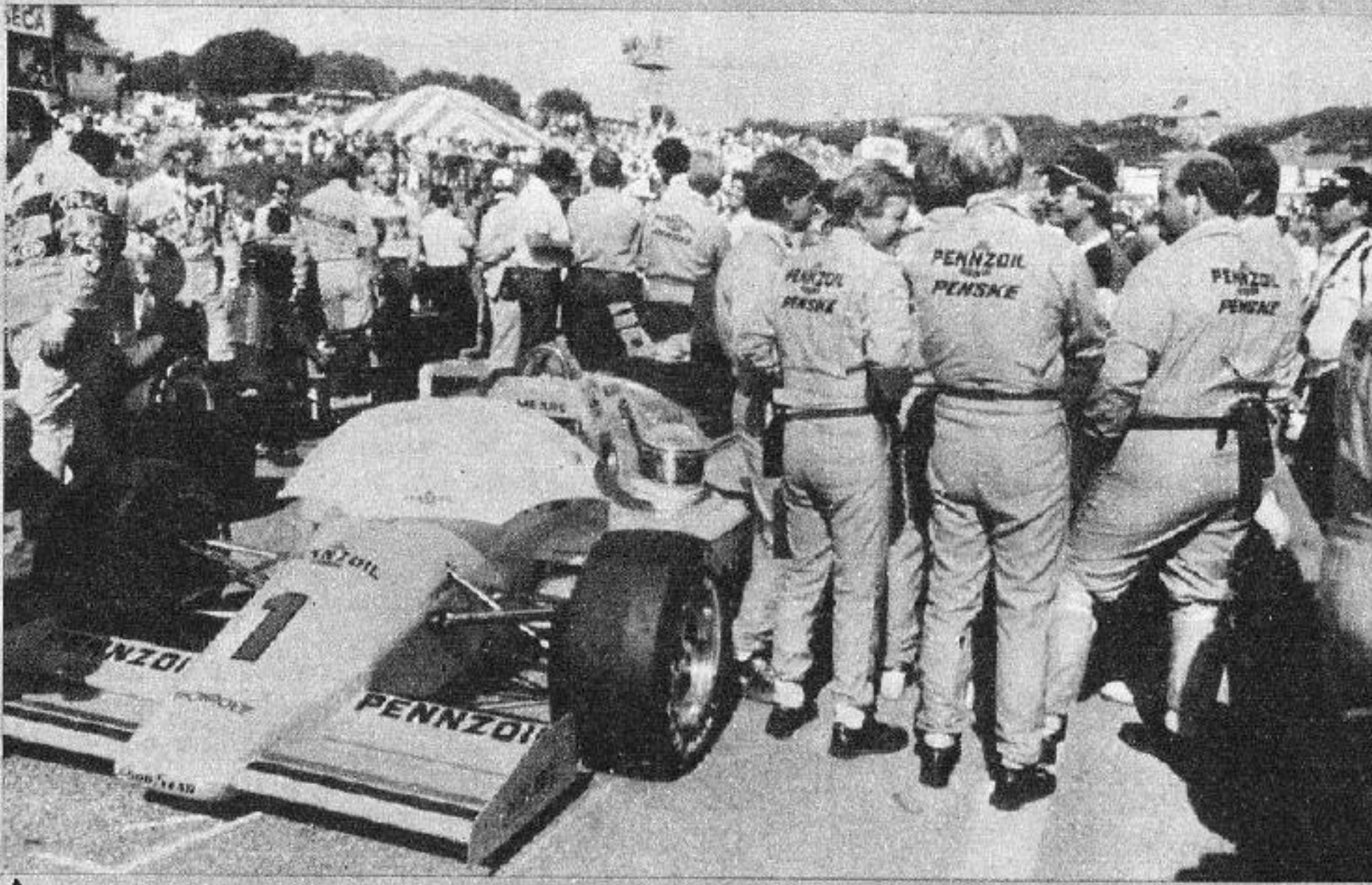
Las detenciones en boxes son momentos fundamentales en las pruebas de Indy Cars. Muchas carreras se han ganado (y perdido también) en estos tramites. Un enjambre de asistentes cambia neumáticos y reaproviona a Danny Sullivan. El equipo Penske es posiblemente el más efectivo en estas lides. Si observan bien detrás del auto, un oficial del CART controla que la parada se haga dentro de las reglas. Hay varias, entre ellas, un solo asistente por rueda y que el auto no debe pasar por encima de ninguna manguera al salir.



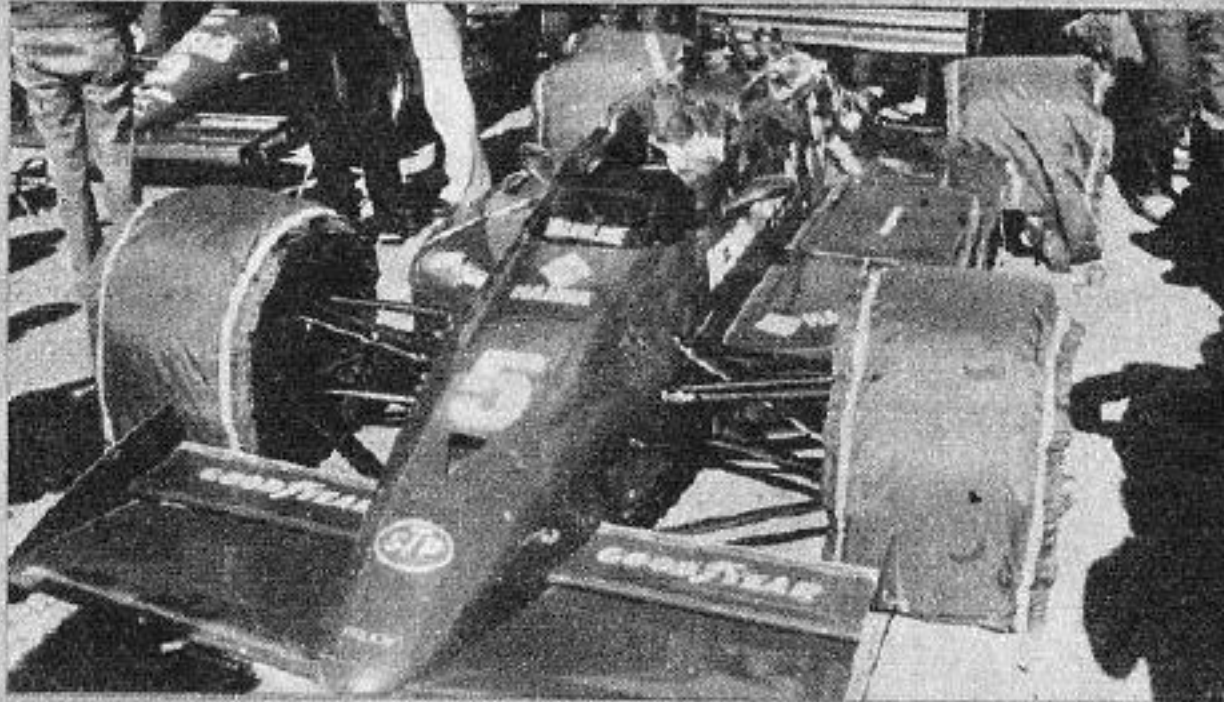
Los Super-vee muestran el nivel más competitivo, como es su costumbre. Carreras disputadísimas y todo "a la chapa". El grupo es muy parejo y no se perdonan un metro. El belga Didier Theys es uno de los animadores (y uno de los punteros del Campeonato) con su Martini MK50 (todos utilizan motores VW de diferentes preparadores). Este chasis Martini debe lidiar contra toda una manada de Rahi RT-5, la marca más popular.

Primera vuelta en el circuito de Monterey. Curva que desemboca en la roca principal. Andrelli padre y Rahal ya pasaron. El pelotón encabezado por Michael Andrelli los persigue. Quedaron dentro de la foto: Rick Mears con el Penske PC-15 con motor Chevrolet-Ilmor, Danny Sullivan (segundo finalmente), el colombiano Guerrero, Kevin Cogan, Geoff Brabham, el Campeón Mundial Emerson Filtpaldi, Al Unser Jr., y los demás son manchitas de color.





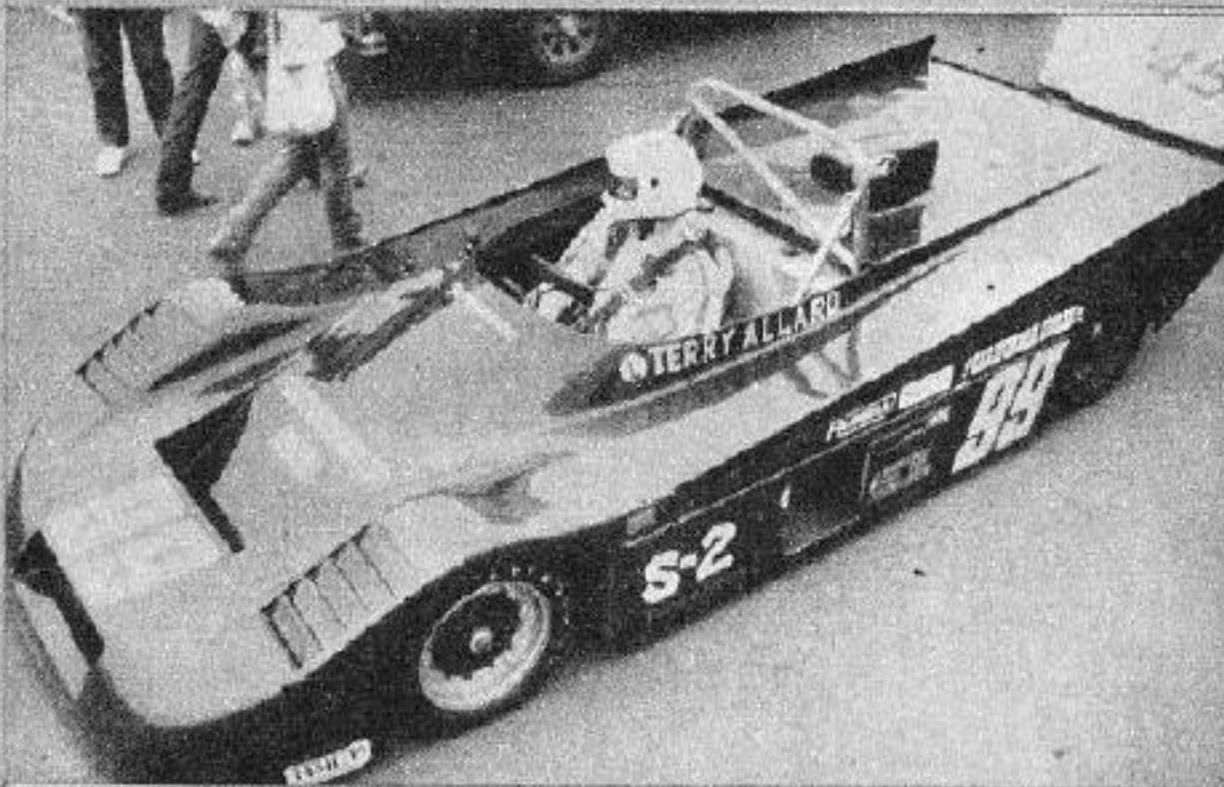
El avanzado equipo Penske rodeando el PC15-Chevrolet/Ilmor, poco antes de la largada. La foto está en blanco y negro, pero lo aseguramos que era una sinfonia en amarillo.



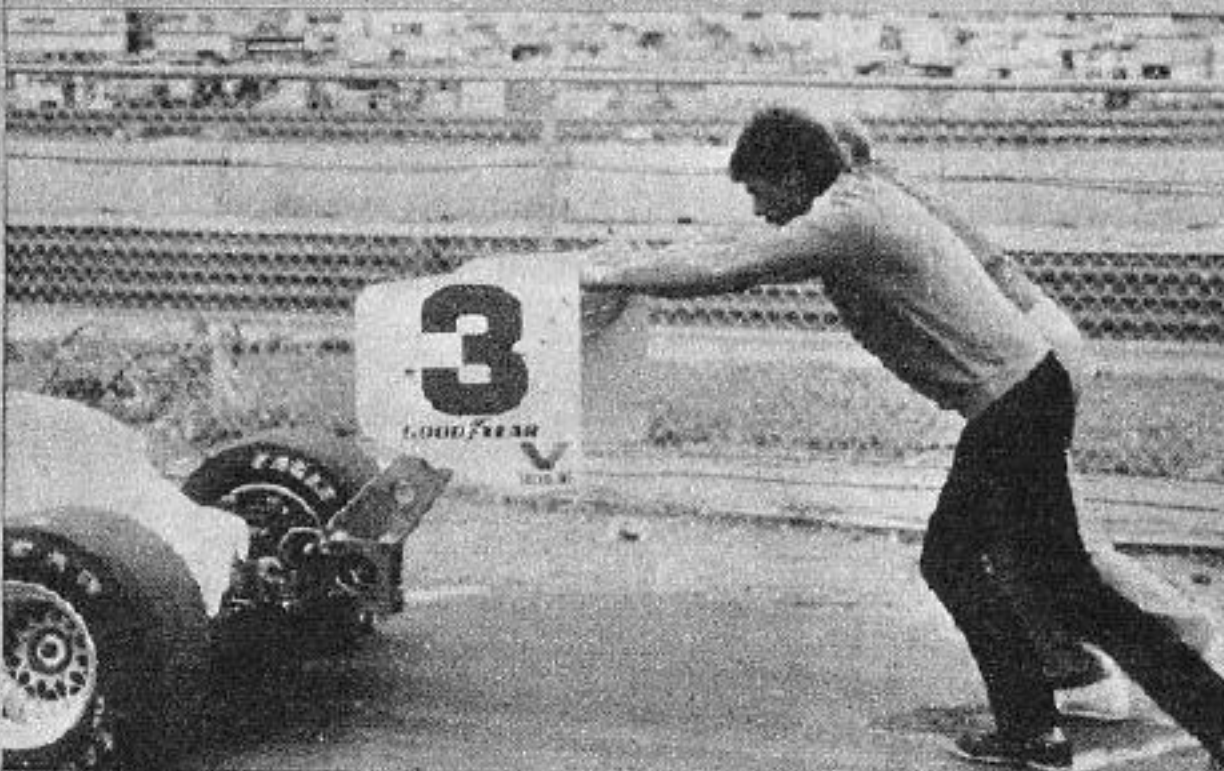
Juan Manuel Fangio II en acción con su Wildcat-Buick del Promotion Racing. Notables resultados ha obtenido el argentino desde su vinculación al equipo. Pole position en Elkhart Lake, tercero en Laguna Seca, segundo en Phoenix, ganador en Miami. Ojalá siga la racha el año que viene.



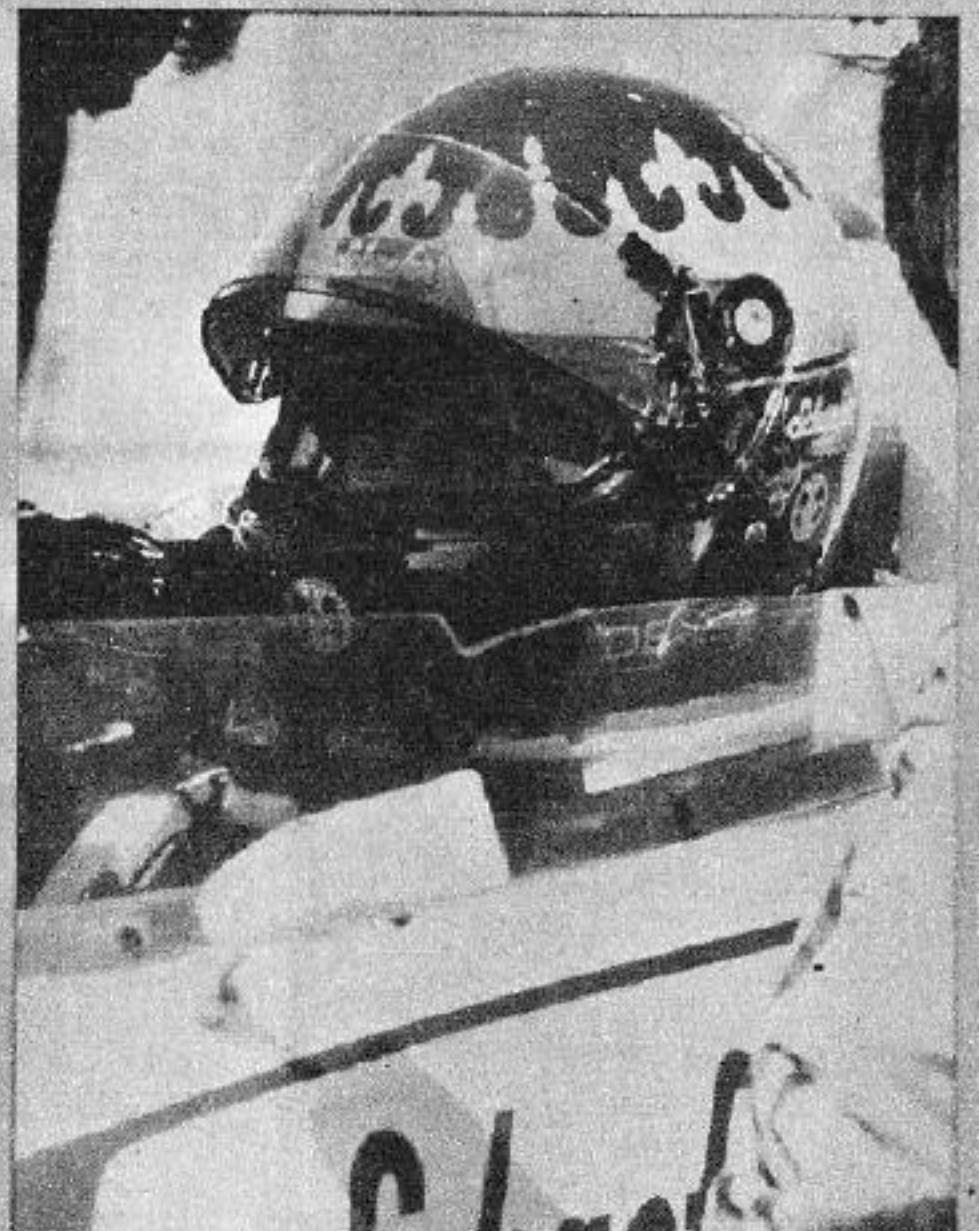
El joven italiano Fabrizio Barbazza, consagrado Campeón de la ARS, recibe su trofeo de Monterey. Su mentor, el mismísimo Frank Arciero, quien "importara" a Barbazza, recibe felicitaciones de la prensa. Atras, Fangio espera su turno.



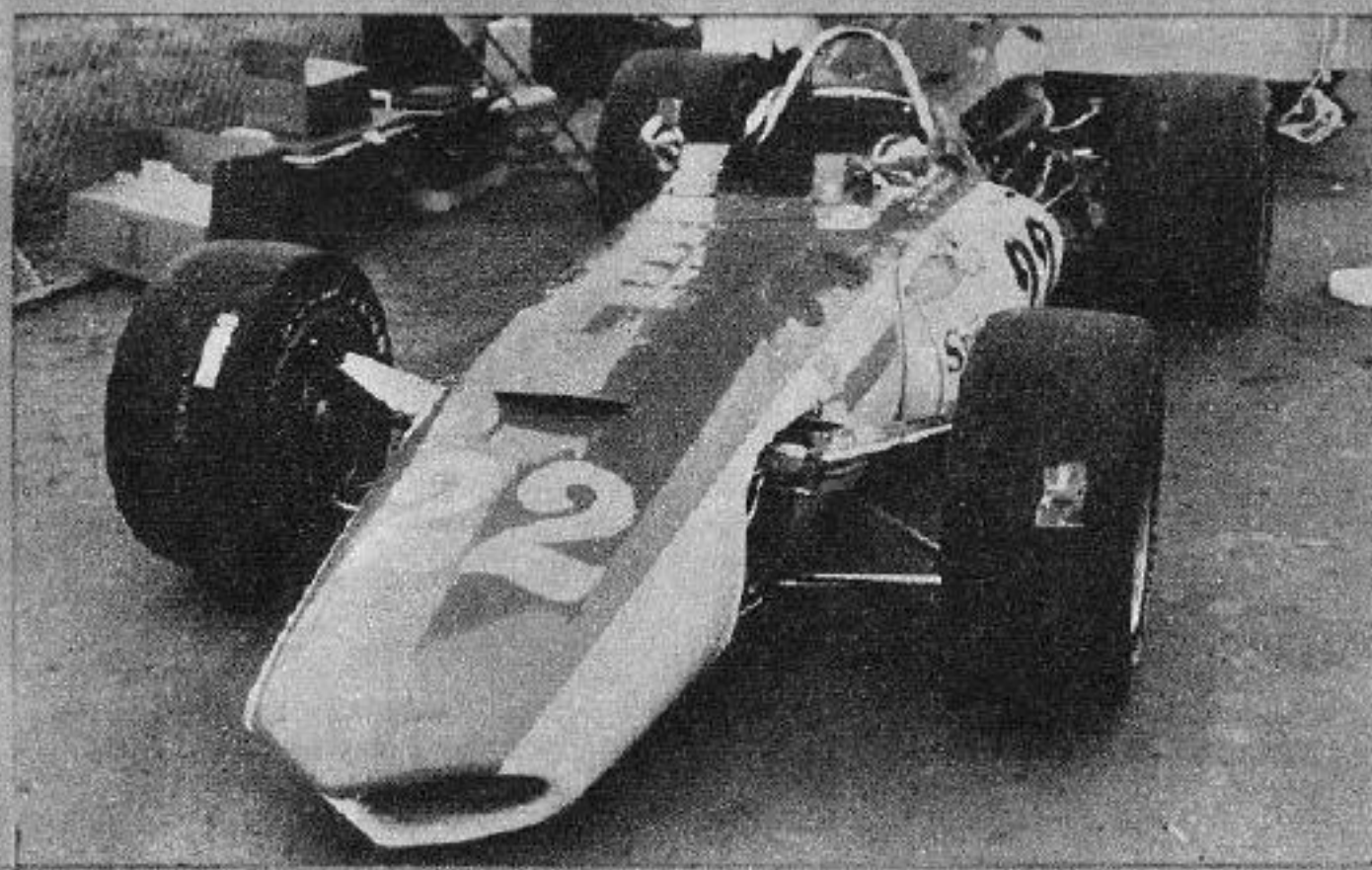
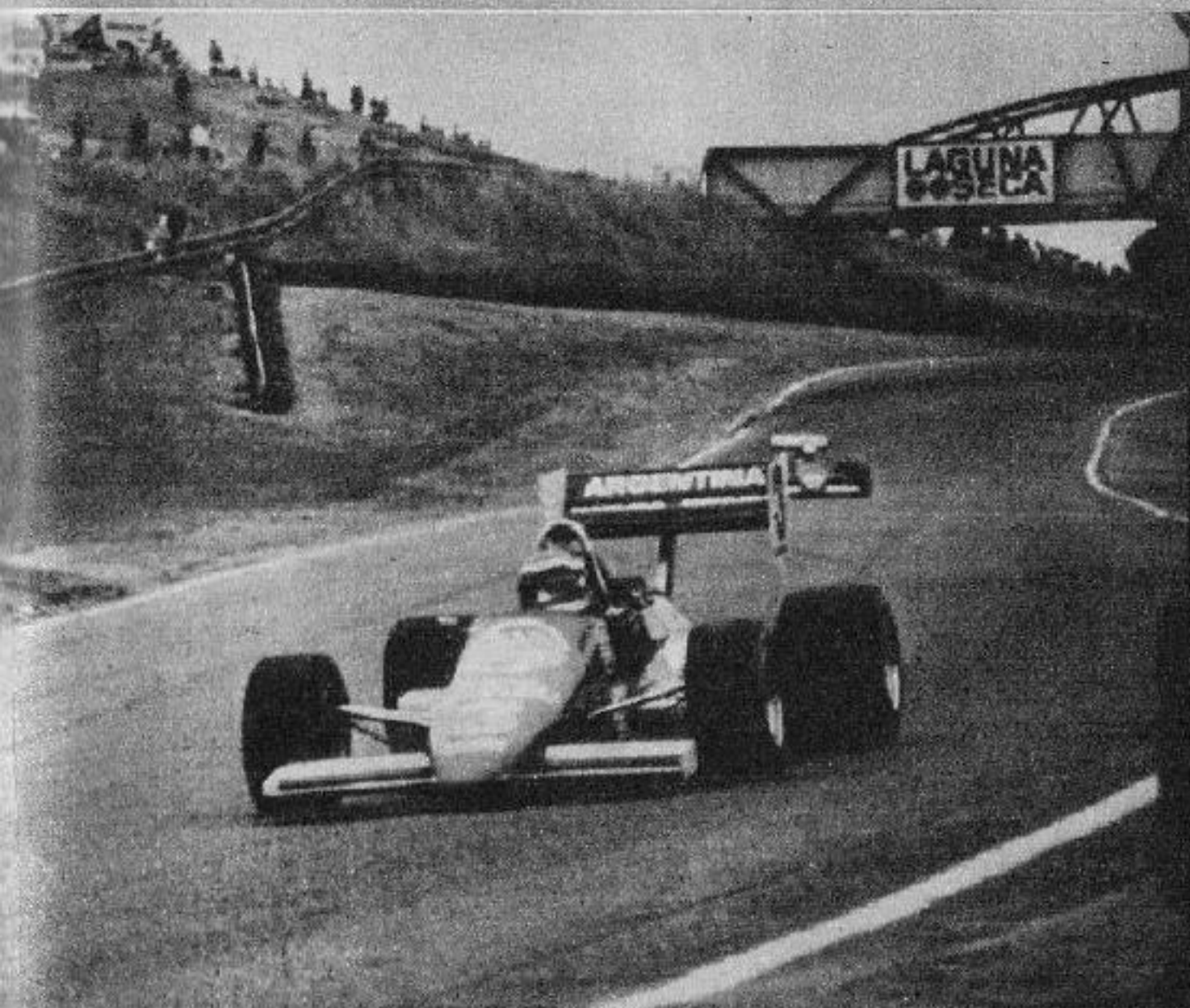
¿Nuevas Goodyear para Indy Car? ¿Revolucionario compuesto? ¿Las gomas del Caballero Rojo? ¿Primicia Mundial? ¿Será uena, será varón? Nada de eso, simplemente las famosas "frazadas" eléctricas en el auto de Mario Andretti que mantienen calentitas las gomas sin que sea necesario rodar con ellas. Este aumento de temperatura las ayuda a llegar rápidamente a la de funcionamiento en las vueltas de "warm-up". Mi lfa Haydée ya encargó un par para las frías noches de invierno en la casona de Guatemala y Borpiand.



