

RECALDE Y LARRAURI AL TOPE

CORSA



TODO T.C. - TODO FORD

ALTA TENSION



El Ford Falcon de Oscar Aventín, notable vencedor de un T.C. "en rebeldía".

El Ford Sierra de E. Bessone (h), agónico ganador en T.C. 2000 sobre el increíble VW 1500 de Maldonado.

Nº 1106 del '6 al 22 de septiembre de 1987 - Argentina - \$ 4,60.

En JUNIN, durante un fin de semana marcado por la "desobediencia" ante CECA, Oscar Aventín volvió al triunfo luego de diez meses.

EL PUMA MOSTRO LAS GARRAS

A pesar de todas las vicisitudes sufridas, la A.C.T.C. y el club organizador realizaron "su" carrera, la que tuvo un multitudinario marco de público en una brillante jornada. Interesante performance de los Ford, y buen retorno de Pernía al T.C.

1 - El Falcon de Oscar Aventín marcha gallardo hacia la victoria, que se le negaba desde el 2 de noviembre del año pasado, cuando postergó a Fernandino en el Autódromo porteño. 2 - La regularidad de Nesprías tuvo premio en su tercer puesto. Aquí, delante del Torino de Domingo Martínez. 3 - Alegría justificada en el festejo de

Aventín y Pernía, mientras Nesprías se "resguarda" del champagne. 4 - Con parte del público como fondo, vemos a Vicente Pernía, segundo en su debut en el equipo de Oscar Angeletti.



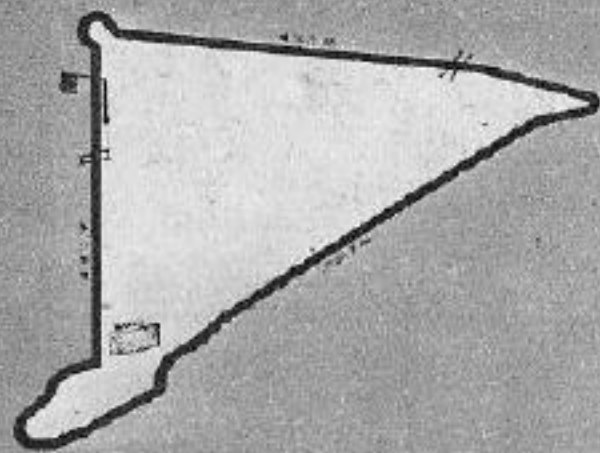
De que la publicidad vende cualquier cosa, no cabe ninguna duda... Y esta premisa tuvo total fundamento en Junín, para una carrera en la que el "producto a vender" (el Turismo Carretera) estuvo en boca de la prensa radial y escrita, con toda clase de especies, anunciando la realización, luego la suspensión, y finalmente, tras muchas idas y venidas y un despliegue arduo de los dirigentes de la A.C.T.C., la resolución de correr que vino a poner la cola de tranquilidad indispensable. Ya por entonces, y merced a la intervención de un Diputado Nacional, la cosa había adquirido una inusitada popularidad, que vino a agregarse a la ya habitual en la categoría. Pero un

poco de publicidad, sin cargo, por supuesto, no viene mal...

VAMOS POR SERIES

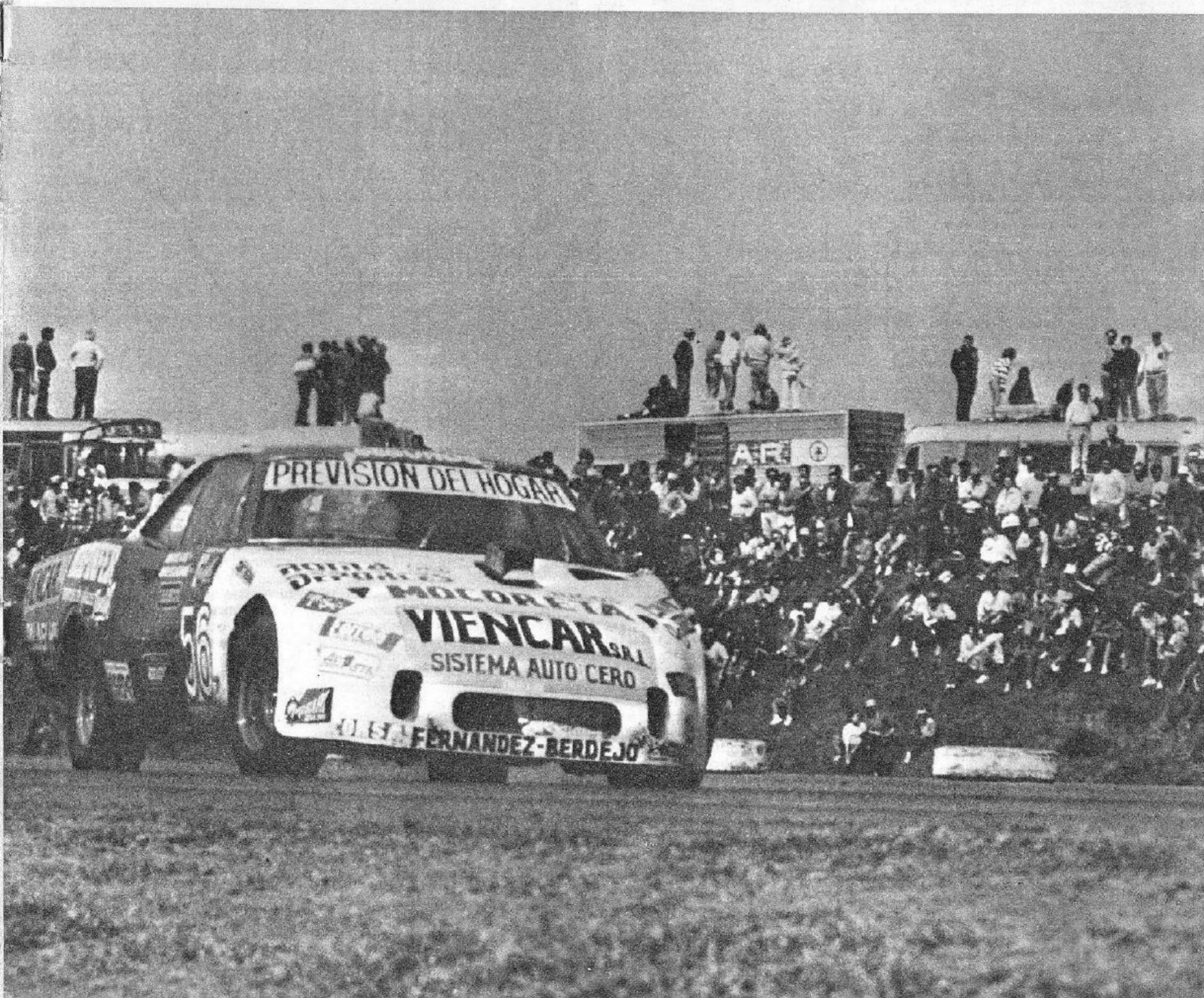
Los Chevrolet (Urretavizcaya y Morresi) y un Dodge (Caparrós), se impusieron en forma que rozó los límites de la contundencia en las tres baterías clasificatorias, en las que lo mejor que logró conseguir un Ford fue el tercer puesto de Oscar Aventín en la primera serie, aunque en realidad, la marca del ovalo viene padeciendo inferioridad numérica sobre su archirrival Chevrolet, y en mayor grado en relación con Dodge.

El crédito fuerte del Falcon es -sin ninguna duda- Jorge Oyhanart. Idolo



FICHA GENERAL

Fecha: 13 de septiembre de 1987.
Denominación de la prueba: XIII Vuelta de Junín. Undécima competencia del certamen 1987.
Lugar: Junín, Provincia de Buenos Aires.
Ubicación: A tres kilómetros del centro de Junín.
Autoridades: Director de la Prueba: José Luis Fernández; Comisario Deportivo: Eduardo Pereyra; Comisario Técnico: Carlos Marchese.
Condiciones climáticas: Excelentes.
Participantes: 72. Largaron la final 38.
Público: Alrededor de 40.000 personas.
Infraestructura del escenario: La habitual en un semipermanente.
Organización: Muy buena.
Espectáculo: Bueno.



LOS PROTAGONISTAS:

OSCAR AVENTIN: "ESTO FUE COMO UNA REVANCHA"



La "Fiera" Pernia más fiera que nunca. Igual que cuando jugaba al fútbol.

Oscar Aventin: "Estoy más que satisfecho... esto es algo que se buscaba desde hace algún tiempo, y siempre por una cosa u otra, no se daba. Ganar esta carrera tiene un sabor muy especial, casi diría que es una revancha por partida doble: en primer lugar por volver a ganar tras diez meses, y luego, por la incertidumbre que se vivió durante todos estos últimos días, y que amenazó la realización. Me pongo muy mal cuando se critica a esta categoría a la que quiero mucho, pero más cuando se la ataca sin ningún sentido. Por eso estoy doblemente conforme. En cuanto al auto, en ningún momento me hizo dudar de la victoria. Ni siquiera ese papel que se posó en la trompa o hizo que el motor levantara excesiva temperatura. Pero una vez que me "chupé" con Mouras, parece que se desprendió, porque de repente las agujas volvieron a su posición natural".

Vicente Pernia: "Como debut en el equipo de Angeletti, y corriendo el auto que salió campeón el año pasado, este segundo puesto tiene sabor a victoria. Estaba ansioso... sabía del rendimiento del Dodge, pero sin embargo en la serie me conluve y entre cambios tiraba cuatrocientas vueltas menos. Antes de la final comenté esto con Palagani y Berdejo y me dijeron que lo diera para adelante, utilizando esas cuatrocientas vueltas. Mi esperanza se acrecentó al notar que tenía ritmo... estaba funcionando bien, con todo, pero sin castigar inútilmente el auto, siempre dentro del margen lógico. Ahora se me abre una nueva expectativa, y espero que la gente de Tandil vuelque el apoyo que necesito para seguir en el equipo, con el que, por supuesto, volveré a estar en la próxima carrera en Monte".

Norberto Bressano: "Dentro de todo estoy satisfecho con el rendimiento de mi Ford Fairlane, un modelo que ingresa a la categoría. Si la comparo con el Falcon que tenía, podría decir que este frena y acelera mejor, y dobla en forma franca. En una palabra, y a pesar de que aún se está en la etapa de experimentación, se puede decir que el auto no acusó mayores vicios. Pero eso no quiere decir que no haya que trabajar. Muy por el contrario".



5



6



7

entre el público, uno de los pocos que mantiene aquella vieja filosofía del piloto-mecánico, y además puntero del Campeonato. Pero el "Vasco" venía de un trance duro, como lo fue el enfrentamiento con De Benedictis en San Luis, y debió trabajar "a full" para poner en condiciones un auto que había quedado sumamente maltrahado. "Por el tiempo que tuve para trabajar, no me puedo quejar. De acuerdo con lo visto en la carrera, el rendimiento es igual que el que tenía anteriormente... Me hubiese preocupado si se notara una merma, pero el haberme mantenido en condiciones iguales, ya equivale a mucho".

Eduardo Marcos quedaba prematuramente de a pie, por lo que -a juzgar por lo desarrollado en su serie- Oscar Aventin era el que recibía la mayor bofetada, aunque a la hora de la verdad el "Vasco" supo "apretar" convenientemente al "Puma". Pero esa es historia para contar más adelante. Ahora, nos limitaremos a las series.

Lo de Urretavizcaya no fue ninguna sorpresa. El Chevrolet de "Superlap"

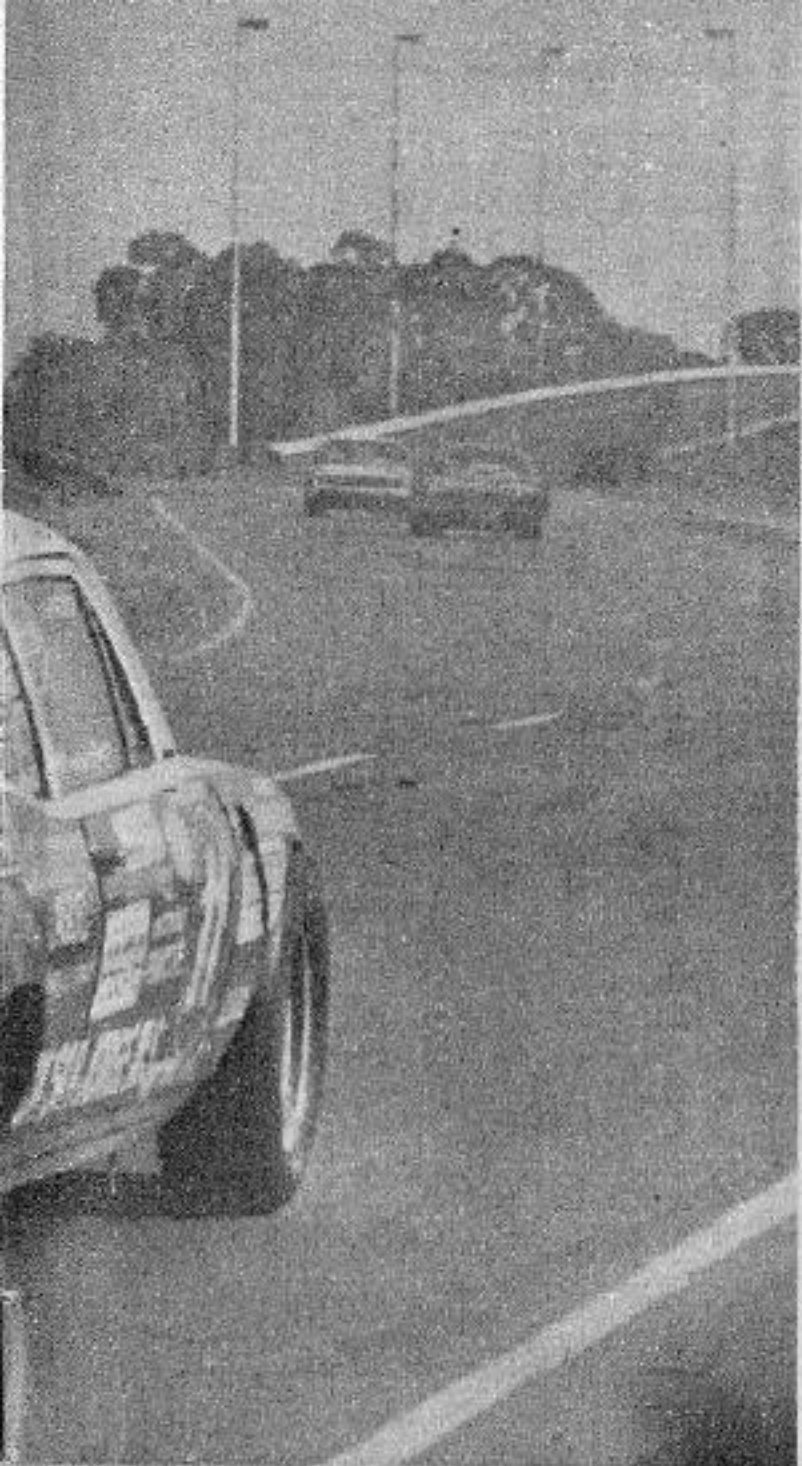
volvió a demostrar sus condiciones, y el piloto va tomando cada vez mayor consistencia, por lo que no sería de extrañar que en cualquier momento ascienda al escalón más alto del podio. El que si fue sorpresa resultó Edgardo Caparrós, ya que si bien durante la presente temporada había insinuado bastante, esto de Junín, al ganar la serie, vino a poner en el tapete el tema de la tan mentada competitividad que impera en este Turismo Carretera actual. Su victoria parcial fue celebrada por muchos, y alienta al hijo del recordado Raimundo, aquel que hizo conocer a "su" Venado Tuerto por todo el país en la época de las cupecitas. El domingo, Edgardo prevaleció sobre Roberto Mouras, y más allá de aquella tapa de baúl que se abría misteriosamente en el Chevrolet del "Tri", lo de aquel es para tener muy en cuenta en el futuro. En iguales términos podemos expresarnos sobre el trabajo que le cupo a Carlos Marincovich, que al cabo de la serie acoto que: "El miércoles anterior, probando, se rompió un motor que andaba a la perfección. De to-

dos modos, estoy sumamente conforme con el rendimiento del que tuvimos que armar casi sobre el filo de la carrera. Tengo gran optimismo para la final, ya que el progreso es evidente. Lamentablemente, la serie decisiva le resultaría esquivada por una recurrente falla en el motor.

Por último, la tercera serie nos ofreció un hermoso espectáculo en la lucha entre Angeletti y Morresi. El primero puntó en los tres primeros giros, con una ventaja que en el mejor de los casos llegó al segundo 36/100, bajando luego a 44/100. El "Pato" no bajo los brazos y logró quebrar la línea del actual Campeón, aunque este siempre estuvo muy cerca, y si no, veamos las diferencias de la vuelta cuatro a la siete: 51/100, 32/100, 60/100, y ampliándose al remate con 4s64. Por último, antes de entrar en la final, debe destacarse el trabajo de Vicente Pernia, que desde el último puesto en la grilla, llegó ubicado en cuarto término.

LA REVANCHA DEL "PUMA"

En la balanza para el cálculo de posibilidades en la final, necesariamente



5 - Casillo Saiz logro un meritorio octavo puesto.
6 - En la largada de su serie, a Murras manos anónimas le desengancharon la traba de la tapa del baul, y la perdió por el camino. ¿Le habrán querido robar la goma de auxilio? En la final, el "Príncipe" sufrió rotura de motor. 7 - Jorge Roux capituló puntos importantes con el cuarto puesto logrado en Junín.

DIPUTADO vs. C.E.C.A. vs. A.C.T.C. POR QUE FUE SUSPENDIDA. POR QUE SE CORRIO

De repente, todo el andamiaje que se estaba alzando para esta carrera en el circuito "El Panorámico" de Junín, pareció derrumbarse.

El pasado jueves 10 de setiembre, consultado por "Carburando", el ingeniero Carlos Hidalgo, presidente del Comité Ejecutivo de Competencias Automovilísticas (C.E.C.A.), confirmó plenamente la realización de la prueba, lo que ratificó posteriormente en una cena que ese mismo día Hidalgo mantuvo con algunos altos dirigentes de la A.C.T.C. Por entonces, ya se sabía algo sobre una carta documento que el diputado nacional Lorenzo Pepe envió al Ing. Hidalgo, en uno de cuyos párrafos expresaba textualmente que: "Hago a usted directamente responsable por los eventuales accidentes que pudieran producirse en la próxima carrera de la especialidad a celebrarse en el circuito 'El Panorámico', de la ciudad de Junín. Además, lo hago responsable de la violación de la ley provincial 7412 y otras disposiciones legales vigentes conexas".

Y fue justamente a partir el arribo de esta carta documento, que las cosas tomaron un rumbo opuesto. Paralelamente, una delegación de la A.C.T.C., integrada por Rubén Gil Bicella, Daniel Alegre, Hugo Mazzacane, Antonio Bautista y el asesor letrado de la institución, Doctor Hector Latorruga, se reunían con el diputado Pepe, y de ese encuentro surgían el acuerdo para trabajar mancomunadamente, como reza un comunicado emitido al efecto, que agrega: "Para lograr el máximo de eficiencia en el cumplimiento de la ley 7412 y demás medidas de seguridad para el normal desarrollo de las competencias de Turismo Carretera, dejándose aclarado que el señor diputado de ninguna manera se opone a la reali-



Viernes a la noche en la A.C.T.C. Angeletti, Gil, Sartriano, Deambrosi, Spinello, O. Aventura Moyano y Ca a la espera de novedades. ¿Alguien duda que detrás de esto hay una maniobra con oscuras intenciones?

zación de las pruebas de dicha especialidad".

Casi coincidentemente, un telegrama recibido en la Asociación Corredores Turismo Carretera, proveniente del Ing. Hidalgo, informaba de la resolución de suspender la competencia de Junín: "Habiendo tomado estado público la intimación efectuada por el señor diputado nacional Lorenzo Pepe en la persona del director provincial de Transporte, presidente de C.E.C.A., y no obstante haber cumplido con todas las normas de seguridad previstas en la ley 7412, se comunica que se ha resuelto suspender la competencia prevista para el 13/9/87 en Junín".

En forma conjunta, un comunicado rubricado también por Hidalgo, señalaba que: "Se resolvió postergar la realización de la carrera a fin de posibilitar el

esclarecimiento público de los supuestos de que la realización de la misma acarrearía potenciales consecuencias físicas a público y/o participantes. Al mismo efecto se invita por este medio al señor diputado nacional Lorenzo Pepe, poniendo a su disposición toda la documentación originada con motivo de la competencia".

De manera que el pasado viernes 11 a la noche, la competencia estaba suspendida, y eso redobó el esfuerzo en los directivos de la A.C.T.C., que al filo de la medianoche, y por intermedio del doctor Jorge Andrés Nani, presentaron un recurso de amparo en el Juzgado Civil y Comercial N° 1 de Junín -cuyo titular es el doctor Bartolome Brignardello- y su secretario N° 1, el doctor Horacio Castellazzi- que tuvo ratificación el sábado a mediodía, dejando sin efecto la suspensión de la competencia.



SE BUSCAN DOS AUDACES.

Estamos buscando a dos hombres audaces para formar el equipo argentino que participará en el próximo Camel Trophy Indonesia '88. Si aceptás el desafío, enviá esta solicitud. El Camel Trophy Indonesia '88 está esperándote.

Complete el cuestionario y envíelo a C.C. 118 San Martín C.P. 1650

DATOS PERSONALES

Nombre/s: _____

Apellido/s: _____

Domicilio: _____ C.P.: _____

Loc.: _____ Prov.: _____

Tel.: _____ Doc. N°: _____

Fecha de Nac.: / / - Est. Civil: _____ Hijos: _____

Nacionalidad: _____ Alt.: _____ Peso: _____

Estudios Cursados: _____

Activ. Laboral: _____ Empresa: _____

CARNET DE CONDUCIR SI NO

¿Tiene experiencia de manejo en?:

Jeep Camión Camioneta Otros vehic. de doble tracc.

¿Tiene experiencia en competencias todo terreno? SI NO

¿Dónde?: _____

¿Conocimientos de mecánica del automóvil?:

Bien Regular Mal

¿Qué viajes insólitos realizó?: _____

¿Por qué motivos?: _____

Detalle los idiomas que domina. _____

Se aclara que la elección de los candidatos que participarán en el Camel Trophy Indonesia '88 es exclusiva decisión de Nobleza-Piccardo S.A.I.C. y F., sin que la misma pueda ser cuestionada.

(Si necesita más espacio, continúe en otro papel y envíelo junto al cuestionario, en sobre cerrado). Cierre de inscripción 30 de Octubre de 1987.



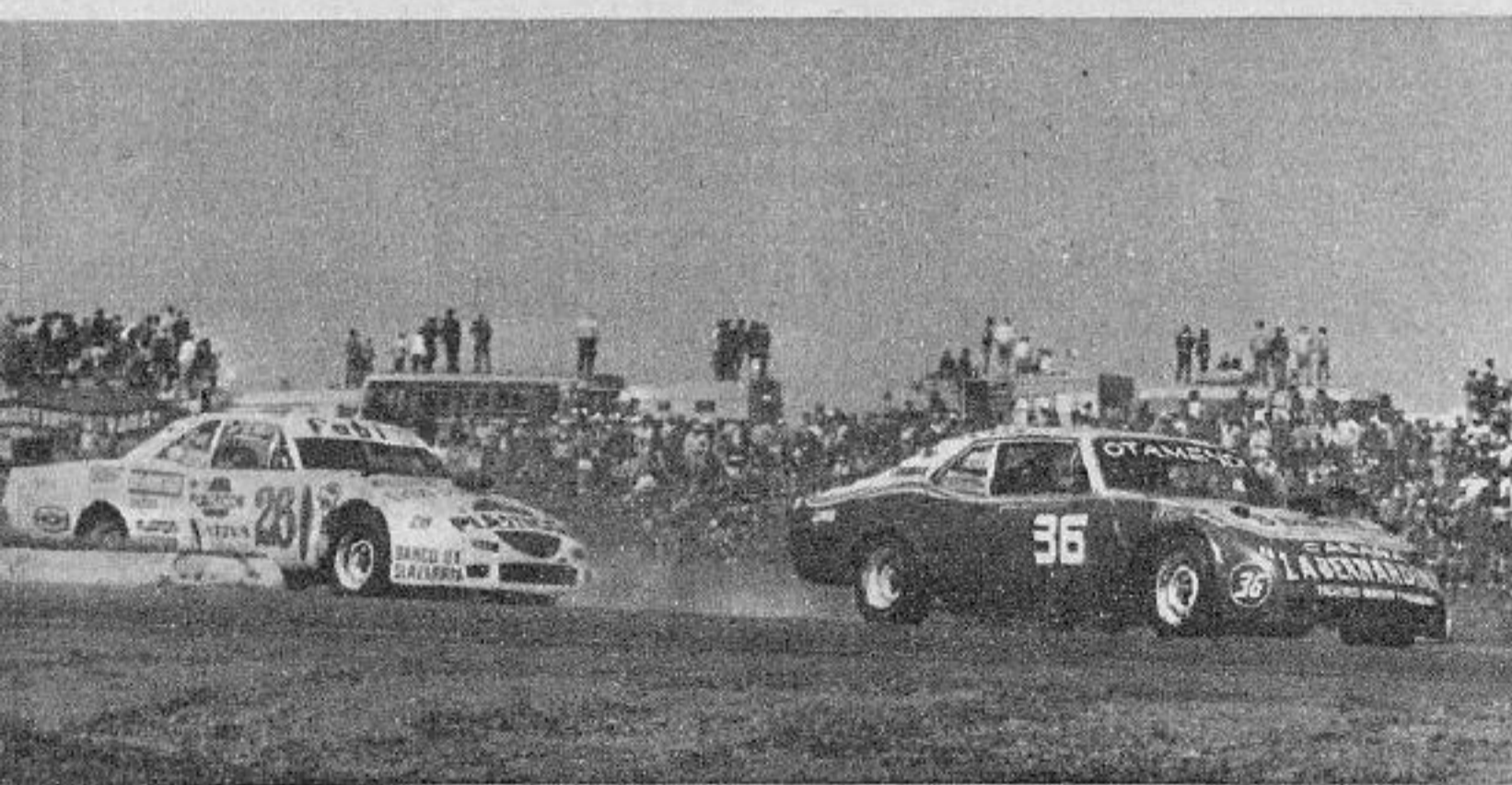
Pegue aquí su foto, no la abrache.

Fecha: / /

Firma: _____



Donde está Camel está la aventura.



8 - El "Pato" Morresi en una incursión por la tierra.
9 - Luis Hernández y José M. Romero, dos animadores permanentes. 10 - Omar Darío Boromo estuvo como acompañante en el Chevrolet de Mouras. A falta de Turismo, bueno es el T.C.



10

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 13 CARRERA: TC en JUNIN

RESULTADOS

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	SATRIANO	<input type="checkbox"/>	OYHANART	<input checked="" type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	ANGELETTI	<input type="checkbox"/>	MORRESI	<input checked="" type="checkbox"/>
3	<input checked="" type="checkbox"/>	A. AVENTIN	<input type="checkbox"/>	SALGADO	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	URRETAZAYA	<input checked="" type="checkbox"/>	CASTELLANO	<input type="checkbox"/>
5	<input checked="" type="checkbox"/>	NESPRIAS	<input type="checkbox"/>	MARCO	<input type="checkbox"/>
6	<input checked="" type="checkbox"/>	SASSO	<input type="checkbox"/>	M. CALAMANTE	<input type="checkbox"/>

Campeones
RELOJES
ORIENT CORSA

había que poner a varios... En algunos casos por lo desarrollado en las tres series, y en otros por una simple cuestión de razonamiento. En el primero de los grupos figuraban Urretavizcaya, Caparros, Mouras, Morresi, Angeletti y Oscar Aventin, mientras que en el segundo podíamos "encasillar" a Castellano, Oyhanart, Satriano o De Benedictis. De lo que sí no dudábamos, era de que las características de esta final iban a ser totalmente distintas de las de las series.

Oscar Aventin se adueñó de la punta, pero detrás, el Chevrolet de Urretavizcaya no le perdía pisada. Lo llevaba "cortito", y a prueba de ello es que la diferencia de los tres primeros giros (apenas poco más de un segundo y medio) se redujo a 97/100 en el cuarto, hasta que problemas de embrague hicieron perder tiempo a Urretavizcaya,

y el panorama se le cerró definitivamente cuando apareció un inconveniente en la caja de velocidades. Allí se "prendió" a Oyhanart tras el "Puma" de Morón, quien fue superado circunstancialmente en la vuelta 8, por 23/100. Y mientras los dos Falcon estaban enredados en su lucha, de atrás se producía el acercamiento de varios, algunos de los cuales no estaban en los cálculos. Mouras se debatía bastante lejos de la punta, y por la mitad de carrera desató el "Johnny" de Necochea apenas había podido transitar dos circuitos. Satriano y Morresi no encontraban el rumbo, y Caparros estaba lejos de reeditar lo hecho en la serie. Para colmo, Castellano resignaba su chance por una cubierta, y Oyhanart, apenas a tres giros del final se quedaba definitivamente, luego de protagonizar un excelente

LA CARRERA EN SINTESIS



Giustozzi, cuyos difusores serán analizados en la semana, intenta ganarle al Chevrolet de Mariano Calamante, saliendo fuera del pavimento.

Primera serie: Urretavizcaya, Castellano y O. Aventin ocuparon -en este orden- los tres primeros lugares, mientras que Marcos fue cuarto hasta la cuarta vuelta. Los cambios se sucedieron detrás. En el primer giro, Giustozzi, Satriano, Paolucci, Pacchialat, Romero y Alcuaz completaron los diez primeros. Al siguiente Alcuaz fue séptimo y luego se escalonaron Romero, Pacchialat y Paolucci. En la tercera vuelta Satriano consigue el quinto lugar y más atrás, Giustozzi, Alcuaz, Romero, Pacchialat y Paolucci, mientras que en la cuarta vuelta la única novedad es el intercambio de posiciones entre Alcuaz y Giustozzi. Al giro siguiente Alcuaz pierde a manos de Giustozzi y Romero, Pacchialat es octavo, Paolucci noveno y A. Martínez décimo, que al giro siguiente resignó esa ubicación a manos de Saiz. Fue el único cambio y la vuelta final no ofreció variantes.