Keith Leighton y Roman Kuzma. "Los buenos resultados que estamos consiguiendo son muy reconfortantes y todo eso, pero, Roman, ¿no te parece que deberíamos encontrar otra manera? Yo, después de las carreras, quedo molido viejo."



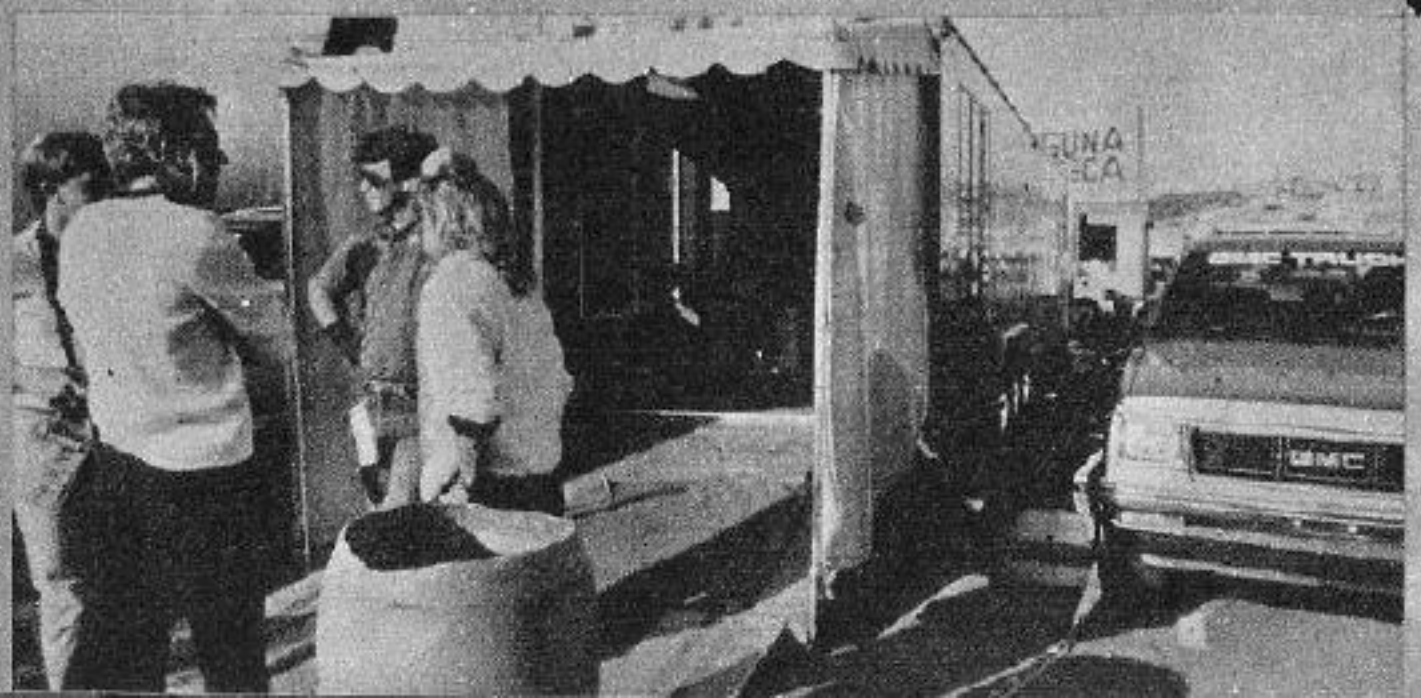
Sport 2000 es una categoría de tipo promocional, con costos que permiten acceder a pilotos con menos recursos. Como se aprecia, son prototipos con carrocerías "spyder" de atractiva línea. Hay varios chasis, siendo el más popular el Swift (construido en California) en su versión DB-2. Existen Lola (T86-90), Shrike (P-15) y los Tigr (SC86). Los motores son Ford cuatro cilindros de dos litros (unos 140 HP), y las cubiertas son idénticas para todas Firestone "slicks". Buen espectáculo.



Noble reliquia. Un Indy Car de fines de la década del '60. Específicamente el Eagle-Ott que utilizó Wally Dallenbach en las campañas 68/69 y 70, en las épocas en que un modelo se podía usar (tres años) y ser competitivo. El motor era el legendario Offenhauser con turbo (justamente en 1968, esta combinación ganó por primera vez en Indy con Bobby Unser al volante). Este ejemplar, como la mayoría en esa época, entregaba unos 590 HP con 15 libras de presión de turbo. Nota la ausencia de alerones.

La presencia femenina. Destree Wilson volvió al habitáculo de un Indy Car en Laguna Seca. El auto era uno de los del equipo Machinists (que habitualmente corre el mexicano Jesse Garza). Clasificó al fondo y terminó abandonando a mitad de carrera con problemas de motor. Igualmente bienvenida, DW.

La foto no es buena, pero este larguísimo trailer con su propio camión propulsor, es parte del sistema de seguridad que la empresa Horton brinda con exclusividad al CART. Además de los sistemas antiincendio de pista, este servicio está preparado para atender en este modernísimo hospital ambulante, los casos de emergencia, antes de ser trasladados al nosocomio más cercano. Conocido como Horton Safety Team Medical Center, esta unidad tiene todo lo necesario. Un quirófano completo y equipo de rayos X completan el servicio. Johnny Rutherford nos dice: "Los primeros instantes después de un accidente son los más críticos. Espero nunca tener que usar el servicio de Carl (Horton), pero me siento mucho más seguro sabiendo que está disponible". Tres médicos y un cirujano componen el "staff" profesional.



ORIENT TWIN

E ANALOGO DIGITAL CRONOMETRO ALARMA SUMERGIBLE ANALOGICO

EL NUEVO TIEMPO ORIENT

Presentación Caucho Color y Metal Dorado o Plateado

SUMERGIBLE
30M 30 Metros



Diseñadores del Tiempo

ORIENT S.A. Belgrano 1370, 10º Piso - Bs. As. (CP 1039) Tel: 38-2442/6904/5128



DECALC'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



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

AUTOFIX®

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

Ingrese

ESCUELA DE AVIACION MILITAR



Requisitos:

- * Edad comprendida entre 16 y 22 años.
- * Haber aprobado el Ciclo Secundario.

Informes: Edificio "CONDOR" Pedro Zanni-250 (CP 1104) CAPITAL FEDERAL o UNIDADES de F.A.A.

FUERZA AEREA ARGENTINA - Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) Cap. Fed. o Unidades de F.A.A.

Solicito información referida a condiciones de ingreso a la ESCUELA DE AVIACION MILITAR

Apellido
Nombre
Calle Nº
Localidad C.P.
Provincia



El vistoso March 86C-Cosworth DFX del "Kraco Race Team" repasa momentos antes de la partida. El que esta de espaldas a la izquierda es su piloto, Michael Andreffi, finalmente subcampeón del CART esta temporada, para cierta desazon propia y orgullo de papa Mario Alrededor, unos cuantos asistentes clavados de manera similar al "driver" cosa de no desentonar. Lindo espectáculo. El equipo está dirigido por Ken Batch y su jefe de mecanicos es Barry Green. La decoracion, de Alberto J. Armando..

Bobby Rahal. El más victorioso en esta temporada. Gano en Indy y se encaminaba hacia el título en disputa con Michael Andreffi. Quedaban solo tres puntos de diferencia para definir la carrera de Miami, donde Bobby se coronara.

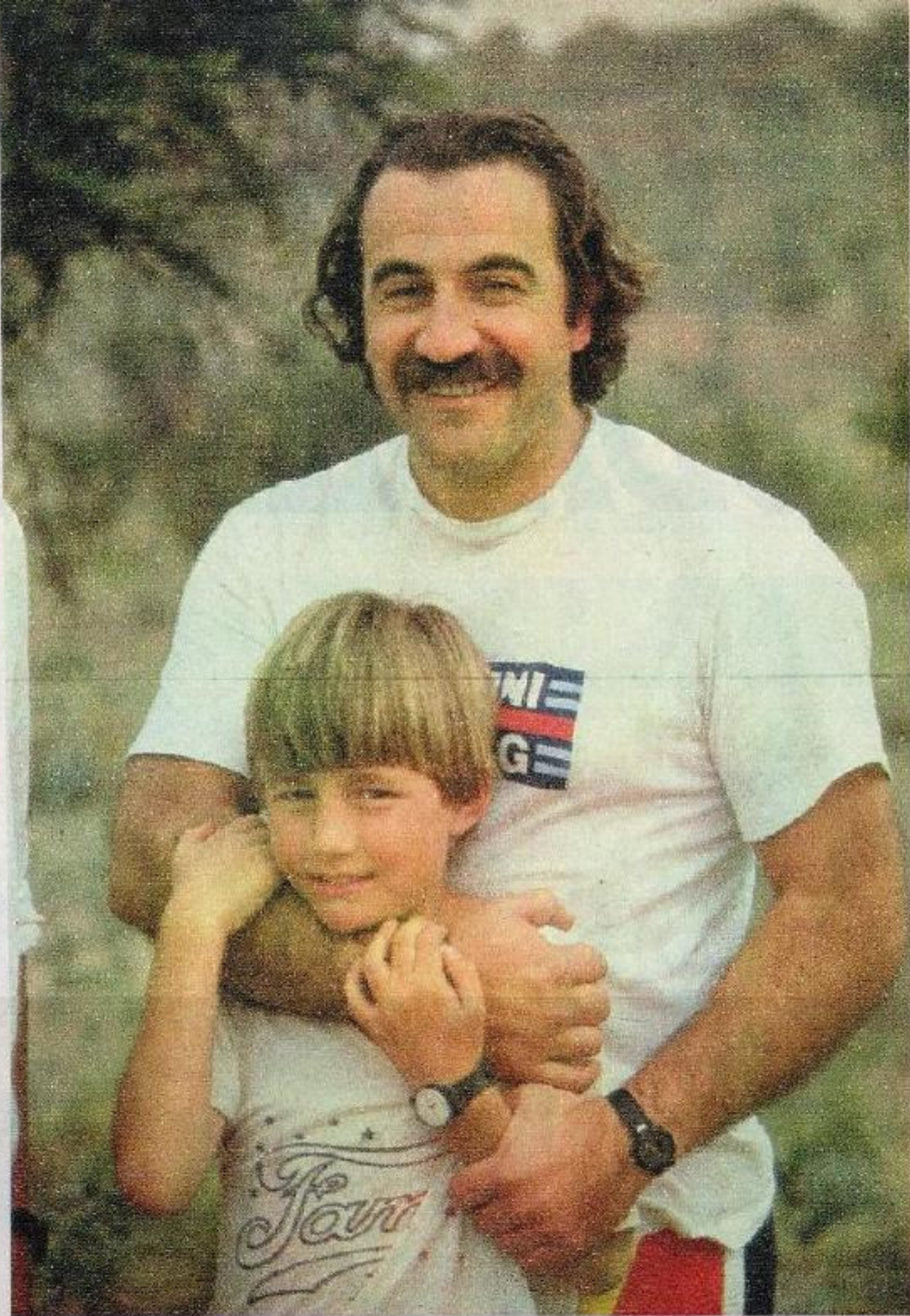


JORGE RECALDE y su participación en el Mundial de Rally '87

AHORA SÍ

Por Eduardo Enrique Neira
Fotos: Nestor Palmetti y E.E.N.

Derecha: Jorge Recalde en su lugar predilecto: el valle de Traslasierra, junto a un sobrino, hijo de su hermano Alberto. *Abajo:* El Lancia Delta HF 4 WD en su presentación en San Remo. Con esos mismos colores lo correrá en Argentina.



Luego de buscar durante seis años, al parecer Jorge Raúl Recalde obtuvo lo que tanto ansiaba: la posibilidad de disputar buena parte del Campeonato Mundial de Rally con un auto de punta.

En efecto, si bien sus intervenciones en el torneo ecuménico han sido varias (once) conduciendo siete autos diferentes, nunca, hasta el Rally de Argentina de 1986, había podido realizar una demostración de manejo tan espectacular, si bien su performance en el Rally Costa de Marfil de 1980 también fue excelente. Resultó justamente aquella actuación sobre un auto oficial del equipo Lancia, uno de los principales elementos que le fueron inestimables poco después, en Italia, donde resolvió su temporada 1987 mientras se preparaba para correr el rally de San Remo con un Audi Coupé Quattro perteneciente a un equipo particular.

Una vez terminadas las negociaciones, Recalde tenía asegurado un programa de cinco —o seis— competencias en el poderoso equipo semioficial italiano Jolly Club, el cual compite en las mismas condiciones técnicas y de asistencia que el mismo team Lancia-Martini.

Para que Jorge Recalde nos comentara su futuro, lo "rastreamos" en las cercanías de Mina Clavero, encontrándolo finalmente en un vado del río Panaholma, disfrutando de su pasatiempo favorito: compartir un asado entre amigos.

—¿Cómo surgió la posibilidad de co-

rrer en el equipo del Jolly Club?

—Mientras estuve en Italia, fui a verlo a Cesare Fiorio, "capo" del equipo Lancia-Martini, a Turín. Allí me preguntó si yo podía correr en el Rally de Argentina de 1987 con un Lancia Delta HF 4 WD Grupo A de su escudería. Yo le respondí que no sabía, puesto que en esos momentos yo estaba tratando de arreglar con algún equipo para definir un programa de varias carreras en el Campeonato Mundial del '87. Aunque la experiencia con el equipo italiano fue excelente en el rally argentino, si por ejemplo yo concretaba un año con Mazda, quizás incluyera en el programa a la Argentina, lo que me habría imposibilitado competir con un Lancia oficial en esa carrera. De ahí mi contestación. Sin embargo, le aclaré a Fiorio que yo prefería correr con Lancia, ya que me gustaba mucho todo el equipo. El no me contestó, pero me dijo que fuera a ver a Roberto Angiolini, dueño del Jolly Club.

—El Jolly Club supo tener entre sus pilotos a Attilio Bettega, Massimo Biasion...

—Sí. Es un equipo de primerísimo nivel. Te sigo contando: cuando lo fui a ver a Angiolini, éste me propuso un programa de varias carreras en el Mundial con un Lancia Delta HF 4 WD, con disponibilidad de un muletto al mismo tiempo que los pilotos oficiales Lancia, con neumáticos y asistencia en carrera. En suma, todo lo necesario para estar

en el mismo nivel técnico y deportivo que los autos del Lancia-Martini.

—Evidentemente, todo fue muy sencillo, ¿no?

—Al parecer, sí. Es casi evidente que después que yo salí de la oficina de Cesare Fiorio, éste le habló a Angiolini. No sé lo que habrán conversado, pero el resultado fue el que dije: un programa importante.

—¿De quién será el auto que utilices?

—El coche lo cede Lancia al Jolly Club para que yo lo use y el equipo se ocupa de todo lo demás.

—¿Cuáles serán los rallies en que correrás?

—Comenzaría en Portugal para seguir con el Safari, Acrópolis, Olympus, Mil Lagos y San Remo. Existe la posibilidad de estar en el R.A.C., además, por supuesto, del Rally de Argentina, aunque en este último caso sería con un auto oficial, no del Jolly.

—¿Por qué no en Montecarlo o Suecia?

—Debido a que, como es un auto nuevo, Lancia no tendrá los autos listos a tiempo para darle al Jolly Club.

—Esta es la gran oportunidad, ¿no?

—Claro. Finalmente voy a estar en el mundial con un equipo experimentado, con un auto que seguramente sea competitivo, con medios técnicos y gente muy eficaz, además de poder hacer una temporada. Eso es de lo más importante. Tener continuidad.

Si bien integré equipos importan-

tes, nunca logré la indispensable continuidad, en el Mundial, necesaria para conocer bien el auto, la ruta, el equipo...

—¿Debes hacer algún aporte económico al equipo?

—Sí, aunque eso aún no está totalmente definido.

—¿Te parece que el Lancia será un auto realmente de punta en el '87? Lancia declara que, por ahora, la versión de Grupo A sólo tiene 235 HP, aunque el límite teórico difundido para la FISA es de 300 HP...

—Estoy seguro de que hacen un auto muy competitivo. No les falta experiencia ni en rally ni haciendo autos de carrera. En cuanto a la potencia, sé que tendrá la suficiente...

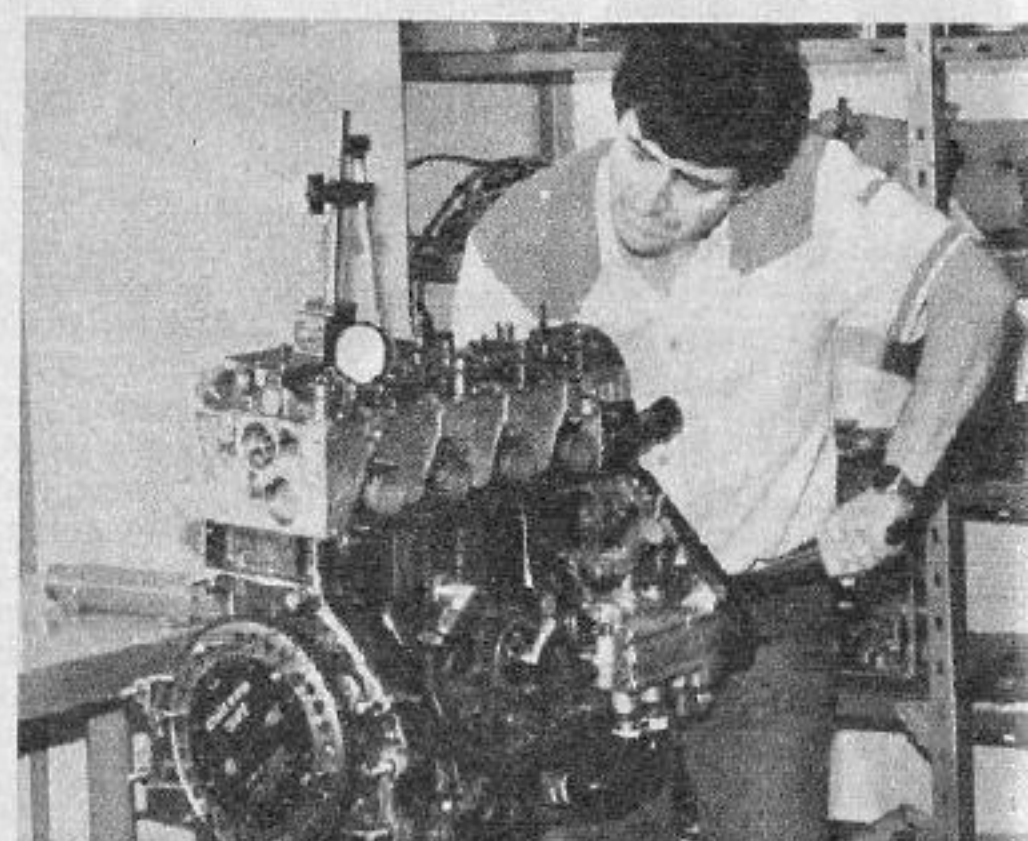
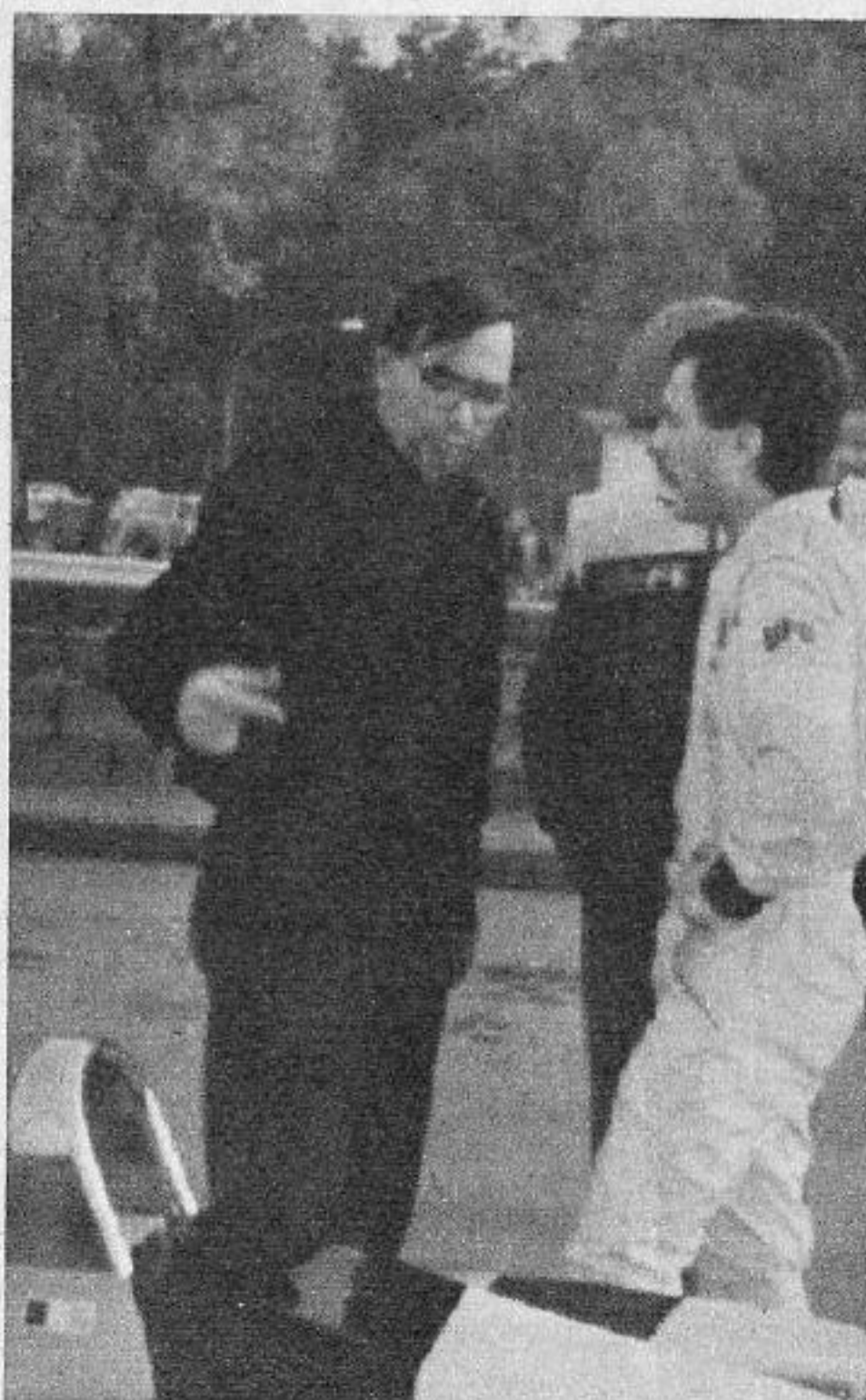
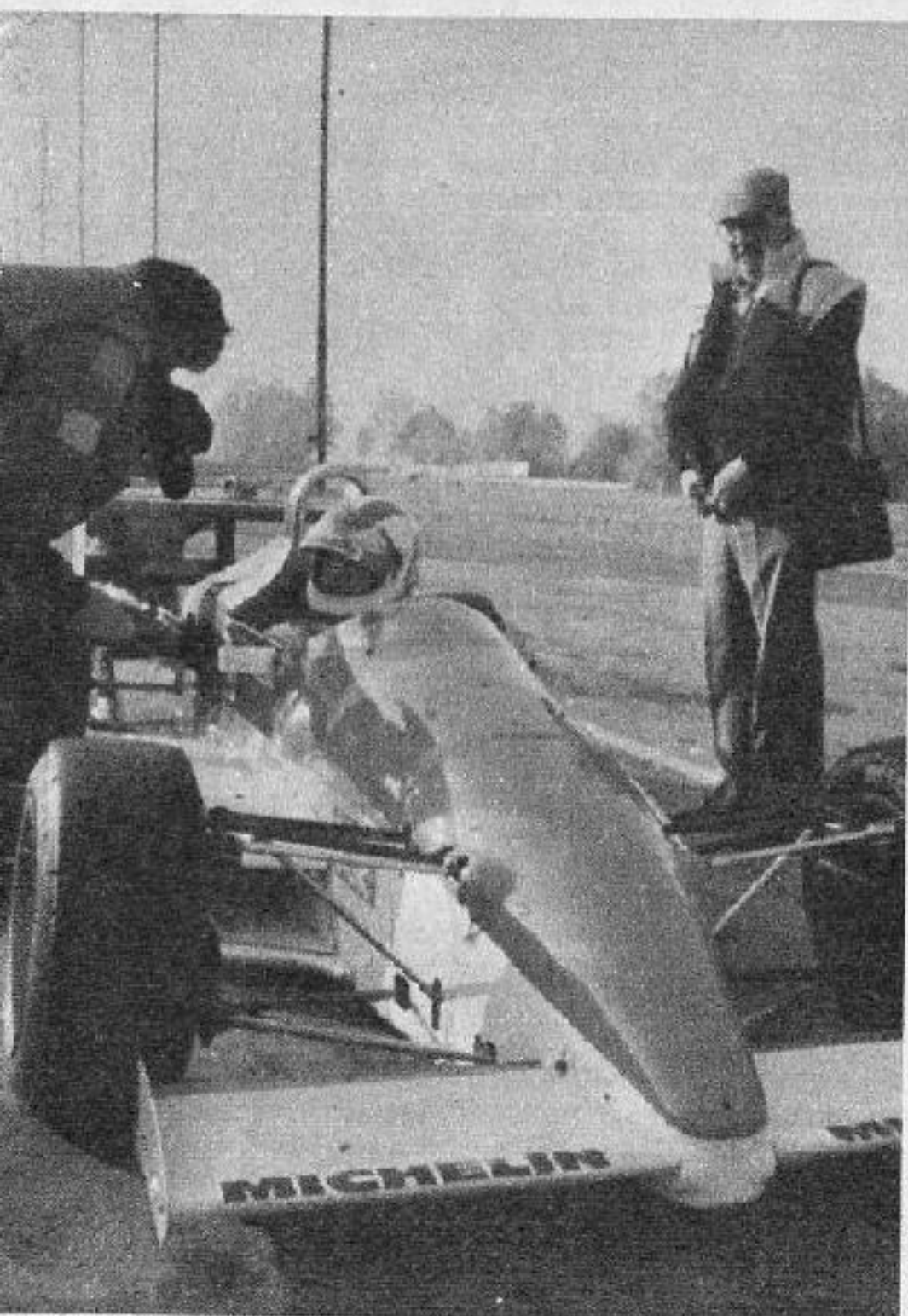
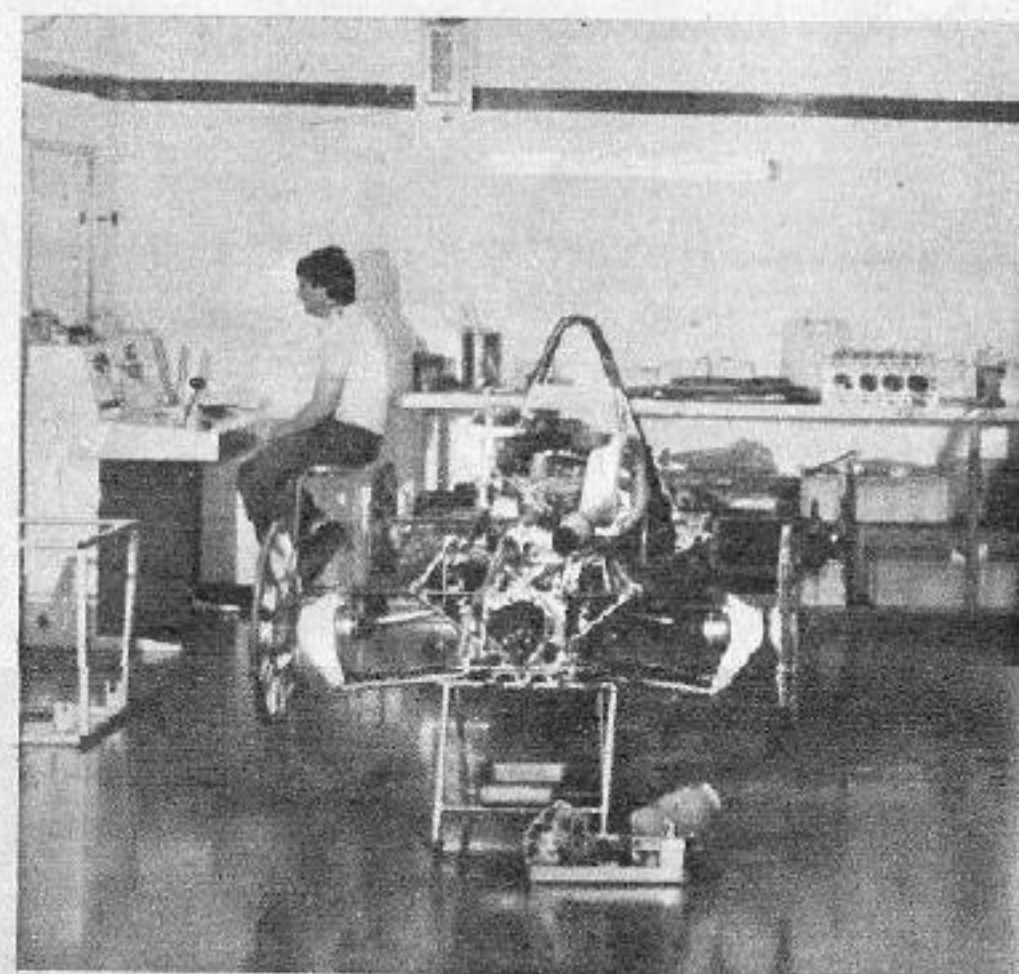
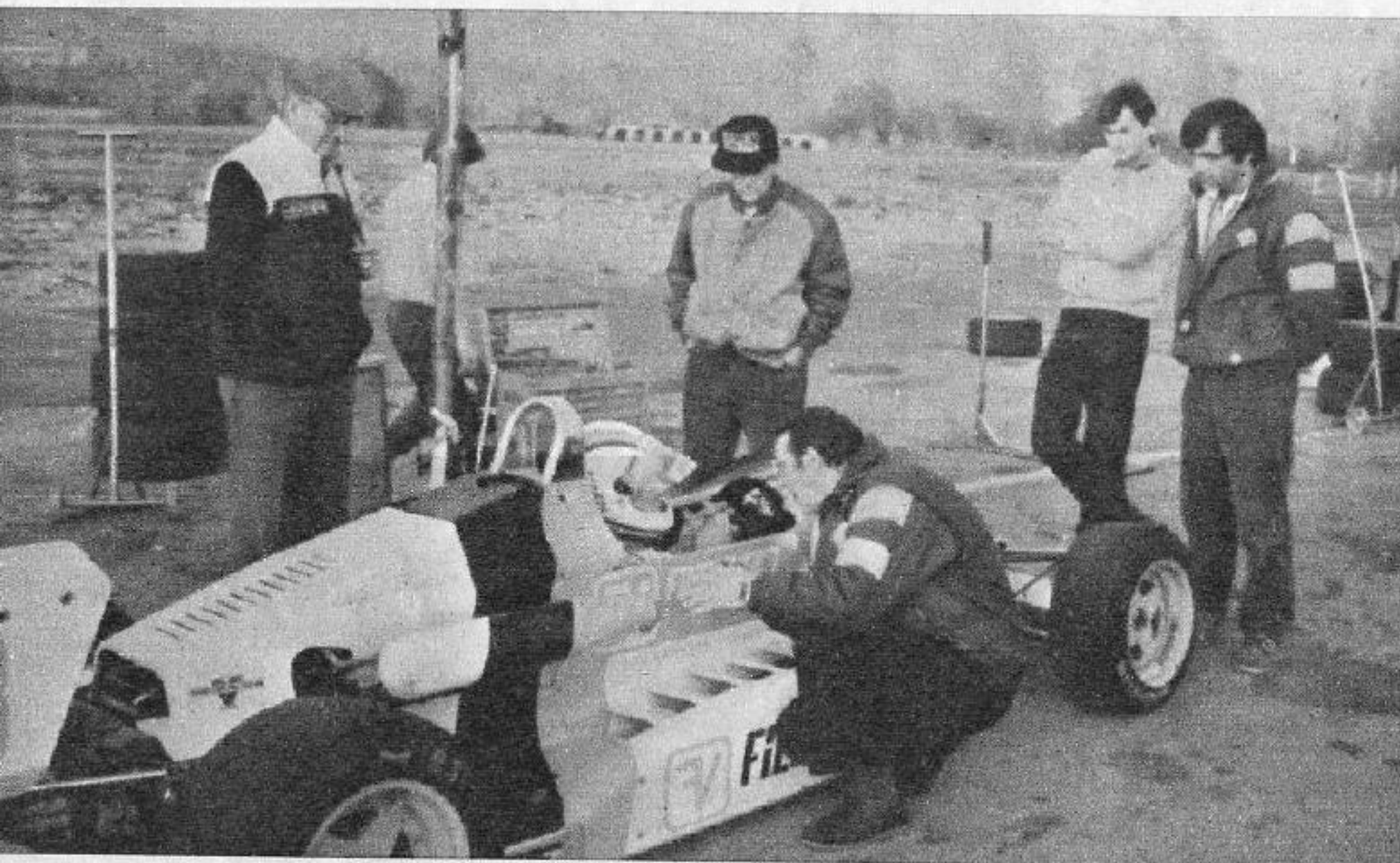
—¿Nuevamente irás al Mundial con Jorge Del Buono como navegante?