Segunda serie: Caparros y Mouras fueron primero y segundo respectivamente a través de las siete vueltas. En la primera quedó tercero Marinovich, y luego M. Calamante, Oyhanart, De Benedictis, R. Roux, Polinari, Brescia y Miraldi. En la segunda ronda Oyhanart llegó al tercer lugar, y Marinovich quedó cuarto y en la tercera el orden fue: Caparros, Mouras, Oyhanart, De Benedictis, Marinovich, M. Calamante, Brescia, Polinari, R. Roux y Miraldi. En la cuarta pasada De Benedictis desplazó a Oyhanart y Marinovich quedó sexto, detrás de M. Calamante. Finalmente, el tablero de los diez primeros quedó compuesto por Caparros, Mouras, De Benedictis, Oyhanart, M. Calamante, Marinovich, Polinari, Brescia, R. Roux y Duarte.

Tercera serie: Primero Angeletti y luego Morresi, fueron los ocupantes de la punta. El "Pato" hostigó al Campeón durante tres giros y al cuarto logró su propósito. Pernia asomó como tercero, pero luego resignó ese lugar ante Hernández, alcanzando en cuarto lugar, que hasta el giro Nº 5 estaba en manos de Nespras. Estos junto a J. Roux libraron dura lucha en los relojes lo mismo que, A. Aventin y Dornic. Al cabo de las siete vueltas el marcador quedó formado por Morresi, Angeletti, Hernández, Pernia, Nespras, J. Roux, A. Aventin, Dornic, Spinella y Busios.

Final: Durante toda la competencia, a excepción de la quinta vuelta en que punteó Oyhanart, el dominio fue de Oscar Aventin. Tras el, se libró una entretenida carrera, que en la primera vuelta mostró persiguiéndolo a Urretavizcaya, Satriano, Castellano, Marinovich, De Benedictis, Caparros, Oyhanart, M. Calamante y Mouras. En la segunda vuelta se retrasó Satriano cayendo al quinto lugar. Castellano y Oyhanart quedan tercero y cuarto, y aparecen en escena detrás del sexto Marinovich, Alcuaz, Pernia, Polinari y Caparros. En el quinto giro los diez primeros eran O. Aventin, Urretavizcaya, Oyhanart, Castellano, Caparros, Angeletti, Mouras, Marinovich, Polinari, M. Calamante y Morresi. Cinco giros más tarde el pelotón se componía de O. Aventin, Oyhanart, Urretavizcaya, Castellano, Satriano, Mouras, Caparros, Angeletti, Pernia y Polinari. En el giro quince los cambios fueron variados: O. Aventin, Oyhanart, Mouras, Polinari, Pernia, Nespras, Giustozzi, J. Roux, Brescia y Alcuaz. En las cinco últimas vueltas se registraron algunos cambios más, quedando la clasificación integrada por O. Aventin, Pernia, Nespras, J. Roux, Giustozzi, Hernández, Brescia, Saiz, Morresi y Spinella.

trabajo junto a O. Aventin para regocijo del cumpleaños "Polaco" Herceg, que sin embargo no pudo darse el gusto de lograr el "1-2".

Y la carrera adquirió otro matiz con el acercamiento de Angeletti, Pernia, Nespras, J. Roux, Giustozzi y Hernández, quienes por supuesto peleaban por los lugares de escolta, ya que el podio tenía su lugar más alto reservado para Oscar Aventin. Pero Angeletti fue otro de los que pagó tributo al esfuerzo, y dejó el segundo puesto a su compañero de equipo, Vicente Pernia, quien más allá del descarte que se produjo adelante, llegó a culminar tan bien a base de un manejo dosificado y un auto plenamente apto, con el que en los últimos tres giros fue descontando a razón de dos segundos en cada uno. Por lo demás, Nespras, J. Roux, el impugnado

Giustozzi, Hernández, Brescia, Saiz, Morresi y Spinella se encargaron de llenar prolijamente los huecos que fueron produciéndose.

JUNINENSES

EN SUSPENSO - La clasificación fue dada en carácter provisorio, ya que se observó una anomalía en los difusores del Dodge de Carlos Giustozzi.

REUNION SECRETA - El sábado por la noche, en el Salón Rojo de la Municipalidad de Junín, se celebró una reunión a la que únicamente tuvieron acceso los pilotos y algunos miembros de la Comisión Directiva de la A.C.T.C., los que se expresaron sobre todas las vicisitudes atravesadas para concretar la carrera, y exigieron de los participantes una conducta que no diera pie para problemas.

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



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

RACING PARTS

- Rotores para válvulas ISKY. Todos los tipos.
 - Botadores a Rodillo, CHEVY y DODGE, ISKY.
 - Válvulas lavadas válvulas ISKY.
 - Pistones para válvulas Titania hierro y Dural ISKY.
 - Tacómetro JONES con aguja flexible.
 - Radiador para aceite marca ARO.
 - Encendido MALLOY. Toda la línea.
 - Carburadores WEBER y sus accesorios.
 - Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
 - Coño flexible para frenos especial.
 - Buzos y guantes SIMPSON.
 - Bulchas de biela CARRILLO.
 - Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
 - Pintura para coños de Escara VIII. Varlos colores.
- ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL. 701-7948

FIBRA DE CAMPEONES



Avda. Mitre 1130 (C.P. 1602). FLORIDA. TEL. 760-8995

Ruta 8 Km. 18,200 esq. Cuba. TEL. 769-3651 SAN MARTIN.



CUPULAS Y FURGONES en FIBRA de Vidrio para todas las marcas de pick-up

ZAGAGLIA BUTACAS

TORINO ☆ FALCON ☆ JEEP ☆ MEHARI
☆ COMPETICION ☆ RODANTES ☆
☆ ARENEROS ☆ PEUGEOT 505
☆ FIAT 600 c/Cabecal ☆
TODOS RECLINABLES
COLORES A ELECCION
★★★★★ J.B. JUSTO 3350 - CAP. ★★★★★
• F.D. OLIVEIRA 4683 (1678) CASEROS TEL.: 654-5408
DARWIN 24. CAP. TEL. 855-8498



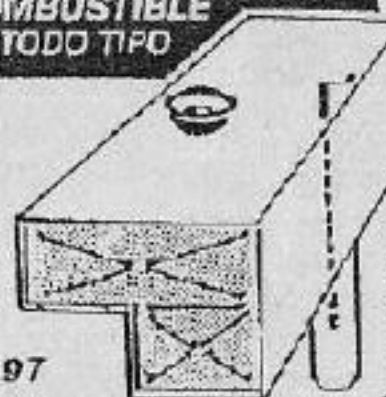
TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO TEL 765-2497

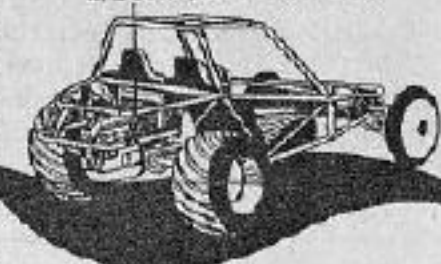


SALTADUNA 4x4

® 797-9473

ZUFRIATEGUI 2099 ESO. BELTRAN FLORIDA

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



SAFARI 4x4 Ø 2" - 2 1/2"



ARENERO Ø 1 1/2" - 2"
MECANICA GORDINI - R4 - R6 - R2
F 800 - DKW - VW DE CARLO R18
F 125 PEUGEOT



NUEVA GENERACION EN 4x4
• MECANICA IDEM ARENERO
• TRANSMISION: R 12
• SUSPENSION: INDEPENDIENTE DE PARALELOGRAMOS ARTICULADOS EN LAS 4 RUEDAS CON UN RANGO UTIL DE 30 cm
• DESPEJE: EN ORDEN DE MARCHA 45 cm
• BALANCEO DE PESO: 30% TD - 70% TJ
• JAULA: ACERO CARBONO-C. NIQUEL
• SOLDADURA: T.I.G. ARGON

BUZOS ANTIFLAMA

VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO, NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA, CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS, PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS CON TELAS PRELAVADAS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TIERRA. YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA HOMEX 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 5067. Tel: 725027

REMITINDOS AL INTERIOR
BRANDSEN 1123. TEL 744-2503
Frente a Estación SAN FERNANDO (1646)



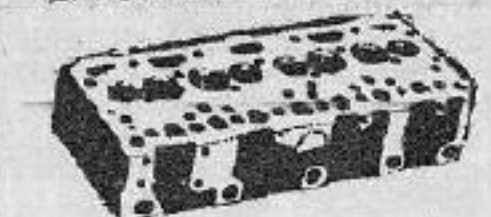
MATAFUEGOS SANTA ANA

- Lider en matafuegos para automotores
- Fábrica de matafuegos CO2 y presurizados
- Cápsulas y tubos soderos
- Adecuación y recargas

ENVIOS AL INTERIOR
REMEDIOS 3624. CAP. TEL. 612-6517

TAPAS DE CILINDRO H.P.

- Especialidad en T.C. • Tapa de cilindro para competición
- Múltiples y Potenciación •
- Tapas flujeadas
- Se colocan guías de bronce
- Envíos al interior



SIMBRON 1833 (Alt. Kennedy al 600) SAN JUSTO. TEL. 650-8486

Ruedas Deportivas



SPINA HNOS.

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

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

*** FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES ***
BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES
REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618. TEL. 651-9936 • SAN JUSTO

SERVICE DIESEL BARRACAS
BANCO DE PRUEBA BOSCH
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES
JORGE 2371 (cp. 1275) TEL. 28-9032

EQUIPOS ESPECIALES. ASISTENCIA TECNICA PARA VEHICULOS DE TRACCION EN LAS 4 RUEDAS.
Todo Jeep
Preparación de unidades para la categoría "SAFARI" de acuerdo al Reglamento de la Asociación de Pilotos
HIPOLITO YRIGOVEN 4079/81. TEL. 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

LOS MEJORES PRECIOS
Buzo FONE A 352
Buzo C.W A 231
Intercomunicador ... A 319
CYCLE WORLD Av. del Libertador 6822 (cp 1429) Bs. As. 764-4808

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES LUBRICANTES MITRE
AGENTE OFICIAL BEL-RAY COMPETICION BATERIAS PRESTOLITE
AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO 88-9857 Envíos al interior

H.B. Productoras S.R.L. • Avda. Corrientes 3782 4° B (1199) CAPITAL - Tel: 86-7734



Roberto Urretavizcaya en muy buen trabajo con el Chevrolet de Supertap, que en cualquier momento puede llegar a la victoria. Quedó al margen por la caja.

EN POCAS PALABRAS

Jorge Polanco I: "Ahora estoy con el 'Vasco' Izaguirre. El cambio se nota es otra clase de gente". **Pedro Doumic:** "Me falta medio segundo, pero no arriesgo. Prefiero cuidarme". **Osvaldo Morresi:** "No se si en la serie estuve largo de multiplicación o la pista estaba muy sucia". **Roberto Mouras:** "Es increíble, alguien me desprendió la tapa del baul en la largada. Para la largada de la final me voy a poner de vigilante en la cola del Chevrolet". **Eduardo Pereyra:** "Hay que destacar el excelente comportamiento del publico y de los pilotos. A pesar de todos los problemas la carrera se hizo, sin despliegues ampulosos pero con efectividad". **Oscar Alaux:** "Sentí una vibración y pare para no romper el motor". **Vicente Pernia:** "Se me empearon dos bujías. Por eso no largue en la serie que me correspondía". **Antonio Aventin:** "El auto se mueve mucho al frenar". **Jorge Polanco II:** "Hice un par de dibujos raros en la zona del puente". **Carlos Marinovich:** "El rendimiento del auto mejora notablemente. Lastima el toque de Angeletti, que si bien fue casual, me privo de llegar en un buen puesto".

RETRASOS Y ABANDONOS



Hubo evidentes signos de mejora en el auto de Marinovich, que debió abandonar tras un trompo luego de un toque -involuntario- de Angeletti.

Malisia: problema en el filtro de aceite (Ab.); **Occionero:** motor (Ab.); **G. Rodriguez:** trompo; **Mar-**

cos: balancin (Ab.); **Miraldi:** cojinele (Ab.); **Saccani:** bomba recuperadora (ab.); **Salgado:** cortocircuito y principio de incendio (Ab.); **Alaux:** falla por bujías (Ab.); **Alcauz:** irenos; **Delconte:** falla en baja e inconvenientes en amortiguación (Ab.); **Mouras:** se le levanto la tapa de baul en la serie. Rompió en la final (Ab.); **Castellano:** rompió una goma (Ab.); **Muñiz:** cortó la correa dentada (Ab.); **Marinovich:** trompo luego de ser tocado por Angeletti (Ab.); **Angeletti:** se quedó sin aceite (Ab.); **Urretavizcaya:** embrague y caja (Ab.); **Caparrós:** carburación (Ab.); **Oyhanart:** transmisión (Ab.); **Morresi:** se trabó el acelerador; **Satriano:** balancin (Ab.); **Polinori:** quedó en cinco cilindros (Ab.); **De Benedictis:** terminal del condensador rota (Ab.).

CAPARRÓS: "Este multiple se lo compré a Brescia; Galante me provee de algunos elementos más, y el resto es todo 'fabricación casera'. Hay mucha gente detrás de este auto que hoy me brinda una gran satisfacción", comentó Edgardo Caparrós luego de ganar su serie.

BONOMO A LA DERECHA: Omar Dario Bonomo estuvo en la butaca derecha del Chevrolet de Roberto Mouras, que comentó: "Estoy buscando alguien de peso ideal, por eso cambio de acompañante"...

CONFESION: "En la serie que gané, anduve todo el tiempo a fondo, pero en la última vuelta empecé a tirar doscientas vueltas menos entre cambios, y eso contribuyó a que me bajarán el tiempo", confesó Roberto Urretavizcaya.

GESTO: Recientemente la A.C.T.C. recibió un pedido de la Escuela Diferencial N° 1 de Monte, e inmediatamente hizo llegar una cocina nueva, una mesa y doce sillas tapizadas. Merece ser dado a conocer.

QUEJAS: Muchos fueron los que se quejaron de la suciedad del circuito. Lo que pasó fue que las roturas de motor fueron muchas, y pese a los esfuerzos de los banderilleros, que desparramaron cemento por doquier, el piso ofreció un estado que distó de ser el ideal.

CONTESTACION: "¿Cuántas personas trabajaron en seguridad...? 40.000" Así respondió Juan C. Deambrosi, dando a entender que los asistentes en Junin dieron una muestra cabal de como comportarse el publico en un semipermanente.

CLASIFICACION

Auto Moto Club Junin - Circuito "El Panorámico" de 7.600,76 metros - 3 series y final a 20 vueltas - Recorrido total: 152,015 Km - 13/9/87.

PRIMERA SERIE

Urretavizcaya, 20m32s250/000 a 155,439 Km/h (7v); Castellano, 20m35s052; O. Aventin, 20m40s901; Satriano, 20m54s552; Giustozzi, 20m55s598; Romero, 20m57s069; Alcauz, 21m10s733; Paccialati, 21m13s546; Paolucci, 21m29s052; Saiz, 21m30s726; Piccinini, 21m33s039; Polanco, 21m46s574; Lotoco, 21m47s039; Salerno, 21m47s680; Risatti, 22m09s644; G. Rodriguez, 22m14s953; Faustino, 20m04s401 (6v); E. Rodriguez, 20m12s568; A. Martinez, 15m25s789 (5v); Apella, 16m07s538; Marcos, 11m56s039 (4v); Reymonte, 9m31s273 (3v); J. Occhionero, 6m30s988 (2v); Finocchio, 3m13s211 (1v); Degioannini, 3m16s444.

Record de vuelta: Urretavizcaya en la 6ta. vuelta en 2m53s191/1000 a 157,991 Km/h.

SEGUNDA SERIE

Caparrós, 20m29s894/1000 a 155,736 Km/h (7v); Mouras, 20m37s888; De Benedictis, 20m38s296; Oyhanart, 20m40s703; M. Calamante, 20m45s138; Marinovich, 20m46s901; Polinori, 20m48s203; Brescia, 20m40s500; R. Roux, 20m50s226; Duarte, 21m15s039; Alaux, 21m21s917; Sasso, 21m22s302; Spinello, 21m34s638; Luppi, 21m41s394; Altuna, 21m46s750; C. Lynn, 21m52s203; Bressano, 22m08s674; Muñiz, 22m26s453; Pesenti, 22m31s818; Torre, 19m41s825 (6v); Miraldi, 12m04s348 (4v); Oubiña, 3m32s205 (1v); Caprile, 4m00s861.

Record de vuelta: Caparrós en la 6ta. vuelta en 2m53s734/1000 a 157,497 Km/h.

TERCERA SERIE

Morresi, 20m52s25/100 a 152,955 Km/h (7v); Angeletti, 20m56s75; Hernández, 20m57s73; Nesprías, 20m05s92; J. Roux, 21m10s45; A. Aventin, 21m11s94; Pernia, 21m12s30; Doumic, 21m13s08; Spinella, 21m21s90; Bustos, 21m23s63; Gardinalli, 21m29s61; Mazzacane, 21m30s54; Caparelli, 21m41s77; M. González, 21m54s05; Ciccia, 21m59s08; Becco, 21m59s39; O. Lynn, 22m14s48; Delconte, 22m41s39; Bravi, 19m49s97 (6v); D. Martínez, 20m17s58; Salgado, 13m11s21 (4v); Costa, 6m24s91 (2v); Carelli, 6m24s95; A. Fernández, 3m16s77 (1v); Malisia, 3m22s66; Crovo, 3m45s72.

No largó: Saccani.

Record de vuelta: Morresi en la 3ra. en 2m56s41/100 a 155,107 Km/h.

FINAL NO CLASIFICADOS

Becco, 21m43s00/100 (7v); Bressano, 22m09s11; Sanguinetti, 22m10s18; G. Rodriguez, 22m10s53; O. Lynn, 22m10s76; C. Lynn, 22m13s11; Polanco, 22m24s90; Bravi, 22m33s18; M. González, 22m36s16; Delconte, 22m42s36; Torre, 22m56s70; E. Rodriguez, 23m16s27; Saccani, 23m19s80; Faustino, 23m29s43; D. Martínez, 23m57s03; Muñiz, 18m24s68 (6v); Pesenti, 4m10s72 (1v).

Record de vuelta: Muñiz en la 4ta. en 3m01s57/100 a 150,693 Km/h.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	8	Oscar Aventin	Ford	58m29s500/1000	20
2º	56	Vicente Pernia	Dodge	59m01s483	20
3º	14	Juan Carlos Nesprías	Dodge	59m12s038	20
4º	30	Jorge Roux	Dodge	59m37s023	20
5º	35	Carlos Giustozzi	Dodge	59m41s180	20
6º	36	Luis Hernández	Chevrolet	59m45s226	20
7º	24	Gustavo Brescia	Dodge	59m50s953	20
8º	20	Carlos Saiz	Ford	59m51s075	20
9º	4	Osvaldo Morresi	Chevrolet	1h00m55s362	20
10º	44	Juan Carlos Spinella	Dodge	57m20s697	19
11º	49	Eclor Paccialati	Dodge	57m32s203	19
12º	29	Osvaldo Sasso	Ford	57m32s203	19
13º	121	Osvaldo Duarte	Chevrolet	57m36s773	19
14º	7	Pedro Doumic	Dodge	58m02s930	19
15º	9	Mariano Calamante	Chevrolet	58m36s319	19
16º	21	Oscar Spinello	Dodge	58m36s726	19
17º	92	Francisco Alcauz	Dodge	1h00m21s476	19
18º	17	Antonio Aventin	Dodge	1h00m50s546	19
19º	1	Oscar Angeletti	Dodge	53m27s660	18
20º	5	Jorge Oyhanart	Ford	46m43s849	16
21º	37	Juan Carlos Bustos	Dodge	48m39s552	16
22º	138	Roberto Caparelli	Chevrolet	46m32s355	15
23º	39	Osvaldo Luppi	Dodge	47m22s552	15
24º	22	Marcelo Polinori	Chevrolet	41m21s644	14
25º	45	Nestor Gardinalli	Ford	42m15s424	14

Promedio del ganador: 155,935 Km/h.

Record de vuelta: Oyhanart en la 7ma. vuelta en 2m52s84/100 a 158,332 Km/h.

Nota: la presente clasificación es provisoria.

Estadísticas: Alberto Falcón.

CAMPEONATO

(Disputadas once competencias)

Oyhanart, 179,50 puntos; Castellano, 169; Satriano, 140,50; Mouras, 115; Morresi, 97; De Benedictis, 92,50; Angeletti, 92; O. Aventin, 90; Brescia, 76,25; Nesprías, 67; Ferdinandio, 61,50; Marcos, 60,50; Caparrós, 50,25; A. Aventin, 46; Paolucci, 42,50; Doumic, 39; Giustozzi, 33,50; Romero, 31,50; Saiz, 31; Marinovich, 28,50; Gardinalli, 25,50; Salgado y Paccialati, 23; R. Roux, 22,50; Colabello, 22; Malisia, 19; Pernia, 18; Sasso, 17,50; Alcauz, 17; A. Martínez, 16,50; Finocchio, 14,50; C. Calamante, 13; Bustos y Polanco, 12,50; Luppi, 11,50; Polinori, 10,50; Spinello, 10; Duarte, 8,50; Altuna y C. Lynn, 7,50; Martínez Boero, 6,50; Becco, Spinella y Lopez, 6; Salerno, 5,50; Apella, de Araya, Occhionero y Reymonte, 5; Caparelli, Bressano y G. Rodriguez, 4,50; Sanguinetti, Daray, Lotoco y Ramos, 4; O. Lynn, Alaux, Costa, A. Fernández, Mazzacane y Palma, 3,50; Garrido, M. González y Perlo, 3; Fangio, 2,50; Banti, 2,25; Ayerá, Ducret, Nani, Piccinini y Soldi, 2; Garro, 1,75; Delconte, Bravi, Ciccia, Dopico, Porchetto y Risatti, 1,50; Balda, Benito, Firpo, C. García, Luaces, Miraldi, Nathan, Pesenti, Reynoso y Urquiza, 1.

Próxima competencia: el 27 de septiembre en Monte (Pcia. de Buenos Aires).

Revista CORSA N° 1106. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1987 por Editorial Abril S.A., Suipacha 664. 5º Piso, Capital Federal. Tel. 331-0112/0253. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corssa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 68967. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli,

Sigma. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919. Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Rylea S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22530 RYELA-AR, URUGUAY: Dipla S.A., Juan Banes 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 4110, Florida, pcia. de Buenos Aires. Setiembre de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Correo Argentino Central B Surcursales 11-27-34-80	Franqueo Pagado Permiso N° 4981
	Código Postal 1008
	Concesión N° 7.970

Adquiere en las mejores casas del ramo

En Cables para bujías... ¡Los Mejores!

FLEXI-CAMP

Team Competición

PÍDALOS CON EL NUEVO CAPUCHÓN REFRIGERADO

Ventas por MAYOR Y MENOR

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap

TEL. 611-0371 (1416)

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

ENVIOS AL INTERIOR Tarj. de Crédito

LINEA BRONCO. Rodados 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"

TODAS LAS MEDIDAS Rodado 15 x 5-6-7-8-9-10 y 11"

Rodado 16 y 16,5 x 6-7-8-9-10 y 11"

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

También BRONCO Buggy en 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11

1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS

Originales, camión, cromadas

DIRECTAMENTE DE FABRICA

CENTRO RUEDAS

AV. WARNES 636
1414 - Capital
854-0891

DISTRIBUIDOR DE PROTTO S.A. CIMETAL PRATI Hnos.

AHORAA! precios promocionales
Alineación Rayo Láser, Balanceo computado,
Tren Delantero, Arma y Desarma de Cubiertas

Distribuidora Morello

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

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

DISTRIBUIDOR OFICIAL

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Tarjetas: 1-2 y 3 pagos

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

Ventas por MAYOR Y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR

GRAN OFERTA mod. FORMULA 2990

Contado efect. con cheque ó giro

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

Radiadores FABIAN

Fábrica
Reparación
Nacionales
Importados
Escapes para competición

CASEROS 231
VTE. LOPEZ
795-3499/3599

oíd el ruido de rotas cadenas...

ANTIBARRONIEVE

LANCERO

corta la dependencia en la nieve y el barro.

LANCERO

CADENA DE DISTRIBUIDORES:

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

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

TALLERES GARCIA

LA MEJOR ATENCION PARA SU COCHE Y MOTO

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

MOTOS

RECTIFICACION

Motos Japonesas
1 a 6 cilindros

Trabajos Especiales

Mecánica Garantía

Teodoro Garcia 2993
551-4267

BF Goodrich

LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS

PARA VEHICULOS TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD

			
RADIAL COMP T/A	RADIAL SPORT TRUCK T/A	RADIAL ALL-TERRAIN T/A	RADIAL MUD-TERRAIN T/A
PICK-UPS NACIONALES		VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS	
AMERICANOS Y JAPONESES		AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES	
MONZA SUR H. Yrigoyen 9336 L. de Zamora	NEUMASUR Australia 1160 Teléfono: 28-1017/0556/0993 Capital	NEUMAWARNES Warnes 899 Capital	

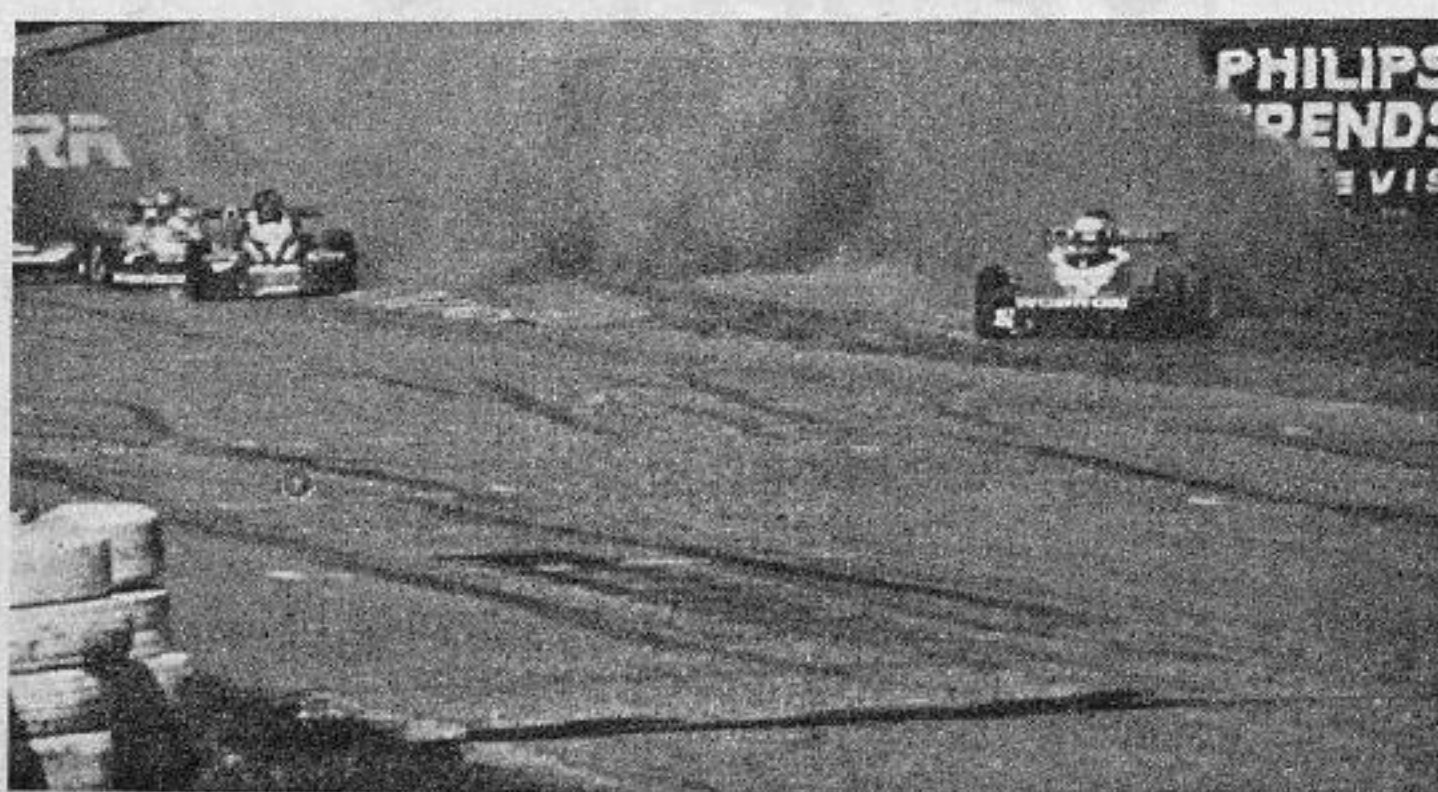
Blasco y Asociados tel: 761-1589

EN LAS PAREJAS, Norberto Della Santina emergió airoso de un "recital" de errores y despistes. La gran diferencia fue que...

"TITI" NO SE EQUIVOCO

... y además de no equivocarse, luego de la suspensión produjo un retorno inmejorable en una carrera complicada, con pista muy sucia varios que "loquearon" más de lo debido con diversas consecuencias. Dos punteros se quedaron "tirados" y la categoría presentó cuarenta y siete autos, demostrando excelente salud.

LA CARRERA EN SINTESIS



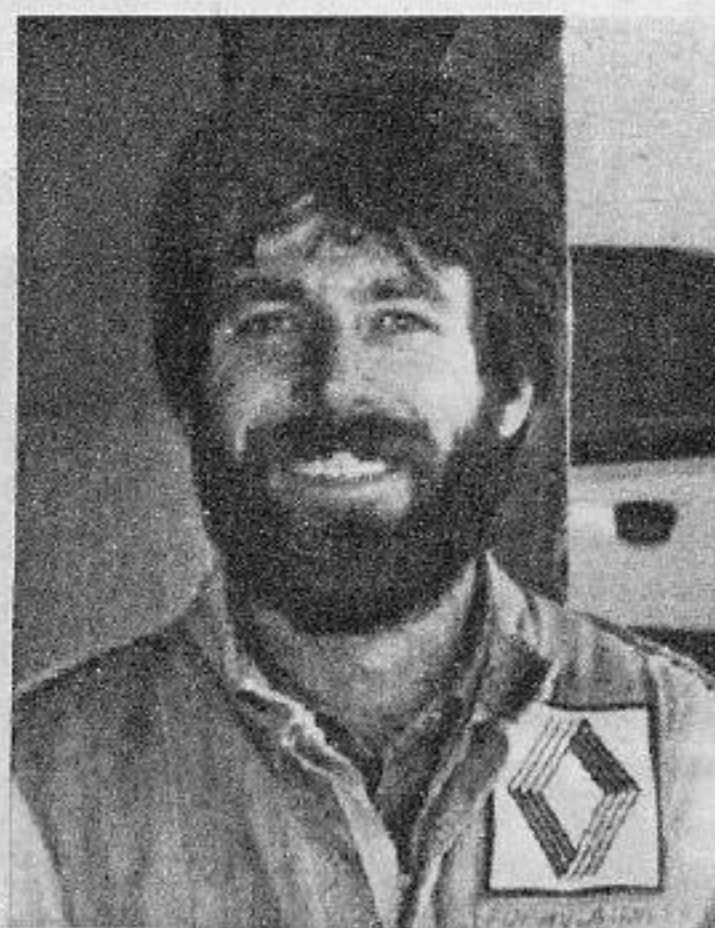
Mandrini se despista; Palmero y Della Santina aprovechan para alcanzarlo

Pico en punta Mandrini seguido por Palmero, Della Santina, Bovone, Solmi, Alisi, Bellosio, Paulizzi, Neviani, Pereyra, Mazzini, Torregiani, Morgan, Basco, Ballario, Paganí, Demarichi, Bouvier, Arlandis y el resto. Paulizzi hizo un trompo, abandonó y Pereyra rompió el motor en las primeras vueltas. Bovone superó a Della Santina en la tercera, y dos más tarde abandono Mandrini. Palmero se retraso poco a poco y Solmi lo paso a Riva. Luego Bovone se corto en la punta hasta desertar, siendo Della Santina el nuevo puntero a cinco vueltas del final. Ya Palmero lo habia cerrado a Bouvier; Morgan y Mazzini se habian golpeado y Fonte lo habia dejado "out" a Barceio. Solmi con la trompa rota se retrasaba. Alisi iba para adelante siguiendolo a Neviani.

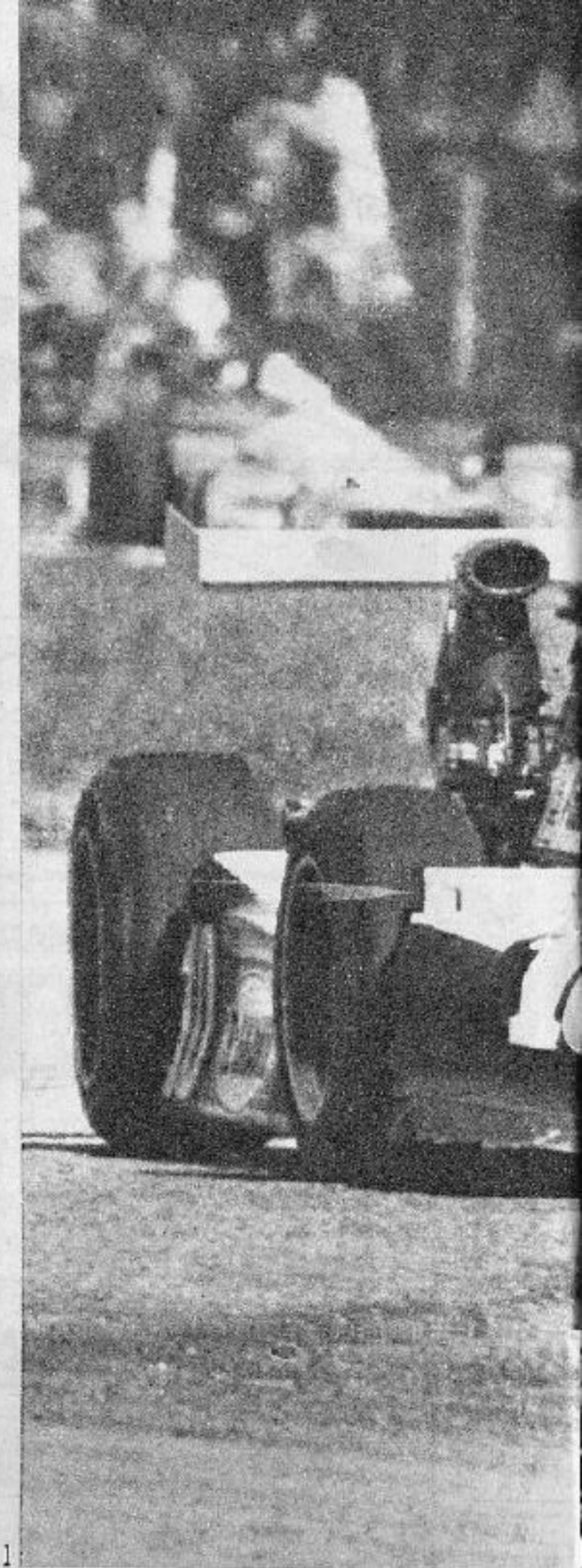
A poco del final, Della Santina era comodo puntero, Riva y Neviani segundo y tercero respectivamente y la puja era por el cuarto lugar, pues Solmi, Alisi y Torregiani no se dieron respiro. Finalmente el segundo de ellos se quedo con el puesto en juego, perdiendo Solmi varias posiciones mas hasta el final.

La demostración hecha por la Fórmula Renault Argentina en el "Don Eduardo" de Las Parejas fue de primer nivel. Una categoría que aparece en cualquier circuito con cuarenta y siete autos, de los cuales veintuno deben emprender el regreso el sábado por la noche porque quedan fuera de la grilla de partida (que sólo permite la inclusión de veintiséis), y que del primer clasificado (Mandrini) al último (Esverri), hay poco más de un segundo sesenta y cinco centésimos, merece la

admiración general, especialmente en los aciagos tiempos económicos por los que atraviesa nuestro país. Si además de todo esto, agregamos que nadie puede imaginar un ganador el domingo por la mañana porque debido a lo ajustado de las diferencias es prácticamente imposible, y si se aventuran varios se corre el riesgo de que aparezca un "tapado" y cambie los papeles. Un "amague" de esas "apariciones" hubo el domingo, pero también algunas actitudes de pilotos con experiencia que se



1 - Palmero se escapa del cuadro y Norberto "Titi" Della Santina aparece en primer plano con Juan Bovone pisandole los talones. Un poco mas atras, Mario Riva. Della Santina, luego de la suspension, llega, vio y vencio. 2 - Este es el rostro feliz de este marcosjuarenses que además como en Formula Renault nacional, colecciona títulos zonales. 3 - Neviani delante del peloton de los "desdichados", Pereyra, Mazzini, Morgan, Demarichi y Basco, son los integrantes y todos abandonaron por diversas causas. 4 - Así se trabaja en el box de Mario Riva, que poco a poco se acerca a Neviani en el torneo



equivocaron en varias maniobras dejaron fuera de combate a rivales que estaban haciendo buena letra.

En el caso de los "tapados", se dio parcialmente, porque en las pruebas con tanques llenos apareció un chico de Salto llamado Fernando Morán en el segundo lugar, y por el que muchos preguntaban para conocerlo. Finalmente no asomó tan bien en la prueba final, pero el antecedente es válido. La punta estuvo en manos de varios, Gustavo Mandrini fue el primero hasta su

deserción. Juan Bovone tomó la posta y cuando se había escapado algo más de cuatro segundos, una rotula lo dejó sin poder hacer nada y con un amargo gusto de esta jornada santafesina.

El famoso "no hay mal que por bien no venga" se dio en toda su plenitud, y el abandono de Bovone le facilitó las cosas a otro luchador de la categoría, oriundo de la ciudad de Marcos Juárez y que retornaba luego de una suspensión. Así, Norberto Della Santina, más



conocido por todo el ambiente como "Titi", pudo llegar a ganar su primera carrera de Formula Renault. Esto le hace muy bien a la categoría por varios motivos. Uno, y el que salta a primera vista, es porque se incorpora un nuevo piloto triunfador. El otro, porque esta victoria era una de las metas que se había impuesto Della Santina, y evidentemente cuando cualquier persona cumple lo que se propone es porque hay un proceso de maduración de por medio, además del trabajo que se ne-

cesita para llegar a ganar en una especialidad tan competitiva como ésta.

Justamente hablando de maduración hay que destacar a Mario Riva y Daniel Neviani, quienes están enfrascados en una interesante lucha por el campeonato, y trabajan en todo momento pensando en los resultados finales y no para estar adelante de una determinada tanda o en tanques llenos. Ellos dos son las muestras más palpables de esto de la maduración.

La otra cara de la moneda la mostraron aquellos que, a pesar de tener algunos mucha experiencia en la FRA, igual cometieron gruesos errores. El caso de Fonte, cuando lo tocó a Barceló, Palmero, que lo "endulzó" a Bouvier, dejándole un hueco y cerrándose posteriormente, mandando a la tierra al piloto de Luján; y lo ocurrido con Mazini y Morgan, en plena recta y luego de toques sucesivos hasta terminar con la violenta salida de pista de ambos, que afortunadamente no tuvo conse-

cuencias personales.

Hubo varios que revirtieron un fin de semana con complicaciones. Miguel Alisi, Rodolfo Torregiani, Eduardo Ballario y Augusto Fonte nombrados en el orden final, debieron sobreponerse a múltiples inconvenientes en entrenamientos y clasificación para arribar en el lugar a los puntos. Fernando Morán, Eduardo Bouvier y Sergio Solmi, completaron el marcador y justamente fueron los que terminaron con el total de vueltas cumplidas. El primero con



Rodolfo Torregiani consiguió una buena posición en el final. Aquí lo siguen Mazzini y Morgan, dos que terminaron bastante mal luego de toquear.

problemas de carburación, el segundo con una salida de pista producto del episodio ya comentado; y el tercero porque rompió la trompa y se retrasó progresivamente cuando faltaba poco para el final.

En definitiva, buen saldo para la Fórmula Renault Argentina que le dio un nuevo nombre ganador al automovilismo nacional, con un marco importante de público en una plaza muy favorable para la especialidad, pues trece pilotos de los veintiseis que largaron fueron promovidos al orden nacional por los torneos zonales santafesino y cordobés.

PICADOS DE BOXES

SUSTOS - Fueron dos en el fin de semana. El primero, por un principio de incendio en el camión cisterna encargado de distribuir el combustible a todos los equipos. Pese a la rapidez con que se propagaron las llamas, una dotación de bomberos pudo dominar el fuego ante el aplauso de los presentes.

Al otro día, algo similar ocurrió en el box de José Eseverri, aunque tampoco pasó a mayores. De acuerdo con los testigos no fue por negligencia la causa de estos principios de incendio, y se escuchó decir que la carga de energía estática era la culpable.

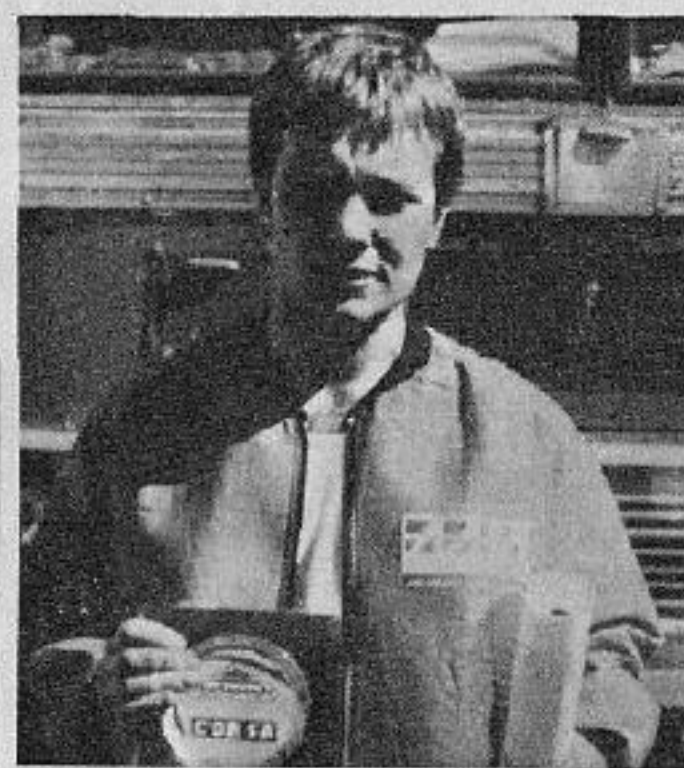
MANDRINI Y LA FORMULA TRES - Gustavo Mandrini habló de su probable incorporación a la Fórmula Tres Sudamericana. "Esta semana me voy a dedicar de lleno a este tema para tomar una decisión definitiva, y tendré contactos con los hermanos Rullo para conocer más detalles."

RECARGO - El que le aplicaron a Sergio Solmi por adelantarse en la largada. Fueron treinta segundos, que penalizaron al sampedrino desde el inicio de la competencia.

EL NUEVO GANADOR - Norberto Della Santina corre en la FRA hace cuatro años, nació en Marcos Juárez y fue campeón de la Fórmula Cuatro Santa-fesina en 1978 y de la Fórmula Renault Cordobesa en los años '81, '82 y '83. En el torneo de esta temporada está puntero, tiene 116 carreras corridas en el zonal y 35 victorias.

Fotos: Enrique Bianco, Duilio Cato y M.P.

LOS PROTAGONISTAS "ALGUNOS ANDABAN COMO LOCOS"



Miguel Ángel Alisi, revelación CORSA-Carburando de agosto.

Norberto Della Santina: "Largué muy bien, en tercer lugar, y enseguida pude pasarlo a Palmero. Luego cometí un error en la salida a la recta principal, donde tuve que frenar porque entre desacomodado, y ahí me pasó Bovone. Me mantuve en la posición y poco después se quedó Mandrini y aunque Bovone se había cortado, tenía fe en alcanzarlo. En las últimas vueltas estaba descontando medio segundo por giro, y si no se paraba, creo que iba a ser muy peleada".

Juan Daniel Bovone: "Esto es el colmo de la mala suerte, hermano. No lo podía manejar más y me estaba retrasando, hasta que se rompió la rotula".

Mario Carlos Riva: "La carrera fue muy complicada. En la pista había tierra, aceite, trompas, pedazos de plástico. Se iban afuera y volvían como locos. Pero afortunadamente pude sacar puntos muy importantes para el campeonato, en ninguna oportunidad repetimos los tiempos que con relativa comodidad hicimos el viernes, pero a todos nos pasó algo similar. Ahora veremos, seguiremos trabajando para mejorar".

Miguel Ángel Alisi: "El auto no es el mismo de antes, algo debe haber pasado cuando me golpeó probando, porque la alineación duraba cinco vueltas y después no lo podía llevar. En la carrera luché, me tocaron, hice de todo y en definitiva el cuarto puesto es una muy buena cosecha para nosotros".

EN POCAS PALABRAS

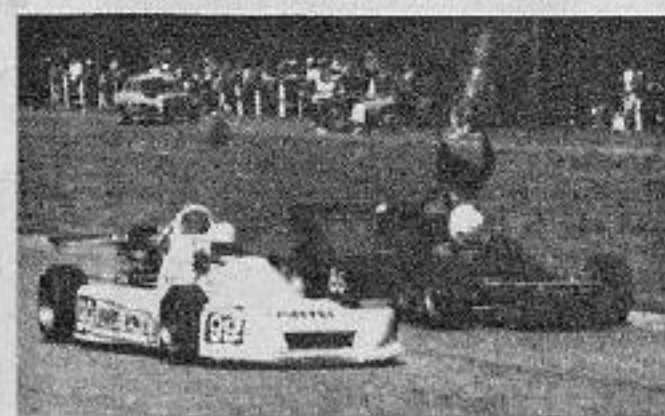
Fernando Morán: "Andamos mal de carburación y plata". **Rodolfo Torregiani:** "Tocamos el chasis y no dobla". **Carlos Barcelo:** "Me pego Fonte de manera insolita, tendria que aprender a manejar en una academia". **Daniel Neviani:** "Esto es un desastre, no lo puedo hacer andar". **Norberto Letona:** "Quisiera seguir corriendo, pero no puedo". **Marcelo Michelini:** "Pierdo un poco en el curvón y la recta". **Juan Bovone:** "El secreto está en el curvón, si sabés mal, perdés 150 vueltas en la recta principal". **Ricardo Obredor:** "Tengo una rotula rota y adelante hace crack-crack". **Oscar Pereyra:** "Cortar una biela y hacer el trompo fue toda una misma cosa". **Eduardo Bouvier:** "El rosario Palmero me cerró y me fui afuera".

ORDEN DE LARGADA

Gustavo Mandrini	
Crespi	Promedio
Norberto Della Santina	138.966 Km/h
Crespi	
59s758	Juan Bovone
	Crespi
Oscar Palmero	59s80v
Crespi	
59s860	Mario Riva
	Crespi
Luis Belloso	59s964
Crespi	
59s985	Miguel Alisi
Sergio Solmi	Crespi
Crespi	59s997
1m00s134	Walter Paulizzi
	Crespi
Daniel Neviani	1m00s308
Crespi	
1m00s316	Oscar Pereyra
	Crespi
Hugo Mazzini	1m00s556
Crespi	
1m00s650	Marcelo Demarchi
Jorge Morgan	Crespi
Crespi	1m00s749
1m00s752	Rodolfo Torregiani
	Crespi
Juan Manuel Basco	1m00s756
Crespi	
1m00s766	Eduardo Ballario
	Crespi
Gustavo Mancuso	1m00s786
Crespi	
1m00s832	Alejandro Pagani
Augusto Fonte	Crespi
Crespi	1m00s899
1m00s916	Eduardo Bouvier
	Crespi
Marcelo Michelini	1m00s963
Crespi	
1m01s086	Carlos Barcelo
Juan Carlos Arlandis	Crespi
Crespi	1m01s178
1m01s307	Fernando Moran
	Crespi
José Eseverri	1m01s318
Crespi	
1m01s353	

Luogo clasificaron: Berton (Crespi) 1m01s378; Pezza (Crespi) 1m01s427; Obredor (Crespi) 1m01s620; Carrera (Crespi) 1m01s704; Gaggino (Crespi) 1m01s711; Letona (Crespi) 1m01s715; Dimaro (Crespi) 1m01s770; De Mateo (Crespi) 1m01s793; Menta (Crespi) 1m01s982; "Roberto Augusto" (Crespi) 1m02s283; Steanini (Crespi) 1m02s300; Peric (Crespi) 1m02s319; Giavedoni (Crespi) 1m02s793; Ormello (Crespi) 1m03s204; Janowski (Crespi) 1m05s543.

RETRASOS Y ABANDONOS



Eduardo Ballario superando a Marcelo Demarchi, a quien se le vuela la carlinga.

Carlos Barcelo: Toque con Fonte (ab). **Walter Paulizzi:** Fuera de pista (ab). **Oscar Pereyra:** Corto una biela (ab). **Gustavo Mancuso:** Fuera de pista (ab). **Juan Carlos Arlandis:** "Se paró y no quiso seguir" (ab). **Gustavo Mandrini:** Rompió la trompa, el radiador y levantó temperatura (ab). **José Eseverri:** Goma trasera derecha (ab). **Alejandro Pagani:** "No sé que decirte, pare. ¿A qué lo podemos atribuir?" (ab). **Marcelo Demarchi:** Toque con Ballario (ab). **Juan Manuel Basco:** Rotura del radiador (ab). **Oscar Palmero:** Fuera de pista y toque con Bouvier (ab). **Marcelo Michelini:** Dos trompos porque se quedó sin frenas (ab). **Jorge Morgan:** Toque con Mazzini (ab). **Hugo Mazzini:** Toque con Morgan (ab). **Juan Bovone:** Rotura de la rotula delantera izquierda (ab). **Sergio Solmi:** Trompa rota.

CLASIFICACION

"Premio Industrias Mancini" - Argentino Atlético Club - Autódromo Don Eduardo - Circuito de 2.304,44 metros de extensión - final a 27 vueltas - Record total: 62,219 Km - 13/9/87.

FINAL				
Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	7	Della Santina-C	27m49s650/1000	27
2º	17	Riva-C	28m06s166	27
3º	2	Neviani-C	28m16s653	27
4º	29	Alisi-C	28m20s463	27
5º	38	Torregiani-C	28m21s589	27
6º	99	Ballario-E-C	28m28s432	27
7º	55	Fonte-C	28m31s039	27
8º	40	Moran-C	28m31s517	27
9º	14	Bouvier-C	28m32s418	27
10º	6	Solmi-C	28m53s559	27
11º	10	Bovone-C	28m08s026	22
12º	13	Mazzini-C	25m25s729	21
13º	37	Morgan-C	21m09s762	20
14º	111	Michelini-C	20m49s346	19
15º	8	Palmero-C	17m10s191	16
16º	19	Belloso-C	14m48s421	14
17º	92	Basco-C	15m04s965	14
18º	85	Demarchi-C	14m02s156	13
19º	12	Pagani-C	16m07s472	13
20º	67	Eseverri-C	13m06s625	12
21º	16	Mandrini-C	8m28s992	8
22º	44	Arlandis-C	8m38s862	8
23º	32	Barcelo-C-C	7m35s745	7
24º	4	Mancuso-C	7m36s519	6
25º	11	Paulizzi-C	5m21s256	5
26º	9	Pereyra-C	4m23s019	4

Promedio del ganador: 134,163 km/h
Recargos: Solmi con 30 segundos por falsa largada
Referencias: C: Crespi

Estadísticas: Alberto Falcón

CAMPEONATO

(Disputadas nueve competencias)
Neviani, 114 puntos; Riva, 106; Belloso, 64; Mandrini, 59; Dellasantina, 42; Alisi, 39; Mazzini, 37; Furlan, 32; H.Nartin, 31; Etchegaray y Mancuso, 27; Paulizzi, 17; Palmero y Morgan, 16; Pereyra, 13; Bovone, 12; Basco y Bouvier, 10; Solmi, 9; Torregiani, 8; C. Barcelo, 7; Menta y E. Vallario, 6; Fabi y Fonte, 4; Bustos, Arlandis y Moran, 3; Sala, 2; Gimenez y Porcelli, 1.
Próxima competencia: el 11 de octubre, en Balcarce (Pcia. de Buenos Aires).

fate

NEUMATICOS
BALANCO S.A.C.I.F.
 EL MEJOR SERVICIO PARA SU AUTOMOVIL

CUBIERTAS RADIALES
 Y MAXI RADIALES
 ALINEACION Y BALANCEO

LINEA AGRICOLA
 ENVIOS A TODO EL PAIS

J. B. JUSTO 3737 - TEL. 59-2217/3452
 1602 - BUENOS AIRES

BAHCO - DEL FAVRO - BLACK & DECKER
 ARPE-TEMI - DOVER
 MUÑECOS - ARPE-TEMI - DOVER - DOWEN PACCIO

**La Casa de
 Las Herramientas**

HERRAMIENTAS ESPECIALES
 PARA AUTOMOTORES

CORTADORAS DE CESPED
 AMOLADORAS - COMPRESORES
 GASOGENO - PISTOLAS PINTURA
 CRIQUE CARRO ETC.

3 PAGOS ENVIOS AL INTERIOR

SARMIENTO 1462 - 1º D (1042) Bs. As.
 Tel. 40 - 1317 Horario de 9 a 14 hs.

BLACK & DECKER - TELME - DOS MUÑECOS

Service Renault

Mecánica de precisión.
 Mano de obra eficiente.
 Repuestos Legítimos.
 Instrumental y herramientas
 especializados.
 Chapa y pintura completa.

Le ofrecemos nuestro "Diagnoservice"

LA SALVA S.A.C.I.F.
Renault
 CONCESIONARIO
 Service y Repuestos:
 Gral. Urquiza 468/80-Cap.
 T.E. 97-7221/0166

REPUESTOS

MACH 1

**RASTROJERO
 MOTORES
 INDENOR**

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

ENVIOS AL
 INTERIOR

**PARABRISAS LAMINADOS
 PRECIOS ESPECIALES
 PARA COCHES DE COMPETICION**

PEDRO

CERRAJERIA
 CAMBIO DE BURLETES Y COLIZAS
 ELIMINACION DE FILTRACIONES

GASCON 1677/79 ☎ 88 - 0734
 Cap. Federal

pistones

ODDI

PARA TODO TIPO DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE
 MUESTRAS Y PLANOS

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

INSTRUMENTAL PARA AUTOMOVILES

REINSA

DISTRIBUIDORES
 EN MENDOZA:
 DANIEL R. OJER
 JOSE F. MORENO 1833
 Tel.: 25 - 0564

DISTRIB. CANAL:
 SILVANO RODRIGUEZ
 5995 VILLA NUEVA
 MENDOZA

FABRICA
REPOSICION INSTRUMENTAL S.R.L.
 J. Moldes 5127 (1603) Villa Martelli
 Tel. 761 - 4446

ESTABLECIMIENTO METALURGICO
KLINGER S.A.

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

AHORA
 PARA AUTOS DE
 COMPETICION
 FLEXIBLE CON
 MALLA DE ACERO
 INOXIDABLE

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

PROVEEDOR DE INDUSTRIAS
 TERMINALES

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

SAHARA SPORT UTILITARIO

LA UNICA CARROCERIA PREPARADA Y DISEÑADA
 PARA REVALORIZAR SU NOBLE Y FIEL CITROEN
 (TODOS). MUY RAPIDO Y FACIL MONTAJE

CON A850.- USTED COMPRA:
 UNA CARROCERIA COMPLETA • COLOR
 A ELECCION • 2 BUTACAS DELANTERAS
 TABLERO • PARABRISAS (MARCO)
 PARALLAMAS • FAROLES DELANTEROS
 Y TRASEROS • NO LLEVA BASTIDOR
 MONOCASCO • 3 PAGOS

ENTREGA
 INMEDIATA

ENVIOS
 AL INTERIOR

NECESITAMOS REPRESENTANTES EN CORDOBA,
 MAR DEL PLATA, MENDOZA, CHACO, TUCUMAN,
 ROSARIO Y MISIONES.

TIT-CAR S.R.L. Enfo A 10 y recibirá de inmediato. Información general, folletos color, listas de precios,
 NEGOCHEA 1358 - TEL 29-8044 (1160) - BUENOS AIRES - ARGENTINA

NEUMATICOS MUSOLINO S.A.
 SERVICIO Y VENTA DEL NEUMATICO

UN SERVICIO
 UNICO EN LA ZONA

- ALINEACION POR LASER
- BALANCEO COMPUTARIZADO
- ASESORAMIENTO TECNICO
- TREN DELANTERO

AV. TRIUNFATORIO 3373 - CAPITAL
 TE. 552-1469

Firestone
 Líder en Radiales de Acero.

CORSA

Año XXI Nº 1106
 Del 16 al 22 de septiembre de 1987
 Avda. Suipacha 664, 5º piso - (1008) Capital Federal
 Tel: 9229 ABRIL-AR.
 Tel. 331-0112/ 0253/ 0694/ 1164/ 1204/ 1353/ 1459/ 1627/
 1860/ 2114/ 8557/ 9280/ 9291/ 3807/ 3868/ 4149/ 4227/
 9367/ 2771/ 4402/ 5936/ 9609/ 9675/ 9890/ 9970/ 0193/
 1187/ 9140

DIRECTOR
 Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
 Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION
 Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION
 Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION
 Eduardo César González
 (Jefe de Área)
 Carlos A. Romcno
 (Jefe de Diagramación)
 Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich
 (Diagramadores)

SECRETARIA
 María Delia Cedrés de Mango

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

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA
 Jefe: Armando Piro
 Coordinadores
 Enrico Cairo, Daniel León
 Producciones Especiales
 A. Calascione, C. Saia, M. Paganetti, A. Rivas.
 Fotógrafos Especiales
 E. Blanco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.
 Fotógrafos
 Cristian Frólich, Guillermo Cannon, Pablo Miguel
 Algoraraz, Carlos Campos

LABORATORIO
 Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES
 Jefa: Marilú Oguín

ARCHIVO
 Jefe: Francisco Forcinelli



GERENTE GENERAL
 Julia César Blanco

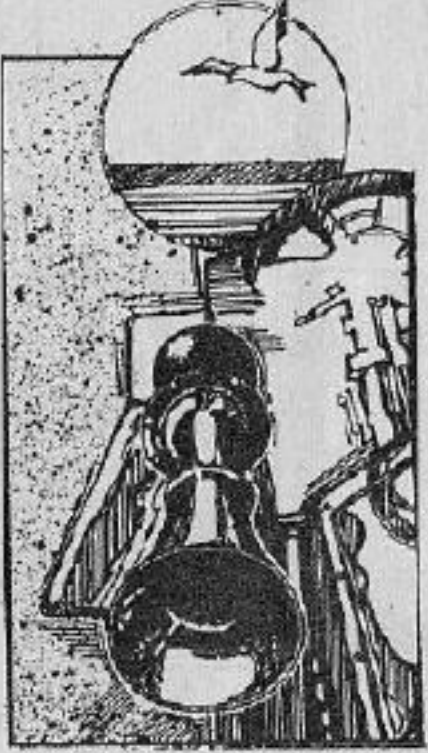
AREA EDITORIAL
 Director Periodístico
 Jorge A. Augé Bacqué
 Director de Arte:
 Carlos Muleiro
 Directora de Coordinación:
 Estela Herszberg
 Jefe Promoción:
 Héctor S. Bustos

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

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA
 Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO
 Maipú 712 - 8º piso "B" (C.P. 1006)
 Capital Federal
 Tel. 392-5176/0507/6449 - 393-3236

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

Toquecitos de bocina



VIAJO "MINGUIN"

Por tercer año consecutivo Domingo Vázquez Ramis fue invitado por Angelo Parrilla para acompañar la participación de su hijo -Stéfano- en uno de los tantos campeonatos norteamericanos de karting internacionales. En este caso, se trata del fiscalizado por la International Karting Federation, que se encarga de los torneos de la Costa Este de Estados Unidos. La carrera se disputó en la ciudad de Auckland Valley, en el estado de Nueva York, donde el joven italiano llegó en segundo lugar detrás de John Wilkinson, en una competencia en la que participaron trescientos pilo-

tos. "Minguín" trajo algunos elementos como para actualizar su chasis Vara, y muy probablemente se abra una perspectiva de exportación de los mismos al país del norte.