—No sé todavía. Supongo que sí, pero no estoy seguro. Eso depende de varias cosas...

El año próximo, el Grupo A será la división "top" en el Rally Mundial. Los autos no tendrán la potencia que Jorge Recalde se acostumbró a domar rápidamente en los coches de Grupo B (Audi Quattro, Lancia Delta S4). Vale la pena repeler un comentario de nuestro colega belga Michel Lizin de "Autohebdó": "Recalde necesitó tres días para domar 450 HP. Otros no lo logran en toda su vida". Es muy probable que le resulte más fácil aún dominar los tres centenares de caballos que tendrá bajo el pie derecho el año próximo. Lo demás, lo tiene todo.

GUSTAVO SOMMI encarando una etapa nueva en la Fórmula Dos Codasur

ITALIA EXPORTA TODO... SUDAMERICA LE IMPORTA

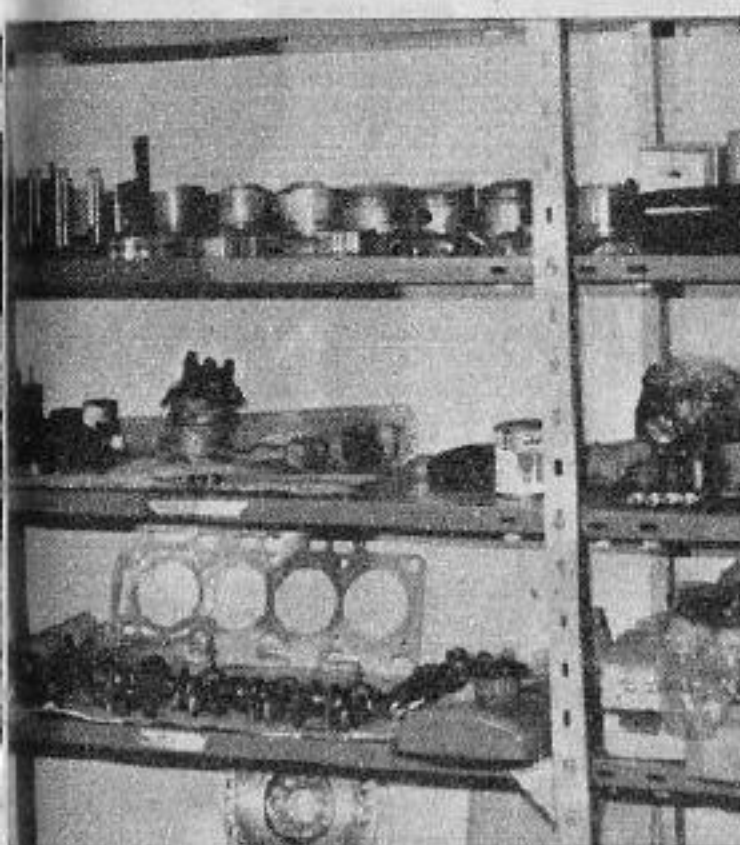


1) El primer contacto de Sommi con el Dallara 386-Alfa Romeo, en Varano. Giampaolo Pavanello cambia impresiones con el. Parados de izquierda a derecha, observan: Pietro Turco (de Venezuela, propietario del Dallara 384-Alfa que Cochesa corriere en Colombia F2), Oreste Pedrazzani, Pavanello Jr. y Mino Torazzi, D.D. del "Junior Team". 2) Otro ángulo del Dallara: Sommi al volante, Torazzi agachado. Pedrazzani trabajando en la toma dinámica del motor, y Turco mirando. 3) Una charla importante: Gustavo desparte con Gian Paolo Dallara sobre su famoso chasis. El constructor de Varano Melegari está entusiasmado. 4) Un sector del magnifico taller de "Sommi Competición" en Chascomús, donde por ahora sólo hay chasis Berta y motores Renault. A la izquierda, el control del banco de pruebas. 5) Raulio Aparicio con un R. 18.

Una charla vasta con esta singular suerle de "delegado comercial italiano" para la F.2 subcontinental, que nace en 1987. Acerca de los orígenes y verdaderas proyecciones de su iniciativa. De la importancia que la industria automovilística-deportiva italiana— como la europea del ramo en general— le asigna a su propia expansión en nuestra región. De su contrato de representación con Novamotor. De sus acuerdos de cooperación con Dallara y Euro racing. De su revelador ensayo en Varano, tras asistir a la definición del torneo continental de F. 3. De sus intenciones. De sus planes. De su esperanza, que en cierto modo tiene que ver con la de toda una categoría.

por Oscar D. Fittipaldi.

A MUCHO



dos viajes al Viejo Mundo en los últimos tiempos, y de los contactos que iniciara en compañía de su "mecnas" Francisco Zanón en octubre del '85 —y a través del conocido promotor italiano Giancarlo Cassoli—, hoy obran en su poder sendas cartas de intención de Dallara y Euro racing, donde estos se comprometen a brindar el mayor asesoramiento y la asistencia posibles, a fin de proseguir con el desarrollo actualizado del Dallara 386-Alfa Romeo recientemente adquirido por el de Chascomús al "Junior Team" de Pavanello. Asimismo —y es esto lo más importante—, también cuenta con un contrato rubricado con Novamotor para ejercer su representación exclusiva en el subcontinente, en lo que hace a venta y mantenimiento de los exitosos propulsores Alfa Romeo que los afamados hermanos Gianni y Oreste Pedrazzani preparan para las F. 3 europeas, aptos para animar a los nuevos F. 2 sudamericanos desde 1987.

LOS MOTORES

¿Por qué hice esto? Y... no podía llegar a fin de año con todo por resolver aún. No estaba en condiciones de seguir esperando", afirma Sommi en clara pero también indirecta referencia (diplomático, Gustavo...) a la momentánea indefinición del programa de Renault para el año próximo en la F. 2, a cuyo fin se realizan actualmente estudios técnicos de adaptación y desarrollo potencial del motor R.18, de acuerdo con el nuevo reglamento de la categoría. De "tactibilidad", que le dicen... Pues, entre otras cosas, es sabido que, según la "nueva fórmula", el impulsor Volkswagen aquí denominado Gacel tiene antecedentes con los que no cuenta aquel.

"Además, estoy convencido de que el motor Alfa tendrá cierta ventaja el año próximo. Por supuesto que tiene sus "bemoles", que también, los presenta el VW... Por ejemplo, hay que tener sumo cuidado con las "pasadas de vueltas" puesto que de ahí a las roturas de válvulas hay un pestaneo... También hay que cuidarse del mal combustible, ya que en este caso se producen detonaciones tremendas con el consiguiente riesgo serio para la integridad de los pistones. Los aproximadamente 106 octanos de nata la aerocomercial reglamentaria en F.2, son indispensables en este sentido. Pero además sé que los Pedrazzani están trabajando en algo para hacer a los Alfa más competitivos todavía, y pronto tendrá noticias al respecto. Eso es una garantía pues, como ellos me han explicado, cualquier modificación que sale de Novamotor es probada primero exhaustivamente en el banco, luego durante unas 5.000 km en pista sobre un auto de punta, y recién después el material es entregado a su cliente..."

¿Que dónde instalare la estructura asis-

tencial para el "service" de los motores míos y de mis "clientes"? Muy simple: en el completísimo taller de Chascomús que inauguramos en enero de este año, donde contamos con comodidades de sobra para ello.

"En realidad, todo surgió de una propuesta de los Pedrazzani cuando, este año, yo y otros hicimos una "gira" por Alemania e Italia para interiorizarnos de los sistemas de inyección de combustible que utilizaremos el año próximo. Luego vino el contacto con Dallara, y todos ellos se mostraron muy entusiasmados con la idea de ampliar el espectro de la F.3 al mundo. Lo más lindo es que "van para adelante" siempre como nosotros... Y quieren que también en Sudamérica prospere la F. 3. Doy te.

"Acerca de los motores Alfa, he recibido varias consultas de interesados en usarlos acá. Y a la carrera de Colonia ya llevaré todo definido en cuanto a precios (que serán muy lógicos) de contado o con eventuales financiamientos, en dólares y garantizados por un año... No habrá problemas de ninguna índole en la provisión de piezas, ya que además de contar acá con un buen "stock" permanentemente actualizado, los Pedrazzani me han dado, por ejemplo, planos con códigos para solicitarlos vía telex cada elemento que circunstancialmente precise del motor, que en todo caso me será remitido de inmediato".

LOS AUTOS

"También en lo que respecta a chasis, allá el sistema de comercialización es bien distinto del de acá. Por ejemplo, el bastidor te lo venden completo, con todas sus piezas, y caja (con sus relaciones completas) incluida.

"El Berta es muy bueno, y supongo que lo confirmará cuando —con las nuevas modificaciones que para rigidizarlo ha dispuesto Oreste— le montemos el motor Alfa Romeo a fin de probarlo en forma intensiva durante la "pretemporada", cotejándolo con el Dallara ex-Euro racing que me vendiera Pavanello y que tiene solo unas catorce carreras encima (una de las cuales, con Larrauri al volante; y en las restantes del Campeonato Italiano con Eugenio Visca).

"Lo que me movió a comprar el producto italiano es el interés, el entusiasmo y la seriedad puestos de manifiesto por el propio Dallara y los Pedrazzani, la que primero me llevó a probar el 386 de Pavanello en Varano el 30 de octubre último. Además, después de la presentación del McLaren MP4 en el G. P. de la Argentina de 1981, se trataría del primer auto construido en fibra de carbono, que corre en el país..."

"En aquel fest, recuerdo que, ante todo, el coche me impresionó raro: yo estaba sentado diferente a lo habitual para mí, la palanca de cambios también se hallaba en otra posición, el volante me parecía alto... Ya en pista, lo noté extremadamente duro; iba pegando constantemente en los patines inferiores del chasis... Pero después de un par

de paradas, transcurridas unas veinte vueltas ya estaba en los tiempos de prueba del circuito. La toma de aire para los inyectores, tenía un filtro puesto a fin de que no se estropeará el motor y entorpeciera así una sesión de prácticas cuyo único objetivo, nada tenía que ver con los registros de vuelta sino con familiarizarme con el auto. No obstante, Stefano Modena —entonces flamante Campeón Europeo de F.3 y que se encontraba allí probando su Reynard Alfa para Macao—, recién llegó a mis mismos tiempos, sobre el final de la tarde... Recuerdo que se acercó a Pavanello y le dijo: Pero Giampaolo, ¿qué le diste a Sommi? ¡¿Un motor de 2.200 cm³?..."

"...En fin, un aspecto que no hay que olvidar es que, mientras en nuestra F.2 predominan los pilotos con experiencia de años en una categoría que acá es "lope", allá la F.3 es una especialidad eminentemente promocional donde la gran mayoría de sus conductores son jóvenes que están de paso hacia otras. Ese puede ser un dato clave en este hecho curioso.

"Volviendo al chasis, pronto me impresionó la respuesta tremenda que ofrece a los toques de puesta a punto, algo obviamente positivo para el trabajo sobre él".

LOS PROXIMOS PASOS

"Para el 18 de diciembre prevemos la visita al país del Ing. Giampaolo Dallara y de Oreste Pedrazzani. Con ellos daremos entonces una conferencia de prensa donde además expondremos el Dallara-Alfa, que ya habrá llegado, y luego se quedarán a ver una de las últimas carreras del año, si no la última..."

"Este verano no tendrá vacaciones para nosotros. Además de las pruebas continuas que realizaremos en el Autódromo sobre el Dallara y el Berta equipados con Alfa Romeo, para enero hemos programado pasar unas cuantas semanas, Raúl Aparicio —mijote de mecánicos— y yo, en Italia, en la planta de Novamotor, a fin de ponernos bien al tanto de los detalles del motor Alfa Romeo y su atención. También ire a la fábrica Dallara y a la sede del Euro racing. No habrá descanso..."

"Además, una vez que hayamos decidido con qué chasis correré yo en 1987, el otro estará a disposición de aquel piloto que se integre a mi equipo, que así seguirá contando de dos autos de pista."

"En resumen, una cosa es segura: habrá mucho que hacer, para nosotros. Pero vamos a ver si de una buena vez, podemos aplicar en esto, todo lo que hemos aprendido durante tantos años de "lucha"... Esta es la gran oportunidad."

Y allá se va Gustavo, a fondo rumbo a la próxima escala de éste su nuevo itinerario de esperanza. Con mil ideas lindas orbitándole la despejada cabezota... Ojalá que sí.

"¿Sabés qué es lo más importante? Que con esto pretendo hacer una cosa seria para el futuro, a fin de que los muchachos que corran no tengan que pensar más en problemas de motores, para que sea como ocurre en Europa con la F.3... En fin, lo que sucede es que no quiero que los que vengán deban pasar lo mismo que yo he sufrido en este asunto. Hay que ser respetuoso de los pilotos..."

Gustavo Sommi, cautelosamente, no es explícito al respecto, pero queda claro que un factor principal que lo impulsó a dar este paso trascendente en su trayectoria deportivo-profesional, lo constituyen los múltiples inconvenientes soportados, especialmente este año, en lo que hace a la provisión de plantas motrices por parte de Oreste Berta, tan diversificado como el prolífico "Mago" está entre tantos compromisos asumidos al más variado nivel.

La cuestión es que, fruto de sus reitera-

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

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

IMPORTANTE

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

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

- Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo **FIAT 128 1300 GRUPO A** lista para largar en Turismo Pistero. Preparación RG. Hablar con Mario Berca. Castro Barros 1585 - Córdoba. TE. (051) 804438.

Vendo **FIAT 1600 SUPEREUROPA 1500**. Listo para largar en Turismo Pista. Preparación R-G y Servadio. Tratar en Gavilán y Juan B. Justo 1a. (01) 58-4808. De 9 a 21 todos los días.

Rally **FIAT 1300 CLI**. Único. Llegó 9º rally 1986. Arg. Tomas importadas. Tween mast. Siempre todo nuevo. Seguridad Fades Giamout. Papeles en orden. Córdoba 8008. Rosario. S. Fe. Te. 041390465. De 1º.

SALGADO NASH única 128 Clase Uno Rally, con auxilio. Mensaje TE. 33 Unquillo. Horario comercial.

Alquilo **Tres 128 Clase Uno y 1500 Clase dos**. Todos para ganar sus categorías con asesoramiento y auxilio en Rally. Te. (051) 81-5617. Córdoba.

KARTING CHASIS TRAK motor parrilla a nuevo. Ocho ruedas, repuestos varios, buen precio, acepto ciclomotor como parte de pago o moto. TE.: 431-1858 o 568-4811.

Vendo **FIAT LIBRE 850**. Listo para largar con todos los fierros, coche de punta. Vendo por cambio de categoría. Hacemos el tiempo en el circuito que desee. TE.: 750-1587. Daniel.

MONOPOSTO TULIA XVI motor Renault 850. (Ideal F-4 Tucumana o zonales). Completo. Urgente vendo o permuta. Mecánica Balbuena. Llantas estilo. Repuestos. Precio oportunidad. Financiación. TE. 0474-22234. Saito (B) de 10 a 17 hs. Sr. Malale.

Vendo **PEUGEOT 504 TN 78**. Rally nacional o provincial. 2º Clase 3. Rally de Lincoln 86. Excelente estado. Casco, motor, gomas, etc. Algunos fierros 8 ruedas nuevos. 0342-24521.

Vendo **CUPE DODGE TC** lista para largar. Fierros De Primera. Toda a 0km, o permuta por autos y moto con o sin repuestos. Todo a prueba. Directorio 3544. TE.: 611-5947. Cap.

TORINO TC 3 LITROS O STOCK CAR. Completo, en marcha. Varios. Fierro de repuestos. Cajas, motores, relaciones, diferencial. Trailer Baradero Pola Bs. As. E. Genoud 258. TE. 0329-81671.

Vendo **FORMULA RENAULT ARGENTINA** completa o chasis solo. Tula XXIII. Frenos Pozzi. Caja Meriggi. Preparación nueva. Reglamento. Tratar Roldán 290. San Francisco. Pcia. Córdoba. TEL.: 25602 o 20111. Luis Nicolini.

MONOPOSTO 350 TULIA XVI motor Renault 850. Completo. Urgente. Vendo o permuta mecánica Balbuena. Llantas estilo. Repuestos. Precio oportunidad. Financiación. TE. 0474-22234. Saito (B) de 10 a 17 hs. Sr. Malale. (Ideal F-4 Tucumana o zonales).

SPORT PROTOTIPO nuevo, listo para largar. Vendo o permuta por coche calle 826-9006.

vroler. Pedro Goyena 267. Villa Insuperable. TE.: 652-6728. Repuestos. Desde las 14 hs. Con o sin mecánica.

RENAULT 12 RALLY vendo o permuta \$ 7000 con auto blanco, y caja corta. Motor Berta. repuestos varios. Muy buen auto, ideal prov. Bs. As. Llamado 12 a 14 horas a TE.: 6138538. "Paco".

Vendo **FIAT FORMULA 07** repuestos varios, 2 juegos de gomas, relaciones de caja, freno a disco. Av. Crovara 3571. La Tablada. Tel.: 682-5028, preguntar por Guillermo.

MOTOR DAP 100 KARTING INTERNACIONAL vendo completo (encendido, carburador) \$ 1.000. Mitre 1292. Paso de los Libres (Ches.) Tel.: 0772 21458 Luis.