A LOS ORGANIZADORES

Habitualmente, cuando terminan las carreras, el acceso del público a los boxes es inmediato y libre, en todos los circuitos, sin excepción. Sería bueno que los organizadores demoren por lo menos una hora más en abrir las puertas, ya que los siempre temidos "cacos" están al acecho de las herramientas de quienes han brindado el espectáculo. Por otra parte, resulta molesto cargar todo para irse, y el público aumenta esa complicación.

POURCIEL Y DONADIO

Gustavo Donadio ya entregó los estudios realizados para las suspensiones del Torino de Turismo Carretera que está construyendo Enrique Pourciel, que estará equipado con un motor "cortado", de acuerdo con las nuevas normas que establece el reglamento para la marca, y que está siendo desarrollado por Fino Adamoli.

"RICKY" EN LA CLASE TRES

Con la preparación de Julio Stanzú, y a bordo de un impecable Renault 18, hará su debut en la Clase 3 de Turismo Ricardo Torresi, varias veces campeón en Fórmula Cinco. En los próximos días el auto será presentado y a no dudar que

"Ricky" cumplirá un buen papel en su nueva categoría.

EIDILSTEIN BUSCA MEJORAR

El piloto de Allen, Jorge Eidilstein, que corre en la Fórmula Sierra, está en busca de varios elementos para mejorar su performance dentro de la categoría. Rafael Ballestrini ya recibió varios elementos y el piloto espera ir a Mendoza con mayor velocidad, para pelear la punta como lo hiciera en la competencia de San Jorge.

SIEMPRE EN EL AUTOMOVILISMO

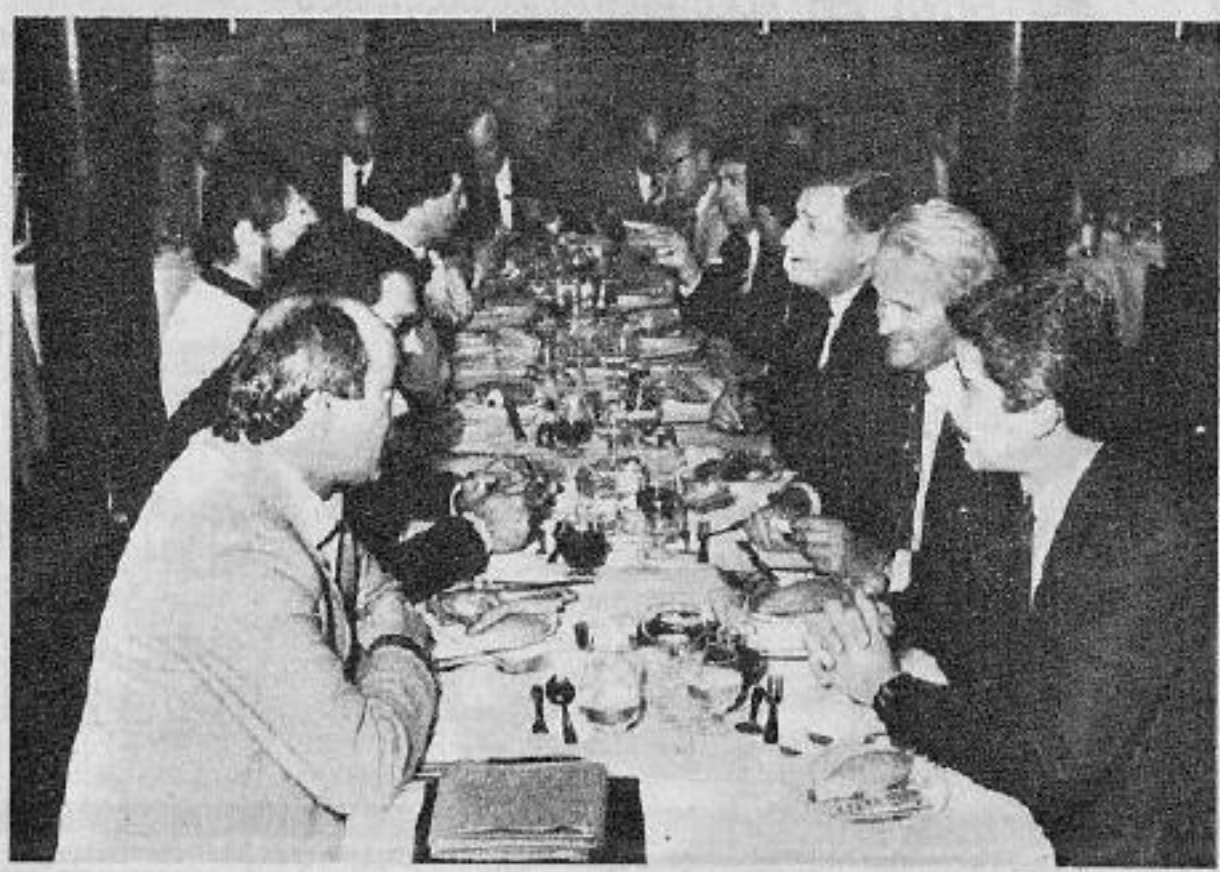
Alberto Hugo Cando y Luis Leoni son los responsables de poner en el aire un microprograma de automovilismo, que se denomina "Vértigo" y se irradia los domingos por la mañana, ¡bien por ellos!

CIRCUITO EN BARADERO

En esa localidad bonaerense, los directivos del Baradero Automóvil Club pavimentarán y ampliarán el trazado ubicado a orillas del río. La ampliación llevará al escenario a contar con un circuito de más de dos mil metros, y está previsto que los trabajos comiencen a la brevedad. En ese trazado se han corrido en varias oportunidades competencias de campeonatos zonales, y la intención ahora es llevar allí categorías nacionales.

SPINETTO QUIERE VOLVER

Jorge Spinetto, aquel campeón del re-



Una de las mesas en la que se ve a Oscar Fittipaldi, Subdirector de CORSA; Félix Gavia, RR.PP. de Autolatina; Héctor Bustos, RR.PP. de Ed. Abril; Eliso Nalli, Director de cámaras de Canal 9 y Enrique Moltoni, de Carburando.



Vista de otra de las mesas en "Las Tejas", con el escribano Hernán López Fontán y el Doctor Horacio Rivarola, de la CDA. Más atrás, Jorge Augé Bacqué, director de CORSA; Isidro González Longhi, de Carburando y Oriando Casanova, de la Confederación Brasileña de Automovilismo.

CARBURANDO Y CORSA DISTINGUIERON A LOS NOTABLES DE AGOSTO



Mario Baggini observa el diploma que le entregó nuestro Prosecretario de Redacción, Oscar Izzo, y que lo acreditó como una de las tres menciones especiales del pasado mes de agosto.



Miguel Yapur, "su" piloto Daniel Musso, Oscar Gálvez, Emilio Alal y Roberto Milocco. El "Aguilucho" recibió una distinción por haber cumplido en agosto las Bodas de Oro de su debut en el automovilismo.



Jorge Spinetto

cordado Turismo Nacional (Clase B), tiene intenciones de volver a correr. De acuerdo a los comentarios de allegados, la categoría que más le gusta es el T.C. 2000, y las posibilidades se acrecentarían si se produce el ingreso del Fiat Regatta 2000 a esa especialidad.

LANDRISCINA VENDE

El Renault 18 GTX con el que Dino Landriscina corrió en rally está en venta, aceptándose también permutas. El auto se entrega listo para largar y con repuestos varios, siendo su peso de 1.050 kilos. Los interesados pueden verlo en la avenida Cevallos 1801 de Castellar, o recabar información al (01) 628-1208.

FINESCHI A MENDOZA

Si los detalles de terminación en su auto de Fórmula Sierra lo permiten, Os-



Oscar Fineschi

car Fineschi podrá estrenar en Mendoza el número uno conseguido en la temporada anterior, en esa categoría. De lo contrario esperará una carrera más.

SANCHO NO VIAJA

Tanto el piloto rosarino como la Autopeña del Oeste, están empeñados en la organización de una jornada de Motocross Internacional por el Campeonato Argentino en Rosario. Como una de esas fechas es el 27 de setiembre, Daniel Sancho no correrá en la jornada del CAP a desarrollarse ese día en Resistencia.

AVENTURA ENTRE LAS SIERRAS

Durante los días 18, 19 y 20 del corriente, se llevará a cabo la Tercera Aventura de las Trans-Comechingones, una competencia en la que podrán intervenir vehículos de tracción integral, que transitarán pintorescos caminos,

entre Río Cuarto y Merlò, en la provincia de San Luis.

SE SUMA OBERA

En la ciudad de Oberá, en Misiones, proyectaron un circuito callejero, ubicado en el Parque de las Naciones, que tiene una extensión de 3.400 metros. Raúl Escolar, miembro de la Comisión de Circuitos de la CDA ya estuvo en el

lugar y sugirió algunos trabajos para aprobar el escenario.

ASAMBLEA EN EL KARTING

La junta normalizadora de la Federación Argentina de Karting anunció que el próximo 25 de setiembre a las 19.30 habrá Asamblea General Extraordinaria en la Avenida General Mosconi 3238, local 11. En la oportunidad, el orden del

¡FELIZ CUMPLEAÑOS!



La semana anterior fue de festejos para la Asociación Cupecitas del Turismo Carretera. Celebrando sus dos años de vida, se realizó una cena-show en un restaurante de la costanera, en la que se entregaron premios a quienes habitualmente participan en las pruebas controladas que organiza la institución. CORSA estuvo presente y recibió una distinción que mucho agradecemos. Aquí mostramos dos aspectos de la reunión: uno, con varios de los pilotos posando en la calle junto a una cupecita, y el otro, el instante en que "Tota" Cervini (Madrina de la entidad) apaga las tradicionales velitas, ante el aplauso de Oscar Calandra, presidente de la Asociación ¡Happy birthday!

NGUIERON A...



Es el turno de Jorge Luis "Pirulín" Delgado, integrante de la terna para La Revelación, que recibe su diploma de manos de Carlos Caroni, del equipo Carburando.



Frente al micrófono que le acerca Enrique Moltoni, el contador Raúl Novaira y Hugo Tini, del San Jorge Automóvil Club. También estuvieron Silvio Oltra, Enrique Benamo y Norberto Gianre.

Nuevamente, en el magnífico restaurante "Las Tejas" y con transmisión de "Carburando" en directo por LS5 Radio Rivadavia, se procedió a la entrega de los premios a "Los Notables del Mes", una inquietud cristalizada entre CORSA y Carburando.

De las distintas ternas fueron premiados el Club Unión de Avellaneda y el Reconquista Auto Club (El Organizador); Miguel Ángel Alisi (envió un telegrama justificando su ausencia, ya que corría este fin de semana en Las Parejas) fue La Revelación, y Daniel Musso fue consagrado como La Figura. Las fotos muestran algunos pasajes de la reunión, que por supuesto se repetirá el próximo mes.

NUEVA

BOMBAS DE AGUA PARA AUTOMOTOR

CARBALUNA

NUEVAS Y REPARADAS NACIONALES E IMPORTADAS

Repuestos legítimos HELIODINO

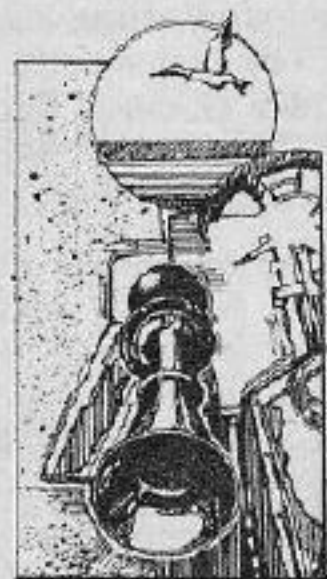
COMPETICION

CARBALUNA S.R.L.

Av. Alvarez Thomas 2658 Capital Tel. 51-7534

Blasco & Asociados

Toquecitos de bocina



día será: 1) Elección de presidente y secretario para la conducción de la Asamblea. 2) Designación de dos asambleístas para la firma del acta. 3) Informe de la Junta Normalizadora. 4) Consideración de los Ejercicios Sociales cerrados al 31/12/83; 31/12/84; 31/12/85 y 31/12/86. 5) Elección de autoridades. 6) Fijación de cuotas sociales. 7) Autorización para gestión administrativa. 8) Aprobación de la gestión de la Junta Normalizadora.

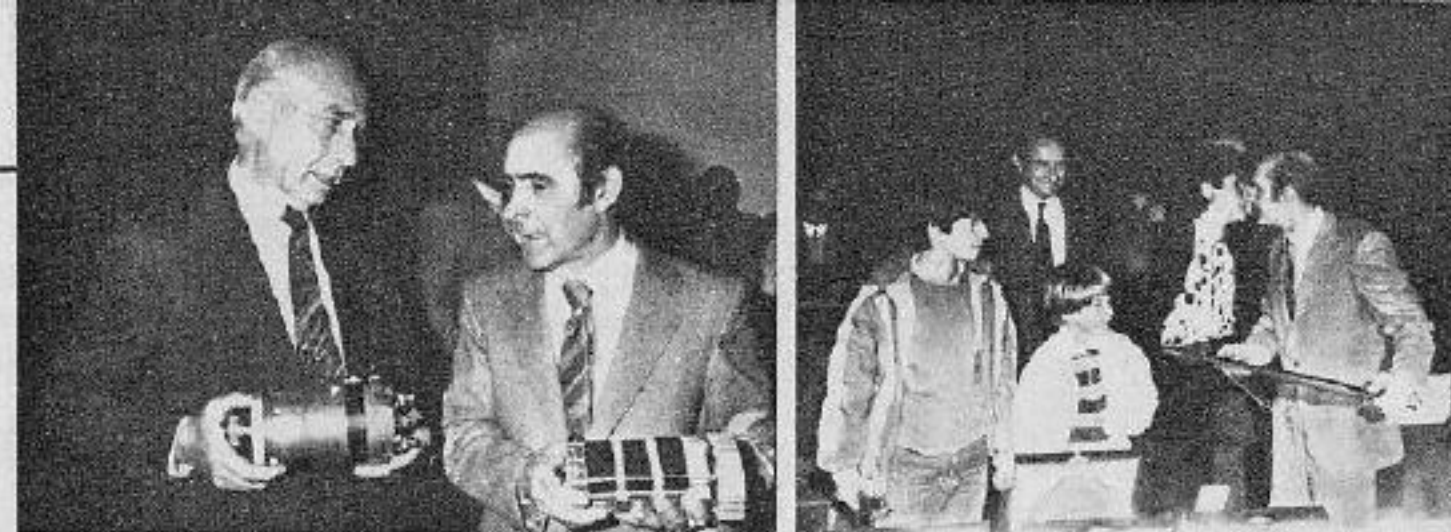
LA F-3 MIRA AL FUTURO

Alberto Scarazzini: "El segundo auto de mi equipo en las carreras de Mendoza y Chile, será corrido por Santiago Bengolea, con quien ya hemos arrojado las condiciones. Después veremos qué ocurre de allí en más".

Guillermo Kissling: "Los chilenos quieren un auto con motor Renault para uno de sus pilotos de la Fórmula 4, que puede ser Kurt Orta o Martín Ferrer. Si terminamos el mio-harfa falta un motor de Berta- irá con él; de lo contrario correría con el de los hermanos Rullo".

Francisco Zanón: "Ingo Hoffmann tomó contacto con nosotros -por medio del Ing. Funes- a fin de conocer las condiciones para correr el segundo Dallara-Alfa Romeo en alguna carrera antes de fin de año. El auto estará listo en forma inmediata en el caso de que el brasileño decida utilizarlo".

Josué Pimenta: "Me vine muy contento luego de la experiencia inglesa en la Fórmula Tres. Comporé un chasis Reynard modelo '86, que es similar en monocasco y suspensiones al '87. La variante fundamental entre ambos son los elementos aerodinámicos, y éstos serán del auto actual. Tendrá motor Spiess y voy a buscarlo a Londres, desde donde lo traeré en avión. En cuanto esté en Brasil, pienso comenzar a girar en Interligas y correr cuando se halle en condiciones, pero con seguridad será antes de fin de año".



PREMIO EN EL MUSEO FANGIO

Ampliando lo que adelantáramos en nuestro número anterior, en el Museo "Juan Manuel Fangio" de la ciudad de Balcarce fue entregado el premio al ganador del concurso para innovaciones tecnológicas en la industria automotriz y autopartista, instituido por el Banco de la Provincia de Buenos Aires.

Tras diecinueve reuniones, el jurado resolvió, luego de analizar detenidamente los 67 trabajos recibidos, otorgar la distinción a Augusto Ulderico Cicaré, oriundo de Polvaredas (BA) don de nació el 25/5/37, que cuenta con una trayectoria rica en desarrollos de elementos relacionados con la industria, no sólo automotriz sino también aeronáutica.

En esta oportunidad, su propuesta para una bomba de inyección para motores diesel le valió el premio otorgado por el Banco Provincia de Buenos Aires, consistente en \$ 10.000 (a valores del 1/8/86) diploma y medalla de oro.

En las fotos, aparecen el galardonado junto a Fangio, exhibiendo el trabajo ganador, y el momento en que Cicaré recibe el beso de su esposa, ante la mirada de sus hijos y del Dr. Aldo Ferrer, Presidente del Banco Provincia.

el próximo fin de semana

RALLY, F-2 Y TURISMO

Variada actividad habrá este fin de semana, ya que se disputarán el Rally de San Luis y la Fórmula Tres Sudamericana llegará a Mendoza junto con las tres clases del Turismo. El que sigue es un panorama completo de las presentaciones de las tres categorías.

8° RALLY DE SAN LUIS

Es la quinta competencia del campeonato argentino de rally 1987. En efecto la octava edición del Rally de San Luis, organizado por el Automóvil Club de San Luis, se desarrollará entre el viernes 18 y el domingo 20 de septiembre próximos, sobre caminos de tierra de esa provincia. En la primera jornada se recorrerán 62,04 km a partir de las 13,10 h incluyendo dos primes (San Roque-Ruta 20 6,89 km) y El Durazno-Potrero de los Punes, 10,82 km). En la segunda, cuando culminara la primera etapa, la prueba irá hacia el norte de la ciudad de San Luis, localidad en la cual se inician y culminan las dos etapas, recorriendo 398,22 km, de los cuales 231,72 km corresponden a los siete primes del día. La segunda y última etapa preve un total de 276,64 km (173,16 km en 7 primes). La carrera integra el listado de los rallies nacionales de la división (1, por lo cual otorgará el siguiente puntaje para los torneos de pilotos, navegantes y marcas: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1).

LOS CAMPEONATOS

Los torneos de pilotos, muestran los siguientes líderes: Clase Uno: Ra. Nizzo 31 puntos, Scianguila, Silenzi 25, Grasso Testa y Torre 20, Sartori 19, Konicoff 18, Martínez 16, Angelini y Cianre 15. Clase dos: Altamirano 75 puntos, Bescham 54, De Giovanni 32, Siella 25, Mastromarino 23, Rosso 18, García Jurjo 12,5, Schmid 12, Harrington 12, Cantón 10, Recalde y Maccari 8. Clase Tres: Soto 40 H. Hernandez 39, Diaz Mayer 35, Pasi 35, Eartmus 22, Casagrande 15, Rodriguez 15, Pigliacampo 13, Sosa 12, Busi 8, Malfar 6, Chali 4, Basavilbaso 2.

F-3 SUDAMERICANA Y TURISMO EN MENDOZA

La última vez que la -por entonces- Fórmula Dos Sudamericana corrió en Mendoza, fue el 31 de marzo de 1984. En aquella oportunidad, Guillermo Maldonado hizo la pole position con un registro de 1m05s684 a 174,014 km/h, y el propio Maldonado, con Berta VW ganó la prueba final luego de 32 vueltas, en 32m36s786 a 171,173 km/h. En la vigésima vuelta el campeón hizo el record de la carrera en 1m06s140 a 172,815 km/h.

En lo que al Turismo respecta, la última presentación con el viejo reglamento de Turismo Nacional fue el 9 de septiembre de 1979, en el trazado de 3,816 metros de extensión. En esa oportunidad, en la Clase B se impuso Ricardo De Paoli, con Fiat 128 IAVA, en 48m42s35 para las 32 vueltas, promediando 125,160 km/h. Detrás quedaron Marcos Gaggino, Osvaldo Morresi, Emilio Sarriano, Nicolás Comilio, Eduardo Mezza, Jorge Morresi, Roberto Basualdo, Víctor Malaisi y Julio Pardo. En la clase C, el triunfador fue Néstor García Veiga, con Peugeot 504 2000 TN, 48m14s19 a 126,377 km/h. Los escoltas fueron Carlos Rey (Fiat), Juan Carlos Rizzuto (Fiat), Juan Vallesiani (Peugeot), Carlos Garro (Peugeot), Gustavo Buyatt (Peugeot), Gabriel Raies (Fiat), Rodolfo Zuain (Peugeot), Joaquín Chahede (Peugeot) y Juan Carlos Larroca (Fiat).

En la clase menor, el record de vuelta fue para De Paoli, en el vigésimo giro, en 1m30s07/100 a 125,901 km/h; y en la mayor para Carlos Rey (Fiat) en la vuelta 23, con 1m29s60/100 a 127,567 km/h.

HORARIOS

El viernes, la Fórmula Tres tendrá dos tandas de entrenamientos entre las 11,00 y 12,00 y 14,10 a 15,10, mientras que la primera tanda de clasificación se desarrollará entre las 17,20 a 18,05. El Turismo entrenará entre las 12,10 y 13,00 y 15,20 a 16,10 (clase 2) y las Clases 3 y Sierra lo harán conjuntamente entre las 13,10 y 14,00 y desde las 16,20 a 17,10. El sábado, de 11,00 a 12,00 habrá entrenamientos de F-3 los que se completarán con la última tanda clasificatoria entre las 14,00 y 14,45 para finalizar con más entrenamientos entre las 16,50 a 17,50. El Turismo tendrá verificación técnica y administrativa entre 9 y 12. La Clase 3 clasificará en dos tandas de 12,10 a 12,30 y de 14,50 a 15,20. La Clase 2 lo hará entre las 12,40 y 13,00 y las 15,30 a 16,00 mientras que la Fórmula Sierra también tendrá dos tandas desde las 13,10 a 13,30 y 16,10 a 16,40.

El domingo las pruebas de tanques llenos se desarrollarán entre las 9 y las 9,15; 9,20 a 9,35; 9,40 a 9,55 y 10,00 a 10,45 para las clases tres, dos, Sierra y Fórmula Tres respectivamente. A las 11,05 se largará la final de Clase 3, a las 11,40 la de Clase 2 y a las 12,20 la de Fórmula Sierra, todas sobre 16 vueltas, mientras que a las 13,10 comenzará la final de Fórmula Tres Sudamericana sobre 44 rondas. El Automóvil Club Mendoza es la entidad organizadora de las competencias.

EL CALENDARIO "TRIPLE" DEL '87

QUE SE PREVIO, QUE SE HIZO, QUE SE CUMPLIO

En diciembre del '86, la CDA difundió un calendario tentativo de las pruebas nacionales que se realizarían durante el año 1987. Pasada ya la mitad del año, he aquí la comparación entre aquella "fantasía"... y la realidad hasta agosto inclusive.

MES	DIA	RALLY	TURISMO	T.C.2000	FRA.	F2N	CAP
MARZO	1		Tandil Bs. As.				
	8	Vta. Manzano					La Pampa
	15			Bs. Aires	Bs. Aires	Buenos Aires	
	22	Vta. Manzano	9 de Julio				
	29						Rafaela
ABRIL	5			Mendoza	Mendoza	Mendoza	
	12		Pigüé				
	19	V. Dolores		Gral. Roca	Gral. Roca	Gral. Roca	Rafaela
	26						
MAYO	3	V. Dolores	Avellaneda Paraná				Paraná
	10			Mendoza	Mendoza	Mendoza	Río IV
	17		Buenos Aires	Mar del Plata	Mar del Plata	Mar del Plata	
	24	La Rioja					Río IV
	31		Santa Fe				
JUNIO	7		Chaco				
	14			Buenos Aires	Buenos Aires	Buenos Aires	
	21	ACRYR	9 de Julio	Sta. Rosa	Sta. Rosa	Sta. Rosa	San Luis
	28				Buenos Aires		
JULIO	5			Córdoba	Córdoba	Córdoba	
	9						Buenos Aires
	12		S. Jorge				
	19						Las Flores
	26		Buenos Aires				Pigüé
AGOSTO	2			Rafaela	Rafaela	Rafaela	
	9			Chaco	Chaco	Chaco	
	16						Avellaneda
	23		Río IV	San Jorge			Tandil
	30		Allon				Buenos Aires
							Trelew

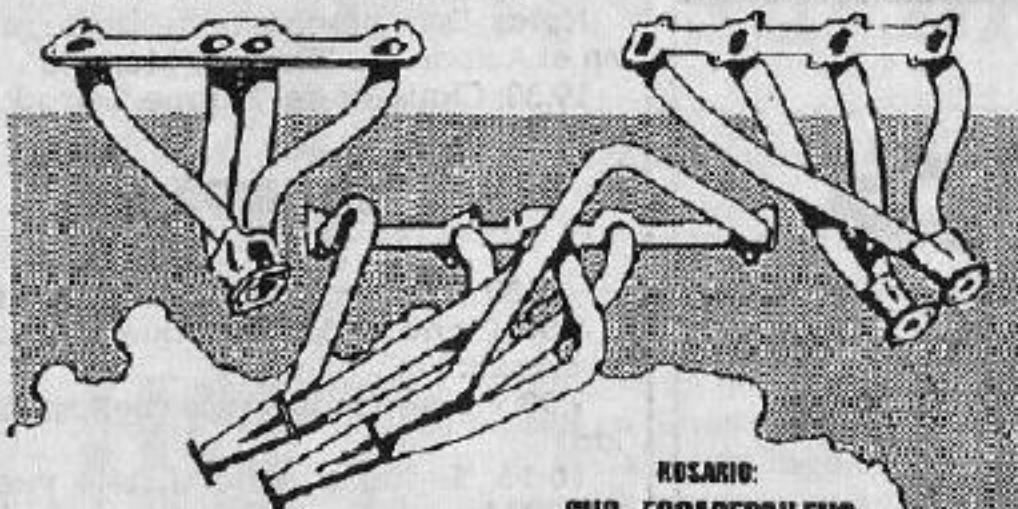
Referencias: "Mayúsculas", carreras programadas y realizadas en término. "Negrita", carreras que no estaban programadas en esa fecha. "Blanca", carreras programadas y no realizadas en término. De las originalmente programadas, se cumplieron en fecha: Rally, dos de cuatro; Turismo, 1 de 7; T.C.2000 y FRA, 3 de 7; Entrecor, 3 de 7, y el CAP, 0 de 7.

Escopessilens

EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



ZONA NOROCCIDENTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI:

C. Alvarez 1005. Tel. 081-218717
Tucumán
Sarmiento 451. Tel. 0485-90122-90119
Carreras (Sta. Fe)

ZONA LITORAL:

JOSE MARIA ANGELINI:
Mendoza 353
VENADO TUERTO (STA. FE)
TEL. 0462-25960

ZONA SUR:

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

ROSARIO:
SUC. ESCAPESSILENS:

9 de Julio 2673. TEL. 041-217935

ZONA PCIA. MENDOZA

GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cod. 8300)
TEL. 0943-28518

ZONA MENDOZA:

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

ZONA CORDOBA

E. PABLO BANGOSO
Vicente Lopez y Planes 2442
Barrio S. Vicente
Córdoba - Tel. 55-7382

10 EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



ESCAPESSILENS

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



● 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.

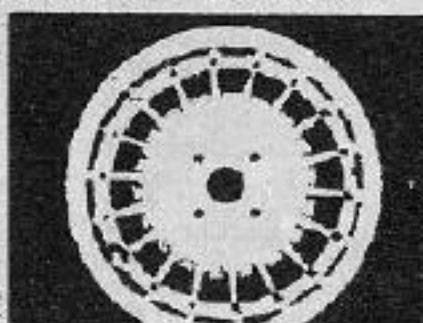
JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

SUDAM Ruedas

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

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

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



CALLE 105 N° 5077 (1653). VILLA BALLESTER. TEL. 768-2846/5301

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

TARJETAS DE CREDITO

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

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

PARA AMORTIGUACION 100%

HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN -
TC. 2000 - RALLY -
F2 CODASUR -
PISTA FBA
Envios al interior

Fábrica, Administración.