CITROEN FORMULA IES listo para largar. Ex-Moreno y otro Citroen para armar completo (todos los repuestos, 16 ruedas, 4 cajas, etc.) \$ 5500. var Boulogne Sur Mer 125/27. Grial. Pacheco. Tratar Sr. Vazquez cualquier horario

nica **CHEVROLET**, chasis Rati-fada. Todos los fierros de primero. Preguntar por Oscar Alvarez. Tel.: 767-7535 767-9776. Sulpacha 4316. Villa Bohich.

Vendo dos chasis de Karting Vara Center 86. Tres motores RF. completos. Llantas, gomas, carburadores, repuestos varios. Llamal al 757-4133 de 9.30 a 20 hs.

Vendo **COUPE DATSUN 260 ZX** ganadora en el Campeonato Argentino de Pilotos. En buen estado y con repuestos varios. Hablar a Miguel Tomás al Tel.: (051) 717232.

Vendo **NISSAN 300 ZX** en buen estado. Preparado para competir en el Campeonato Argentino de Pilotos. Hablar al (01) 631-2859 o al 612-4392 con Hugo Olmi.

Vendo **SPORT PROTOTIPO TULIA XXI** listo para largar con todos las relaciones, motor 0 Km. a probar en autódromo. Llamar antes 10 hs. Juan Carlos. Tel.: 781-1304.

Francisco Navarra, Orampo vende su **TORINO T.C. 32** lts. de perform NKW con todos los fierros nuevos actualizados, listos para largar gran premio a probar. Escucha ofertas. 743-1641 1759

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

FIAT 600 STANDARD mejorada. Muy buen auto. Toda de primera. Dos juegos de gomas nuevos. Permuta por auto ex Baldinelli auto de punta \$ 3.200. Av. Mosconi 1035. Lomas del Mirador.

Vendo urgente **KARTING CHASIS DAP, MOTOR SAPUCAY** con caja completa. Categoría Regional N° 2. Cantada australes 1.500 o permuta auto moto igual o menor valor. Tratar Ricardo 0323-21164 0323-24961. Luján, Bs. As.

Vendo **FORMULA RENAULT**, chasis Crespi Tula 21, dos motores, caja, relaciones, trailer, varias cubiertas y repuesto. Todo muy barato. Hablar al Tel.: 0471 71710 o 04717152 041-71710 de 20 a 23 hs 0471-71152. Categoría zonal.

Vendo dos **TORINO T.C. SALTENA** uno completo. Otro sin trompa. Motores standar, una carrocería con diferencial, tren delantero, total \$ 3.400. Riola 540. Tel.: 081-219955 C.P. 4400 Saito. Horario comercial.

KARTING VARA-KART MOD. 84 MOTOR SAPUCAY de punta en el Campeonato del Oeste \$ 2.500 o con 3 juegos de gomas para tierra, trailer y repuestos \$ 3.000. Tratar Martin Barba. Av. San Martín 1182. Tel.: (0356) 2175 C.P. 6015 Los Toldos (Bs.As.).

Vendo **DODGE T.C. 3 L.** Repuestos, gomas, trailer, etc. Motor nuevo. Llamal Ricardo de Arzave 0291 24137. Azul.

Vendo **COUPE DODGE T.C. 3 LITROS** carrocería Fordal. 2 motores. Listo para largar. Tratar Ruta Prov. 36 entre 47 L. Olivos. La Plata

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

KARTING COMPETICION CHASIS FOX-TRAK motor Parrilla a 0 Km. Muchos repuestos. Ver todo el día Lape de Vega 2291. Tel.: 566-6154 568-4811 o de 21 a 23 hs 431-1858. Capital. Oportunidad. Se escuchan ofertas.

Vendo **DATSUN 260 ZX CAP** lista para largar con prueba previa en autódromo. Dólares 12.000 contado 30-60 días. Vendo y tocado en Av. Libertador 1912. Olivos. Tel.: 791-2276.

FORMULA DOS BIPLAZA BONAERENSE Camión 8485, mecánica Peugeot, trailer, llantas, relaciones a probar. Autódromo a convenir. Vendo o permuta. Ruben Perissi. Calle 54 N° 1170. La Plata. Juan Sarencozuk, Irata 1631, Dock Sud, Avellaneda.

Vendo **TC BONAERENSE CLASE "A" CHEVROLET** Carter seco, caja Saenz, autoblocante P. Palaggi Dulbecco, disco, 4 ruedas, oleas, cambio multi-disco sintetizado, repuestos, juegos de gomas. Auto bien ranqueado desarmado. O permuta por auto calle. Fischetti, calle Caseros 4851.

Vendo **KARTING 125** sin caja. Serios Dator RF. Toda 0 Km. Único, muy bueno con o sin motor. Ver Rosario 52 V. Ba. Beller.

Vendo **DODGE YW TC 2000** motor, gomas, llantas, relaciones y demás accesorios. Tratar Tel.: 0923 3152 2534. Figue.

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

Vendo **FIAT FORMULA J7** repuestos varios, 2 juegos de gomas, relaciones de caja, freno a disco. Av. Crovara 3571. La Tablada. Tel.: 682-5028. Preguntar por Guillermo.

DATSUN 260 ZX Vendo Gerardo Cequeñi auto segundo en el campeonato 1986 del CAP. Llamal a TE (0566) 95030 en horario comercial, o al (0586) 95305 particular.

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

Tubal vende sus dos **FIAT SUPEREUROPA 1.5 DE RALLY**. Motores de Zoqueto Espósito, mecánica Chiro Calderón. Autos gemelos y ganadores. TE (01) 87-5545.

Vendo **CUPE CHEVY T.C.** lista para largar. Madame Curie 2462. Guilmes Oeste.

Ansaldo vende **TURISMO PISTATA FIAT S.E. 1.5**, listo para largar. Mecánica Balestini, accesorios standar completos con o sin 2 motores y repuestos varios. C.M. Ramirez 1908. Pompeya. Cap. Tel. 923-5112.

TC 3 LITROS FALCON vendido o permuta. Listo para

largar. De punta. Gomas pista y ruta Baradero. Prov. Bs. As. Genoud 258. TE.: 0329-81671.

RALLY HAT 128 CLI. Flamante, gomas import, nuevas Tween Mast, todo reforzado. Llego 9º Rally Argentina. Listo largar Bellestrini. Papeles en orden Ver en Córdoba 8008. Rosario. Tel. 390465.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

FIAT-147 SORPASSO "SPECIÁL". Modelo 1984. 2 Weber 40-40 verticales. Tapa de cilindros Grupo Dos. 4 amariguadores Koni. Caja de 5º. Admisión y escape especial. Distribuidor Dulbecco. Encendido Electrónico. Frenos de disco ventilados. Bomba de nafta eléctrica. Pirelli P-3 nuevas. 120 HP. Total: \$ 10.000. Tratar: 666-4812 (de 8 a 12).

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Permuta **WIPPET 1927** devorador por **CICLOMOTOR ZANELLA 50** cc diferencia a convenir. Tratar Tel.: 403, preguntar por Martin Lopez Moreno 274 Viale. E. Rios.

Vendo **CHEVROLET AÑO 1929 PHAETHON** 100% original restaurado 0 Km. TE.: 252-2125 \$ 15.000.

Vendo **COUPE PLAYMOUNT 1937** muy buen estado todo original o permuta por FIAT 125 o Dodge 1600 1800 chocado, volcado a patricio. Tratar Caseros 3060, Olivos Fábrica Lotus Sociedad Anónima.

Auto **CHEVROLET MODELO 29** en buen estado. Falta pintura, tapizado. Ver el interesado en E. Rios, Concepción del Uruguay, calle Grial, Trinquiza 1982, Sr. Delia Frossard.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

YAMAHA YZ 125 vendo. Repuestos, tres pistones, bielas. Todo original Japon. Mitre 1282. Paso de los Libres, Ches. Tel.: 0772 21458 Luis.

Vendo permuta **BINOTA KBI 1.100** impecable. Acepto auto moto igual estado, menor valor. Juan B. Justo 4401 Tel. 72-7433. Mar del Plata.

Vendo **YAMAHA 1.100 MOD. 81** 17.000 Km reales. \$ 5.500. Tel.: 0328-4609, preguntar por Daniel.

Vendo **YAMAHA 400 cc MOD. 81** Ocho 4 tiempos. Excelente estado. Original. 14.000 Kms. Pintura de fábrica. sin una rayita \$ 2.400 Tel.: 0342-24521, después de las 20 hs.

MOTO GUZZI 235 cc todo original, motor 0 Km. Llantas aluminio. Única. Suete 4041, Quilmes, 254-4304. Escucha ofertas.

Vendo **HONDA 900 MODELO 60 CUSTOM** joya única, 9.000 Kms reales. Solo para entendidos. Llamal 0924-20201 12 a 16 hs. Darregueira, Pcia. Buenos Aires.

Vendo o permuta **ZANELLA 200 RZ** de competición. Lista para largar, muy buena con repuestos o motor solo. Saenz Peña 261 (6550) Bolívar Te: 0314-7884. Pola. Bs.As.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **CAJA SAENZ** multicilco boulogne, leva Romeo, Bafadores Iskanderian, 2 tapas de cilindros, 12 bocas. Repuestos varios. Preguntar por Carlos Alvarez. Tel.: 764-0600 767-9776. Sulpacha 4316. Villa Bohich. San Martín.

Vendo **MOTOR RENAULT ALPINE F-2**. Ex Bianchi. Preparación entero a nuevo con multides. distribución Dulbecco y dos carburadores. Weber 45-45. Todo a revisar. Trata 755-3344, 572-9577. Horario comercial. San Lorenzo 4720. V. Ballestar. Pola. Bs.As.

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

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

Vendo **JAUJA ANTIVUELCO CITROEN**. Visa. Faros. Cible. Rally. Dirigirse Aiglina y Uruguay, Los Toldos, Bs.As. TE.: 2152. Osvaldo P. Nieyro.

10.0 VARIOS

Vendo **GALPON** en Ruta 8 km. 32.500 a la altura de San Miguel. Ideal taller o depósito, oportunidad. Llamal al teléfono 0320-25609.

Fanático peruano desea **11 BROS CORSA** de la F1 de 1977 a 1980. Pago 3 dólares por cada uno o doce dólares por los cuatro. José Pierrend, Mitagro 141, Umc33, Peru.

Benini Escap
EQUIPOS ESPECIALES Y DEPORTIVOS

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

Vendo **FORMULA 5 CHASIS LADI** motor Zanella, carburador Mitsubni, encendido electrónico. Todo nuevo, sin radar. Una oportunidad. Listo para largar. TE.: 665-6805. Digno de ver.

FIAT 600 STANDARD MEJORADO N° 8, 3 carreras ganadas 3 segundos puestos con 2 motores listo para largar. Jaula y butaca Ford. Repuestos varios. Horario 6 a 14 TE.: 681-1764, 687-9250. Boni.

CUPE FORD 40 LA. Galea TC, única, freno, discos, butacas. Jaula tanque aluminio, paliers flotantes. TC del Recuerdo o Ayer como la de los Galvez. Verla Itacul 2969. Cap. TE.: 2969. Cap. Cupón 1.0. TE.: 922-8439.

Vendo **SPORT PROTOTIPO** motor y leva nullo, trailler y repuestos varios. \$ 3.500. Castelli 2650. Lomas de Zamora.

Vendo **TC BONAERENSE CLASE C** Mecánica Che-

RALLY R 12/79 motor Cosma, Susp. Liggelt, Fric-Rat, caja corta, radiador aceite, doce (12) ruedas amadas, repuestos. Listo para largar. Todo cerca kilómetro \$ 8.500. Tel.: 095686 94306 de 16 a 22 horas.

Vendo **TOSCANO FRA XXI** nuevo 0 Km. Bania Blanca 2667. Tel.: 567-8397. Capital.

FIAT 128 TURISMO pista motor Cosma. Autoblocante, gomas lluvia, ocho llantas, trailer, dos relaciones caja. Auto de punta. Prueba en autódromo. Acepto auto moto. Financia. Llamal 051-36181/ 818354. Raul Faure.

Norberto Pascual vende motor y fierros **MOTOR CHEVROLET** listo para largar. Campesin 1685, Subcampeón 1984. Llamar o ver en Mitre 90. Tel.: 0292 2168. Benito Juárez.

Vendo **FORMULA 2 BONAERENSE CHASIS BRAVI PEUGEOT T.C. BONAERENSE CHEVROLET CON TRAILER**. Listo para largar. Sarmiento 530. Luján, Bs.As. 0323-21110

Vendo **T.C.R. CHEVROLET** Alvarado 940, Ramos Mejia. Tel. 658-0955 \$ 2.800. Listo para largar.

Vendo o permuta **T.C. DEL OESTE** listo para largar. Mecá-

ACTIVIDAD ZONAL

ENDURO TUCUMANO



La fotografía nos muestra al vencedor absoluto del Premio José Minetti, para motociclistas de cuatro categorías. Se realizó a fines de octubre en la zona de El Pinar, Famaillá y comprendió un recorrido por un circuito de 36 kilómetros. Juan Lonac, fue vencedor general y en Senior; Alex Bleckwedell en Juniors; Fernando Aguilar, en Na-

cional y César Sandoval, en Promocional. Organizó el Club de Enduro y Rescate de Tucumán, y en el trayecto los competidores debieron sortear un vado profundo de río, otros tres pasos de agua, 400 metros de playa, tres troncos atravesados de grueso diámetro, un salto en escalón de más de un metro, zanjones, pinares, etc. (Informe de H.W.G.)

TC del SO, Monomarca 1100 y Promocional en Dolores

ALEGRETTI, RAMOS, GILES Y VILLABRILLE

Balcarce, BA - El 26 de octubre ppdo se llevó a cabo una jornada automovilística en el autódromo de Dolores, con la participación de las categorías zonales TC del Sudoeste (clases SP y B), Monomarca 1100 (Fiat 128) y Promocional 850.

En TC del Oeste, clase SP, el retiro de Marino ha dado entusiasmo al resto, y aunque no son muchos los participantes, las carreras resultan atractivas por la expectativa que crea el triunfo. Esta vez le correspondió a Pochito Alegretti, sobre Augusto González y Jorge Diorio, ganador de la fecha inmediatamente anterior.

Final TC del SO, "SP": 1° Manuel Alegretti (Chevrolet/Mar del Plata) 15m 02s 82/100 a 119,281 km/hora. 2° Augusto González (Chevrolet/Madariaga) 15m 10s 94; 3° Jorge Diorio (Chevrolet/Balcarce) 15m 14s 46; 4° Pedro Pallini (Valiant/Mar del Plata) 5° Miguel Mangoni (Chevrolet/Balcarce); 6° Omar Losada (Chevrolet/Mar del Plata) y 7° Ernesto Fernández (Chevrolet/Mechongué). José Di Vecenzo fue desclasificado por no dar el peso mínimo.

En la clase "B" del TC del SO pudo apreciarse una final atrayente. Ramos se hizo de la punta



Miguel Giles, ganador en Monomarca 1100 (Foto Color César, Balcarce).

desde la largada pero fue acosado por Carlos Garrido hasta su abandono.

Final, TC del SO, clase "B": 1° Eduardo Ramos (Peugeot/Mechongué) 14m 50s 49/100 a 120,972 km/hora. 2° José Solís (Dodge 1500/Mar del Plata) 14m 57s 90; 3° Juan C. Morelli (Peugeot/Mar del Plata) 15m 05s 49; 4° Alejandro Panunzio (Opel/Mar del Plata); 5° Alberto Chaar (Peugeot/Mar del Plata); 6° Pfo Luppo (Peugeot/Mar del Plata) y 7° Luis Fiore (Peugeot/Mar del Plata).

En la monomarca (todos Fiat 128/1100 cm³) el parque sigue en aumento, y la paridad genera excelentes carreras. Como en éste caso en que ganó Mi-

guel Giles, quien recibén en la última vuelta se despegó del gallego Zapotocznj.

Final Monomarca 1100: 1° Miguel Giles (Mar del Plata) 17m 01s 06/100 a 105,397 km/hora. 2° Nicolás Zapotocznj (Mar del Plata) 17m 04s 80; 3° Eduardo Zapata (Mar del Plata) 17m 05s 45; 4° Félix Scenna (Mar del Plata); 5° Darío Gavicchio (Mar del Plata); 6° Ricardo Wagner (Mar del Plata) y 7° Rodolfo Cachela (Mar del Plata).

La de Promocional fue una final confusa con una culminación lamentable: la desclasificación del primero, segundo y cuarto (Carlos Mónaco, Juan Pablo Gorostidi y Julio Barbería, respectivamente).

Esta fue la clasificación, que no es definitiva, ya que los afectados apelaron las sanciones.

Final Promocional 850: 1° Luis Villabrilie (Renault/Lobería) 17m 38s 39/100 a 102,153 km/hora. 2° Juan F. Gorostidi (Fiat/Tandil) 17m 42s 28; 3° Luis Wollands (Fiat/Tandil) 17m 44s 75; 4° Hugo Comielli (Renault/Tandil); 5° Raúl Domínguez (Fiat/Quequén).

(Informe de Claudio Andrés Martínez)

Para este domingo, en La Falda

REGULARIDAD DE MONTAÑA



Esto es regularidad de montaña. La Toyota Corolla de Alexandri-Zumaeta vuela en un "no-so-vó". Pero también puede ser deporte para la familia. Vale la pena intentarlo...

La Falda, Cba.- Este domingo, es decir el 7 de diciembre, se dará la largada en la localidad de Unquillo, al 1er GP de Regularidad de Montaña, del que pueden participar -en categoría única- automóviles standard con velocímetro original.

La prueba es organizada en conjunto por Organización La Falda (OLAF), la Municipalidad de Unquillo y la Revista Competición. El trazado, muy atractivo, arranca de Unquillo rumbo a Río Ceballos, para cruzar por el Cerro El Cuadrado a La Falda donde tras una neutralización de una hora, los participantes acometerán la segunda etapa. Esta sigue por Molinari, y por el Cerro Pan de Azúcar se enfilará a Villa Allende, paso por Mendiolaza y finalización de la carrera en Unquillo, autotitulada "Capital de la Regularidad de Montaña". Debe aclararse que se corre "al segundo" y pueden participar novicios, debutantes y pilotos o navegantes de cual-

quier otra categoría regularística.

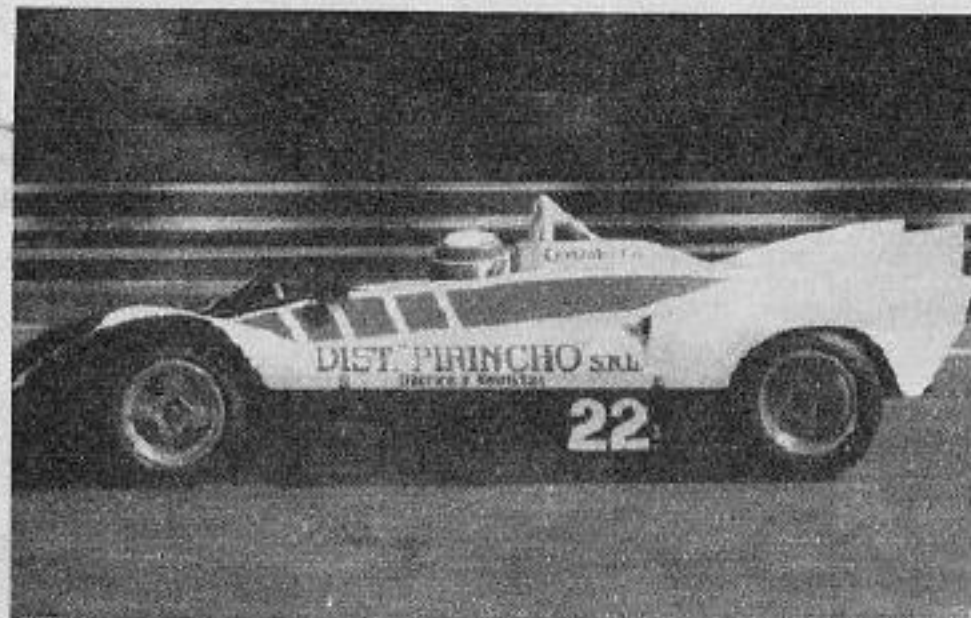
Habrán alojamiento para binomios de otras provincias o zonas alejadas y premios para los diez primeros, ganadores de etapas, mejores damas (piloto y navegante), mejor auto presentado al estilo rally, y numerosos trofeos especiales.

Las inscripciones (de muy bajo costo) pueden efectuarse en Córdoba (Remedios de Escalada 108, Barrio Yapeyú); en Unquillo (San Martín 1581, Local 7); en La Falda (Diagonal San Martín 76); en Río Ceballos (Avda. San Martín 4719, Planta Alta). También pueden inscribirse los interesados en el lugar de la largada (presentándose una hora antes) que será a las 8.30 horas en el Bingo de Unquillo.

Para más datos se puede llamar en horario comercial al Tel. (051) 51-9818.

Sport Prototipos, Sport CAS y Sport APAS en Buenos Aires

AUTODROMO "FOR SPORT"



El triunfador entre los no ganadores de SP: Fernando González (lindo auto, ¿no?..)



Luis Gaggino está por superar a un rezagado. Ganó por primera vez el Antique.



Francisco Antonino, el primer campeón de APAS. El Lotus rindió.

El domingo 6 de noviembre, con la organización de la categoría Sport Prototipos, se desarrolló en el autódromo de Buenos Aires una competencia reservada para no ganadores de Sport Prototipos y la tradicional competencia de dos horas para las clases "C", "D" y "E" del Club de Autos Sport, aunque en esta oportunidad sólo duró 1 hora 45 minutos por falta de tiempo. Además el Club de Autos Sport realizó una prueba de regularidad la que constó de cinco vueltas al circuito cinco, donde prácticamente estuvieron representadas todas las épocas del automóvil sport ya que por momentos se encontraron en pista un OM Superba 1927 y una modernísima Ferrari 312 BB, causando ambos la misma impresión, uno por lo moderno y otro por el magnífico estado en que se encuentra.

En Sport Prototipos, utilizando la variante número 5 de 2.126,31 metros, los que nunca tuvieron el halago de triunfar lo intentaron en esta oportunidad sin tener que enfrentar a los "monstruos" en una final a veinte rondas Fernando González en su tercera carrera con el nuevo auto, dominó en forma aplastante haciendo

inútiles los esfuerzos de Linares por mantenerse a su cola, los que si le alcanzaron para dominar por solamente 72/100 al brillante Vázquez Ramis, quien superó en carrera a once contrincantes.

En Club de Autos Sport, Luis Gaggino tomó la punta en los primeros giros, acosado muy de cerca por Junqueras, imponiendo el del Antique la performance otorgada en la balanza. Más tarde, luego del cambio de piloto, Mario Gradín con el Lotus de Kritz y superando algunos problemas de caja de velocidades, comenzó a descontar la diferencia terminando a sólo 35 segundos, lo que dejó a todos con la intriga de lo que hubiese sucedido de haberse podido cumplir las dos horas pactadas en principio. Para esta prueba se utilizó el circuito N° 9 de 3.345,50 metros. Las primeras 25 vueltas otorgaron puntaje para la categoría Sport A.P.A.S., en la que se llevó el triunfo Francisco Antonino, triunfo que además le aseguró el campeonato cuando aún faltan dos carreras.

Clasificaciones

Sport Prototipos: 1° Fernando González (Crespi/Avellaneda) 20m 26s 77/

100, a 124,794 km/h; 2° Luis Linares (Crespi/Bs. As.) 20m 38s 10; 3° Domingo Vázquez Ramis (Crespi/Bs As) 20m 38s 82; 4° Cristian San Millán (Crespi/Avellaneda) 20m 45s 46; 5° Marcelo Cazaniga (Crespi/Bs As) 20m 45s 98; 6° Juan Oddo (Avante/Bs As) 20m 53s 82; 7° Eduardo San Millán (Tulieta/Avellaneda) 21m 9s 3; 8° Juan Magré (Crespi/Ituzaingo) 21m 15s 50; 9° Miguel Dellepiane (Crespi Mini-models/Olivos) 21m 21s 50; 10° Roberto Ali (Crespi/Bs As) 21m 26s 85.

Club de Autos Sport general: 1° Gaggino-R. César (Antique) 1h 44m 12s 13/100 56 vueltas a 107,875 km/h; 2° D. Knitz-M. Gradín (Lotus) 1h 44m 47s 74/100, 56 v; 3° P. Gómez-O. Bessia (Lotus) 54 v; 4° G. Pesce-A. Pesce (Lotus) 54 v; 5° F. Domenech-C. Sosa (Lotus) 54 v; 6° R. Albamonte-M. Ottamendi (Lotus) 53 v; 7° G. Junqueras-A. Pourciel (Lotus) 53 v; 8° F. Antonino-A. Antonino (Lotus) 53 v; 9° Lindembaum-Dellacasa (Antique) 52 v; 10° C. Colombo-A. Colombo (Lotus) 50 v.

Clase "E": 1° Luis Gaggino-Roberto César (Antique); 2° Daniel Kritz-Mario Gradín (Lotus), y 3° Pedro Gómez-Osvaldo Bessia (Lotus).

Clase "D": 1° Germán Pesce-Alejandro Pesce (Lotus); 2° Lindembaum-Miguel Dellacasa (Antique); 3° Nicolás Dellepiane-Héctor Dellepiane (ASA-Maserati).

Clase "C": 1° Ernesto Claramount-Atilio Gaggero (Fiat X 1/9).

Sport APAS: 1° Francisco Antonio (Lotus-Fiat) 43m 58s 15/100, 25 vueltas a 114,131 km/h; 2° Daniel Kritz (Lotus-Fiat) 44m 2s 32; 3° Roberto Albamonte (Lotus-VW) 44m 14s 7; 4° Pedro Gómez (Lotus-Fiat); 5° Germán Pesce (Lotus-Fiat); 6° Carlos Colombo (Lotus-VW); 7° Félix Domenech (Lotus-VW); 8° Guillermo Junqueras (Lotus-Fiat). **Campeonato:** Francisco Antonino (virtual Campeón) 79 puntos, Albamonte 56, Kritz 42, Junqueras 41, Dellepiane 30.

(Informe y fotos Carlos Ramón Varela)

II° Rallytur de Regularidad ENTRE SAN ISIDRO Y MAR DEL PLATA



Con esta fecha pareciera que el Renault 4S fuera a un prime nocturna. Pero no, se trata de uno de los participantes del II° Rallytur.

San Isidro, BA - Más de 150 automóviles participaron entre el 24 y 26 de octubre pasado del II° Rallytur -especie de prueba de regularidad con fines turísticos- organizado por el San Isidro Automóvil Club.

La cosa comenzó en la localidad de Martínez del partido de San Isidro punto desde el cual la caravana fue despedida por un enorme marco de público rumbo a la Perla del Atlántico, donde terminó la parte estrictamente deportiva de la realización, efectuada por la noche en el recorrido de la ruta nacional N° 29.

El sábado a la noche en el transcurso de una cena de gala en el hotel que la Federación Argentina de Trabajadores de Luz y Fuerza, posee en Mar del Plata se entregaron las importantes recompensas, entre ellas los premios de la Universidad de Buenos Aires (Centro Regional Norte).

Estos fueron los mejores clasificados:

1° Ponce-Rodríguez (Fiat 128 CL); 2° Loguzzo-Brughietti (VW Gacel); 3° Vidoto-Pancino (Fiat 128); 4° Miguez-Suárez (Fiat 147 Spazio); 5° Alvarez-Lalia (Ford Sierra XR4); 6° Pérez-Pérez (Peugeot 504); 7° Tataré-Piazza (Fiat 147); 8° Tarrat-Devolo (Fiat 147, acreedor al premio al mejor auto presentado); 9° Giosve-Rolio (Ford-Falcon) y 10° Viviani-D'Inocenti (Ford Trunus). El premio a la mejor pareja de damas fue para Greco-Scarinsi (Fiat 147).

DANIEL ALE EN CATAMARCA

San Miguel de Tucumán - En el circuito de Payo Huaco, en la localidad catamarqueña de Ambato, el domingo 9 de noviembre el Club Tucumano de Karting organizó una jornada de su especialidad con el apoyo de la Asociación Automovilística de Ambato, afiliada a la Federación Catamarqueña del Deporte Motor.

Se realizaron tres series, dos primeras clasificatorias a 6 vueltas cada una al circuito 800 metros, y la final a 20 giros. De acuerdo a lo habitual, en la instancia previa corrieron separadamente novicios y seniors; en la de éstos ganó el virtual campeón de 1986, el sureño Daniel Ale, precediendo a Julio Cruzado y José Burgio. En la serie de los menores Rubén Posse superó a Julio Goytia y a Eduardo Pinello.

La final fue decididamente para Daniel Ale (Concepción, T), segundo fue Julio Cruzado (Ciudad Alberdi) y 3° José Guevara (San Miguel de Tucumán).

La jornada se complementó con carreras de motos, para la categoría 125 cc Standard. En la final prevaleció Pablo Molina (San Miguel de Tucumán); 2° fue Carlos Mendoza (San Miguel de Tucumán) y 3° José Pereyra (Santiago del Estero). También se llevó a cabo una exhibición de karting infantil con máquinas de 50 cc.

(Informe de H.W. Gray)

TC del Oeste en Mercedes

NUEVA PISTA, NUEVOS GANADORES

El pasado domingo 9 de noviembre, el TC del Oeste llevó a cabo la penúltima fecha de su campeonato del presente año. El trazado que sirvió de escenario, fue el circuito de Mercedes, de 1.575,80 metros inaugurado en la oportunidad con la presencia de 41 máquinas (30 del TC del Oeste y 11 de la flamante SP). Casi 3.000 espectadores se dieron cita en la carrera organizada por el Huracán Mercedes Automóvil Club, en un brillante día soleado.

Hubo tres series a 8 vueltas cada una, ganadas por Alberto Larribe, Jorge Parrondo y el campeón Armando Ciccale.

La final, corrida a 16 giros, fue ganada de punta a punta por Alberto Larribe, no sin antes tener que trabajar muy duro para poder contrarrestar los embates de Armando Ciccale, que intentó el sobrepaso en varios instantes de la lucha. Boero fue el espectador tercero, y Bernachea que fue el cuarto hasta la última vuelta, perdió tres puestos por pinchadura de un neumático. Similar inconveniente aquejó a Darío Iglesias cuando faltaban tres giros e intentaba recuperar posiciones largando desde atrás.

Hubo dos reparaciones importantes, como las de Arturo Costa y Juan A. Bianchi, quienes no tuvieron suerte y ni siquiera pudieron arribar a la final, el primero por colisionarse con Marcelo Usandizaga, al quedarse "clavada" la máquina del baraderense por un inconveniente mecánico y Bianchi por una inoportuna pinchadura.

La clasificación fue la siguiente: 1° Alberto Larribe (Chevrolet/J.C. Paz) 16' 56" 60/100; 2° Armando Ciccale (Chevrolet/San Miguel) 16' 57" 85; 3° Horacio Boero (Chevrolet/Los Polvorines) 17' 01" 79; 4° Carlos García (Chevrolet/Carapachay) 17' 27" 54; 5° Antonio Faranna (Chevrolet/Carapachay) 17' 40" 73; 6° Oscar Duarte (Chevrolet/Libertad) 17' 47" 55; 7° Juan Bernachea (Chevrolet/Zárate) 17' 48" 82; 8° Daniel Biondo (Falcon/

J.C. Paz) 17' 49" 95; 9° Julio Ottati (Chevrolet/Merlo) 17' 55" 18; con menos giros clasificaron posteriormente Darío Iglesias, José Segade Sánchez, Oscar Piccoli, Adalberto Giglio y Jorge Parrondo. El promedio de Larribe, que logró su primera victoria en la categoría, fue de 89,283 km/h.

El Campeonato es encabezado por Ciccale —ya virtual Campeón— con 209 puntos seguido por Segade Sánchez con 102; Fernández 92,50; Piccoli 88, y Duarte 83, quienes lucharán por el subcampeonato en la última carrera a disputarse en Pilar.

En SP, se disputaron dos series a 6 vueltas, en las que triunfaron Jorge Bainotti y Oscar Tomich, y posteriormente se disputó la final que tuvo como vencedor a Bainotti con un andar más que cómodo, especialmente después del pronto abandono de Tomich, lo que permitió el ascenso a la posición de escolta del debutante Contigliani, Musso fue el que completó el podio, y para satisfacción de los locales Aldo Zanotti fue el cuarto y a la vez mejor piloto mercedino clasificado en la jornada, al cabo de los 12 giros.

La clasificación final fue la siguiente: 1° Jorge Bainotti (Chevrolet/Tres Sargentos) 13' 35" 72/100, promedio 83,453 km/h; 2° Adolfo Contigliani (Chevrolet/Los Angeles) 13' 48" 11; 3° Eduardo Musso (Falcon/Torres) 13' 52" 12; 4° Aldo Zanotti (Dodge/Mercedes) 14' 18" 89; 5° Miguel Guerrieri (Chevrolet/Carmen de Arco) a 1 vuelta; 6° Juan C. Melo (Chevrolet/Carmen de Arco) a 4 vueltas.

En el podio, el festejo de los mejores clasificados tanto en TC del Oeste como en SP, fue seguido por un público entusiasta que una vez terminada la carrera se volcó masivamente hacia ese sector, para compartir con los pilotos el broche de oro de una brillante jornada.

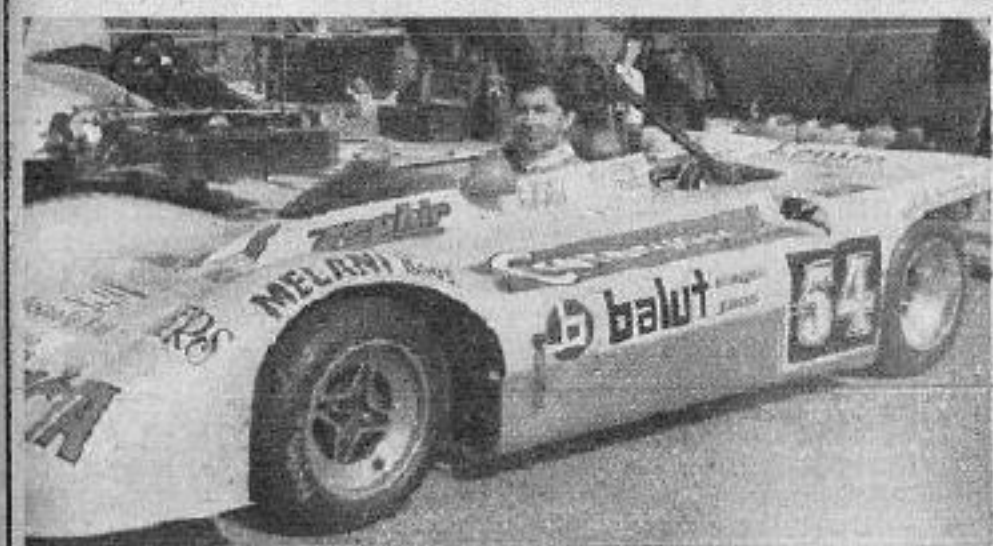
(Texto y fotos de César Gómez)



1 Alberto Larribe rumbo a la victoria. Lo siguen Ciccale y Boero.

2 Detrás de Eduardo Musso, el ganador de SP, Jorge Bainotti, en la vuelta de honor.

3 Alberto Larribe un nuevo ganador en TC del Oeste "A".



4 Gino Reale y su Sport Prototipo 1020 (bahense). Ganó bien.

5 Carlos Dahir, seguido por Nelson Balderrama. Primero y segundo en "promo".

6 Juan Carlos Maldonado, triunfador y cabal campeón de Fórmula Renault Regional Pampeana.

FR, Promocional 850, SP 1050 y Motos en Gral. Pico

MALDONADO CAMPEON EN MONOPLAZAS

Merlo, BA.— El 9 de noviembre pasado se efectuó una intensa jornada en el autódromo asfaltado del Club Sportivo Independiente de General Pico, provincia de La Pampa. Sobre el trazado de 1.350 metros de extensión, se presentaron las categorías Fórmula Renault Región Pampeana, Promocional 850, Sport Prototipos 1050 y motos de hasta 105 cm³ Libre Preparación.

En Fórmula Renault se hicieron dos series a doce vueltas en las que ganaron Juan Carlos Maldonado y Juan Lavín. Ambos y en ese orden salieron en la final, seguidos por Carlos Otamendi, Hugo Guerediaga y Adolfo Ré. Prácticamente ese fue el resultado final tras las 25 vueltas estipuladas, salvo el retraso de Otamendi y la escalada de Carlos Guavedoni. Con este resultado se consagró campeón el ganador, Juan Carlos Maldonado, oriundo de Victorica, población ubicada a un centenar de kilómetros al NO de la capital pampeana, cerca de la frontera con Córdoba.

Final, Fórmula Renault: 1° Juan Carlos Maldonado (Poggi/Victoria, LP) 18m 17s 43/100 a un promedio de 110,713 km/hora; 2° Juan Levin (Crespi/V^o Huidobro, Cba) 18m 17s 51; 3° Hugo Guerediaga (Crespi/Pellegrini, BA); 4° Carlos Guavedoni (Crespi/Riglos, LP); 5° Adolfo Ré (Rossi/Merlo, BA), y 6° Carlos Otamendi (Crespi/Gral. Pico, LP). Campeonato (posiciones finales): Campeón, Juan Carlos Maldonado, 73 puntos; subcampeón, Juan Lavín, 47; 3° Ricardo Zubia, 37; 4° Hugo Guerediaga, 30 y 5° Carlos Otamendi, 23 puntos.

En Promocional también hubo dos series, las que fueron para Dahir y Deanna. En la final, Edgardo Deanna fue puntero por cuatro vueltas, abandonan-

do luego. Dahir tomó la posta y llegó triunfador al cabo de las 20 vueltas.

Final, Promocional: 1° Carlos Dahir (Fiat 600/Santa Rosa, LP) 16m 46s 66/100 a 91,125 km/hora; 2° Nelson Balderrama (Fiat 600/Anguil, LP) 17m 26s 86; 3° Raúl Gaitán (Renault/Santa Rosa, LP); 4° Pedro Molina Núñez (Renault/Gral. Pico, LP); 5° Guillermo Gallego (Fiat 600/Santa Rosa, LP); 6° Sergio Segovia (Renault/Cnia. Barón, LP). Campeonato: Dahir, 51 puntos; Balderrama 49; Deanna 43,5; Gaitán y Alvarez, 22; Figueroa, 10 puntos.

Los Sport Prototipos 1020, categoría invitada, ya que es de la zona de Bahía Blanca disputó una serie clasificatoria a 5 vueltas (ganada por Gino Reale) y una final a 15, que fue ganada por el mismo Reale de bandera a bandera. Todos los participantes corren con motores Renault 1020 cm³.

Final SP 1020: 1° Gino Reale (Leonetti/Bahía Blanca) 11m 28s 68/100 a 105,855 km/hora; 2° Raúl Brayda (Crespi-Ladi/Bahía Blanca) 11m 30s 85; 3° Hector Provenzano (Crespi-Medina/Monte Hermoso); 4° Omar Alberi (Medina/Cnel. Dorrego); 5° Guillermo Ristoff (Avante/Bahía Blanca).

Por fin las motos de 105 cm³ LP pusieron la nota distinta, en una sola serie a 20 vueltas. Pablo Mazzoni fue el ganador de punta a punta, con lo que se acerca al líder del torneo, Carlos Amorós.

Final, Motos: 1° Pablo Mazzoni (RF/Santa Rosa); 2° Carlos Mazzoni (RF/Santa Rosa); 3° Darío Casais (RF/Santa Rosa); 4° Raúl Sabetta (RF/Santa Rosa); 5° Siqui Flores (RF/Santa Rosa), y 6° Juan Gamba (Yamaha/Santa Rosa). No se suministraron tiempos.

(Informe y fotos Héctor Fat Ocampo)

Cinco categorías en Buenos Aires

ZONALES EN LA VIDRIERA

Entre sábado y domingo del primer fin de semana de noviembre, en el autódromo de Buenos Aires se presentaron las categorías Fórmula Dos Biplaza Bonaerense, Turismo Competición Biplaza, Fiat 600 Standard Mejorado (estas lo hicieron el sábado 1) y la clase Spazio de Standard Mejorado junto a la Fórmula IES 3CV Competición el domingo 2; en todos los casos se utilizó el circuito N° 9 de 3.345,50 metros.

La Fórmula 2 BB. se presentó por primera vez en este escenario, pasando, tras solamente dos vueltas de prueba, a la final librada sobre ocho rondas, repartiendo los pasos en punta entre Grigione (4), Furlan (2), Moix (1) y Jorge Trovato, quien llegó en el primer lugar en el momento justo, o sea cuando caía la cuadrícula. Atrás quedaron las aspiraciones de Grigione con un motor venido a menos a mitad de carrera; la de Pedro Moix terminó en el transcurso de la séptima ronda con un impresionante accidente en la curva de Ascari, a consecuencia del cual se incendió la máquina sufriendo el piloto quemaduras de segundo grado. Con este triunfo, Trovato encumbró nuevamente la mecánica VW, luego de varios años en que los triunfos fueron exclusividad de los usuarios del León.

Gustavo Fronzín se llevó para Tigre el triunfo de la categoría Turismo Competición Biplaza, con el cual se "acomoda" en el segundo puesto del campeonato a sólo un punto de Suárez que arribó en el segundo lugar, mientras que el tercero en discordia, Doce Portas, ocupó el mismo lugar en pista prometiendo un final de campeonato con tres aspirantes separados entre sí por sólo seis unidades, agregándose además la lucha de marcas, con dos representantes de Chevrolet (1° y 3°) mientras que el restante utiliza mecánica Ford.

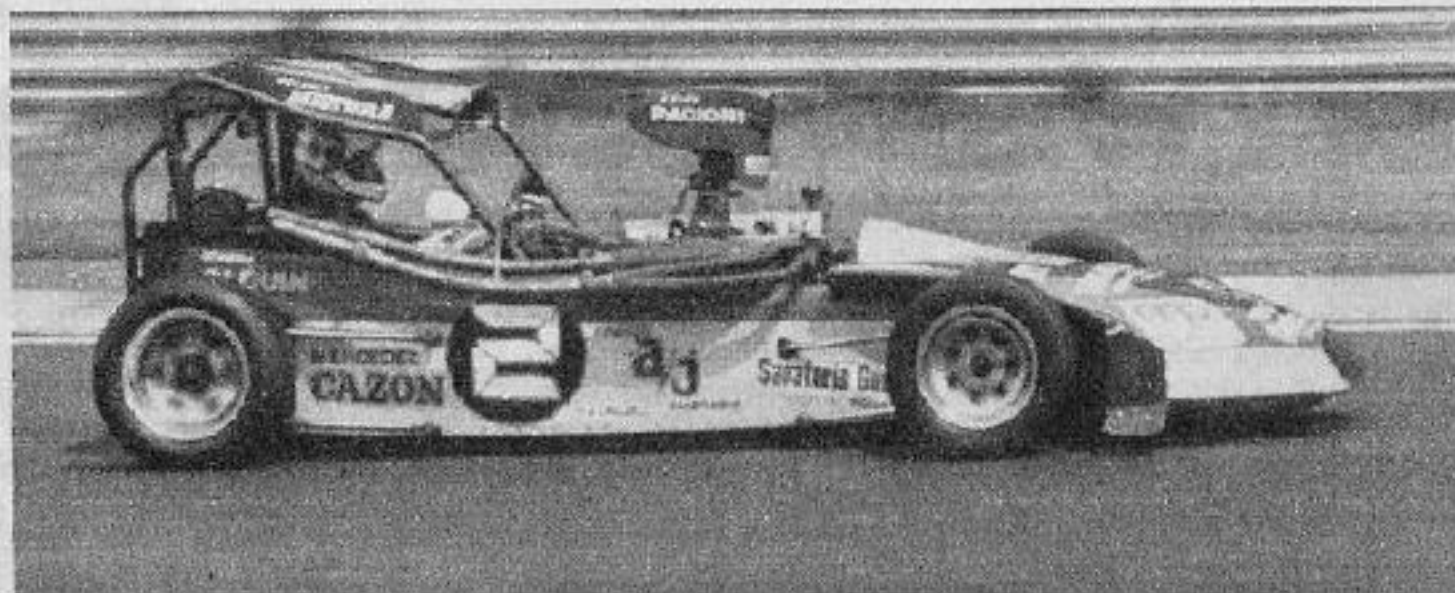
Completando el tercer sábado, los Fiat 600 Standard Mejorado mantuvieron en vilo a los presentes durante las diez vueltas, en una lucha sin cuartel entre Ramogida, Boni y Luis, con el agregado que en el campeonato, ya sobre el final, Boni y Luis se encuentran disputando la punta; toda la carrera y en varias oportunidades por vuelta, la punta cambió de manos llegando en punta a la salida de los mixtos Luis, mientras que a sus espaldas un toque entre Ramogida (desclasificado luego por el Comisario Deportivo por ese hecho) y

Boni cruzando este último la pista en dos ruedas y tras pasar por el pasto volver a pista en el sector de la horquilla detrás de Ramogida que había superado a Luis arribando en ese orden al final, resultando ganador Boni y segundo Luis luego de la desclasificación de Ramogida.

El domingo, nuevamente la gente de la Fórmula IES 3 CV Competición volvió a sorprender al "Gran Público" (toda la fecha se llevó a cabo compartiendo el escenario con el Turismo de Carretera) doblando en todos los sectores a fondo y en apretados pelotones con intensa lucha en todos los puestos, incluidos los que no otorgan puntos, con seis serios aspirantes al liderazgo, llegando a ello en algunos pasajes Morelli, Villamor y los hermanos Carlos y Nelson Gianetto. Merece una mención especial lo realizado por Villamor quien largó desde la antepenúltima fila, como así también Horacio Begué que inició la porfía desde el último lugar, arribando al final en el séptimo puesto.

Diez y ocho fueron los pilotos que se presentaron en la clase Spazio de Standard Mejorado, entre ellos algunos nombres reconocidos en el ámbito nacional como José Pontoriero, Héctor Baldinelli y Rafael Verna. Además se produjo la reentrada del campeón '85 de la clase Fiat 600 Héctor González, quien tras luchar ocho giros con Fabián Isoldi por el segundo puesto, se acuena de éste sobre el final tras un inabarcable Baldinelli. Más atrás los muchachos se entretenían dando espectáculo acrobático, como el "vuelo en posición invertida" de Antonio Buigas o el "paso de baile" de Sánchez, el que terminó con la parte trasera de su 147 destruida, o la puerta izquierda de Osvaldo Rodríguez que decidió dejar su lugar habitual, para prácticamente "sentarse" al lado de su piloto.

Luego de un "tete a tete" con otro participante, todo ello fue considerado sin intención por el Comisario Deportivo, actitud corroborada luego en boxes por los participantes. Donde si surgieron problemas fue en la revisión técnica, donde se encontró el fallante de los resortes superiores de los patines de frenos traseros y unas trabas de resortes en los espirales delanteros, todo ello en el auto ganador, lo que en principio ocasionó la desclasificación de Baldinelli, medida que fuera apelada por el piloto quedando la clasificación en suspenso.



Fronzín y su Ford. 2° triunfo consecutivo y el torneo a tiro.

Clasificaciones finales:

Fórmula 2 Biplaza Bonaerense: 1° Jorge Trovato (VW/Ranelagh) 8 vueltas 12m28s63/100 a 129,210 km/h; 2° Omar Furlan (Peugeot/La Plata) 12m30s15; 3° Carlos Aboy (Peugeot/Wilde) 12m34s66; 4° Walter Grigione (Peugeot/La Plata) 12m38s5; 5° Walter Tantis (Peugeot/Guilmes) 13m11s64; 6° Roberto Sosa (Peugeot/La Plata) 13m53s72; 7° Carlos Zabala (Peugeot/La Plata); 8° Alberto Digiorgio (Peugeot/Ranelagh); 9° Atilio Cianes (Peugeot/Monte Grande); 10° Renzo Fabris (VW/Guilmes). **Campeonato:** Moix 79 puntos, Grigione 76, Marich 55, Arrom 31, Aboy 28.

Turismo Competición Biplaza: 1° Gustavo Fronzín (Ford/Tigre) 10 vueltas 15m32s11/100 a 129,210 km/h; 2° Jorge Suárez (Chevrolet/Monte Grande) 15m33s29; 3° José Doce Portas (Chevrolet/Monte Grande) 15m49s54; 4° Juan Russo (Chevrolet/Lanus) 16m4s91; 5° Jorge Vigoroux (Chevrolet/Ramos Mejía) 16m5s70; 6° Marcelo Fronzín (Ford/Tigre) 16m15s76; 7° Jorge Sánchez (Chevrolet/Monte Grande) 16m53s67; 8° Salvador Giurto (Chevrolet/Luis Guillón) 16m53s83; 9° Néstor Ramonda (Chevrolet/Monte Grande) 16m59s73; 10° Silvio Massi (Chevrolet/Lanus). **Campeonato:** Suárez 151 puntos, Fronzín 150, Doce Portas 145, Giurto 83, Pileo 68.

Fiat 600 Standard Mejorado: 1° Carlos Boni 10 vueltas, 18m10s4/100; 2° Juan Luis 18m10s7; 3° Jorge Pérez 18m12s62; 4° Daniel Blanco 18m39s25; 5° Juan Coello 18m43s52; 6° Marcelo Erasun 18m57s74; 7° Ricardo Walker 19m4s93; 8° Rubén Vázquez 19m23s63; 9° José Sevilla; 10° Raúl Bracco. **Campeonato:** Luis 183 puntos, Boni 163, Nadin 98, Testa 85, Pérez 85.

Fórmula IES 3 CV Competición: 1° Nelson Gianetto (Tigre) 7 vueltas, 13m57s61/100 a 100,651 km/h; 2° Oscar Villamor



Nelson Gianetto ganador entre los patitos Gran carrera.

(Gral. Pacheco) 13m57s87; 3° Carlos Gianetto (Tigre) 13m58s22; 4° Carlos Altamirano (Tigre) 14m9s22; 5° Omar Morelli (San Martín) 14m9s25; 6° Julio Pucciarelli (Tigre) 14m20s35; 7° Horacio Begué (Bs. As.) 14m24s62; 8° Hugo Cuello (Gral. Pacheco) 14m27s37; 9° Daniel Jeancón (Gral. Pacheco) 14m35s16; 10° Jorge Cicchini (Victoria) 14m43s51. **Campeonato:** C. Gianetto 136 puntos, N. Gianetto 129, Begué 108, Villamor 104, Rivanegra 83.

Spazio Standard Mejorado (provisoria) 1° Héctor González 15m49s93/100; 2° Fabián Isoldi 15m55s7; 3° René Dumont 15m57s13; 4° Osvaldo Giro 16m6s94; 5° José Scioli 16m14s54; 6° Osvaldo Rodríguez 16m26s74; 7° Alberto Quatrocchi 16m39s5; 8° Daniel Rodríguez 16m45s18; 9° Gustavo Joaquín 16m57s83.

(Informe y fotos Carlos Ramón Varola)

Karting en Maipú

TRIUNFO DE GUSTAVO ESPINOSA

Mar del Plata, BA - Ante aproximadamente dos mil personas, se llevó a cabo el domingo 9 de noviembre una fecha más del campeonato zonal de karting, en el cual ya se consagró virtual campeón el balcarceño José Cianini. Fue un buen espectáculo el que brinda-

ron los pequeños monoplazas en el kartódromo de tierra de 550 metros de desarrollo.