VENTAS:

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



ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

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

BOBINAS POTENCIADAS

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

- Inyección para Motor Dodge GTX V8
Completa, Bielas, Carilla, Cajas Hewland-
MK9, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Frenos
y Aros Alfa Romeo. Paravilla Faroles
completos y Tiras de rueda para Mercedes
Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

F.A.D.E.S

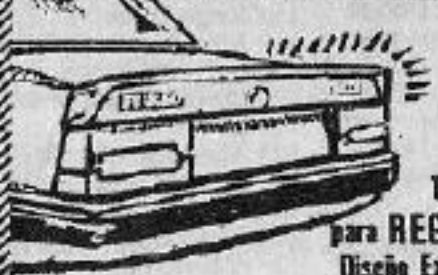
BUTACAS

CINTURONES ARNES

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

JERARQUICE SU 505

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



Envios al Interior Honduras 4154. CAP.
TEL. 86-9102/9202; 89-5629/7767



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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32
1/28



1/24
1/12

SCALEXTRIC ● MABUCHI
● SEBRING ● LEONE

POR MAYOR, ÚNICAMENTE
MARTES A VIERNES:
10.30 a 17.30 hs.

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

ALBERTO J. DAPORTA

ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES

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

* Turismo Carretero * TC 2000 * Rally
* TC Bonaerense * Stock Car
* NACIONALES e IMPORTADOS *

Avda. Libertador 2164/88 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939



SISTEMAS DE SEGURIDAD PARA AUTOS

RANGER® By Italy

COMPUTER ALARM

- * Sirena incorporada * Llave de seguridad *
- * Batería propia y blindada a prueba de agua *
- * Control Remoto * Radar ultrasónico Interior *
- * Protege todo el interior del habitáculo, rotura de cristales, baúl y motor anulando el encendido.

Importa, garantiza y vende: PEVIDAN SRL. Tel. 766-8399

Centro de colocación: AUTO RADIO PANAMERICANA:
Av. Fondo de la Legua 2038 (1607) Villa Adelina
(alt. Panamericana e Yrigoyen). TEL. 766-8179
RADIO SANDOR: Córdoba 1107. Cap. Tel. 45-2743

DESCLASIFICA, DESCLASIFICADOR, o adivina, adivinador...

Producción: Fernando Miranda

LA HISTORIA OFICIAL

La palabra del Dr. Horacio Rivarola siempre es válida, y más aún en este caso, donde la Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística, que el preside, es quien decide en última instancia las sanciones a imponer. Después de mucho buscarlo, una corta entrevista en su modesta oficina sirvió para aclarar algunos puntos.

Al ser puesto al tanto del asunto en cuestión, y luego de las explicaciones pertinentes, el Dr. Rivarola explicó su punto de vista con respecto a las sanciones: "En caso de desclasificaciones, se toma en cuenta la buena o mala fe. En los otros casos la falta salta a la vista. Por otra parte, se toma en cuenta si el piloto es concurrente o trabaja sobre el auto".

—¿Solo estos puntos se tienen en cuenta?

—No, claro. También depende de qué es lo que está fuera de reglamento. Un volante unos gramos más pesado o un difusor un centímetro más grande, no son algo sancionable. Lo fundamental es la buena o mala fe, repito.

—Pero en los casos de Serravalle y Mustafá...

—Estoy de acuerdo, las sanciones debieron ser mayores.

—No entiendo. ¿Las sanciones no las da la Mesa Directiva?

—Sí.

—Y usted la preside...

—Sí, pero yo no voto. El Presidente sólo vota en caso de empate, cosa que nunca se ha dado hasta ahora.

—Volvamos al tema anterior. ¿Ahí se juzgó la mala fe?

—Sí, pero es muy difícil juzgar esto. Dina que es imposible. Pero de cualquier manera creo que vamos mejorando en todo este tema. Antiguamente, les recuerdo, se desclasificaba y asunto terminado. Ya breque mucho para que se sancione en caso de desclasificaciones. Pero en lo referente al juzgamiento de la buena o mala fe les doy un caso específico: el de Henry Martín. Se lo sancionó provisoriamente. Al examinarlo la Subcomisión Técnica, se dudó de si había habido o no mala fe. Por eso se levantó la suspensión. Esto nunca significó que más adelante no pudiera ser sancionado...

—Estoy de acuerdo con lo que usted dice, pero por ejemplo a Minervino y a Mustafá les correspondió la misma sanción.

—La primera falta de Minervino fue leve. La sanción tal vez fue excesiva. El problema con este piloto es que él recurrió a la justicia ordinaria, y eso es pasible de sanción internacional. El ya cumplió su sanción por la primera falta; lo que pasa es que ahora está suspendido por la FIA, y nosotros ya no podemos levantar esa sanción. Me alegro de que me lo pregunten porque hay bastante confusión.

—Las fabricas integran la Mesa Directiva. ¿Existe algún tipo de presión por parte de ellas?

—De ninguna manera, se los aseguro. La Mesa también está integrada por pilotos, que generalmente se abstienen. Yo les dije que no deberían hacerlo, pero ellos tienen la libertad de hacer lo que les parezca.

—¿Qué le parecería sancionar a los preparadores de autos fuera de reglamento?

—Me parecería bien, tal vez más adelante. Aunque también es difícil. Les recuerdo el caso de Traverso en Nissan. Traverso adujo no conocer el hecho, y el preparador resultó ser un mecánico que también adujo desconocer el asunto. Entonces recurriendo al artículo 280 del RDA (166 del Código Deportivo Internacional) suspendimos el automóvil... El responsable directo del auto es el concurrente.

—En algunos países de Europa, al piloto que se lo encuentra fuera de reglamento se le sacan todos los puntos que logro hasta ese momento en el Campeonato. ¿No le parece viable un proyecto similar en nuestro país?

—La idea es muy buena. Pero por ahora la veo excesiva. Hay que ir consiguiendo la buena fe de a poco.

—Eso es reconocer que actualmente hay mala fe.

—...Sería más agradable no tener que aplicar sanciones. Hay cosas que la gente no sabe. Después de la suspensión llegan cartas de mecánicos porque quedan en la calle, que tienen familias que mantener, etc... Creo que deberían pensarlos antes... De cualquier modo las sanciones irán aumentando progresivamente. ¿Saben qué pasa? Esto de las trampas es una actitud medio general...

—Pero por lo menos, en esto, tratemos de evitarlo.

—No tengan ninguna duda de que estamos haciendo lo posible. Y vamos a seguir haciéndolo.

Conociendo la capacidad del Dr. Rivarola, contemos en ello. Realmente no hay por qué dudar.

¿QUIEN LE PONE CASCABEL AL "P

Que el mundo fue y será una porquería, ya lo dijo Enrique Santos Discépolo y no es ninguna novedad. Por supuesto, entendiéndolo por mundo todas las cosas inherentes al mismo.

Dentro de este gran espectro, el automovilismo no podía quedar ajeno a este "cambalache".

Desde que existe el hombre, existen las leyes y las reglas. Desde que existen las leyes y las reglas, existen trampas y, aunque parezca una pe-rogrullada, los tramposos.

No sería justo decir que el automovilismo nacional "esto", o que el automovilismo nacional "aquello". Esto de los "perros" es internacional y a todos los niveles. Para comprobar esto, no tenemos más que acordarnos del viejo Ken...

Pero no es menos cierto que esto de sacar ventaja aunque no sea de manera lícita, forma parte de un estilo muy nacional. Hasta se ha hecho un culto de la "avivada".

Con esta nueva explosión de nuestro automovilismo, hubo otra explosión paralela. La de los "perros" y los "perreros". Por supuesto que esto no es nuevo; pero ahora, merced a la gran difusión que tiene el deporte, se hace más importante ganar, aunque sea de manera ilegítima...

"Hoy resulta que es lo mismo ser derecho que traidor, ignorante, sabio, chorro, pretencioso, estafador". Parecería que Discépolo se inspiró en algunos de los protagonistas del automovilismo de nuestros días...

Es lo mismo el piloto que nunca tuvo una desclasificación, que aquel que tiene más de dos. Es lo mismo el preparador que sabe y desarrolla un buen motor, que aquel que soluciona sus problemas con difusores más grandes. "Todo es igual, nada es mejor"...

Hay casos de campeones coronados pese a tener desclasificaciones por "motivos técnicos" (libro de sanciones de la CDA). Si bien es cierto que después no habrán sufrido otra desclasificación, ya el hecho de una sola empuña lo realizado en el resto del año.

Al margen de la estafa que en sí significa correr fuera de reglamento, esto constituye una verdadera falta de respeto al público, a los televidentes, a los patrocinadores —que deberían quitar su apoyo a quien incurre en estas faltas— y al periodismo.

UN CASO TIPICO

Un piloto gana fuera de reglamento, los locutores televisivos lo felicitan, los periodistas le hacen notas, da la vuelta de honor (¿honor?) ante el aplauso del público, toma champagne en el podio, agarra la copa y se va a su casa. Después se lo desclasifica, y sólo la mitad de los que se deshicieron en elogios para con el "brillante" ganador, se enteran de que no era más que un tramposo, que sacaba provecho de todos los incautos que corrían en reglamento. El final, se lo desclasifica, y a los dos domingos vuelve a correr. Vergonzoso.

Y lo que es peor, en muchos casos el periodismo es involuntario cómplice, permitiendo dar explicaciones a los desclasificados.

Aquí cabe una reflexión: ¿Realmente un piloto puede sentirse contento por ganar en esas condiciones? Porque con eso no demuestra ser mejor que nadie. Es realmente "de psicólogo"...

Por otra parte, ¿es correcto que quien está a todos durante un fin de semana (o más), a la carrera siguiente intervenga como si tal cosa?

En otro orden de cosas. Quien fue desclasificado una vez, cuando vuelve a correr, ¿lo hace en reglamento, o no lo descubren? Puede ser exceso de desconfianza, pero el que se quema con leche, cuando ve una vaca, llora.

SOBRE PELIGROS Y BURLAS

Cierta día, en algún autódromo del país y en <http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

una época en que los perros en la FRA pululaban, el "Toto" Etchegaray decía: **Además es peli-groso. Vos te 'matás' por seguir a un tipo, o sacar un tiempo, y te pegás'.** Y es cierto.

Quien tiene un motor potente (excesivamente potente en algunos casos), acelera en el mismo lugar pero sale más rápido; puede "cortar" antes, soltar el acelerador en algunos lados, etc. Es decir, lleva a los demás a buscar un límite por demás riesgoso para ellos. No faltará quien diga que eso ya es error de los otros... Puede ser. Pero muchas veces el temperamento manda.

Del mismo modo que el piloto busca un límite a veces inalcanzable, los mecánicos trabajan a destajo para limar esas diferencias con el "perrero".

O sea que a todo lo mencionado anteriormente, hay que agregarle una total falta de consideración para con sus pares.

DOS CASOS INCREIBLES

Quienes están en el automovilismo, saben que el piloto está al tanto de los trabajos que se realizan en su auto. Hay excepciones, pero generalmente no es el caso de los de punta.

Hay hechos que realmente indignan. Dos son muy sonados y referentes al asunto. Aquí no se trató de motor o suspensiones, sino de robar peso.

Uno de los sucesos irritantes fue el de Daniel Mustafá. El "perro" consistía en lo siguiente: la jaula antivuelco está formada por unos caños que deben tener determinado espesor; los caños de la de este señor tenía un poco más de la mitad de lo reglamentario, por lo que su jaula, además de verse sensiblemente debilitada, pesaba unos cuantos kilos menos que las de sus rivales.

Es de imaginar que Mustafá no fue al taller en esos tiempos. O cuando llegaba, sus mecánicos escondían la jaula en un paquete de cigarrillos, porque este adujo no conocer el hecho y pidió disculpas "por la falta de ética de mis mecánicos" (Resolución Tribunal de Apelaciones de la CDA 7/86). Además pidió clemencia "porque este arruinará mi carrera deportiva". De todos modos se le aplicó la SEVERISIMA sanción de cuatro meses de suspensión...

El otro caso es el de Mario Serravalle, hoy otra vez participando en competencias de Turismo. Este asunto es una joya de la deslealtad.

El piloto de Vicuña Mackenna violó los precintos que sellaban los lastres de hierro. "Reconocido por el apelante, el cambio de lastres de hierro por lastres de madera" (Resolución Tribunal de Apelaciones CDA 5/86). O sea, habían pintado trozos de madera de igual tamaño que los de hierro, y los colocaron en lugar de éstos. La misma resolución dice también que "por falta de balanza, no pudo comprobarse menor peso que el mínimo exigido". Esta muy bien. No es cuestión de hacer acusaciones porque sí. Tal vez usaron una madera de peso específico mayor que el del hierro, violaron los precintos y colocaron más peso en el auto...

A Serravalle le fue peor que a Mustafá. Le dieron la aún más severa sanción de seis meses.

"Si uno vive en la impostura, y otro afana en su ambición, es lo mismo que seas cura, colchonero, rey de bastos, caradura o polizón."

SOBRE LAS SANCIONES

Planteemos un caso hipotético. Juan se enoja con Pedro, y Pedro le da una trompada. ¿Qué sanción corresponde?

Planteemos otro. Juan II y Pedro II se conocen. Pedro II hace un pozo, lo tapa con ramas, apaga la luz y espera que pase Juan II. ¿Corresponde la misma sanción a Pedro, que a Pedro II?

EL ERRO'?

No seamos tan hipotéticos. A Miguel Etchegaray se lo sancionó con un año de suspensión (luego reducido a nueve meses) por aquel famoso cascado a Gurini. A Luis Minervino le dieron cuatro por la agresión a Etchegaray.

Ahora bien, entre Minervino y Etchegaray suman trece meses de suspensión, contra diez de Mustafá y Serravalle. ¿Es lógico que se castigue del mismo modo a quien fue víctima de un arrebato temperamental (a todas luces injustificable), que a aquel que procedió con premeditación y mala fe? ¿Es justo que se castigue del mismo modo a quien perjudica a una sola persona (más allá de la imagen de la circunstancial categoría), que a aquel que se burla con descaro, de público, periodistas, televidentes y de todos y cada uno de sus colegas? Es para pensar.

"Mezclao con Toscanini, va Scarface y La Mignon, Don Chicho y Napoleón, Carnera y San Martín."

AL CESAR LO QUE ES DEL CESAR

También es cierto que algunas desclasificaciones se producen por involuntarios errores. Por ejemplo es comprensible que alguien pueda pasarse en una alzada, o algo por el estilo. De cualquier manera es sancionable, pero es más comprensible. También se puede dar el caso del desgaste de una pieza. Evidentemente no es posible medir a todos con la misma vara.

Por otra parte, justo es reconocer que muchas veces los reglamentos no son del todo claros. Tal el caso, por ejemplo, del T.C. 2000. Cierta vez llegó hasta un conflicto a causa de algunos puntos reglamentarios confusos. Otro caso concreto es el de la FRA actual, que se vio obligada a cambiar tres veces su reglamento. Este asunto es distinto ya que el problema era que las piezas de fábrica no tenían todas los mismos valores, lo que traía innumerables inconvenientes.

Lo dicho: No se puede medir a todos con la misma vara. Al César...

ALGUNAS CONSIDERACIONES

Así están las cosas. No sería inteligente pensar que los "perros" se pueden acabar. Pero se puede intentar, al menos minimizarlos.

Sería interesante que se aplicaran sanciones más severas a quienes incurriesen en este tipo de faltas. Sanciones que podrían (deberían) llegar en una inhabilitación permanente, si legalmente esto fuera factible. Sobre todo a aquellos que proceden arteramente.

En Europa, por ejemplo, el piloto que es encontrado fuera de reglamento, pierde todos los puntos que logró hasta ese momento.

Si la capacitada gente de la CDA no toma las medidas mencionadas, por algo será. Pero tales propuestas no parecen deseables.

También sería conveniente imponer fuertes multas a los preparadores de autos fuera de reglamento. Por lo tanto el piloto dejaría ser único damnificado. Y si éste no supiera que está reglamentariamente inhabilitado (puede darse el caso), no sería sólo el quien pague los platos rotos, y el preparador se cuidaría bien de "meter mano", por temor a la "represalia".

Hoy por hoy, el desclasificado vuelve a correr, el preparador sigue preparando, etc. Es decir: "Es lo mismo el que labura, noche y día como un buey, que el que vive de las minas, que el que roba, que el que mata, o está fuera de la ley."

Sería espléndido que para complementar este "renacimiento" de hoy, se intentara erradicar definitivamente a los "perros" y a los "perreros". Por el bien del espectáculo. Por el bien de los honestos

F.M.

EL OTRO RUIDO DEL CASCABEL

Después de todas las consideraciones y críticas hechas en el cuerpo de nota, sería arbitrario no tratar de ver "la otra cara de la moneda". Además, sería incompleto.

Para tratar de subsanar esta posible omisión, mantuvimos una charla con el Dr. Teodoro Alvarez Aguilera, Presidente del Tribunal de Apelaciones de la C.D.A. del A.C.A. durante los años 1985 y 1986.

Cuando se le consultó acerca del tema en cuestión, fue claro: "Ustedes los periodistas, sobre este asunto, saben poco. Porque todo va pasando de boca en boca y al final entienden cualquier cosa", dijo haciendo pensar que la entrevista iba a ser difícil. Afortunadamente no fue así.

Acto seguido pasó a explicar el proceso de una sanción dentro de la CDA. "Puede haber sanciones en pista, como por ejemplo la bandera negra. Estas son inapelables. En las sanciones apelables, el Comisario Deportivo eleva un informe a la Mesa Directiva, de ahí pasa a Penalidades, que no tiene poder de decisión, y vuelve a la Mesa Directiva, que resuelve como quiere."

-¿Por qué Penalidades no tiene poder de decisión?
-Porque es una comisión asesora, es un "staff". Simplemente da dictamen.
-Lo que yo quiero saber es qué parámetros se utilizan para sancionar, porque no entiendo muy bien, por ejemplo, la relación entre las sanciones a Mustafá y Serravalle y a Etchegaray y Minervino...
-El caso Etchegaray lo tuve en mis manos por casualidad. Yo todavía no estaba, no lo manejé... Sé que fue un caso grave, porque hubo una causa penal. El de Minervino si lo manejé yo. Si a Minervino se lo hubiera sancionado en término, para mí habría correspondido una sanción mayor. Se lo sancionó tarde. Eso es un atenuante.

-¿Y en los otros dos casos?
-Me pareció excesivo lo de Mustafá. No me parece tan grave sacar peso de la jaula... Al igual que el caso de Serravalle. No había balanza, entonces no se pudo comprobar que el auto pesara menos de lo reglamentario.

-Pero, ¿los lastres no están para que el auto dé el peso?
-Sí.
-¿Entonces?
-Entonces nada. El auto no se pesó ni antes ni después.

-Pero, ¿para qué precintaron?
-El Comisario vio un lastre y lo precintó. Tal vez el auto pesaba más. No se pudo comprobar. Se lo sancionó por violar los precintos, por eso me pareció excesivo.

Así siguió la charla, con opiniones evidentemente enfrentadas pero, afortunadamente, mutuamente respetadas.

Entre otras cosas más, el Dr. Alvarez Aguilera dijo: "Los reglamentos son un poquito generales... Fíjese si no el caso de los antiguos artículos 50 y 51 del T.C. 2000. Esto es muy difícil y no se puede ser 'más papista que el Papa'". Luego dejó una reflexión digna de respetar, debido a su larga trayectoria en el deporte: "El automovilismo hoy es manejado por empresas importantes. Por ejemplo, el accidente grande del CAP en Río Cuarto '87... Había un cartel muy cerca de la pista... Y eso es publicidad. Todo este tema que usted me plantea no tiene solución".

-Definamos el criterio para sancionar.
-El criterio, para mí, es el siguiente: Considero tan grave violar precintos como faltar el respeto a una autoridad, darle una o varias trompadas a otro piloto, dar autazos, etc. Pese a la espectacularidad de las dos primeras situaciones, en las segundas se pone en peligro la integridad de uno o varios deportistas...

-¿Pero le parece justo sancionar igual a quien procede con mala intención, que a aquel que tiene una reacción irracional?

-El piloto debe tener control de sus nervios. Porque con ese criterio, le puede pegar un autazo a otro en la entrada al curvón de Buenos Aires... Y eso es muy peligroso.

En fin, la otra cara de la moneda. Respetémosla.

EL EJERCICIO '87 HASTA EL MOMENTO

DESCLASIFICADOS, EXCLUIDOS... ¿Y SANCIONADOS?

PILOTO	RESOLUCION	CATEGORIA	FECHA	CARRERA	MOTIVO	SANCION
ALAMIRANO, Alfredo	Desclasif.	Turismo 2	1/3	Bs.As.	Parrilla suspensión del	
ALBERTENGO, Ricardo	Desclasif.	Sierra	1/3	Bs.As.	Volante de motor	
BONGIOANI, Miguel	Excluido	Turismo 2	3/5	Paraná	Peso del auto	
BANFI, Angel	Excluido	T.C. 2000	14/6	Bs.As.	Maniobra Antideportiva	
BASCO, Juan Manuel	Desclasif.	FRA	10/5	Mendoza	Difusores	
BASKI, Ariel	Desclasif.	Nissan 280	19/7	Las Flores	5 velocidad antirreglam.	
BREARD, Eugenio	Excluido	Turismo 3	1/3	Bs.As.	Conducta antideportiva	
BESSONE, Ernesto	Excluido	Turismo 2	12/7	S.Jorge	Maniobra antideportiva	
COGNO, Luis	Excluido	Turismo 2	3/5	Paraná	Peso del auto	
CORNEJO, Alfredo	Excluido	Turismo 2	1/3	Bs.As.	Difusores	
DI PALMA, Luis	Excluido	T.C. 2000	15/3	Bs.As.	Toque intencional	
DELLA SANTINA, Norberto	Excluido	FRA	14/6	Bs.As.	Maniobra peligrosa	3 tech.susp.
FINESCHI, Oscar	Excluido	T.C. 2000	14/6	Bs.As.	Maniobra antideportiva	
"FLASH"	Desclasif.	Turismo 3	12/7	S.Jorge	Volante motor	
GIANNI, Juan C.	Excluido	Turismo 3	3/5	Paraná	Maniobra antideportiva	
LARGHI-AMAN	Desclasif.	Rally Cl 1	24/5	La Rioja	Volante de motor	
LUSTIG, Roberto	Excluido	Turismo 3	1/3	Bs.As.	Difusores	
MARTIN, Henry	Desclasif.	FRA	14/6	Bs.As.	Múltiple de admisión	3 tech.susp.
MAGNI, Catalán	Desclasif.	Turismo 3	21/6	9 de Julio	Verificación Técnica	
MERCADO-TOLEDO	Desclasif.	Rally Cl 1	24/5	La Rioja	Volante de motor	
MUSSO, Daniel	Excluido	Nissan 280	9/7	Bs.As.	Verificación técnica	
OLTRA, Silvio	Excluido	Nissan 300	3/5	Paraná	Bomba de nafta	
OTAVIANI, Raúl	Desclasif.	Turismo 2	21/6	9 de Julio	Verificación técnica	
PAOLUCCI, Horacio	Excluido	Turismo 2	3/5	Paraná	Peso del auto	
PAOLUCCI, Horacio	Excluido	Turismo 2	1/3	Bs.As.	Difusores	
PRIMOGERIO, Ricardo	Excluido	Turismo 2	3/5	Paraná	Carburador	
RECALT-MOYANO	Desclasif.	Rally Cl 1	24/5	La Rioja	Volante de motor	
REMENTERIA, Alejandro	Excluido	Nissan 280	29/3	Paraná	Maniobras antideportivas	4 meses susp.
RODRIGUEZ-CEREZO	Desclasif.	Rally Cl 1	24/5	La Rioja	Volante de motor	
SANCHO, Daniel	Desclasif.	Nissan 280	29/3	Rafaela	Alzada	
SOLMI, Sergio	Desclasif.	FRA	26/4	Gral. Roca	Salir del box con luz roja	3 tech.susp.
SERRAVALLE, Mano	Excluido	Turismo 2	17/5	Bs.As.	Verificación Técnica	
SCIOLI, José	Desclasif.	Turismo 2	12/7	S.Jorge	Volante de motor	
VALENTI, Horacio	Excluido	Turismo 3	1/3	Bs.As.	Volante de motor	

De las treinta y cuatro desclasificaciones o exclusiones que se produjeron en el año hasta agosto inclusive, veintiséis fueron por motivos técnicos, y sólo ocho por maniobras antideportivas. Tres de éstas recibieron sanciones, en tanto que sólo uno de los desclasificados en verificación técnica recibió castigo (Martín).

Horacio Paolucci marchaba en punta en cuanto a desclasificaciones: tiene dos desde el comienzo del año a esta parte. Ambas, por motivos técnicos.

En cuanto a las categorías, Turismo Clase Dos encabezaba la lista con once desclasificaciones, diez por autos fuera de reglamento y una por mal comporta-

miento en pista. Tras esta especialidad se ubican Turismo Clase Tres con seis (4 y 2), con cuatro la FRA (2 y 2), Rally Clase Uno (4 y 0) y Nissan 280 (3 y 1). Luego T.C. 2000 con tres exclusiones por conducta antideportiva, y cierran Nissan 300 y Sierra con una desclasificación técnica cada una.

Evidentemente, la "mano dura" de la CDA se hace sentir, pero tal parece que sólo en las verificaciones técnicas, ya que de los treinta y seis desclasificados, apenas cuatro recibieron sanción. ¿No sería hora de poner mayor coto a todo este juego de "trampas y tramposos...?"

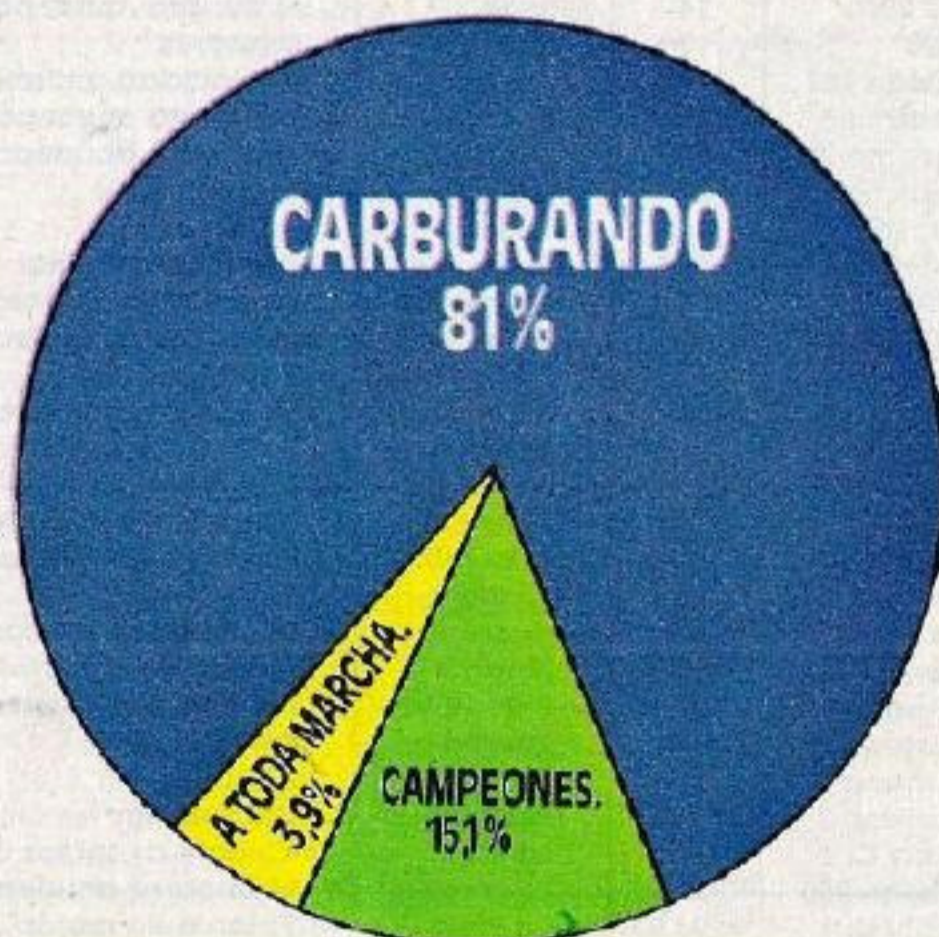
Producción: F.M.

* MERCADOS Y TENDENCIAS

PONE A CARBURANDO EN SU LUGAR



PRIMERO EN AUDIENCIA ENTRE TODOS LOS PROGRAMAS DEL DOMINGO DE 8 A 14 HS. LIDERAZGO QUE NUNCA PERDIO.



PRIMERO EN AUDIENCIA ENTRE TODOS LOS PROGRAMAS DE AUTOMOVILISMO DEL DOMINGO DE 8 A 14 HS. LIDERAZGO QUE NUNCA PERDIO.

Y TAMBIEN PRIMERO EN TODOS LOS PROGRAMAS DE LA SEMANA.