Se hicieron tres series a 15 vueltas cada una: en la primera ganó el marplatense Rolando Garrini (Panther); en la segunda Gustavo Espinosa (Vara) y en la ter-

cera el virtual campeón Cianini.

La final, a 30 vueltas, finalizó con el siguiente resultado:

1° Gustavo Espinosa (Vara/Balcarce) 14m11s09/100 a 69,793 km/hora; 2° José Cianini (Vara/Balcarce) 14m11s13; 3° Gabriel Marozzi (Vara/Mar del Plata) 14m12s78; 4° Adrián Sauro (Tiger/Mar del Plata) 14m13s45; 5° Miguel Alonso (Tiger/Mar del Plata) 14m16s34; 6° Fabio Rondinara (Tiger/Mar del Plata) 14m18s52.

(Informe y foto de Raúl Fernández)



Cianini, virtual campeón, puntea un hermoso pelotón en Maipú.

Karting del Oeste en 9 de Julio

MARCELO MARTINEZ CONSIGUIÓ EL N° 1

Los Toldos, BA - El 9 de noviembre pasado culminó el campeonato anual de Karting del Oeste, en la octava fecha disputada en el pésimo kartódromo dibujado dentro del autódromo de 9 de Julio. Los pozos existentes en el trazado hicieron temer por la realización de la carrera, que se hizo por votación de los propios pilotos. Mucho público asistió a la reunión.

El juninense Roberto Lingüido se adjudicó la carrera final, superando a Marcelo Tellaeche y Marcelo Martínez. Este último, con tal resultado, se consagró campeón 1986 sucediendo al juninense Pedro Bulich en tal honor.

Las tres series previas fueron ganadas por Tellaeche, Lingüido y Marcelo Benítez, siendo el marcador de la final el que sigue:

1° Roberto Lingüido (Vara/Junín) a 68,456 km por hora; 2° Marcelo Tellae-

che (Vara/Los Toldos); 3° Marcelo Martínez (Vara/Los Toldos); 4° Marcelo Benítez (Vara/Los Toldos); 5° Marcelo Varese (Vara/Junín); 6° Martín Ibarbia (Vara/Los Toldos); 7° Guillermo Castellano (Vara/9 de Julio); 8° Pedro Bulich (Vara/Junín); 9° Carlos Palumbo (Sabebar/9 de Julio); 10° Carlos Fullana (Vara/9 de Julio).

Campeonato, posiciones finales: Campeón, Marcelo Martínez (Los Toldos) con 37 puntos; Subcampeón, Pedro Bulich (Junín) 32; 3° Marcelo Varese (Junín) 31; 4° Marcelo Tellaeche (Los Toldos) 30; 5° Oscar Viola (Salto) 17; 6° Marcelo Benítez (Los Toldos) 12; luego siguieron Roberto Lingüido, Carlos Palumbo, Omar Lara, Martín Ibarbia, Marcelo Iparraguirre, Sergio Ayastuy, Guillermo Castellano, Daniel Aguirre y Juan Carlos Tonello.

(Informe de Luis D. Carabajal)

ACTIVIDAD ZONAL EXTRA

Por Carlos Rancas
y Sergio Maimudes.
Fotos: Laura Neira

RALLY DE LAS HERAS

Con su triunfo en la clase 3 (y en la general), Eduardo Lonati y Guillermo Madero son virtuales campeones de 1986 en el ámbito bonaerense. Los restantes triunfadores en el anodino trazado de Las Heras fueron Guerrero-Cecchini, Gora-Aliberti, Viola-Cirigliano y Capurro-Del Petro. Muchos inscriptos pese a la amenaza del tiempo, que obligó a acortar el trayecto.



EL TORNEO PARA LONATI

1-Lonati y "Circo" se aseguraron el campeonato con el triunfo en Las Heras. Pese a terminar con una marcha menos en la caja, llegaron a final sin perder el liderazgo. 2-La Toyota GT 2000 de Gradin por fin volvió a la ciegua de un parque cerrado, fue segundo, ganando el primer clasificatorio. 3-Buena jornada para los de Madariaga. Este es Ruau-Caricosa, con el viejo Fiat 1100 de Isidro, segundo en la clase 1. 4-Vuelta Lephaile. Recién en las dos últimas PP. CC. resgata su triunfo en la clase 2.



Nunca en la breve historia del rally bonaerense, este se había "acercado" tanto a la Capital Federal. Efectivamente, Las Heras, a sólo 67 kilómetros de la Plaza de los Dos Congresos, fue con su pareja altimétrica, escenario de la anteúltima fecha del torneo 1986.

Programado estaba el rally para correrse de acuerdo con lo habitual en dos jornadas. Pero el viernes llovió intensamente y eso hizo que se encarara un diagrama de emergencia, a realizarse íntegramente el domingo y con el acortamiento de dos de los primes y la supresión de otros dos. Así el

recorrido de velocidad, descendió de los 324 km a sólo 212. También influyó la lluvia en la cantidad de autos que largaron: "apenas" lo hicieron 68, contra los 90 inscriptos en primera instancia, que pudieron incluso ser más.

El primer tramo dominical tuvo características de "clasificatorio" para encolumnar a la caravana en los restantes seis. Lonati-Madero se impusieron en la general y en la clase 3, a favor de una pasada de largo en la última curva, cuando los hermanos Foche los venían ganando por un segundo y fracción. En la clase 2, hasta ahí



5 deraba el binomio local, compuesto por **Hugo Lephaille** y **Juan Antonio Fernández Jr.**, quienes superaban por escasos dos segundos a Marino-Ghilini.

En la clase 5, **Gradin-Neira** sorprendían al ganaren los 8.5 km a los favoritos eternos Guerrero-Cecchini, quienes habían cedido a aquellos un motor de la Toyota para que pudieran largar ya que el de la Celica "paraguaya" se había fundido el viernes. En la clase 2, ganó el round inicial el linqueño **Destefano** navegado por **Puchi Valles** (butaca derecha de **Diaz Mayer** habitualmente) quienes superaron por un segundo a **Carluchio Vanelli-Angeletti**. En la clase 8, **Capurro-Del Potro**, hicieron tabla rasa, como en el resto de la carrera.

Las primeras novedades importantes fueron los abandonos de **Lousto-Caravano** (Peugeot 504), **Tubal-Valerio** (Fiat SE 1.5), los **Maisonnave** (ambos con VW Gacel) y **Odriozola-Odriozola** (Renault 12). Este último, especialmente, venía realizando interesantes parciales.

Por la general, **Lonati** le hizo un minuto a los **Foche** en las tres primeras PP.CC. para comenzar a descontar en las dos siguientes el ex satarista. En las dos primeras finales, **Lonati** acusó problemas con la caída de velocidades (rotura de engranaje de la quinta) por lo que **Foche** pudo acercarse aun más, pero sin lograr descontar la ventaja totalmente.

En la 2, la lucha se planteó entre **Lephaille**, **Gora**, **Marino** y los recién llegados a este campeonato **Flores-Abineme**, quienes habían llamado la atención en algunas pruebas del argentino con su VW Gacel. De los cuatro el más parejo fue **Gora** y eso fue determinante para que se llevara la carrera. **Marino** perdió chance al pinchar una goma, y **Lephaille** al manifestar su Fiat problemas de amortiguación en las dos últimas PP.CC. Meritorio también lo hecho por los madariaguenses **Isidro-Martin**, a bordo de un flamante R-12, mientras que **Battiste-**

sa-Liberatore debieron conformarse con ser sextos en la clase, ya que en el tercer tramo se les abrió el capot y el navegante debió sentarse sobre él (?) para que no volviera a abrirse.

En la clase 5, **Guerrero-Cecchini** pusieron luego del segundo prime "las cosas en su lugar", recobrando la punta de manos de sus coquipleros **Gradin-Neira**, quienes arribaron segundos cortando una interminable racha de carreras sin llegar. En la clase 1 la cosa se planteó muy violentamente. El "Ropero" **Viola** (ahora con **Cirigliano**) no se cansó de pisar y estableció gran diferencia con el debutante (también de Madariaga...) **Ruau-Cardozo**, que le ganó por muy poco a **Vanelli-Angeletti** y a **Destefano-Valles**, que terminaron a solo un segundo.

En la clase de los 850, el binomio **Capurro-Susana del Potro** fue apabullante. Ganaron los cuatro PP.CC. que disputó esta categoría, que tuvo a trece participantes en la línea de largada.

Lo más significativo del resultado fue la virtual titularidad del torneo por parte de **Eduardo Lonati** y **Guillermo Madero**. Recordemos que ya estaban definidos los campeonatos de las clases 2, **Gora-Aliberti**, 1, **Ricca-Elordi** y 8, **Beewsart-Zarate**. Solo queda para la última fecha dilucidar el de la clase 5, entre el ahora líder **Carlos Guerrero** y el llegado **Marco**, son su noble **Torino**.

Las Heras fue una fiesta. En un día cagado para el automovilismo, la seguridad fue puesta por encima de todo, no registrándose incidentes que la pudieran empañar. Y con un inusual broche de oro la entrega de premios en la plaza principal, donde un millar de personas se reunieron para aplaudir a los cinco podios, de los cuales partieron los ategres chorros de champaña. Por el trabajo y los nervios causados por la lluvia, los organizadores merecían haber agitado también el burbujeante vino.

7 5 - Flores-Abineme, de buenos antecedentes en los Pagos del Tuyú, llevaron bien al Gacel. 6 - El loco Viola se está serenando y le da resultado. En Las Heras no cometió errores y ganó con holgura la muy disputada clase 1. 7 - Entre los chiquitos, el natín de Norberto Capurro hizo la pata ancha. Susaña, lo navegó con pericia. 8 - Carlos Guerrero y Donato Cecchini con la Toyota. Terceros en la general, además de ganar la clase 5.

CLASIFICACION GENERAL

Rally de Las Heras - 25° Aniversario del Instituto San Luis Gonzaga - Asociación Turismo Provincial - 12ª fecha del Campeonato Bonaerense - 7 PP.CC. totalizando 212,40 Kms - (aproximadamente) 40 Kms de enlaces - 23/11/1986

Pos.	Nº	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1	4	Lonati-Madero	3-Renault 18/Temperley, BA	1h40m24s
2	1	Foche-Foche	3-Renault 18/Temperley, BA	1h40m36s
3	58	Guerrero-Cecchini	5-Toyota Celica/San Miguel, BA	1h41m36s
4	6	Gora-Aliberti	2-Renault 12/Guilmes, BA	1h41m48s
5	9	Lephaille-Fernández (h)	2-Fiat 128-1300/Las Heras, BA	1h42m10s
6	2	Caputo-Christensen	3-Peugeot 504/Bs. Aires	1h43m28s
7	40	Flores-Abineme	2-VW Gacel/Madariaga, BA	1h44m48s
8	7	Marino-Ghilini	2-Fiat SE 1.5/La Plata, BA	1h44m49s
9	60	Gradin-Neira	5-Toyota Celica/San Isidro, BA	1h47m23s
10	26	Isidro-Martin	2-Renault 12/Madariaga, BA	1h49m09s
11	27	Battistesa-Liberatore	2-VW Gacel/La Plata, BA	1h50m58s
12	39	Marco-Cisneros	2-Renault 12/Quilmes, BA	1h52m48s
13	35	Viola-Cirigliano	1-Fiat 128-1100Vº Canas, SF	1h53m23s
14	21	Prevosto-Prevosto	2-Fiat 128-1300/V. Tuerto, SF	1h54m03s
15	54	Ruau-Cardozo	1-Fiat 128-1100/Madariaga, BA	1h59m31s
16	37	Vanelli-Angeletti	1-Fiat 128-1100/V. López, BA	2h00m18s
17	15	Destefano-Valles	1-Fiat 128-1100/Lincoln, EA	2h30m19s
18	26	Colentano-Hendler	2-Fiat 128-1300/Quilmes, BA	2h00m23s
19	24	C. Muzzin-Buzzelli	2-Renault 12/Olivos, BA	2h01m17s
20	55	Marco-Franyl	5-Torino 3.8/Buenos Aires	2h01m22s
21	51	Azaro-Aon	1-Fiat 128-1100/Las Heras, BA	2h01m50s
22	20	Ambroselli-Ambroselli	2-Fiat 128-1300/Lobos, BA	2h01m56s
23	29	Marco-Duval	1-Fiat 128-1100/C. Suárez, BA	2h02m07s
24	49	Rivera-Angeloni	2-Fiat 128-1300	2h04m17s
25	46	Bracco-Reynoso	1-Fiat 128-1100	2h04m45s
26	28	Biondi-Gillardone	2-Fiat 128-1300/Berazategui, BA	2h07m07s
27	57	Enriquez-Bayona	5-Subaru 1.3/Buenos Aires	2h12m14s
28	16	Maglione-Concepción	3-Peugeot 504/Buenos Aires	2h12m41s
29	34	Levi-Córdoba	1-Fiat 128-1100/Hughes, SF	2h16m30s
30	33	Matzkin-Roti	1-Fiat 128-1100/C. Pringles, BA	2h16m58s

Promedio de Lonati: 126,932 Kms/hora.

Ganaron Primes: Lonati, Lonati, Foche, Foche, Gora y Gora.

Clase 8: (corrió cuatro PP.CC. totalizando 106,20 Kms): 1º Capurro-Susana Del Potro (Fiat 600/Lincoln) 1h12m09s a 88,316 Kms/hora. 2º Cilo-Tavolara (Fiat 600/Lanus) 1h14m57s. 3º Beewsart-Zarate (Citroen 3CV/Pringles) 1h19m01s. 4º Mellino-Custer (Citroen 3CV/Las Heras) 1h22m04s. 5º Juchet (h) Castro (Citroen 3CV/La Plata) 1h31m08s y 6º Healy-Andrade (Citroen 2CV/Las Heras) 1h40m47s.

Próxima fecha: (y última del campeonato 1986) Gran Premio Provincial, en La Plata, los días 19, 20 y 21 de diciembre próximo.

Ramón Solar e Hijos



- ° VENTA DE REPUESTOS °
- RECAMBIO DE CAÑONERAS
- ° ENGRANAJES EN GENERAL °
- CORONAS Y PIÑONES
- ° REPUESTOS PARA CAMIONES °

EN POCOS DIAS MAS:
BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES

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

PER - PLAST

FABRICA DE CARROCERIAS PLASTICAS

* JEEP * MEHARI * LOTUS *

VENTA DE KITS.
ARMADO Y ASESORAMIENTO

- Stock permanente • Entrega Inmediata
- Envios al interior •

JULIO A. ROCA 742. HURLINGHAM. TEL.: 665-7360

PowerSteel



ARENEROS
ARMADOS Y SEMIARMADOS
ENVIOS AL INTERIOR
CARHUE 899. CAP. TEL. 642-6478

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

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

TEL. 541-2694
70-6387



HOT ROD



TODO PARA EL TUERCA

TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAK

VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barra antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largo

BUVA 8 N° 9774 (Av. Km. 21.300). Tel. 769-0430. Loma Hermosa

TARJETAS DE CREDITO ENVIOS AL INTERIOR

FIAT SILVIO 

REPUESTOS Y ACCESORIOS ORIGINAL Y COMPETICION

FIAT Volkswagen

TODAS LAS LINEAS Y ENVIOS AL INTERIOR
TARJETAS DE CREDITO

BATALLA DEL PARI 502 - CAP. TEL. 58-6913

HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS COMPETICION

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

Envios al interior

Fabrica, Administracion.

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



PROVA CASCOS

ESPECIALES PARA COMPETICION

MODELO ESPECIAL

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



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 5802. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR

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



BUTACAS VEIGA

TORINO ZX \$75
RECAMBIO FIAT 600
C/CABEZAL \$29

Y MUCHAS MAS TOMAMOS USADAS

GAONA 4058. CIUDADELA (De Sa 19 ha)



• FRENS • EMBRAGUES • CARDANES •

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

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

JEEP SHOP

CONCESIONARIO OFICIAL LODI

LAPRIDA 1458 Vicente Lopez. 796-0571 (a 50 mt. de avda. Maipú n 300)

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

JEEP LODI-EN VERSION CORTO - MEDIANO - LARGO. PARA JEEP WILLIS, IKA, ESTANCERA BAQUEANO.	LODI CITRAK PARA CITROEN 2CV, 3CV, AMI 8, FURGONETA Y MEHARI. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.	TECHOS LODI PARA TODOS LOS MODELOS LODI Y TAMBIEN PARA JEEP DE CHAPA
JEEP ON LODI PARA PICK-UP, CHEVROLET, FORD, DODGE, etc. EN DOS VERSIONES CORTO Y LARGO.	LODI RETRACK PARA NUEVO MODELO PARA RENAULT 4, RENAULT 5. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.	ACCESORIOS: BARRA, TRANQUERAS, DEFENSAS, ESTRIBOS, FAROS, BUTACAS, etc

ESTILO RUEDAS

11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD

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

☆ LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS

FABRICA Y DISTRIBUYE

ALSIM SRL. Calle 105 n° 5077. (1653). V. BALLESTER. Tel. 768-2846 Envios al interior



TODOS LOS MODELOS

Claudio Néstor Etchart

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

Conózanos y Decida

ARRIOLA 2409 (casi con Villegas). LOMAS DEL MIRADOR.
TEL: 653-2109; 657-7828



OSVALDO Suspension

- VENTA DE REPUESTOS TREN DELANTERO También repuestos de Competición.
- BOMBAS DE AGUA
- RECAMBIOS • CREMALLERAS
- ROTULAS EXTREMOS
- AMORTIGUADORES • etc.

Abierto sábado todo el día.
Domingo 1/2 día.

CESAR DIAZ 3742 (1407) • CAPITAL

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)



José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap. 642-5584

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

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

• T.C. • T.C. 2000 • F.R.A.
Turismo clase 2 y cat. zonales

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

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



Fórmula Entrecor

EN BAHIA BLANCA, no tanto "E.T."
al principio... pero rey al fin

UN REMATE A LO JOSE LUIS

Minervino estaba para grandes cosas, y Zanatta lideró media carrera hasta que tuvo que aflojar por un problema de dirección. Entonces sí, Di Palma Jr. consiguió otro holgado triunfo según su estilo de llevar el "Formula Extraterrestre" que acostumbra darle Berta, lo que por añadidura le dio el Campeonato de 1986.

Dejando de lado el conflicto judicial Minervino/ACA, el de Chacabuco, a la luz de la aritmética, era el único que podría haber impedido la coronación de José Luis Di Palma como primer Campeón Argentino de la Fórmula Entrecor, novísima en versión nacional.

La aplastante superioridad del joven arcefiño en las últimas presentaciones, hacía prever otro de esos monólogos, como el de Río Cuarto que hizo pensar a CORSA en un E.T. en la categoría.

Finalmente, José Luis ganó por un campo, pero esta vez con un serio escollo: la obstinación de René Zanatta por ganarle, con el ahora muy equilibrado chasis de Julio Charchir y el veloz Renault de Berta.

En Bahía Blanca, una vez que Minervino quedara fuera de la conversación por un neumático pinchado, Di Palma y Zanatta (¿o a la inversa?) produjeron uno de los mejores pasajes de lo poco que ofreció la categoría a lo largo de todo el año. Lamentablemente, la definición del mano a mano se frustró con la falencia de la dirección del auto de Zanatta, quien empero bravamente, siguió apretando —con una pizca de insensatez— para lograr conservar el segundo puesto.

Del resto rescatamos lo hecho por Daniel Keegan y su auspiciosa subida al podio, como la razonable carrera de Gabriel Massei y los reconfortantes arribos de "Norbi" Gentili y su tocayo Beccaria a los puntos.

En los nueve meses que van desde aquella presentación de Entrecor nacional en Balcarce, a hoy, la fórmula ha recorrido un camino muchas veces por el borde de una navaja, pero en



En la foto mayor, la largada. Pica en punta Zanatta desplazando ya a Di Palma Jr... Los siguen, de izquierda a derecha, Keegan, G. Massei, Minervino y Beccaria; luego el resto. En las demás fotos, de izquierda a derecha, José Luis trabajando sobre el Renault de su Berta, Zanatta meditando en su cockpit sin carenado, y Minervino esperanzado en hacer las paces con el ACA, más allá de haber resignado posibilidades numéricas por el título.

LOS PROTAGONISTAS



José Luis Di Palma: "Sencillamente, René (Zanatta) me dio mucho trabajo, y lamento que se haya quedado en inferioridad de condiciones. Salí a hacer mi carrera con toda tranquilidad. Mientras Minervino estuviera atrás de mí, el Campeonato me pertenecía sin tener que esperar ninguna otra instancia. No valía la pena arriesgar en un sorpasso, todo lo conseguido a lo largo del año. Por eso, aunque en un par de ocasiones emparejé la línea de René, me contuve para evitar la posibilidad de un enganche o un fuera de pista. Si más adelante se daba la oportunidad, la aprovechaba. Lamentablemente para el rafaolino, la definición vino de otra manera..."

René Zanatta: "Son cosas que pasan... Ya dos veces antes de que se manifestara el problema, había notado como unos 'sallitos' en el volante. Al principio pensé que la carrera se la llevaba Minervino. Por los espejos vi como lo pasaba a José Luis en la primera vuelta y cómo se me venía encima; pero seguramente ahí comenzó su problema con la goma, porque aflojó enseguida..."

Luis Minervino: "El auto era un avión. Pero el diablo metió la cola. No creo que José Luis sea un extraterrestre; hoy, con René, demostramos que se le podía ganar, aunque todo jugó a su favor. En cuanto al conflicto que mantengo por el juicio, propuse no correr esta y que se diera por cumplida mi suspensión de cuatro meses, pero el ACA no contempló la propuesta".



¿CAMBIO DE REGLAMENTO?

La escalada de los costos y el deslucimiento de las presentaciones de la Fórmula Entrecor en su año inaugural como categoría que cumple por un campeonato argentino, ha llevado a los pilotos a plantearse —con monótono consenso— la necesidad de un cambio reglamentario que rescate a la división de la bancarrota.

Esta semana podría tomarse una determinación al respecto, o al menos quedaría redondeado el proyecto para hacer de Entrecor la opción accesible a una mayor cantidad de pilotos.

Según Leopoldo Cumini, presidente de la Asociación de Pilotos respectiva, la solución estaría en utilizar motores de características más tranquilas, con una mayor cilindrada para compensar la "despreparación".

Los 1.625 cm³ actuales irían a dos litros, no permitiéndose la utilización de

elementos especiales. Una de las opciones que baraja la Asociación, es la uniformidad de las plantas motrices en cuanto a marca, obviamente con la intención de utilizar motores Renault 18, aunque esto por el momento, no es más que una alternativa de las varias a las que podría recurrirse.

Todos los pilotos consultados estuvieron de acuerdo en que la idea es buena. Incluso, al no existir equipos de fábrica ni intereses encontrados entre usuarios de una y otra marca (Renault y Dodge 1500), la CDA daría libertad a los volantes para que encarrilen su futuro, dentro de los límites razonables.

Curiosamente, esta opción (dos litros, preparación limitada) tendría gran similitud con una creciente idea de la Asociación Pilotos F-4, que apunta a crear una FRA Súper, con motores Renault 18 standard. La idea de Bouvier y su gente, sería la de presentar a la categoría con algunas pruebas sin puntaje, en carácter de exhibición, en 1987, apuntando a un campeonato nacional en 1988, con la participación de experimentados volantes de la actual FRA, seleccionados por sus antecedentes y trayectorias.

EL DESARROLLO

Largada: Zanatta pica bien y supera, al fondo de la recta, a José Luis Di Palma. Minervino arranca excelentemente y supera a Keegan y Gabriel Massel.

Primera vuelta: Zanatta primero, Minervino segundo y Di Palma, en ese orden, ya se han despegado de Gabriel Massel, Cumini y Palat.

Segunda vuelta: en la primera curva ("la olla"), José Luis recupera el puesto de escolta; antes de la recta principal, Minervino hace un trompo al desinflarse una goma y va a boxes, donde pierde más de una vuelta.

Quinta vuelta: Zanatta y José Luis marchan muy juntos. A diez segundos Daniel Keegan y a unos cuatro más, Gabriel y Cumini peleando el cuarto puesto. Siguen Beccaria, Patat, Gentili y Massel. Muy retrasado, Minervino.

Décima vuelta: sigue la puja entre Zanatta (líder) y José Luis. Keegan, Gabriel Massel, Beccaria, Gentili, Patat y Massel padre. Cumini a boxes.

Decimocuarta vuelta: el auto de René Zanatta comienza a manifestar problemas de dirección y es inmediatamente pasado por José Luis, que se aleja. Zanatta trata de mantener el ritmo, arriesgando en demasía, pero desiste en las últimas vueltas pues Keegan, a esta altura, ya no entraña peligro.

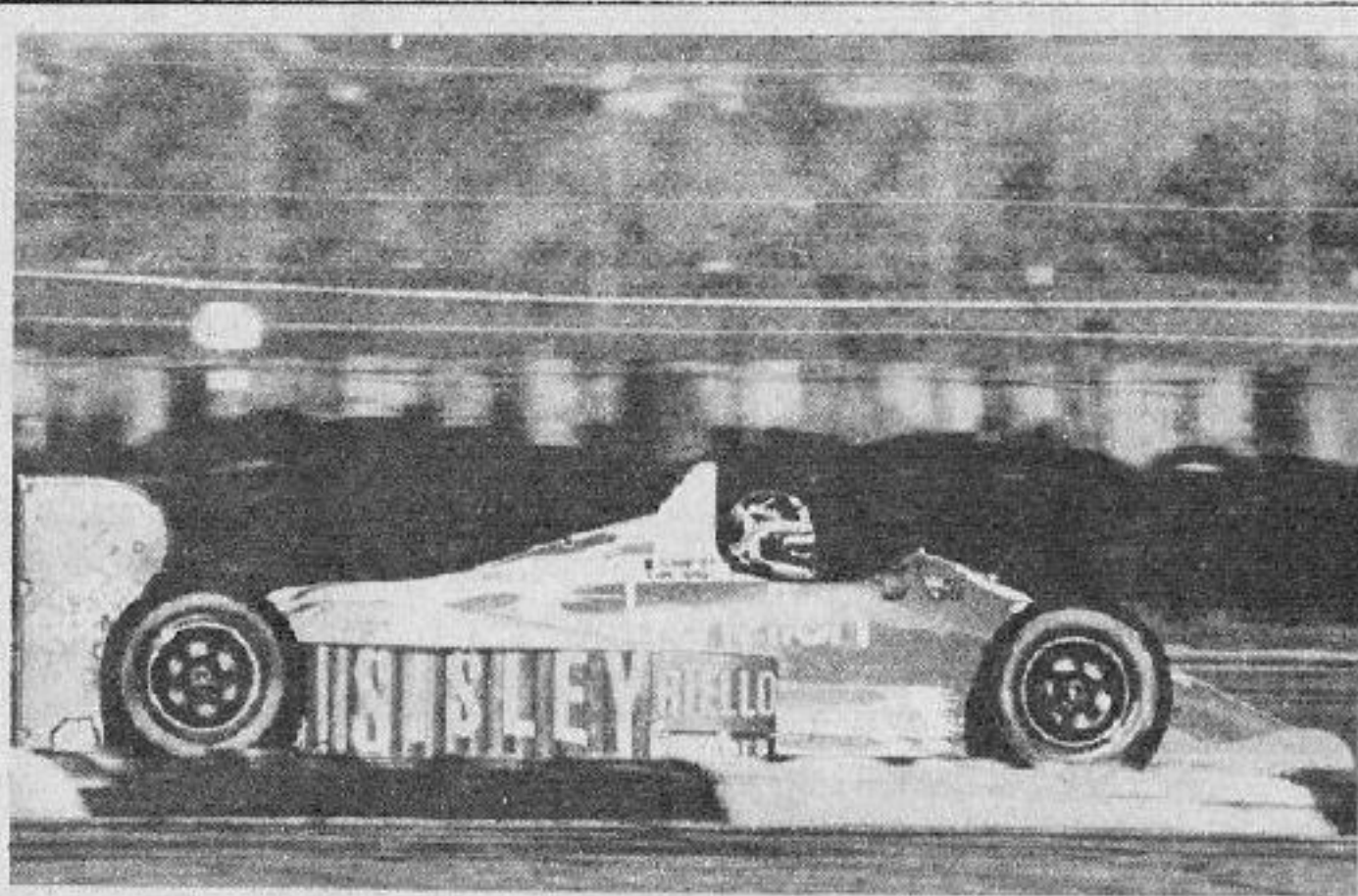


Epílogo triunfal. José Luis se consagra Campeón. Su madre, "Tana" (flecha) bajó la bandera.

el que se evidencian progresos ciertos. El domingo, al menos, el 66% de los pocos autos que largaron en Bahía, llegó al final en ritmo de carrera.

Por vías de reformas a los regla-

mentos (ver recuadro) y otros recursos, la división tendrá que replantear su funcionamiento para afirmar sus pretensiones. El derecho de piso está pago. Habrá que aprovecharlo para el futuro.



Fórmula Uno BOUTSEN PRUEBA EL BENETTON

Un par de semanas atrás, el equipo Benetton de Fórmula Uno realizó una sesión de pruebas en el circuito británico de Silverstone. Allí, el piloto belga Thierry Boutsen, contratado por el team en reemplazo de Gerhard Berger, tomó contacto por primera vez con el auto que conducirá en 1987. Boutsen hizo algunos giros solo para "tomarle la mano" al chasis, finalizando la sesión bastante entusiasmado. El Benetton B186 estaba impulsado aún por el motor BMW, aunque es muy probable que durante el año próximo la planta impulsora alemana sea reemplazada por el Ford turbo.

RETRASOS Y ABANDONOS

Lugón: se fundió el motor arreglado el sábado a la noche.

Horner: embistió a Striebeck, que había hecho un trompo en la horquilla.

Striebeck: por efectos del choque de Horner.

Cumini: se salió la tuerca del registro de las válvulas.

Minervino: a poco de largar se le de-

sinfló una goma; fuera de pista y parada en boxes para reemplazarla.

Oswaldo Massel: temperatura.

Patat: gomas sin adherencia luego de algunas vueltas.

Beccaria: patinaba el embrague.

Keegan: se ahogó en la largada el motor. Problema de los "bigotes" que se bajaron.

Zanatta: caja de dirección rota.

CLASIFICACION

FORMULA ENTRECOR NACIONAL

Asociación Argentina de Automóviles Sport - Premio Coronación - Circuito de Aldea Romana (Bahía Blanca) de 3.274,86 metros - Final a 19 vueltas - 30-11-86.

Pruebas de clasificación

J.L. Di Palma 1m08s28/100 a 172,665 km/h de promedio, R. Zanatta 1m09s17, Keegan 1m09s40, G. Massel 1m09s48, Minervino 1m09s51, Patat 1m10s61, Cumini 1m10s75, Striebeck 1m11s25, Beccaria 1m11s33, O. Massel 1m11s33, Gentile 1m11s55, Lugón 1m13s14, Horner 1m13s23.

FINAL

Pos.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	Vts
1º	3	José Luis Di Palma	Berta-Renault	22m52s50	19
2º	5	René Zanatta	Berta-VW	23m01s02	19
3º	9	Daniel Keegan	Berta-VW	23m16s97	19
4º	34	Gabriel Massel	Berta-VW	23m26s03	19
5º	6	Norberto Gentile	Berta-VW	23m26s16	19
6º	17	Norberto Beccaria	Carbo-VW	23m30s91	19
7º	31	Raimundo Patat	Berta-Renault	23m38s49	19
8º	1	Oswaldo Massel	Berta-VW	23m47s53	19
9º	32	Luis Minervino	Berta-Renault	23m32s73	18

No se clasificaron: Leopoldo Cumini (10 vueltas), Jorge Striebeck (2), David Horner (1).
No registró pase: Héctor Lugón.

Promedio del ganador: 163,207 km/h.

Récord de vuelta: José Luis Di Palma en la 3ª vuelta en 1m10s81/100 a 166,495 km/h.

CAMPEONATO

(Posiciones finales disputadas 10 competencias)

J.L. Di Palma, 58 puntos (Campeón); Minervino, 45; R. Zanatta, 31; Gentile, 19; O. Massel, 15; Patat, 12; Cumini, 10; Beccaria, 10; G. Massel, 8; Perelstein y Grinovero, 6; Saboretti, 5; Horner, Surlani y Keegan, 4; Fernández, 2.

UN DESCUBRIMIENTO DESLUAMBRANTE

REFRIGERACION

DESCUBRA
LAS TEJAS
CORDOBA 4083 esq. RAWSON

LA PARRILLA
(muy sofisticada)
ECHAMOS LEÑA AL FUEGO.
DESDE LAS 12 DEL MEDIODIA.
HASTA LAS 3 DEL DIA SIGUIENTE.

Parrilla a la leña
Cocina internacional
Especialidades inéditas en el país
Salad bar. Mesa de postres artesanales

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

Especialidad
en Sistemas
Mc. Pherson
15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION



**LOUZA
AMORTIGUACION**

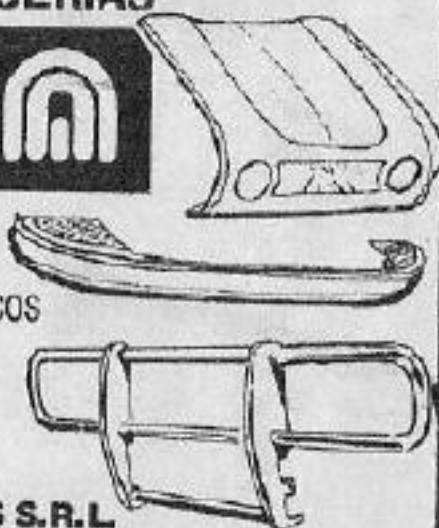
Emilio Lamarca 1273.
(c.p.1407) CAP Tel: 67-0024

AVANAN NUESTRA CALIDAD.
Solicite vendedor
ENVIOS AL INTERIOR

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

EMMENA

- DEFENSA PARA VEHICULOS
- ESTRUCTURAS DE PROTECCION PARA VUELCOS
- PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
- DISEÑO REGISTRADO
- ENVIOS AL INTERIOR



EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL 663-1175/8647

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
 - Botadores a Rodillo CHEVY y DODGE ISKY.
 - Vanillas levanta válvulas ISKY.
 - Patillos para válvulas Titania hierro y Eural ISKY.
 - Tacómetro JONES con aguja tealige.
 - 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

RUELAS



SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS
EN TODA LINEA

★ ESTAMPADAS EN
CHAPA DE ACERO

★ SEGURIDAD TOTAL

RUEDAS SPINA HNOS.

Adquieralas en los mejores casas del Ramo de todo el país

**TAPAS DE
CILINDRO:**

**LAS
TENEMOS
TODAS!**



LOS MEJORES PRECIOS
DE PLAZA!

INDUSTAP

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



**LEVAS
ROMERO
COMPETICION**

Calz. 14 Nº 3829 (ESPOSA 168) - V. LYNCH
S. MARTIN, Bs. As. (1672) TEL 755-3828

anri

- SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIJO DE BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO. MECANIZADO COMPLETO.
- SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUERALES.

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

Av. AMERICA 2650 -
SAENZ PERA Tel. 757-4204

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

**LEVAS
para**

- ★ CHEVROLET ★ FALCON ★
- ★ OPEL ★ TAUNUS ★

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS
• REGISTROS
PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.208 (1640).
Tel: 747-2557. ACASSUSO

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 **WEBER**
REPRESENTANTE EXCLUSIVO

AV. CASEROS 3500. TEL 91-1845. CAPITAL

**ESCAPES Y SILENCIADORES
FANTIN**

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR **AUTOS**
STANDARD Y COMPETICION

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

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

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

**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



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

CONSULTE
TEL 782-9966



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

**TODO PARA LA
ELECTRICIDAD
Y ENCENDIDO
DEL AUTOMOTOR**

VENTAS POR MAYOR

**CASA
ISIDRO**

GALICIA 102
Esq. Warnes 600 - (1414)
Capital - Tel. 855-4464

LOTUS KIT

PRESENTA

CARROCERIAS EN FORMA DE KIT (ACCESORIOS,
BASTIDOR, etc.) PARA QUE UD. TRANSFORME SU
NOBLE Y CANSADO COCHE EN UN PODEROSO

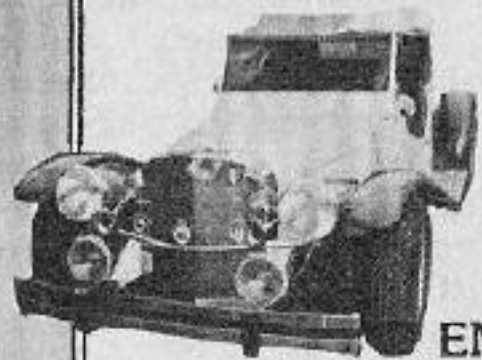
MERCEDES BENZ EXCALIBUR

- * LOTUS SUPERSEVEN * BENTLEY 1934
- * FRAZER NASCH 1934 * MG
- * JAGUAR 1937 SS 100 * ALFA ROMEO

CHASSIS PARA ARENEROS

TODOS NUESTROS MODELOS ESTAN PROTEGIDOS POR REGISTROS INDUSTRIALES

ENTREGA INMEDIATA Certificados para patentamiento. Envios al interior Registro industrial Nº 47.163
SOMOS FABRICANTES: CNEL APOLINARIO FIGUEROA 1844 (1416) CAP. FED. (Alt. GAona 2400) TEL 58-5479



LA HORA DE HACER

A más de una semana de ocurrido, la investigación sobre las causas del accidente en La Plata está en marcha. En este informe ofrecemos más declaraciones, antecedentes y novedades acerca del suceso que —lamentablemente— acaparó el interés general durante los últimos días. Llegó el momento de deslindar adecuadamente las responsabilidades y, con la autocrítica pertinente a cada caso, extraer del triste hecho la lección que sirva para tomar precauciones más cabales donde corresponda.

Distintos hechos se sucedieron en el transcurso de la semana pasada, directamente relacionados con el trágico despiste protagonizado por Miguel Ángel Acauri durante la disputa de la 4ta. edición Vuelta de Los Hornos de Turismo Carretera. Uno de los primeros en ser difundido fue la identificación de la víctima fatal que, al cierre de la anterior edición de CORSA, aún no había sido conocida y que resultó ser Rubén Carlos Cabanes,

de solo 17 años de edad, que residía en la ciudad de La Plata y que se hallaba cumpliendo funciones de banderillero en el momento del trágico percance.

Asimismo, con relación a la otra víctima fatal del despiste, Juan Carlos Otero, se confirmó que pertenecía al Servicio de Inteligencia del Estado, rectificándose en cambio las informaciones que lo daban como perteneciente al personal de seguridad de la



Este desgraciado suceso, ocurrido el pasado 23 de noviembre en la rotonda que enlaza la calle 66 y la ruta 36 del circuito "19 de Noviembre", al menos debe dejar una enseñanza útil. Ahora es

SE CARGO

carrera. Según versiones de los organizadores, Otero no tenía funciones asignadas, ignorándose la manera como tuvo acceso al lugar donde lo sorprendió el accidente y presumiéndose que llegó al mismo exhibiendo alguna credencial inherente a su actividad.

Por su parte, atortunadamente fue evaluando el estado de los dos heridos. Así, José Luis Ghisolfi, banderillero internado en la sala 3 del

Hospital platense San Juan de Dios, reaccionó el lunes 24 de la pérdida de conocimiento que presentaba, además de politraumatismo en las piernas. A su vez, Hugo Alberto Solís, allegado al equipo de Emilio Satriano y asistido en el Hospital Italiano de la fracturas de clavícula derecha y talón izquierdo, fue dado de alta a mediados de la semana.

En cuanto a la parte judicial, obviamente este accidente ha promovido una exhaustiva investigación que está a cargo del doctor Alfredo Vicente Sanussi, titular del Juzgado Número 7 en lo Penal de La Plata, quien abrió el expediente caratulado "Accidente automovilístico en competencia deportiva, doble homicidio y lesiones". En una de sus primeras disposiciones, el magistrado ordenó la incautación del Dodge de Atauri a efectos de someterlo a un minucioso peritaje. Asimismo solicitó la comparecencia de organizadores de la carrera y testigos del accidente, así como también dispuso recabar de los medios periodísticos el material que pueda ser utilizado para el mayor esclarecimiento del hecho.

Buena parte de esas diligencias ya ha sido cumplimentada, habiendo el doctor Sanussi informado que recién cuando la totalidad de las mismas se haya efectuado citará a comparecer a Miguel Angel Atauri, sobre quien recalco, que hasta el momento (cierre de esta edición), no pesa ninguna medida judicial. Por su parte, el piloto, recluido en su domicilio de la ciudad de Dolores, se ha negado a efectuar declaraciones.

Otro de los hechos destacados de la semana, como consecuencia del accidente, fue la presentación efectuada por los diputados justicialistas Lorenzo Pepe y Domingo Purita solicitando una investigación sobre el mismo y, lo que resulta sorprendente, "la suspensión de todas las competencias automovilísticas hasta que se actualice la reglamentación vigente". También piden Pepe y Purita se investigue si en la carrera se cumplió con las medidas de seguridad indispensables y que se conozca la identidad de los responsables de asignar funciones de banderillero a un menor de edad.

Relacionado con esta objeción, los organizadores señalaron que originalmente el infortunado Cabanes no tenía destinadas funciones de banderillero, pero que debió recurrirse a él al faltar una de las personas designadas.

Producción: Oscar Izzo y Mario Amas
Foto: Carlos Vidal,
gentileza diario Clarín

OPINIONES

Juan Carlos Deambrosi (presidente de la ACTC): "Dentro de la lógica consternación en medio de este cuadro que lamento profundamente, agradezco que el público no esté involucrado, ya que ese es un punto que cuidamos con especial esmero. Que haya muerto gente que estaba cumpliendo una determinada función dentro del esquema organizativo de la competencia, es porque ellos están bajo los mismos riesgos que los propios pilotos; aunque, por supuesto, este saldo dejó sobrados motivos para lamentar".

Ing. Carlos Hidalgo presidente de C.E. (C.A.): "Nosotros siempre trabajamos para dotar a cada competencia del margen ideal de seguridad, y así lo hicimos para

esta de La Plata, donde la coincidencia general señala que —aunque nos dio bastante trabajo— la gente estaba perfectamente ubicada. Claro que, por supuesto, cuando sucede algo de este tipo, uno se conmueve, pero más allá de ese lógico dolor está el riesgo que asumen quienes están trabajando en cualquier función dentro de una competencia".

Oscar Aventín (piloto): "¿Y qué quieren que diga?... Esto destruye a cualquiera y empaña lo que tuvo la pretensión de ser una fiesta. Pero las leyes del juego incluyen este riesgo, por eso nosotros trabajamos y ponemos énfasis en la ubicación del público, que en definitiva es quien debe estar totalmente al margen del peligro".

ANTECEDENTES INMEDIATOS

Es inevitable. Cada vez que una tragedia sacude al automovilismo deportivo maniobramos en busca de antecedentes similares. Y esta vez, lo de La Plata no podía ser la excepción. Así, haciendo memoria encontramos un par de hitos en el pasado sobre el tema, donde además vemos algunas paradójicas coincidencias con lo del domingo 23 de noviembre.

Uno es el que hallamos como el más reciente al rebobinar la historia. Ocurrió el primer día de septiembre del año anterior, en el autódromo de Rafaela en la provincia de Santa Fe, cuando durante el transcurso de una carrera de Fórmula Cuatro Zonal, el auto de Danilo Weerler, tras rozarse con otro, se despistó a la altura de la salida de boxes, embistiendo a un grupo de personas y provocando la muerte de cinco de ellas y heridas a otras tres.

Como en el reciente episodio de La Plata, la fatalidad jugó un rol importantísimo, ya que todas las víctimas fueron sorprendidas cumpliendo distintas funciones inherentes al espectáculo, como se desprende del detalle de las mismas, que fueron Américo Savie, presidente de la Regional 4 de automovilismo; Lucio Casarín, vicepresidente del Club Atlético Rafaela; Juan Carlos Pizzo, mecánico de Hugo Redolfi; Ernesto Jorge Ramos, jefe de operaciones de ATC, y Norberto Moselto, miembro del Radio Club Rafaela. En el grupo de heridos quedaron dos mecánicos y el conocido constructor Jerry Bravi.

El restante antecedente nos trasladó al 6 de diciembre de 1981, fecha de realización de la Primera Vuelta de Ayacucho de Turismo Carretera. Allí, el destino envolvió, paradójicamente, con su triste sino, a Miguel Angel Atauri como protagonista de un espectacular accidente que, por reventón de un neumático, culminó con el lamentable saldo de tres muertos y siete heridos. Víctimas que en todos los casos se localizaron entre el público. Fue ese el último accidente a nivel nacional que causó víctimas entre los espectadores. Han pasado cinco años.

RIESGOS DE LAS CARRERAS

Otra vez la muerte en el automovilismo. Y cuando llega la muerte, casi automáticamente detrás aparecen las críticas. Especialmente cuando quienes dejaron sus vidas en el mismo no son protagonistas directos, léase pilotos o acompañantes. Como si ellos, pilotos y acompañantes, fuesen los únicos que ponen en juego ese preciado don cada vez que hay una carrera.

No es así. Por sus características propias, las competencias automovilísticas —se realicen en rutas o en autódromos— siempre dejan abierta una serie de riesgos a todos los que de distinta manera participan en ellas. En algunos casos, esos riesgos son mayores, visibles y asumidos directamente, como ocurre con los pilotos y acompañantes; en otros, algo menores, como sucede, a pesar de que generalmente no se los tenga muy en cuenta, con el resto de las personas que tienen intervención en las carreras, sean éstas autoridades, mecánicos, auxiliares, banderilleros, asistentes, periodistas, etc. Incluso en este rubro, aunque en una porción ínfima hablando de los casos en que se cumplen con acierto y eficacia las medidas de seguridad, hay que colocar al público. Es que también, como partícipe del espectáculo, el público no puede quedar totalmente marginado de esos riesgos que, por su lado, los organizadores tienen la obligación de reducir a su mínima expresión.

¿A dónde queremos llegar con todo esto? Básicamente, a puntualizar que las nefastas consecuencias del despiste de Miguel Angel Atauri en La Plata tienen su mayor explicación en esos riesgos implícitos que corre todo aquel que de un modo u otro interviene en una competencia. Riesgos que son bien visibles en los tripulantes de las máquinas, y que en los restantes casos están algo "ocultos" y no suelen ser totalmente asumidos por la consideración general. Pero que ahí están, al acecho, para provocar, cuando se desatan, sucesos que pueden tener estas lamentables consecuencias. Tragedias.

De todas maneras, sería imperdonable quedarse únicamente con esta explicación. También es necesario sacar de la misma conclusiones con el fin de capitalizarlas para el futuro. Así, partiendo de lo anteriormente dicho sobre la peligrosidad natural de un deporte como el automovilismo, y de los riesgos que ello crea a todos aquellos que tienen alguna participación en las competencias, el objetivo debe ser la mayor reducción de esos riesgos, no sólo en su forma sino también en la cantidad y la calidad de personas que están involucradas en los mismos. Un objetivo que es responsabilidad de todos y al que no debe llegarse con decisiones totalitarias, sino más bien aplicando el criterio y la coherencia para discernir fehacientemente quién es quién y qué hace en cada carrera. Que aquel que por funciones específicas debe correr algún riesgo, lo tome, obviamente con las lógicas precauciones del caso. Pero que no ocurra lo mismo con aquellos que simplemente desean ver de cerca los autos de carrera y para ello apelan a esas credenciales que siempre surgen de un amigo relacionado con la actividad. Ellos pueden ser las víctimas del futuro. Ojalá que no. Porque si así ocurre, ya no habrá justificaciones válidas.

FORMULA UNO AL DIA

MODIFICACIONES AL CALENDARIO - En un comunicado de FISA, se informó que, luego del viaje realizado por Bernie Ecclestone a Japón -en carácter de representante de la misma FISA-, se firmó un acuerdo para la realización del GP de ese país en el próximo Campeonato del Mundo. La carrera se realizará en el Autódromo de Suzuka -propiedad de Honda-, el cual ha sido visitado por John Coorsmit (presidente de la Comisión de Circuitos) y que será profundamente reformado. El GP de Japón se disputará posiblemente el 1º de noviembre como clausura del torneo, anticipándose Australia para el 18 de octubre. En tanto, México pasaría como segunda fecha al 12 de abril, y el GP de Brasil se adelantaría al 29 de marzo como apertura.

Resta sin definirse la sede del GP belga, a raíz de problemas políticos y económicos entre las tradicionales comunidades rivales de Bélgica. Ecclestone insiste en mantener a Spa como sede, puesto que el contrato suscripto por la FOCA preveía tres ediciones consecutivas en ese circuito, para amortizar la fuerte inversión que realizaron sus dirigentes en la remodelación. En tanto, Zolder, que también hizo importantes reformas -aunque de dudosa eficacia-, está pujando con sus "sponsors" para ser sede del próximo GP. En caso de triunfar estos últimos, Ecclestone sostendría a Spa como sede del GP de Europa, sacando del medio a McCormack, quien maneja comercialmente al nuevo Nürburgring alemán y que no cuenta con las simpatías del Presidente de la FOCA.

En tanto, desde los Estados Unidos varias candidaturas asoman para el '88. Una de la de Phoenix, que propone un circuito urbano avalado por las autoridades de la ciudad. Esta iniciativa se da un poco como competencia a Los Angeles, que en un trazado callejero piensa recibir a la F.Indy. Por una circunstancia similar, surge la candidatura de Toronto en Canadá, mientras que Laguna Seca es la más avanzada en materia de posibilidades ya que, según se dice, el mismo Ecclestone invertiría en el escenario y en sus reformas, a nivel de negocio personal.

JOLLY CLUB SIGUE EN F.1? - Aparentemente la escudería milanesa permanecerá en la máxima catego-

ría de monostos, luego de la experiencia inicial con AGS. En estos días se están realizando varias negociaciones al respecto, existiendo dos posibilidades para el Team. Una es continuar la relación con AGS, y la otra es formar un equipo independiente con chasis March. En este caso, aparece en escena Cesare Gariboldi, con quien Ivan Capelli arribó al título de F-3000 este año. En tanto, uno de los sponsors del futuro equipo -El "Charro"- ha sido tentado por Ecclestone para ocupar un lugar en los Brabham del año próximo.

¿PIRONI O LAFFITE EN LIGIER? - Días pasados se reunieron Jacques Laffite y Guy Ligier, oportunidad en que el piloto francés insistió en su determinación de proseguir compitiendo. Ligier no está muy convencido de la total recuperación de su piloto, y acordaron un compás de espera hasta fines de enero. Tras un exhaustivo examen se definirá entonces la continuidad de Laffite o la asunción de Didier Pironi, cosa que parece más probable.

BARNARD PROHIBIO EL VINO - En una resolución destinada más que nada a hacer sentir su presencia y su poder dentro de la escudería, John Barnard prohibió terminantemente el consumo de alcohol por parte de los integrantes del team mientras se permanece en los circuitos. El hecho -que sirvió para desahar los primeros ataques de cierta prensa peninsular- confirma el rol más que técnico que el británico ha asumido dentro de Ferrari, y que sólo lo obliga a reportarse al propio Enzo Ferrari. Otra víctima de la reestructuración del equipo italiano, es el ingeniero Giuseppe Caruso, responsable hasta ahora del Departamento Motores, que pasará a Weber (del Grupo Fiat), promoviendo al francés His en su lugar. También se supo que los primeros monocoscos del nuevo F-1 serán "cocinados" en los hornos de la firma Hercules en EE.UU. y no en Maranello como lo hacía Postlethwaite, responsable de los materiales compuestos.