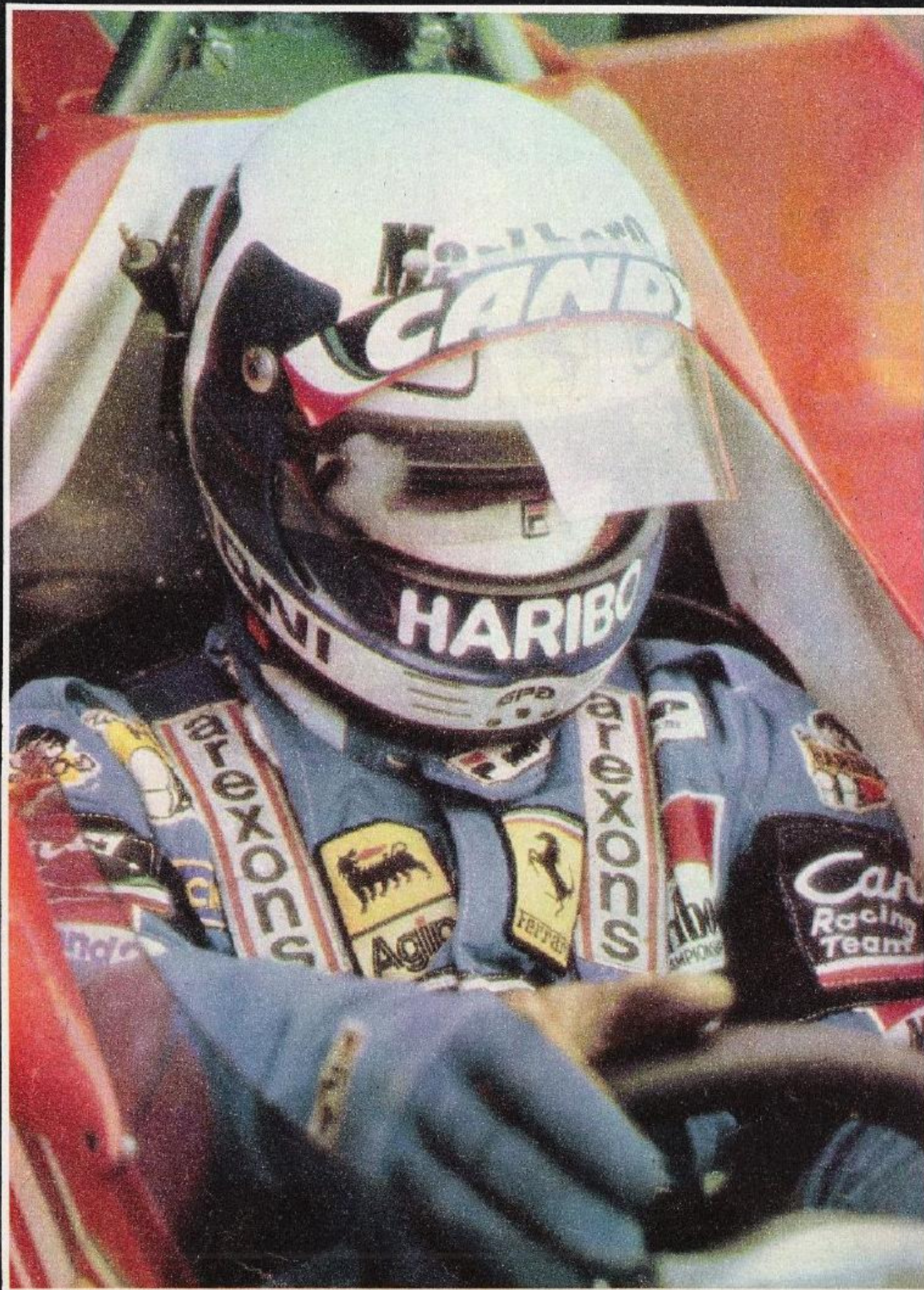
Conducción y Relatos: EDUARDO GONZALEZ ROUCO *
 Dirección General: ISIDRO GONZALEZ LONGHI
 Con el Mejor Equipo de Periodistas y Técnicos Especializados.

Tte. Gral. Juan D. Perón 1515 8º Piso.
 (1037) Bs. As. Tel. 45-1042/2708/5345



RADIO RIVADAVIA

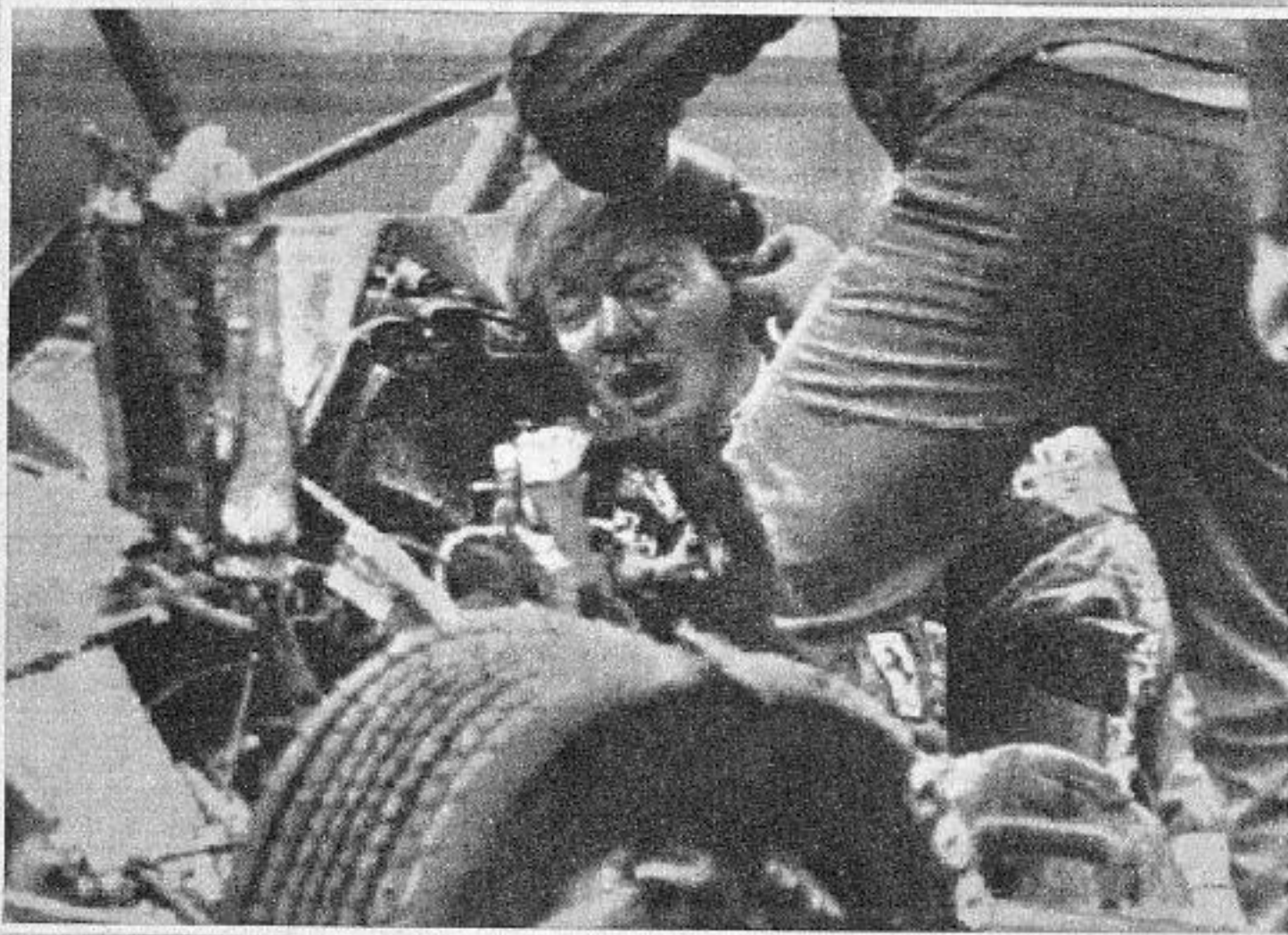
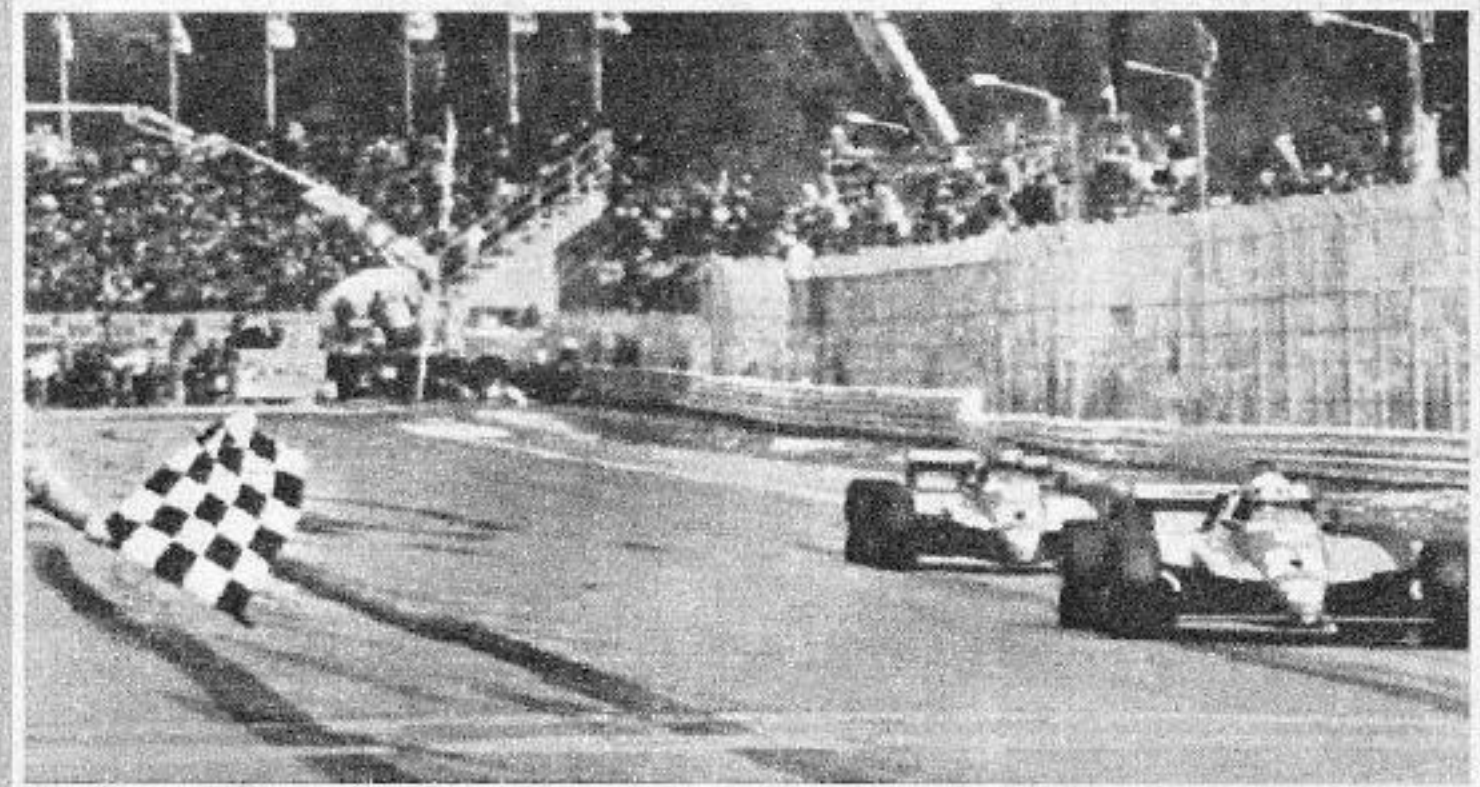
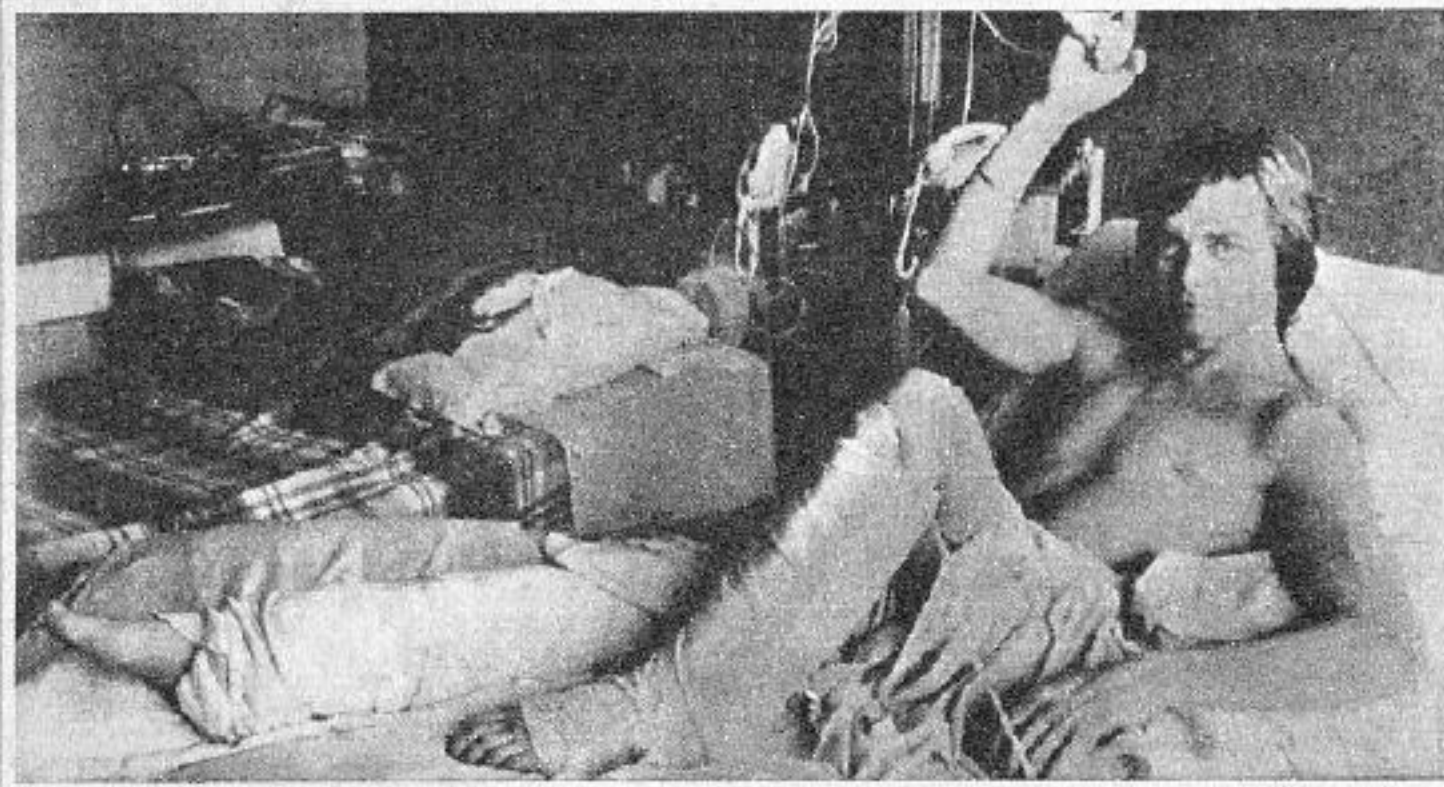
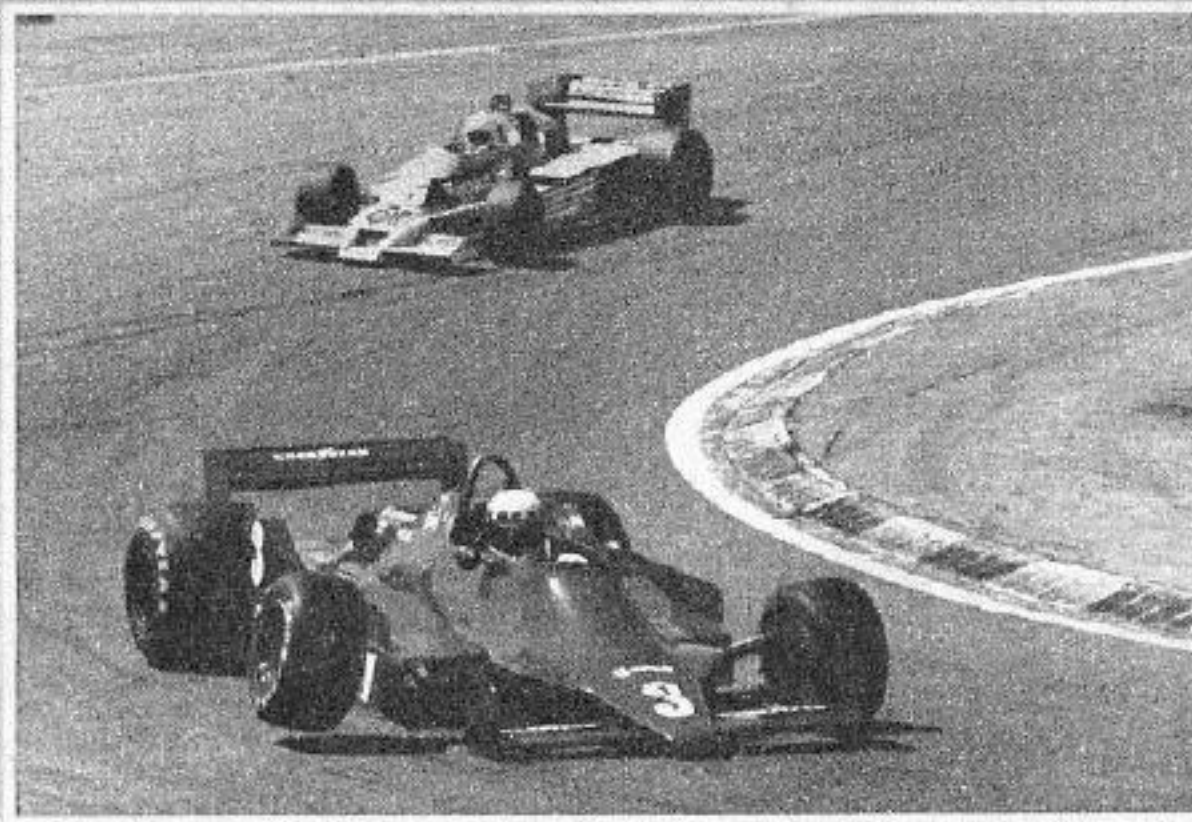
* SEGUN MEDICION DE MERCADOS Y TENDENCIAS SOBRE 9 DOMINGOS DE MAYO Y JUNIO DE 1987 UNIVERSO HOGARES



ADIOS A DIDIER PIRONI

TRIBUTO

El aire que lo mantenía vivo fue durante unos años una máquina de Fórmula Uno. Su vida fue azul, y después roja. Una tarde, en Alemania, su oxígeno, que no era otro que el de la velocidad, comenzó a faltarle. Luchó. Revivió. Las olas y una infernal embarcación volvieron a llenar sus días... Días veloces, de paz. Por ello dejó su vida. Por ello ofreció su último... tributo



Hacia cinco años que había dejado la Fórmula 1, pero Didier Pironi seguía siendo un personaje recordado con cariño por todos los aficionados del automovilismo. Es que en casi diez años de transitar todos los escalones de ese deporte, se ganó un lugar entre los más talentosos de su generación. Por eso su muerte, acontecida en una competencia de Off-Shore en Inglaterra, impactó como si hubiese sido en una carrera de autos. Porque nos habíamos acostumbrado a considerar a Didier Pironi como uno más de la familia automovilística. Y de ahí que, para nosotros, merezca ampliamente la pena este recordatorio que no hará sino reencontrarnos con el gran piloto que fue y lo mucho que nos demostró en lo poco que le tocó transitar por pistas y circuitos.

Didier Pironi había nacido en París,

pero esa descendiente de friulanos. Llevaba la velocidad en lo más íntimo de su ser, y siendo muy joven se lanzó con fortuna en el karting. Superada esa etapa que suele ser la primera zarampa, en sólo tres años realizó todo el aprendizaje que lo llevó a convertirse en un piloto profesional y, al mismo tiempo, en una de las esperanzas más sólidas de Francia en los más altos niveles de la competición deportivo-mecánica.

En ese lapso, que fue de 1973 a 1976, se lo seleccionó Piloto Elit, en la Escuela de Winfield, ganó el Campeonato Francés 1974, de Fórmula Renault, el Challenge Europeo 1976, de esa categoría y el Gran Premio de Monaco 1977 de Fórmula 3, con Martini-Renault. Pintaba como un valor de excepcionales condiciones. Y uno de los que primero lo entendió así fue Tico Martini quien

en 1977 lo puso en uno de sus autos de motor Renault, en su equipo para el Campeonato Europeo de Fórmula 2, junto a René Arnoux.

Para ser un debutante dentro de la especialidad, en uno de los años de mayor competitividad dentro de la categoría, lo hecho por Didier fue realmente notable. Ganó la última carrera, en el circuito de Estoril, fue segundo en Vallelunga y Pau, tercero en Rouen y Donington, cuarto en Nürburgring y Pergusa, y quinto en Misano. Sumó en la temporada 38 puntos que lo colocaron tercero en el Campeonato Europeo, detrás de Arnoux y Cheever, precediendo a la vez a Giacomelli, Patrese y Rosberg. Era una carta de presentación más que valdiera para ingresar a la Fórmula 1, donde había alguien que desde sus comienzos había reparado

en él, nada menos que Ken Tyrrell, uno de los jurados que lo eligió piloto Elit en 1973.

Su primer contrato para la máxima categoría de monostos fue por dos años y con Tyrrell, en un momento en el cual la otrora famosa marca británica venía perdiendo posiciones con "top team". En esas dos temporadas, Didier Pironi hizo la experiencia que necesitaba y sacó algunos resultados positivos. En 1978 llegó sexto en los Grandes Premios de Brasil, Sudáfrica y Bélgica, haciéndolo quinto en Mónaco y Alemania. Ese año logró un triunfo significativo en las 24 Horas de Le Mans, compartiendo con Jean-Pierre Jaussaud el volante de un Alpine A, 442 Renault turbo.

Pese a que ya había otra gente interesada en su concurso, Didier respetó el



Foto 2: Con Jacques Laffite corrió en Ligier en 1980. Didi no fue la excepción en las reservas que Jacques tuvo siempre para con sus coequipiers. 3.- A pesar de las dificultades (en este caso, España '79), Didier cosechó dos años de buena experiencia en Tyrrell. 4.- De pie, de izquierda a derecha, Bernard Gironi y Jean-Claude Guénard, fallecidos también el 23 de agosto en Inglaterra. Junto a ellos, Philippe Midy, presidente del team Midal Offshore de Pironi, que aparece a su lado. 5.- En Mónaco 1980, con Ligier, en reñida lucha con Alan Jones. Ganó Reutemann, que aquí los sigue. 6.- La recuperación, tras el accidente de Alemania '82, fue lenta pero segura. 7.- Ganador en San Marino '82, delante de Gilles Villeneuve en un polémico final. 8.- Su última victoria en F-1, en Holanda ese mismo año. Piquet y Rosberg festejan con él. 9.- El dolor y la angustia entre los restos de la Ferrari en Hockenheim. 10.- El "Colibrí" ya no corre, sus tripulantes ya no viven. 11.- En el '86 probó un Ligier. No era el mismo.

contrato con Tyrrell y en 1979 mejoró bastante, con dos terceros puestos en Bélgica y Estados Unidos, un cuarto en Brasil, un quinto en Canadá y un sexto en España. Ya estaba tras sus pasos Guy Ligier, con un ascendente equipo en la Fórmula 1 y deseoso de formar una poderosa escuadra encabezada por Jacques Henri Laffite.

Como era de esperar, Pironi fue a Ligier en 1980 pero no para ser un pasivo segundo piloto, lo que le originó la antipatía de su coequipier Laffite, muy celoso en ese aspecto. En un recordado Gran Premio de Bélgica, Didier Pironi debutó como ganador, relegando nada menos que a Alan Jones y Carlos Reutemann.

Ese año fue además segundo en Francia, tercero en Sudáfrica, Canadá y Estados Unidos, cuarto en Brasil y sex-

to en Long Beach y Monza. Quedó quinto en el Campeonato del Mundo, y estaba para más. Ligier, siempre fiel a Laffite, lo dejó ir a Ferrari, que en definitiva era el sueño dorado de Didier. Ahí recalcó junto a quien sería una fuente permanente de motivaciones para él, su coequipier Gilles Villeneuve. Muchas veces Pironi dijo que Gilles lo obligaba a superarse permanentemente, que era un espejo donde debía estorzarse mucho para poder verse. Entre ambos surgió una suerte de amistad-rivalidad que hizo época dentro de la "escuadra" del cavallino, en un momento en el cual las cosas no andaban del todo bien en función de los resultados. Así pasó un 1981 de aclimatación, en tanto para 1982 se auguraba un buen periodo para las rojas máquinas de Maranello. Y en parte los responsables de esto

AU REVOIR, DIDI



La serenidad de su rostro redondeado y bueno ocultaba una irrefrenable pasión por la velocidad. Este pequeño homenaje, sin embargo, no derrama lágrimas sino dos esbozos de sonrisas que Ferrari y un nombre de mujer (entre tantas otras) dibujaron en su momento con la felicidad que tuvo la dicha de vivir.

Del asfalto al mar, y del mar al cielo.

Todo es cuestión de un segundo, como la vida. Ahora ya no se sabrá de él. Ha desaparecido. El tiempo se remontará, como siempre cuando la muerte gana la partida final, al pasado. Y habrá nostalgia. Homenajes. Anécdotas en pretérito.

"Los buenos recuerdos son peores que los malos porque siembran la semilla de la nostalgia", se le oyó decir una vez a John F. Kennedy.

Ya nada puede ser peor para Didi. Recordemos, pues, lo bueno de su vida.

Didier Pironi tuvo un padre muy deportista, un luchador que hacía ciclismo después de haber sonado con el automovilismo, sabiendo muy bien que no contaba con esos medios. Desde pequeño, todo este ambiente impresionó a Didier, cuyo único juego era un auto que le procuraba una enorme satisfacción. A los doce años, su madre empezó a preocuparse porque, no bien llegaba del colegio, Didier saltaba a sus pequeñas máquinas, y la "santa mujer", como la llamaba el carnosamente, supuso entonces que algo estaba fallando en la edad mental de su hijo.

Luego, José Dolhem, su primo inseparable, lo llevó a los circuitos. Amor a primera vista. Didier se enamoró de todo aquello y supo inmediatamente que su única razón de vivir era la competición.

OCTUBRE EN EL RECUERDO

Circuito de Fiorano, Italia.

Una mañana de octubre de 1980.

Enzo Ferrari, "gabardina gris y anteojos negros, perfil un poco encorvado, andar rengueante", se instala en la sala en la que convergen todos los resultados de las células fotoeléctricas y las imágenes de las cámaras. Va a presenciar los primeros pasos de Didier Pironi en el circuito.

Mauro Fonghieri, respetuosamente, dice:

—Buenos días, Commendatore.

La Ferrari V12 se pone en marcha y arranca. Didier le echa un vistazo al volante: allí está el cavallino rampante. Ya es, pues, piloto de Ferrari. Casi ningún recuerdo de su paso por Ligier.

Didier está tranquilo y relajado. Conducir en Fórmula Uno no es nada especial para él, teniendo en cuenta que es su profesión desde hace tres años. Además, el modelo que la Scuderia pone a su disposición este fresco mañana en Fiorano para que haga un reconocimiento, es un 312 T5 por delante del cual ya se ha encontrado constantemente al volante del Ligier JS11/15.

En las primeras vueltas se siente totalmente desorientado. Tiene que descubrir al mismo tiempo el trazado y el coche, además del manejo de la caja de cambios. El ingeniero Tomatini le ha dicho que las cajas de cambios de Ferrari tienen una traba: no se puede pasar de tercera a primera. Hay que hacer 3-2-1. Trata, por otra parte, de encontrar una buena posición de conducción. Recién se siente a gusto cuando le instalan un asiento moldeado, en principio, para Jody David Scheckler.

Va tomando confianza a medida que se familiariza con el sinuoso circuito. La confianza es tal que no puede evitar una salida de pista.

Gira por espacio de veinte vueltas. Es la hora del almuerzo. Una ligera llovizna interrumpe los ensayos. Su tiempo de 1m. 12s.03 dista bastante del record que ha establecido Gilles Villeneuve en 1m.08s.05, pero no se le pueden pedir milagros.

Un rato después, está sentado a la derecha de Ferrari. Marco Piccinini está a la izquierda de este. Se sirve el aperitivo.

—Este es "Didi" —anuncia entonces el Commendatore—. Didier resulta complicado para los italianos. Vamos pues a llamarlo "Didi", como uno de nuestros mejores pilotos, el conde Didi Trossi. Didi es un apodo corto, sencillo, fácil de pronunciar...

Didier se aturde y enrojece de emoción.

—Lo importante es que nos encontramos entre amigos —continúa Ferrari, consciente de la vergüenza que ha provocado en su nuevo piloto—. Hoy tenemos una excelente compañía. Hemos bautizado a "Didi". Estamos aquí para comer entre amigos. El resto no cuenta.

"El resto" es la guerra que se ha librado entre la FOCA y la FISA.

—Pienso que habría que encerrarlos con llave a los dos (a Ecclestone y a Balestre) en una habitación, y no dejarlos salir hasta que se hubieran puesto de acuerdo —bromea Don Enzo, Didier lo observa detenidamente. Cuando Ferrari le habla, tiene la impresión de estar escuchando una verdad absoluta. Don Enzo maneja la palabra y el gesto de una forma teatral, seguro de que se lo escucha. De pronto, se le ocurre compararlo mentalmente con Charles de Gaulle: Ferrari tiene el don de saber motivar a las personas para que consigan un objetivo.

Antes del postre, Didier se marcha para continuar la sesión de entrenamiento.

Tiene por segunda vez una pequeña salida de pista. Nadie se lo reprocha. Si no se hubiera salido, el equipo italiano se hubiese sentido sin dudas decepcionado. Una de las características que más aprecia está escuchando en sus pilotos es el temperamento agresivo.

Estos contratiempos no afectan a Pironi. Al final de la segunda sesión se acerca a sólo un segundo del mejor tiempo de Villeneuve.

La Ferrari 312 T5 se inmoviliza definitivamente por hoy.

Don Enzo está lleno de júbilo.

—Ah, Pironi —dice—. Es una confirmación para mí.

Esta seguro de contar con los dos pilotos más rápidos del mundo.

UN NOMBRE DE MUJER

Casi dos años después, la vida es para Didier la más hermosa sonrisa que haya podido esbozar jamás. Esta primero en el Campeonato del Mundo 1982, y todo parece indicar que será el primer francés coronado mundialmente en la Fórmula Uno.

En un verano pleno de sol y mar, La revista "L'Automobile" le propone una entrevista conjunta con una figura a su elección. Didier no lo piensa demasiado y pronuncia el nombre de Veronique Jannot. Ella es un monstruo sagrado de la televisión. La ha descubierto un día leyendo un semanario, y ha sentido que esa bella joven posee una personalidad original e interesante... Le gusta el deporte y le llaman la atención cosas que a las gentes que están en su mismo ambiente les resbalan por esnobismo y coquetería. Ha sido la copiloto de Jean-Pierre Beltoise en el Rally de las Mil Pistas. ¿Ama también el automovilismo? ¿Qué más le puede pedir?