Los trabajos sobre el auto nuevo se desarrollaron con gran reserva, habiendo prohibido Barnard las visitas al "Reparto Corse", salvo aquellas que cuenten con su expresa autorización. Además, el trabajo en Maranello se reali-

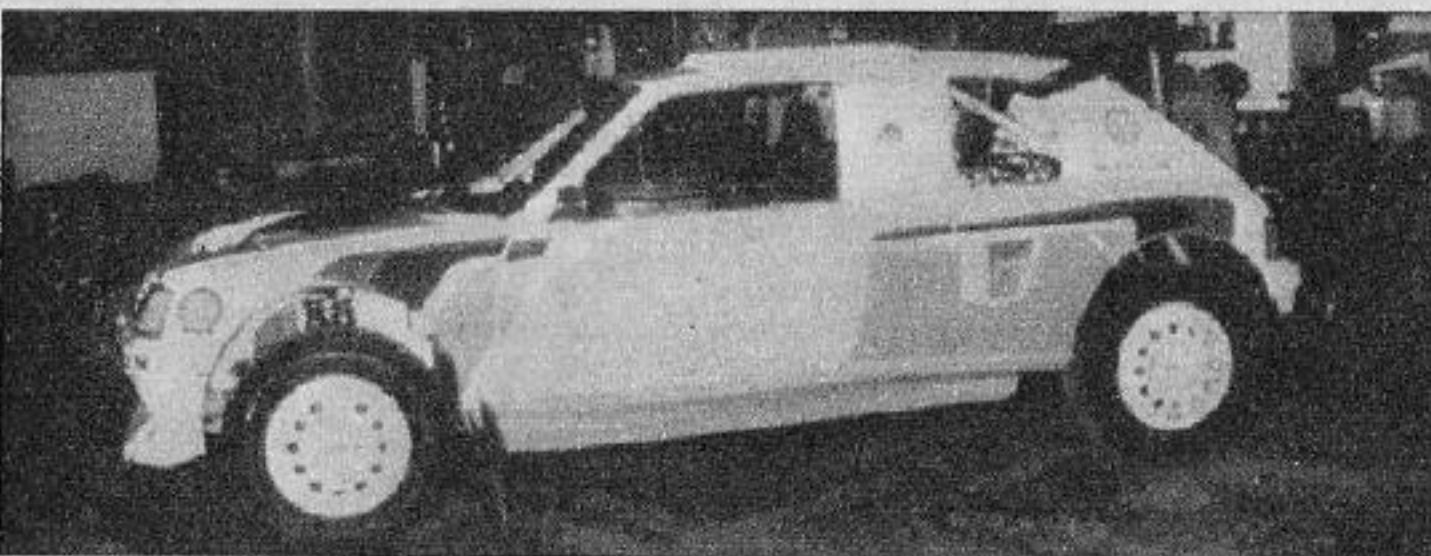
zará en secciones estancas, a efectos de mantener la reserva entre los distintos grupos de tareas. La semana próxima comenzará la labor en lunel de viento con el modelo enviado desde Gran Bretaña.

En relación con lo económico, el tema Goodyear preocupó a la dirigencia Ferrarista, ya que si bien el team italiano será uno de los privilegiados (no paga los neumáticos, en razón del uso de gomas americanas en su producción en serie), no menos cierto es que perderá el aporte en "metálico" que recibía del coloso americano. Se sabe que Goodyear aportaba unos 2,5 millones de dólares por temporada a Ferrari, y otro tanto a McLaren, en tanto que Williams y Lotus recibían 1,5 millones cada uno por "contraprestación publicitaria". Para remediar esta pérdida, Ferrari está buscando un sponsor suplementario, que también sea americano. Se trata de "PPG", el grupo líder en pintura para vehículos. PPG, patrocinante principal del CART, era quien iba a auspiciar el "Proyecto Indy" que luego fuera cancelado, y ahora estaría interesado en la F-1, ya que el grupo tiene fábricas en España, Gran Bretaña e Italia. Volviendo a Goodyear, digamos que dentro del programa de contención de gastos, figura la venta de los famosos dirigibles promocionales que se vieran en tantos circuitos del mundo. Referente a la posibilidad de que los japoneses de Bridgestone se hicieran presentes en la F-1 ante el anuncio de Goodyear, un alto dirigente nipón lo desmintió categóricamente, diciendo: "No somos tan grandes como para dar ese salto. Tal vez en el futuro podamos llegar a la F-1, pero no ahora".

ALFA SIGUE CON PROBLEMAS - El nuevo motor de 4 cilindros y turbo de Alfa Romeo, sigue dando dolores de cabeza. La serie de roturas continúa, sin que se lleguen a exigir los motores en el banco. Ya hay 8 propulsores inutilizados, y esto retrasará todo el programa con Ligier. No se descarta alguna decisión de emergencia por parte de los nuevos dueños. Si bien el ingeniero Vittorio Ghidella -Administrador Delegado y Director General del Grupo Fiat- confirmó el respeto por el contrato suscripto con los franceses, no se aceptará una imagen pobre de la marca en momentos en que comienza a caminar la nueva "Lanciat-

Rally-Raid BUSCANDO NUEVOS HORIZONTES PARA EL 205 TURBO 16

PEUGEOT PREPARA EL PARIS-DAKAR



Peugeot comenzó este mes los tests (4.000 kilómetros recorridos en Nigeria) de la versión "Paris-Dakar" del 205 Turbo 16, denominada: "Grand Raid", la cual fue muy modificada con respecto al grupo B, con vistas a su intervención en la maratón africana que se realizará en enero próximo.

Doce días de pruebas en las dunas del desierto del Tengeré y en los difíciles caminos cerca de Agades, resultaron suficientes para tener idea del rendimiento del auto, luego de que los primeros ensayos fueran realizados en Lestours, cerca de Perpignan, en el sudoeste francés.

Los cambios más importantes fueron los

provocados para que pueda cargar dos ruedas de auxilio y que recorra 800 kilómetros sin cargar combustible. Para esto último, es necesario que transporte cerca de 400 litros de nafta (insuficiente para esa distancia, con el consumo de la versión Grupo B). El único lugar disponible era entre el cockpit y el motor, si se alargaba la distancia entre ejes. Por ello, esa medida pasó de 2.580 mm a 2.880 mm, lo que hizo posible poner allí un tanque de 190 litros (los otros dos están debajo de los pilotos).

La segunda rueda de auxilio (la primera iba sobre el techo) se colocó verticalmente en la parte trasera exterior del auto lo que hizo necesario enviar el escape

-central- hacia la derecha. La suspensión fue rediseñada, partiendo de las especificaciones usadas en el Safari, aunque con parrillas y barras modificadas. Cada rueda tiene dos amortiguadores Bilstein, y la trocha fue aumentada en 100 mm. Los trenos serán los usados en el Campeonato Mundial, mientras que las gomas, Michelin de 16 pulgadas, medida 16/73 x 16, aumentando el despeje en 27 cm.

El motor fue "despreparado" para obtener una mayor elasticidad, pensando en los terrenos africanos.

La potencia será de 360 HP a 8.500 RPM con una presión del turbocompresor de 2,2 bars. Toda la electrónica fue simplificada al máximo.

La caja de cambios de seis marchas fue diseñada para obtener una velocidad máxima de 230 km/h. El peso estará en el orden de los 1.300 kilos (300 más que el G.P.). Externamente, las otras modificaciones incluyen una toma de aire trasera para el motor. Los pilotos serán Ari Vatanen, Shekhar Mehta y, posiblemente Andrea Danussi. Posteriormente se harán presentes en el Rally Paris-Pekin y en la americana "Eaja 1000".

Jean Todt declaró que Peugeot quizá vuelva al Mundial de Rally "si las carreras no pierden popularidad con el Grupo A".

Martin Holmes y N.P.
Foto: M.H.

BELL CAMPEON - Sorpresivamente, la FISA proclamó al inglés como Campeón Mundial de Pilotos de SP, pese al empate con Stuck. FISA recurrió al mejor resultado individual -1 (mo puesto de Derek Bell en Norisring, carrera en la cual no corrieron en pareja - y resolvió adjudicarle el título a Bell. Tanto los pilotos como la casa Porsche, manifestaron su desagrado por la determinación oficial.

DOS HORAS DE KYLAMI - Fue una carrera de Endurance con prolegómenos políticos, a la cual no concurren ni Jaguar ni Porsche. Las autoridades locales consiguieron el concurso de 20 autos, haciéndose cargo de transporte, estadía en Sudáfrica y una suculenta prima de partida.

Ante 45.000 personas, ganó Piercarlo Ghinzani con un Porsche 956 de Joest, despertando muchas suspicacias por la capacidad de su tanque de combustible, que le habría permitido una dosis extra de sobrepresión. Segundos fueron Walleks-Van Der Merwe con otro Porsche-Joest, terceros Boutsen-Mass y cuartos Brun-Sigala, ambos con Porsche de Brun. El quinto lugar fue para el debutante Spice-Lamborghini de Tiff Needell, que ciertamente no estaba muy a gusto en las alturas de Kyalami con sus 5.700 cm³ aspirados.

RAVAGLIA CAMPEON EUROPEO - Luego de que todos proclamaran a Win Percy como Campeón Europeo de Turismo, según las normas contenidas en el libro amarillo de la FIA, sucede que luego de su impresión, la FISA había sacado la resolución de enero/86 que establece que, cuan-

NOTICIAS DEL RALLY MUNDIAL

INSOLITA DECISION DE F.I.S.A. POR SAN REMO - El martes 25 de noviembre se conoció la decisión del Tribunal de Apelaciones de la F.I.S.A., reunido el lunes 24 para tratar el reclamo auspiciado por la Federación Francesa, ante la disconformidad de Peugeot por la sentencia de la CSAI sobre la confirmación de la clasificación final del Rally de San Remo. El Tribunal de FISA ha puesto un nuevo elemento para la polémica en este conversado caso, deslindando responsabilidades en cuanto a su capacidad de intervenir sobre la clasificación —algo ya sabido— y girando el tema al Comité Ejecutivo, que se reunirá el próximo 18 de diciembre.

En su dictamen, el Tribunal dice que Peugeot tenía derecho a montar protecciones en los autos, pero "a raíz de las imprecisiones en el texto del reglamento técnico, es imposible establecer si los apéndices utilizados son o no 'polleritas'—prosigue diciendo el Tribunal— Por esto, los Comisarios Deportivos no podían declarar irregulares a los vehículos Peugeot y no estaban en condiciones de desclasificarlos, al faltar las pruebas ciertas para ello. En base a esto, se determina que Peugeot no ha cometido un acto de fraude deportivo".

Luego de coincidir con

la CSAI en la inexistencia del fraude y agregar un nuevo elemento de polémica, el Tribunal deriva el caso al C.E. para que decida con respecto a la clasificación de la carrera. Además de ser cierto lo de las imprecisiones reglamentarias, queda en claro que este tema ha salido de todos los carriles lógicos y está circulando entre maniobras políticas y prosionos, que mucho tienen que ver con el otro pleito que justamente Peugeot sostiene con la FISA y cuya sentencia legal casualmente se ha postergado hasta enero por una indagación suplementaria. Muchos dicen que el tema preocupa a Balestre por las consecuencias que un fallo adverso tendría para la FISA —indemnización económica y revisión de la abolición del Grupo B—, y que estaría dispuesto a negociar con Peugeot a cambio de intervenir sobre la clasificación de San Remo para asegurar el título de pilotos a la casa francesa. Jean Todt declaró luego de conocer la decisión del Tribunal: "Estamos satisfechos por la decisión. Solo espero que el CE realice una sesión extraordinaria para tratar el caso antes del Olympus (5/7-12) así cada uno sabe a qué atenerse". Si lo del "pacto" es cierto, seguramente que esto sucederá, pues Balestre puede correr el riesgo de que Peugeot ya no necesite de

San Remo para consagrar a Kankkunen...

De todos modos el único perjudicado es el rally, que "gracias" a la ineficiencia de los dirigentes, perderá una gran cuota de credibilidad, pudiéndose llegar a que los pilotos se batan en EE.UU. por un resultado que luego será manipulado a discreción sobre un escritorio. Francamente lamentable.

MERCADO DE FASES

-Lancia Tal como adelantamos, fueron confirmados Aken Kankkunen y Bission. Todos correrán en Montecarlo y aparentemente el equipo italiano estaría dispuesto a mantener esta cantidad de autos en todas las carreras. Esto se desprende del ofrecimiento que Fiorio le habría hecho al sueco Ericsson luego de su buena actuación en el RAC. Según infidencias, este escandinavo dispondría de un auto oficial para Suecia, el RAC y los 1000 Lagos, además de otras carreras en el Jolly Club. Esto se definirá esta semana, tras lo cual el equipo de Angiolini también clarificará su programa, ya que hasta el momento lo único firme es lo conversado con Recalde a base de un programa de 5 carreras europeas y, posiblemente, el Safari... También Bruno Saby pasará a las filas de Lancia, tripulando un Grupo A presentado por Chardonnet en el certamen francés y

en varias pruebas del mundial.

Mazda: El 10/12 se presentará oficialmente el equipo para el '87. El Director Deportivo confirmó los dos pilotos. Achim Wambold dijo que Timo Salonen y el sueco Ingvar Carlsson serán los encargados de conducir a los Familia 4x4 Turbo.

VW: El team de Hannover alineará también dos autos en el '87. Además de Kenneth Eriksson, el alemán Erwin Weber estará sobre otro Golf GTI de 16 válvulas. Tal vez a mitad de temporada se comience a utilizar el motor con compresor volumétrico, descartándose por ahora la versión 4WD.

Ford: Además de confirmar los pilotos —Stig, Blomqvist y Kalle Grundel—, también está confirmada la elección de la Sierra Cosworth como arma para el '87, salvo en Suecia donde se utilizará el 4x4 (para el resto del calendario se prefiere la potencia y la confiabilidad del 2WD).

Audi: Walter Röhrl y Hannu Mikkola serán los pilotos de las coupés 90 Quattro. Solo Röhrl —el piloto mejor pago de la temporada, con un contrato por US\$ 800.000— estará en Montecarlo, mientras Mikkola realizará tests con vistas al Safari.

Renault: Habrá dos Renault 11 Turbo para Ragnotti y Chatriot.

Toyota: Confirmados Waldegard y Torph para los Corolla 4x4.

Alfa". Por tanto, no sería de extrañar la intervención de algún sector del Grupo Fiat para remediar la circunstancia. Ghidella confirmó también una reestructuración futura de la política deportiva del Grupo. En este sentido, Ferrari se ocupará de F-1, Lancia de Rally y Alfa del Turismo y de los Estados Unidos. En primera instancia, el tema EE.UU. se encarará a nivel de autos con imagen de serie pero, aunque no lo dijo Ghidella, Indy figura en la carpeta, y todo el material —léase motor y caja— hecho en Ferrari, seguramente no sería ajeno al operativo.

TYRRELL VUELVE - Tal como adelantamos, se confirmó que Tyrrell volverá a utilizar motores Cosworth en sus F-1. El acuerdo fue logrado gracias a Walter Hayes —vicepresidente de Ford Europa— que es un viejo amigo de Ken Tyrrell. El team británico usará la nueva versión DFZ del legendario V8, mientras se espera el nuevo 12 CILINDROS para 1988. Esta versión tiene un block distinto del DFV y del DFY. Ya Maurice Phillippe está trabajando sobre el nuevo auto, secundado por el ingeniero en jefe Brian Lisles, quien ahora dispone de un poderoso sistema "Cad-Cam" de la "Data General", para utilizar en la concepción de los proyectos del equipo. Del monocoque se está ocupando una nueva adquisición de Tyrrell. Se trata del joven ingeniero Frank Coppuk —sobrino de Gordon—, quien trabaja en estrecho contacto con la "Curtauld", industria que luego se ocupará de la construcción del bastidor. El objetivo de Tyrrell para la próxima temporada, serán las Copas Colin Chapman y Jim Clark, instituidas por la FISA para los mejores autos con motores aspirados y sus pilotos respectivamente.

MUESTRARIO DE VIRAJES - El circuito de Magny Cours, donde se encuentra la fábrica Ligier, está siendo totalmente modificado para ser utilizado como pista de pruebas de la escudería y también para competencias de todo tipo. La particularidad es que se están reproduciendo virajes de los circuitos utilizados por la F-1, a efectos de disponer de las curvas más difíciles para la puesta a punto. Toda una sofisticación.

do se disputan más de 12 carreras, se deben descartar 5 y no 4 resultados. Por ello, el italiano Roberto Ravaglia es Campeón con 216 puntos contra 206 del inglés. Para sorpresa de todos...

NUEVO RECORD MUNDIAL - Lo estableció días pasados Rick Mears, con su Penske PC15-Chevrolet, durante tests de neumáticos en el trióvalo de Brooklyn (Michigan), promediando 376,998 km/h para la vuelta. Es el nuevo record mundial de velocidad en circuito cerrado.

RALT-HONDA DE F.3000 - El equipo oficial dispondrá el año próximo, de dos grandes pilotos. Se trata del brasileño Mauricio Gugelmin —"pupilo" de Ayrton Senna— y del británico Andy Wallace —Campeón inglés de F-3 y reciente ganador en Macao—, quienes ya realizaron tests con autos del team. En el equipo Bromley —semioficial Ralt-Honda— competirán el año próximo Mauricio Sandro Sala y Alain Ferté.

MURIO FRANCO CORTESE - Días pasados falleció en Milán, a los 83 años y víctima de una larga enfermedad, el primer piloto de una Ferrari y también primero en llevarla al triunfo. Cortese condujo en mayo de 1947, la primera Ferrari (la 125 en el circuito de Piacenza, perdiendo la carrera sobre el final por un problema con la bomba de nafta. Días más tarde —el 25 de mayo— ganaba el GP de Roma en el circuito de Caracalla. Cortese fue piloto Ferrari entre 1947 y 1949, y luego en 1951. Su carrera se extendió entre 1926 y 1958.

RECALDE, ROSSO Y "VIVA CORDOBA"

LOS RESULTADOS DE LA IMAGINACION

Infinidad de veces hemos oído reclamar en forma a menudo incoherente, el apoyo del Estado para impulsar internacionalmente a nuestros pilotos. Si bien eso pudo darse en un determinado momento, está claro que no es tan luego un rol del Estado promover pilotos de competición con ambiciones extraterritoriales. Sin embargo, merece ser destacado un ejemplo de gran imaginación, donde la tutela oficial logró aglutinar el esfuerzo privado, arribando a los objetivos propuestos. Nos referimos a la "Misión Argentina por el Mundo Viva Córdoba".

Fue así que el gobierno cordobés motivó a sus industriales para que apoyaran la iniciativa a través de un programa con incentivos fiscales. La cruzada tuvo eco y, a pesar del mal momento, Rosso y Recalde pudieron proseguir sus respectivas campañas, obteniendo grandes satisfacciones al concluir la temporada.

Victor Rosso fue claro en su juicio: "De no haber sido por la Misión, debería haber retornado a la Argentina, tirando por la borda los seis años de sacrificios que llevo en Europa. Gracias al Viva Córdoba y a las empresas, pude hacer mi primera temporada en serio en la F-3. Además de

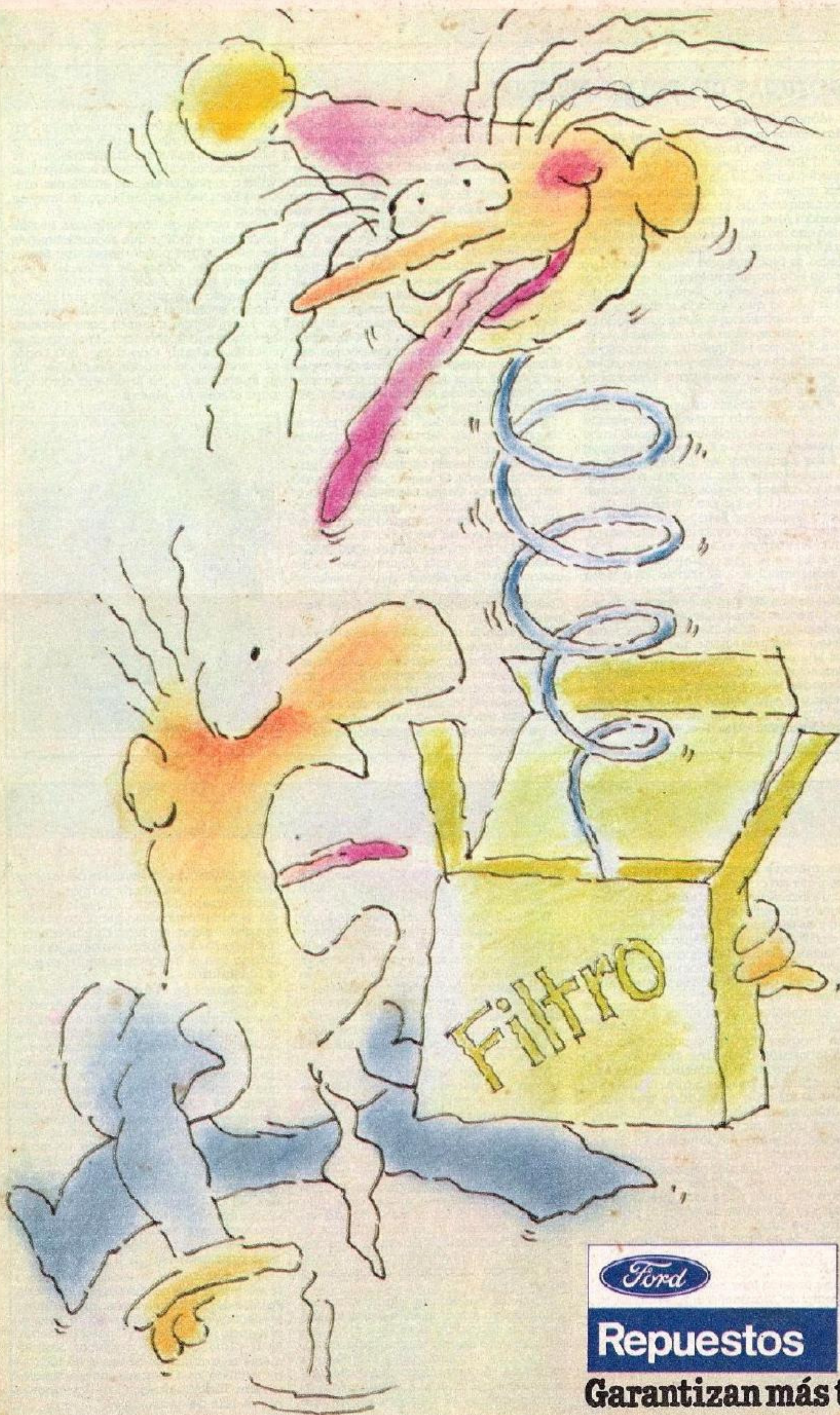
ganar carreras, terminar en el podio del Campeonato y reunir los antecedentes como para obtener la 'superlicencia de F-1 en caso de necesidad, logré la referencia del equipo oficial VW. El hecho de que me hayan elegido para reemplazar al Campeón de la Categoría, es una gran oportunidad que debo aprovechar al máximo, no sólo por lo que significa el título en sí, sino porque éste me puede acercar más que nunca a la F-1".

No menos concluyente fue la opinión de Recalde al respecto: "En mi caso el operativo 'Viva Córdoba' resultó importantísimo, no sólo por la experiencia válida que hice, sino porque me permitió mantenerme en la 'vidriera' europea. Gracias a ello tengo la oportunidad de hacer —por primera vez en mi carrera— una verdadera temporada en el Mundial de Rally y con un auto de punta. Usando el Lancia oficial en Argentina y el semi del Jolly en las carreras más importantes del Mundo, podré competir en igualdad de condiciones con los mejores de la categoría, para ganarme un lugar estable en el rally mundial, cosa que coronaría mi trayectoria profesional".

Si bien es indudable el entusiasmo de los pilotos, no menos satisfechos se encuentran los funcionarios. Nos comen-

taba el arquitecto Hugo Bonatti —director de Promoción Turística de Córdoba— en Nüburgring: "Esta es nuestra primera experiencia de promoción directa en Europa, y hemos detectado la avidez que hay en el Viejo Mundo por nuevas ofertas turísticas. El europeo es un turista rico y está saturado de las ofertas tradicionales. Por eso es importante damos a conocer, y entendemos que el automovilismo es un gran vehículo. El rally de Argentina nos ha dado grandes satisfacciones, tanto por la divulgación como por el flujo turístico que genera. Con la misión, además, de apoyar a nuestros pilotos, logramos una gran contraprestación en promoción turística en los principales circuitos, en los más importantes rallies y en los medios periodísticos más prestigiosos de Europa. Es por eso que tenemos intenciones de continuar con este esfuerzo mancomunado de gobierno y empresas, que tan positivo resulta para todos. Es de esperar que el ejemplo de Aerolíneas Argentinas, Agrometal, Barbuy, Bicupiro, Lotería de Córdoba, Malneno, Marlboro, Mancini, La Serenísima y Zanella, sirva para continuar ayudando a nuestros pilotos y a la imagen turística de la provincia".

Néstor Palmetti



**Está
comprobado.**

**Lo barato
sale caro.**

Mucha gente espera a tener inconvenientes en el funcionamiento de su auto, para darse cuenta de que aquel repuesto no legítimo tenía una gran desventaja en el rendimiento. Para mantener la confiabilidad de su Ford, exija calidad, exija solamente Repuestos legítimos Ford y Motorcraft. Los únicos repuestos probados y garantizados por Ford.

**Exija repuestos
legítimos.**



Garantizan más tiempo de repuesto.