"L'Automobile" los reúne en un haras cerca de Toulon. Hacen declaraciones para todo el mundo, pero fundamentalmente para ellos mismos. Ella le cuenta cómo llegó a ser una comedianta: las cosas que le molestan de su profesión, las que le gustan, sus experiencias en cine y su pasión por el teatro. Didier le explica que es muy sensible a la idea que los otros se hacen de él, y que es evidente que en un mundo tan toro como el de la Fórmula Uno no puede esperar amistad o críticas constructivas. Que los aspectos reconfortantes los encuentra en su vida privada y en sus relaciones extra profesionales. Que no es el piloto el que segrega el miedo, sino el accidente que se le viene a uno encima y que en una fracción de segundo pulveriza su experiencia, su talento y su deseo de vivir. Que un piloto sólo cuenta con su salud moral para asumir los duros golpes de la vida. Que tiene raíces profundas fuera del automovilismo, y que si algún día le faltara la F-1 podría seguir adelante... pero que, como sea, habría menos pasión en su vida, y la vida sin pasión...

La última vez que quien esto escribe habló con Pironi, fue en vísperas del Grand Prix de Portugal del año pasado. Conversamos en el motor-home de Ferrari, como si no hubiese sido posible otro lugar más que aquel al que deseaba volver. Soñaba. Planeaba su retorno. Las competencias de off shore estaban bien, sí, pero...

Ferrari-Veronique-Ferrari-Fórmula Uno, todo ello en su vida bajo el título "Velocidad".

"Soy feliz porque estoy vivo", decía, "y estar vivo ¿qué es? Hacer cosas".

Tan rápido se va la vida. Tan corto es el camino... del asfalto al mar, y del mar al cielo. Au revoir, Didi.

Silvia Renée Arias

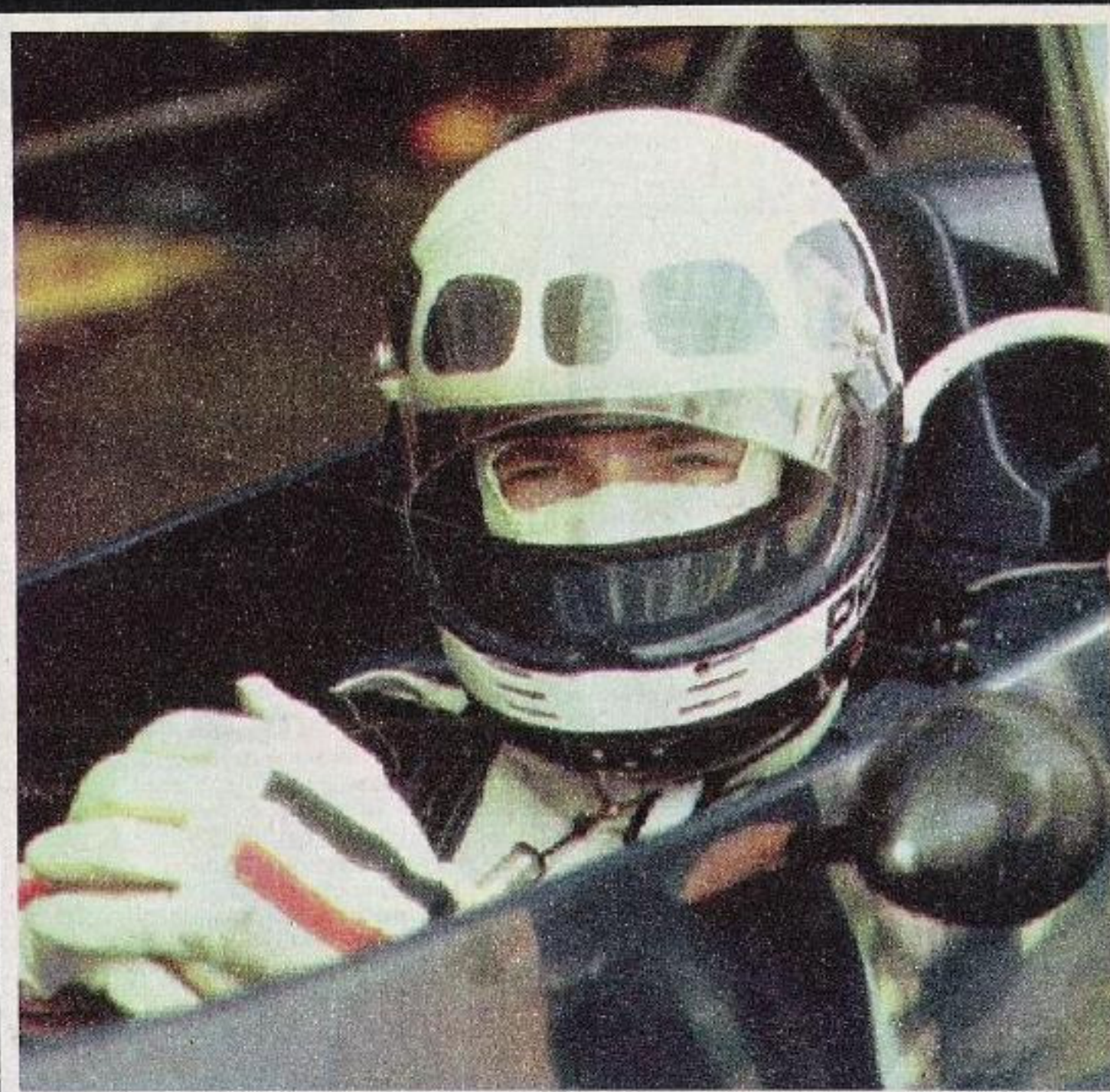
SU CAMPAÑA EN LA CUSPIDE

La vida de **Didier Pironi** había comenzado en **Villecresne**, una localidad alemana a **Paris**, el **26 de marzo de 1952**. Tras un exitoso paso por las categorías menores, ya detallado en otra parte de esta nota, su historia oficial dentro del **Campeonato Mundial de Fórmula Uno** comenzó a escribirse el **15 de enero de 1978**, en el Autódromo Municipal de Buenos Aires, al debutar sobre un **Tyrrell 008** en el **Gran Premio de la República Argentina**. En aquella oportunidad, tras un violento despiste en la primera tanda, clasificó vigésimoprimero, y en carrera se ubicó decimo-cuarto, a un giro del ganador, **Mario Andretti**. Ese año Pironi fue decimoquinto en el certamen con 7 puntos, siendo posteriormente décimo en 1979 con 14 unidades; quinto en 1980 con 32, decimotercero en 1981 con 9 y segundo en 1982 con 39.

Durante todos esos años, Pironi disputó **70 Grandes Premios**, logrando tres triunfos y además 4 "pole positions" (**Mónaco e Inglaterra en 1980, Canadá y Alemania en 1982**) y **6 records de vuelta** (**Mónaco, Inglaterra y Canadá en 1980; Las Vegas en 1981, San Marino y Canadá en 1982**). De este detalle sobresale el paradójico hecho que se desprende de ver a Pironi como autor de la pole position en **Alemania '82**, y también como ocupante en esa misma temporada, del segundo lugar en el **Campeonato Mundial**, lo que fue su mejor ubicación en dicho torneo.

Ese 1982 trajo el accidente que trunco su campaña en la Fórmula Uno, ocurrido el **sábado 7 de agosto en Hockenheim**, durante la sesión de entrenamientos previa al **Gran Premio de Alemania**. Bajo una lluvia torrencial, Pironi con su **Ferrari** intentó superar al **Renault de Alain Prost**, impactando contra la rueda trasera derecha del auto de su compatriota, para iniciar luego la Ferrari un impresionante vuelo y una serie de cabriolas, antes de quedar detenida, completamente destrozada y con su piloto gravemente herido.

Tras convalecencia, y un frustrado intento de retorno a la Fórmula Uno, Didier buscó saciar en la motonáutica su pasión. Así, a mediados de **1986** empezó a incursionar en el certamen Europeo y en el Mundial logrando esta temporada, una semana antes de su muerte, ganar una carrera en Noruega, que lo convirtió en el primer francés vencedor de una prueba por el Europeo. Fue la última alegría; el eslabón final de la cadena de éxitos.



fueron Gilles y Didier sacándose chispas en cada entrenamiento en Fiorano. El mano a mano sin órdenes que ambos protagonizaron en San Marino, y que Didier le ganó a Gilles en una definición espectacular, fue una de las grandes clases de manejo que la televisión transmitió a todo el mundo. Se hizo tan grande la rivalidad entre ellos que, a la carrera siguiente, el pequeño gran canadiense halló la muerte buscando mejorar un registro de su amigo francés. Este siguió sumando puntos y, luego de su triunfo en el Gran Premio de Holanda, el título mundial parecía encaminarse directamente a sus manos.

Un terrible accidente en pruebas clasificatorias para el Grand Prix de Alemania, no solo puso su vida en peligro sino que cambió su existencia. Didier fue extraído de la Ferrari destrozada,

con múltiples fracturas en sus piernas. Se pensó en la amputación de uno de sus miembros inferiores, pero una cantidad interminable de operaciones y una tan lenta como larga rehabilitación le permitieron volver a caminar mucho tiempo después. Había una promesa pendiente de Ferrari en el sentido de guardarle un lugar en el equipo, pero nunca se cumplió y él mismo nunca hizo un reclamo formal.

En su vida privada, Didier Pironi estuvo casado poquísimo tiempo con la bella **Catherine Bleynie**. Separado, una vez que volvió a caminar, dejó de ser nota en las revistas de automovilismo y se convirtió en noticia de aquellas publicaciones mundanas dedicadas a reflejar la vida del "jet-set". Pironi saltó en una cantidad impresionante de fotos siempre manejando lanchas de gran

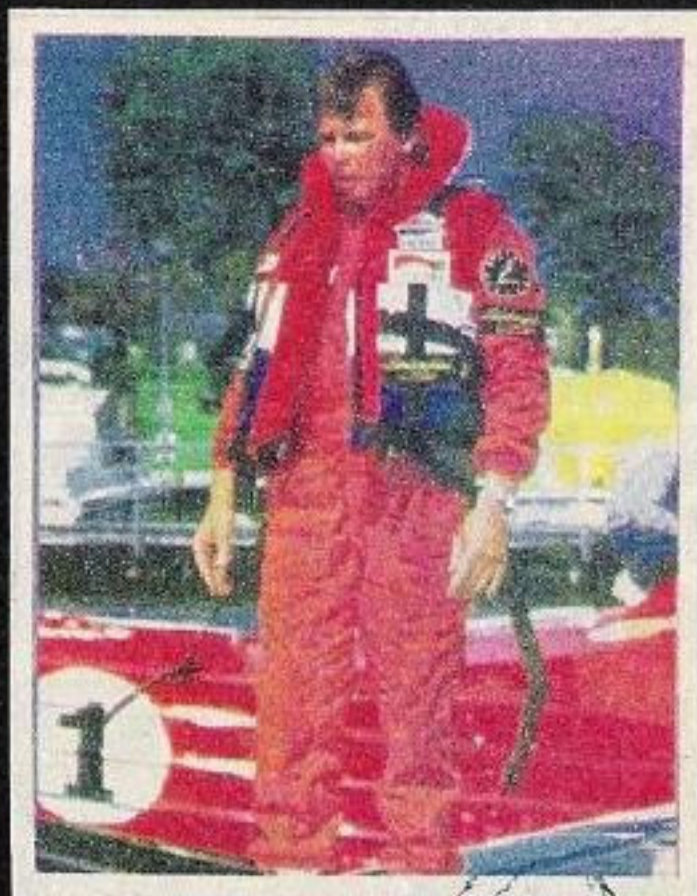
potencia por el Mediterráneo y en compañía de mujeres famosas. Estaba talente un retorno a las competiciones automovilísticas, pero no se dio. El quiso siempre hacer todo en el más alto nivel, y aquí eso significaba volver a la Fórmula 1, una suerte de diva que no espera a nadie.

Hace justo un año, Didier sacó a relucir el casco y el buzo, hizo una prueba sobre el AGS-Cosworth y definitivamente dijo: "Esto ya no es más para mí". Sin embargo, una nueva pasión, siempre por el lado de la velocidad, se venía gestando en él: el Off-Shore, esa especialidad de lanchas "monstruo" que son como una verdadera Fórmula 1 pero sobre el agua. Didier Pironi ya no paseaba chicas en "top-less" por el Mediterráneo sino que radicado en Saint Tropez, empezaba a domar sobre las

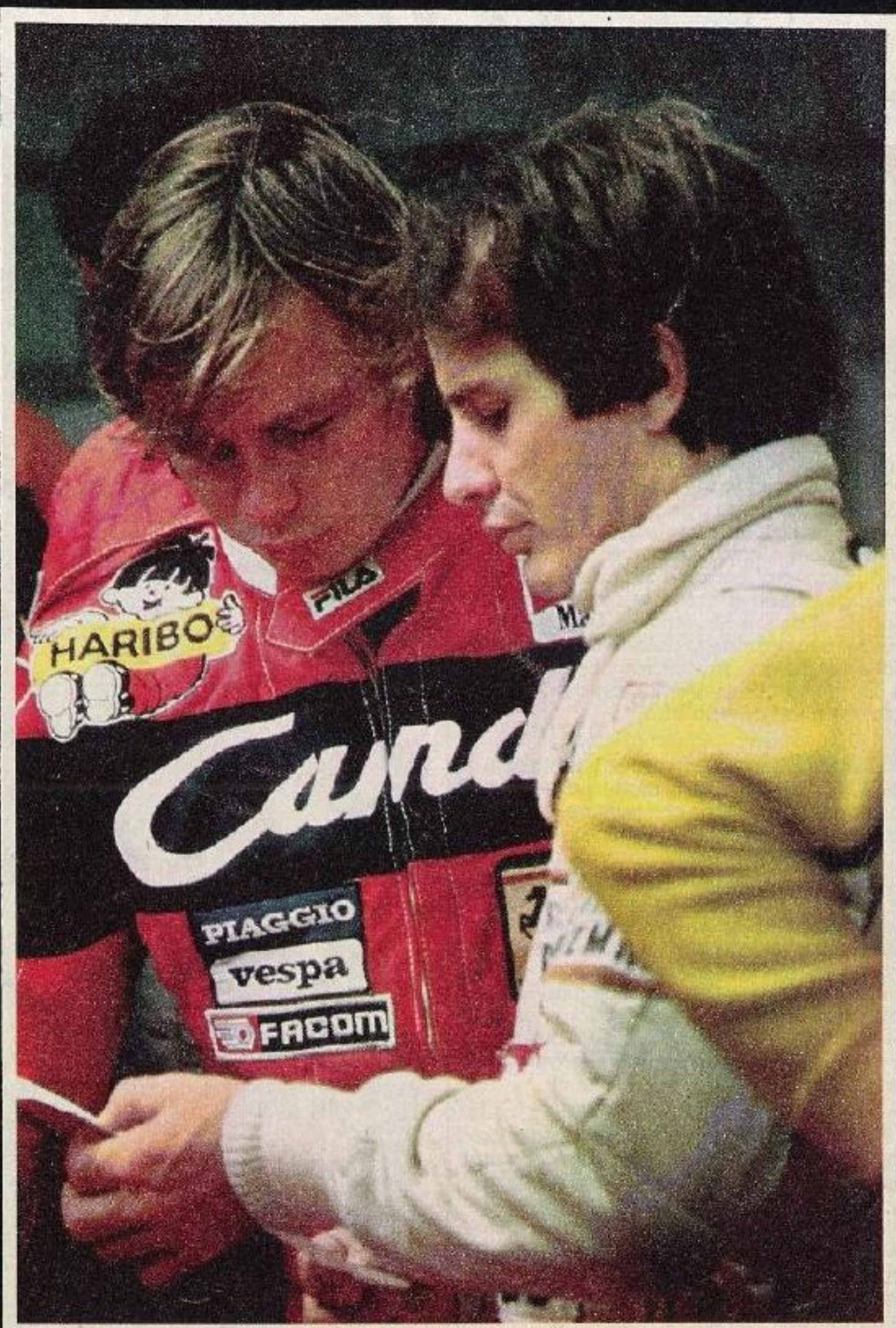
azules aguas los más de mil caballos de fuerza de uno de estos aparatos.

El Campeonato Mundial de Off-Shore fue la meta elegida. Conló para ello con la complicidad de un amigo de la época en que estuvo en Ligier, el ingeniero **Jean Claude Guenard**, y también de un periodista amigo de la aventura, **Bernard Giroux**, navegante de Ari Vatanen en la última Paris-Dakar. El trío Pironi-Guenard-Giroux se anotó en la serie mundial de este año en Off-Shore, con la embarcación llamada "Colibri", una bestia (valga la expresión) equipada con dos motores Lamborghini de 775 caballos de fuerza cada uno.

El 16 de agosto último lograron su primera victoria europea en Noruega, y estaban para disputar el título con muy buenas posibilidades. Una sema-




1.- Un par de ojos azules en un habitáculo azul, tal vez la imagen que Didier quiere que conservemos de él. 2.- Bélgica '80, con Jones y "Lole" festejando su primera victoria. 3.- Piloto de Offshore pero con la misma pasión: la velocidad. 4.- Rumbo a su último triunfo, en Holanda '82, con Ferrari. 5.- Con el recordado Gilles Villeneuve en boxes. Compañeros en la "Sauderia", se batieron mutuamente por ser los mejores. Y acaso lo fueron.



na después, frente a la Isla de Wight, Inglaterra, cuando venían primeros absolutos, la "Colibrí" se elevó por el aire y luego cayó de proa y quedó invertida, provocando la muerte instantánea de sus tres tripulantes. Dos hipótesis se barajaron en principio: posible choque, a 160 km/h, con la quilla de un bote hundido, o el oleaje provocado por una embarcación que pasaba junto al área de la carrera, lo que se confirmó como correcto.

Había caído Didier Pironi, un cultor, un amante, un señor, un divo de la velocidad.

Me imagino que Silvia Renée Arias, en su femenina imaginación, ya habrá dibujado el circuito que lo encontrará en el cielo haciendo picadas con Gilles Villeneuve. 

Miguel Colazo

RECORDANDOLO

La muerte de Didier Pironi conmocionó al ambiente automovilístico mundial.

Es que el recuerdo de Pironi, más allá de su trágico final sobre una lancha de carrera, lo unirá para siempre con el automovilismo deportivo y especialmente con la Fórmula Uno. Por eso, impactadas por la noticia de su muerte, fueron varias las personalidades de la categoría máxima que manifestaron su pesar por la desaparición del destacado deportista francés.

Así, don Enzo Ferrari, que fuese el último "patron" que tuviera Pironi durante su paso por la Fórmula Uno, expresó: "Siempre admiré a Didi, porque era un combatiente de raza, que amaba la alta velocidad y tenía un coraje como pocos. Un coraje que demostró en su período de rehabilitación física después del accidente. Era un combatiente que no se rendía. Habría merecido salir Campeón con nuestros autos, algo de lo que estuvo muy cerca..."

A su vez, Frank Williams comentó: "La muerte de Didier me deja un profundo dolor. Fue mucho lo que dio a la Fórmula Uno, y en cambio recibió pocas alegrías. Debía haber sido Campeón Mundial y haber ganado varias carreras más. Pero el destino no lo quiso".

También la prensa europea se ocupó con amplitud del tema. Y por razones de jurisdicción del accidente, fue la británica la quien más testimonios aportó. Así, en su nota del día posterior a la muerte de Pironi, el prestigioso "Times", señaló: "Didier era un piloto fuera de lo común. Un hombre que escapó milagrosamente a la muerte, para dar un ejemplo de fe y coraje. En el aspecto profesional, fue uno de los pilotos más talentosos surgidos de la escuela francesa".

Para el "Daily Telegraph", el desaparecido piloto galo "era un hombre brillante y decidido. Un hombre que ardía de pasión por la velocidad, algo que asumía sin perder su carácter tranquilo y discreto", mientras que por su lado el "Daily Mail" rescata "el enorme coraje que expuso al mundo entero para recuperarse del terrible accidente de Hockenheim. Un coraje que lo convirtió en un auténtico héroe nacional".

Finalmente está el patético testimonio del famoso "Daily Express", que a manera de postumo homenaje titula la nota con una frase muchas veces repetida por Pironi, en la que el malogrado deportista afirmaba "Prefiero morir joven haciendo algo que amo, que vivir sin felicidad hasta los cien años".

Por su parte, Gerard Larrousse, que en los tramos iniciales de la creación de su actual escudería de Fórmula Uno había tentado a Pironi para que la integrara como piloto, confiesa: "No sólo perdí a un gran amigo, sino a un gran piloto. Había hablado mucho con Didier sobre la posibilidad de que volviese a la Fórmula Uno, pero después de las pruebas que hizo con un AGS el año pasado, me dijo que no se sentía en la plenitud de sus condiciones físicas y prefería desistir, dejando un buen recuerdo, y no pretender seguir, dando lástima".

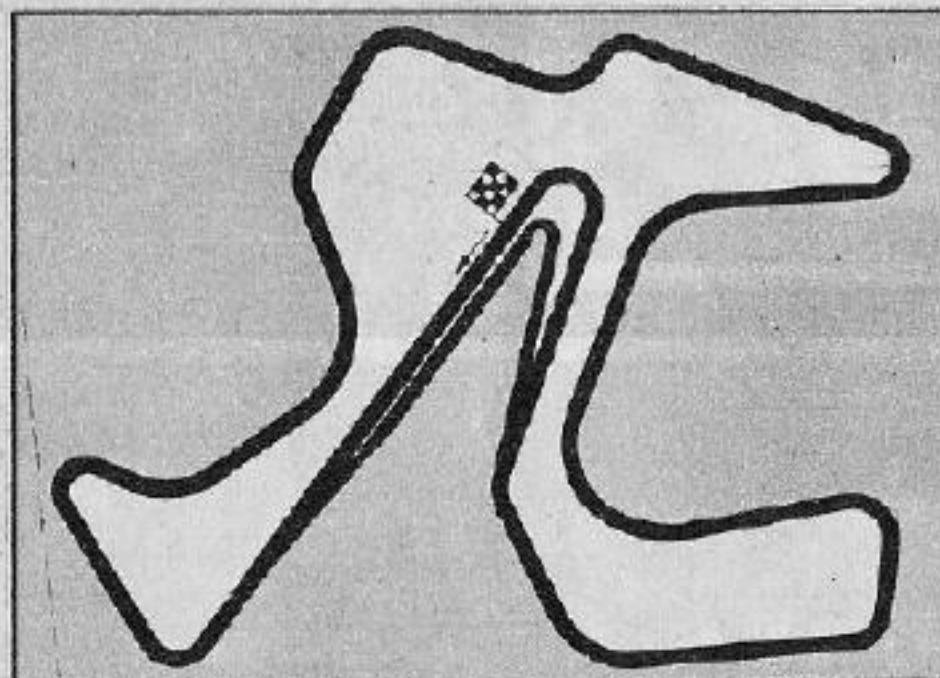
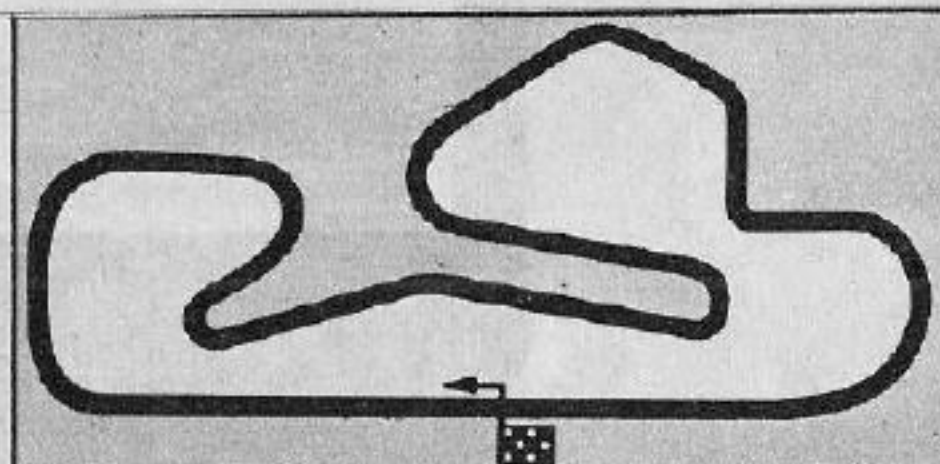
Entre los actuales pilotos de la Fórmula Uno, sobresalió el testimonio de Michele Alboreto, quien dijo: "Didier no pudo sobreponerse al sino trágico que pesa sobre muchos de nosotros. Era no sólo una gran persona y un gran piloto, sino también un buen dirigente, como lo demostró en el poco tiempo en que estuvo al frente de la Asociación de Pilotos".

GG.PP. DE PORTUGAL Y ESPAÑA EL CIERRE DEL CICLO EUROPEO

El Campeonato Mundial de Fórmula Uno vuelve a proponer-nos dos citas seguidas en sendos fines de semana venideros. Se trata en este caso de los Grandes Premios de Portugal y de España, que en los circuitos de Estoril (arriba) y Jerez (abajo) respectivamente, completarán, los domingos 20 y 27 de este mes, el ciclo europeo del presente certamen. En ambos, los cronogramas eran los habituales, con entrenamientos y clasificaciones viernes y sábado, y carreras el domingo. Competencias que se iniciarán a las 10.30 hora argentina con la televisión para el país de Canal 9.



El emocionante final del Gran Premio español del año pasado, con Senna ganándole por ventaja mínima a Mansell. Luego el inglés se tomaría revancha venciendo en Portugal. Ambos son también esta temporada grandes candidatos a llevarse la victoria en las próximas carreras de la Fórmula Uno.



MANSELL Y SENNA - Fueron los respectivos últimos ganadores de estos dos Grandes Premios. Nigel Mansell colocó a su Williams primero el año pasado en Estoril, en una victoria que para muchos pareció decisiva para sus aspiraciones de conquistar el título. Por su lado, Ayrton Senna se anotó como el más reciente vencedor en España, tras derrotar en ajustadísimo y emocionante final, precisamente a Mansell. ¿Habrá revancha este año...?

PORTUGAL EN LA CUERDA FLOJA - No sería extraño que esta edición 1987 fuese la última de esta época moderna del Gran Premio de Portugal. La escasa respuesta encontrada por parte del público, especialmente en los dos últimos años, más algunos financieros, habrían colocado a esta carrera en un lugar prioritario de la "mira" de Bernie Ecclestone a la hora de tener que elegir, próximamente, alguna prueba europea para eliminarla del calendario para 1988.

NIGEL CON SUSPENSION ACTIVA - Según se anunció en Monza, los dos Williams dispondrán en Estoril de las nuevas suspensiones hidroelectronicas que tan buen resultado dieron en la carrera italiana. Esto significa que Nigel Mansell dispondrá por primera vez en su auto, de este sistema que ya en ocasión del Gran Premio de Italia estrenase con todo éxito su coequiper y archirrival Nelson Piquet.

EL RECUERDO FELIZ - Para los argentinos, lo tiene la edición 1951, que fue la primera del Gran Premio de España. Aquella carrera, realizada en el circuito de Pedralbes, cerca de Barcelona, entregó la victoria a Juan Manuel Fangio y, lo que resultó más importante, sirvió para que el balcarceño concretara el pri-

mero de los cinco títulos que orgullosamente luce.

EL RECUERDO TRISTE - Para todos, también lo da el Gran Premio de España, pero en este caso en su versión 1975. Aquella que, contra algunos presagios, se desarrolló en el ya entonces inadecuado circuito callejero del Parque de Montjuich, y que debió ser dada por finalizada en la vuelta 29 de las 75 programadas, luego de que tras un toque entre los autos de Rolf Stommelen y Carlos Pace, el Sures del alemán se proyectara por sobre el guard-rail, causando la muerte de tres personas, y heridas a otras seis, entre las que se contó el propio Stommelen. Quizás el recuerdo menos amargo de este día lo tenga Jochen Mass que, favorecido por el acortamiento de la competencia, logró su única victoria en la Fórmula Uno.

DOS SIN PUNTOS - La carrera española también tuvo en esta época moderna dos ediciones que no contaron con puntaje, aunque por distintos motivos. La primera fue en 1967, con Jim Clark como ganador, y estuvo motivada por la homologación del Autódromo de Jarama. La segunda ocurrió en 1980, cuando también en el Jarama venció Alan Jones sobre el Williams, aunque no pudo llevarse los nueve puntos, debido a que el conflicto que por entonces mantenían FISA y FOCA, determinó la no participación de varios equipos y, en consecuencia, la exclusión de la prueba hispana como integrante del Campeonato.

LA PRIMERA DE NIKI - Otro de los grandes de la Fórmula Uno, seguramente guardará un especial recuerdo del Gran Premio de España. Nos referimos a Niki Lauda, quien en la edición 1974 de esta carrera, logró a bordo de una Ferrari su primer triunfo en la categoría. Después siguieron muchos más -aunque nunca otro en tierra hispana- y tres títulos mundiales. Casi nada.

ASI ESTAN LAS POSICIONES

PILOTOS			
Pos	PILOTO	NACION	Pts
1º	Nelson Piquet	Brasil	63
2º	Ayrton Senna	Brasil	49
3º	Nigel Mansell	Inglaterra	43
4º	Alain Prost	Francia	31
5º	Stefan Johansson	Suecia	20
6º	Gerhard Berger	Austria	12
7º	Theierry Boutsen	Bélgica	10
8º	Michele Alboreto	Italia	8
9º	Teo Fabi	Italia	7
10º	Satoru Nakajima	Japón	6
11º	Andrea De Cesaris	Italia	4
	Eddie Cheever	Estados Unidos	4
	Jonathan Palmer	Inglaterra	4
	Philippe Streiff	Francia	4
15º	Derek Warwick	Inglaterra	3
16º	Martin Brundle	Inglaterra	2
	Ricardo Patrese	Italia	2
18º	René Arnoux	Francia	1
	Ivan Capelli	Italia	1
	Philippe Alliot	Francia	1

COPA DE CONSTRUCTORES

1º	Williams	Inglaterra	106
2º	Lotus	Inglaterra	55
3º	McLaren	Inglaterra	51
4º	Ferrari	Italia	20
5º	Benetton	Italia-Inglaterra	17
6º	Tyrrell	Inglaterra	8
7º	Arrows	Inglaterra	7
8º	Brahham	Inglaterra	6
9º	Zakspeed	Alemania	2
10º	Ligier	Francia	1
	March	Inglaterra	1
	Larrousse	Francia	1

COPA JIM CLARK

1º	Jonathan Palmer	Inglaterra	65
2º	Philippe Streiff	Francia	54
3º	Pascal Fabre	Francia	35
4º	Philippe Alliot	Francia	25
5º	Iván Capelli	Italia	25

TROFEO COLIN CHAPMAN

1º	Tyrrell	Inglaterra	119
2º	AGS	Francia	35
3º	Larrousse-Calmels	Francia	25
4º	March	Inglaterra	25

La Copa Jim Clark, para pilotos, y el Trofeo Colin Chapman, para constructores, comprenden exclusivamente a pilotos y autos que utilizan motores atmosféricos.

LOS RECORDS VIGENTES

ESTORIL (4,350 km)

Pole position: Ayrton Senna (Lotus 98 T-Renault) con un tiempo de 1m16s673/1000 a un promedio de 204,244 km/h. (1986).

Mejor vuelta en carrera: Nigel Mansell (Williams FW011-Honda) con una marca de 1m20s943/1000 a un promedio de 193,469 km/h. (1986).

Distancia total en carrera: Nigel Mansell (Williams FW011-Honda) con un tiempo de 1h37m21s900/1000, a un promedio de 187,644 km/h, para las 70 vueltas. (1986)

JEREZ DE LA FRONTERA (4,218 km)

Pole position: Ayrton Senna (Lotus 98T-Renault) con un tiempo de 1m21s605/1000 a un promedio de 186,077 km/h. (1986)

Mejor vuelta en carrera: Nigel Mansell (Williams FW011-Honda) con una marca de 1m27s176/1000 a un promedio de 174,186 km/h. (1986)

Distancia total en carrera: Ayrton Senna (Lotus 98T-Renault) con un tiempo de 1h48m47s735/1000 a un promedio de 157,486 km/h para las 72 vueltas.

LOS HISTORIALES

PORTUGAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
24/8/58	Oporto	Stirling Moss	Cooper-Climax
23/8/59	Monsanto	Stirling Moss	Cooper-Climax
14/8/60	Oporto	Jack Brabham	Cooper-Climax
21/10/84	Estoril	Alain Prost	McLaren MP4/2-Porsche
21/4/85	Estoril	Ayrton Senna	Lotus 97 T-Renault
21/9/86	Estoril	Nigel Mansell	Williams FW011-Honda

ESPAÑA

28/10/51	Pedralbes	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo
24/10/54	Pedralbes	Mike Hawthorn	Ferrari
12/5/68	Jarama	Graham Hill	Lotus-Cosworth
4/5/69	Montjuich	Jackie Stewart	Matra-Cosworth
19/4/70	Jarama	Jackie Stewart	March 701-Cosworth
18/4/71	Montjuich	Jackie Stewart	Tyrrell 003-Cosworth
1/5/72	Jarama	Emerson Fittipaldi	Lotus 72 D-Cosworth
29/4/73	Montjuich	Emerson Fittipaldi	Lotus 72 D-Cosworth
28/4/74	Jarama	Niki Lauda	Ferrari 312 B-3
27/4/75	Montjuich	Jochen Mass	McLaren M23-Cosworth
2/5/76	Jarama	James Hunt	McLaren M23-Cosworth
8/5/77	Jarama	Mario Andretti	Lotus 78-Cosworth
4/6/78	Jarama	Mario Andretti	Lotus 79-Cosworth
29/4/79	Jarama	Patrick Depailler	Ligier JS11-Cosworth
21/6/81	Jarama	Gilles Villeneuve	Ferrari 126C
13/4/86	Jerez	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault

LIDER
EN CALIDAD
Y EN
VENTAS

DESTORNILLADORES

Celestal desafían... y ganan

a la marca europea
más acreditada en plaza

Por esta conjunción de ventajas:

- Calidad similar Menor precio
- Stock permanente

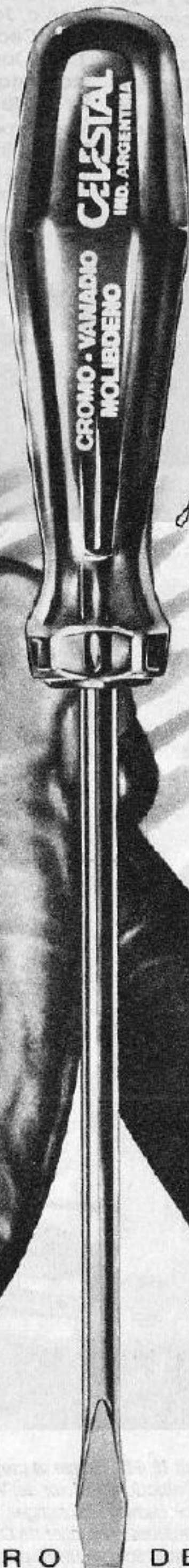
y **GARANTIA PIEZA POR PIEZA**

COMPARE LOS VALORES DE ESTE CUADRO
Y COMPRUEBELOS EN
NUESTRA PLANTA FABRIL; LO INVITAMOS.
UD. TAMBIEN SALDRA GANANDO...!

160 Modelos en 7 Series:

- Standard
- Especial
- De Fuerza
- Para tornillos Torx
- Electricista
- Electrónica
- Afilable

EJEMPLO	CELESTAL	IMPORTADO EUROPEO
MEDIDA	(1036) 6 x 125	6,5 x 125
DUREZA (Medida en RC)	48 - 51	51
RESISTENCIA A LA TORSION (Sin deformación remanente)	0,80 kgm.	0,80 kgm.
ACERO	Aleación: CROMO-VANADIO- MOLIBDENO	Aleación: CROMO- VANADIO
RECUBRIMIENTO GALVANOPLASTICO	NIQUEL 6 micrones Flash de COBRE	NIQUEL 6 micrones NO TIENE
PRECIO PUBLICO	₳ 3,52 c/u.	₳ 6,60 c/u.



Fabricados por

CELESTAL® S.A.I.C.

Sivori 5185 - (1605) MUNRO
Prov. de BUENOS AIRES - Tel. 760.014/15/16

CONSULTE A NUESTRO DEPARTAMENTO TECNICO



Sito Pons (E)
HONDA NSR 250 cm³
CAMPEONATO MUNDIAL 1987
DE MOTOCICLISMO-Velocidad

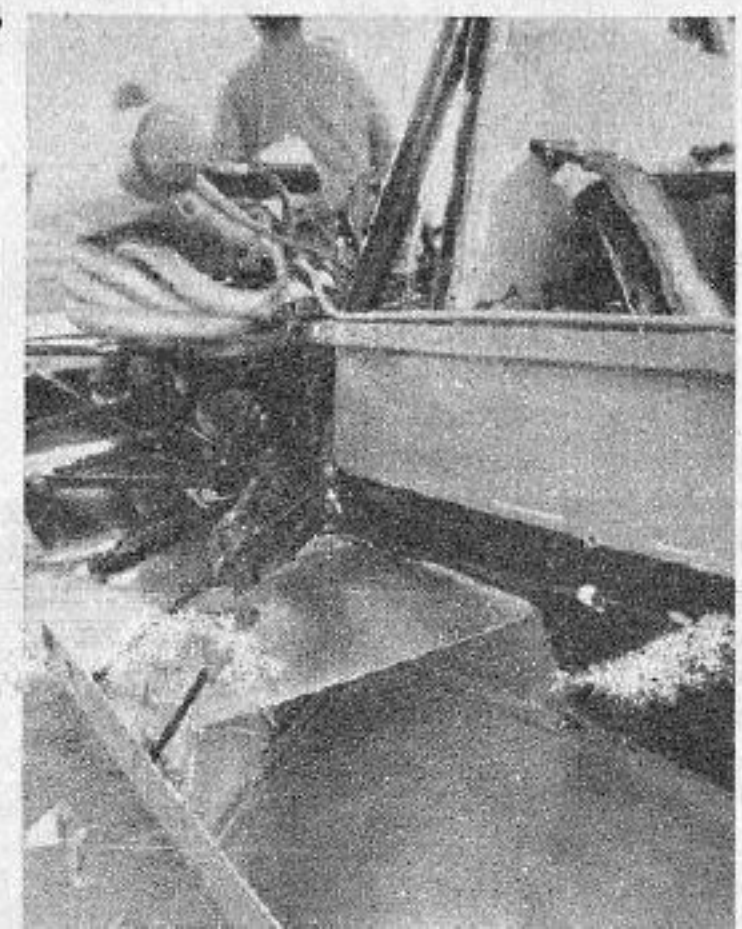
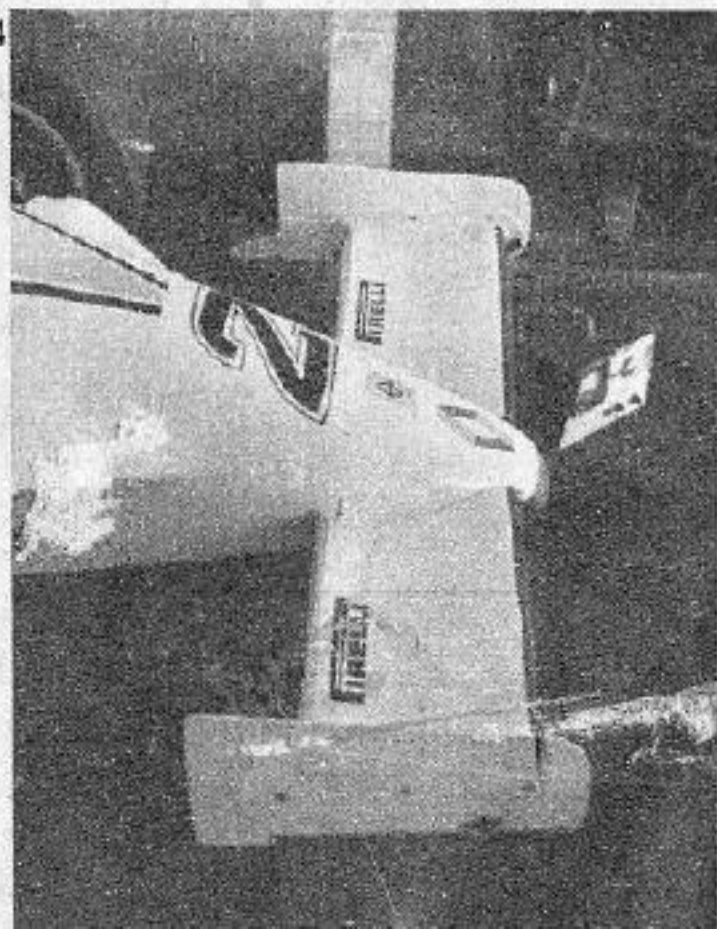
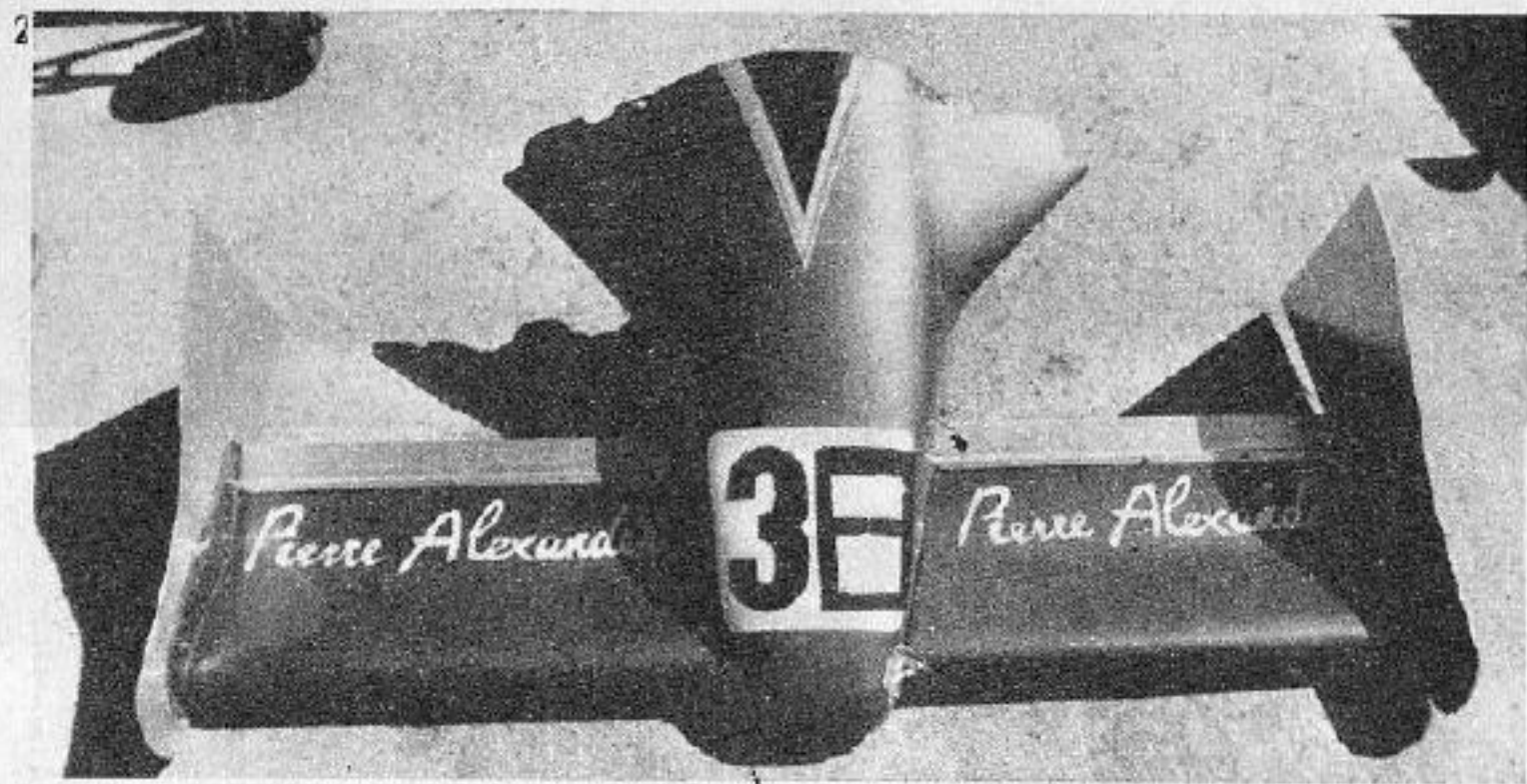
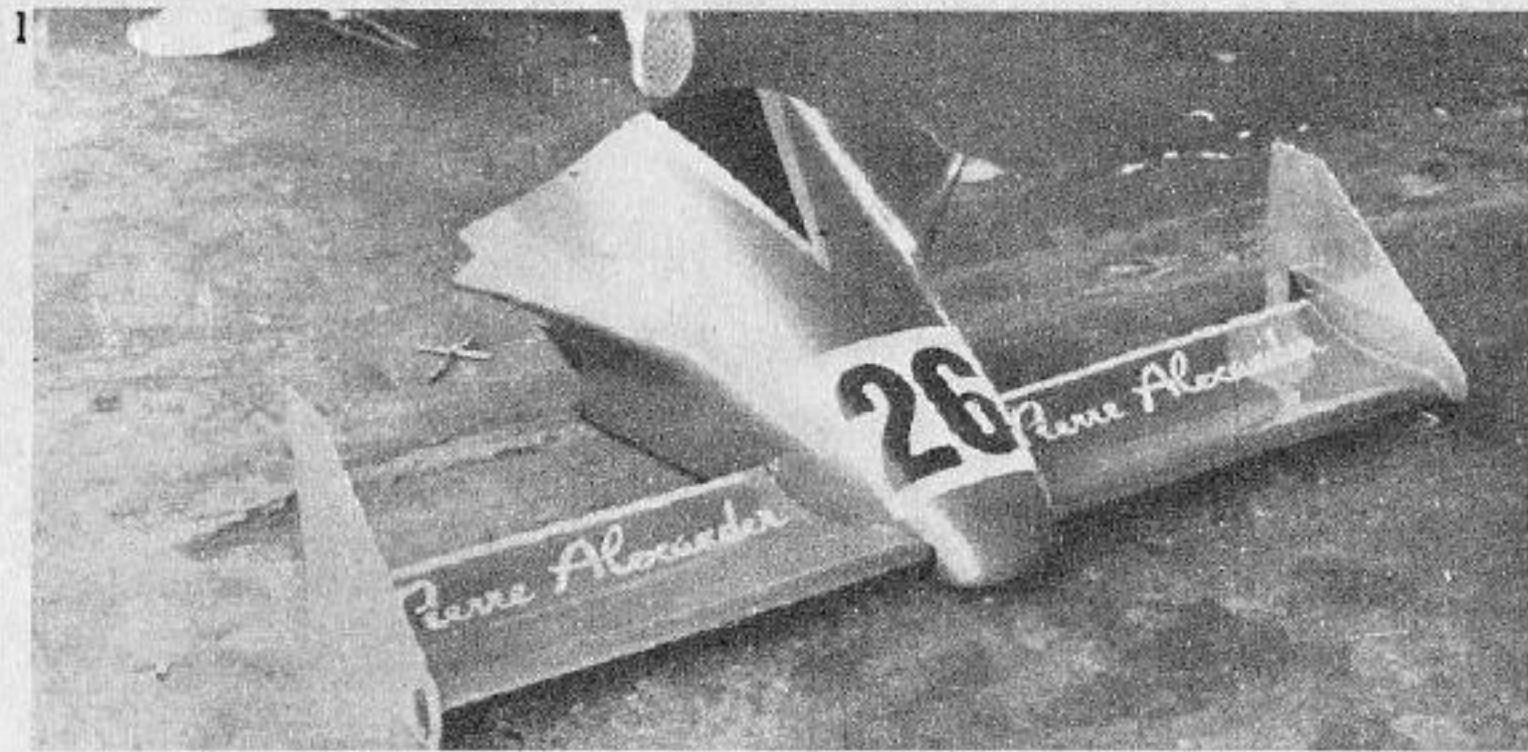


Colección
CORSA

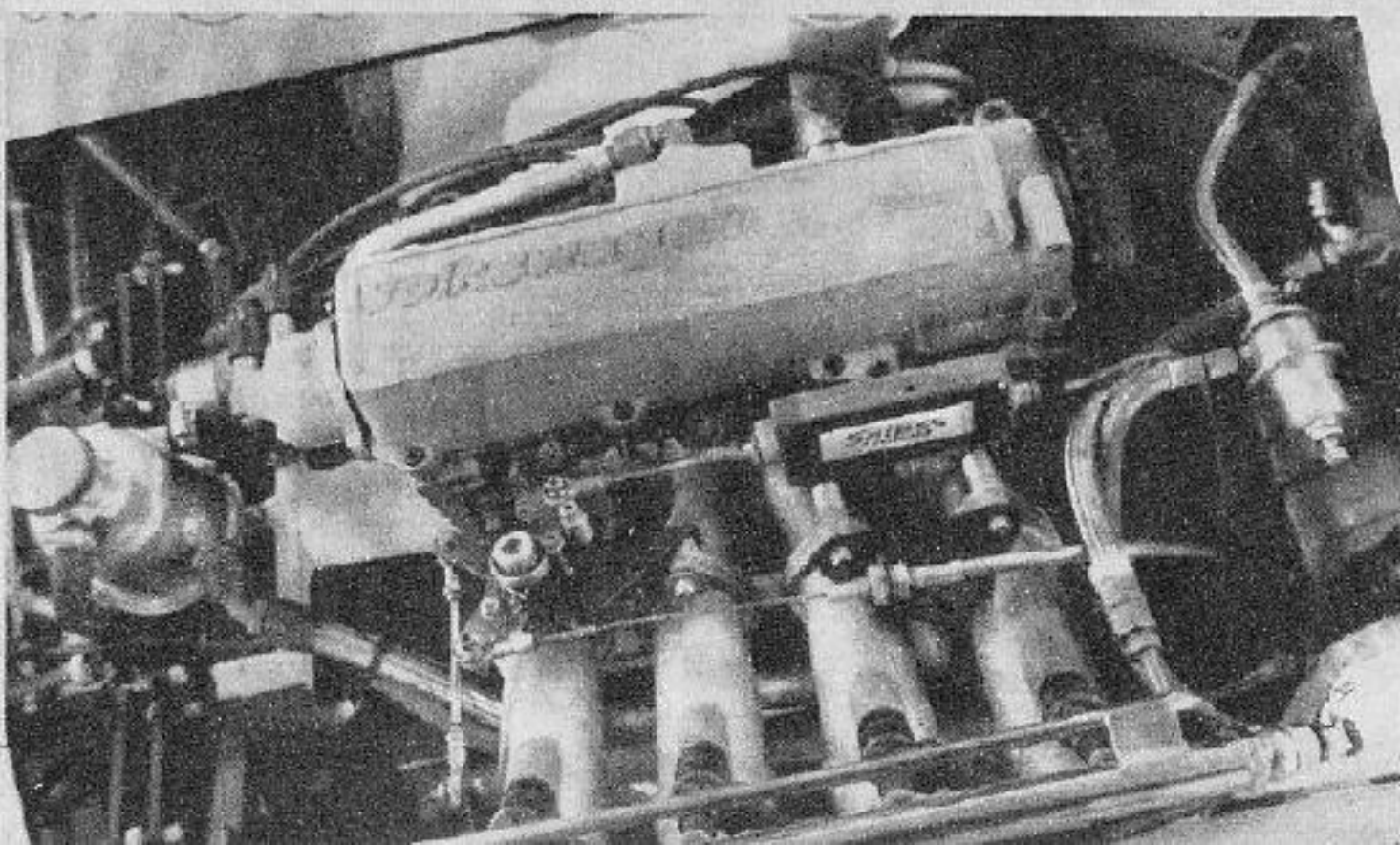
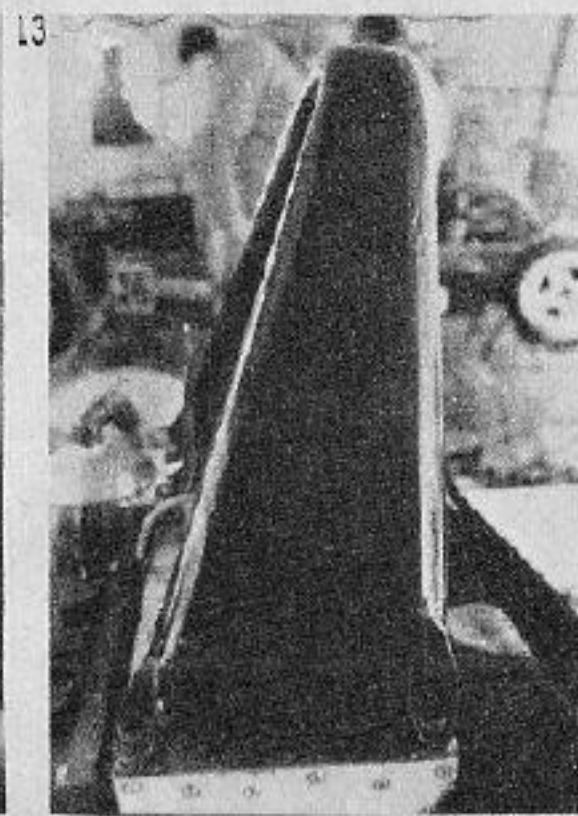
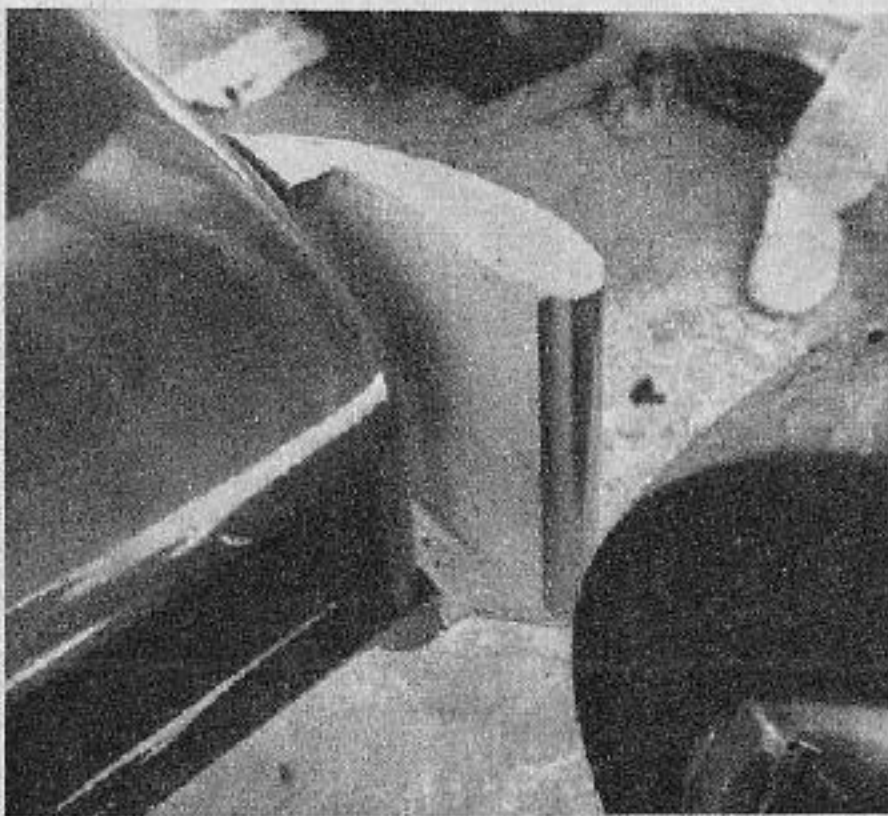
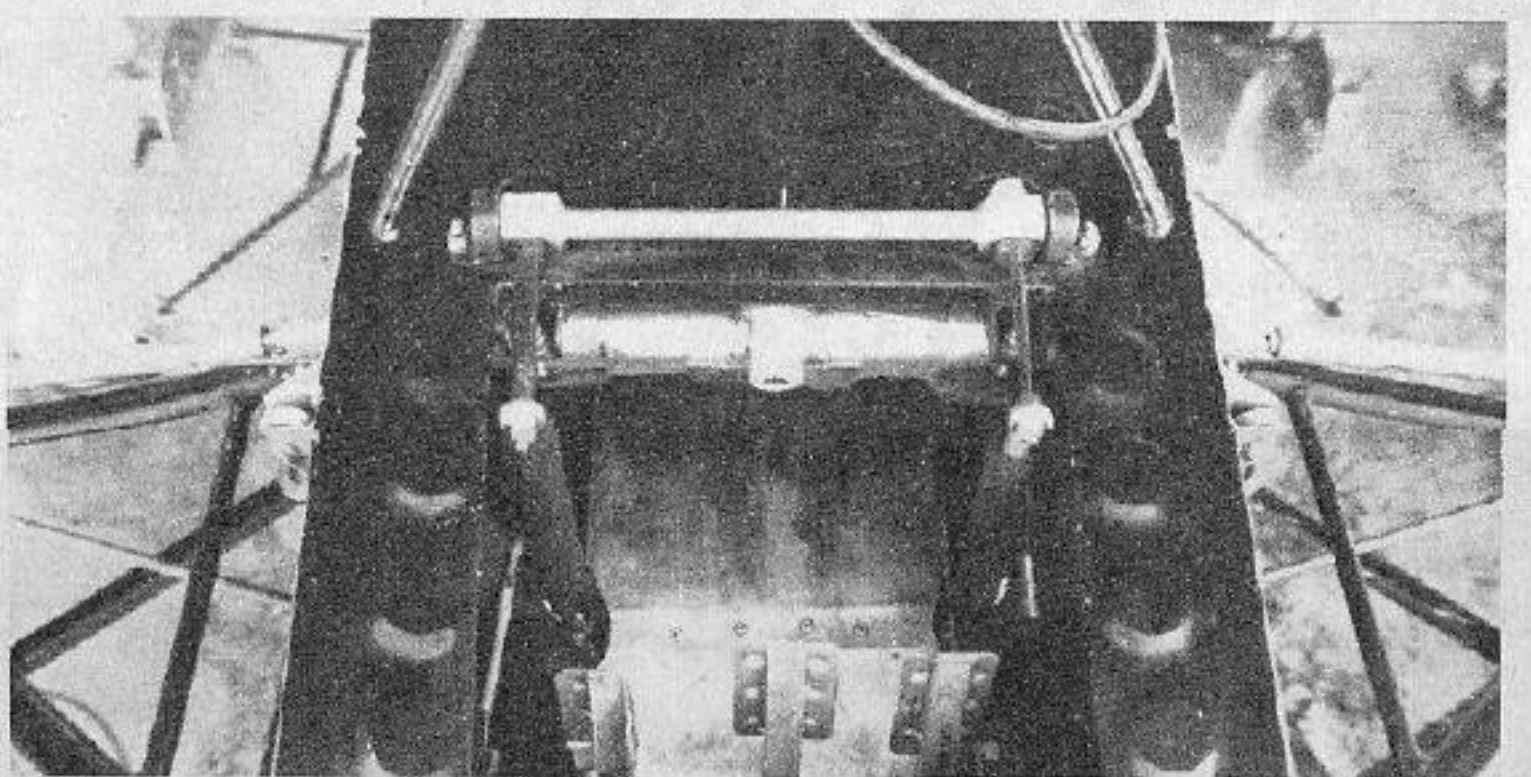
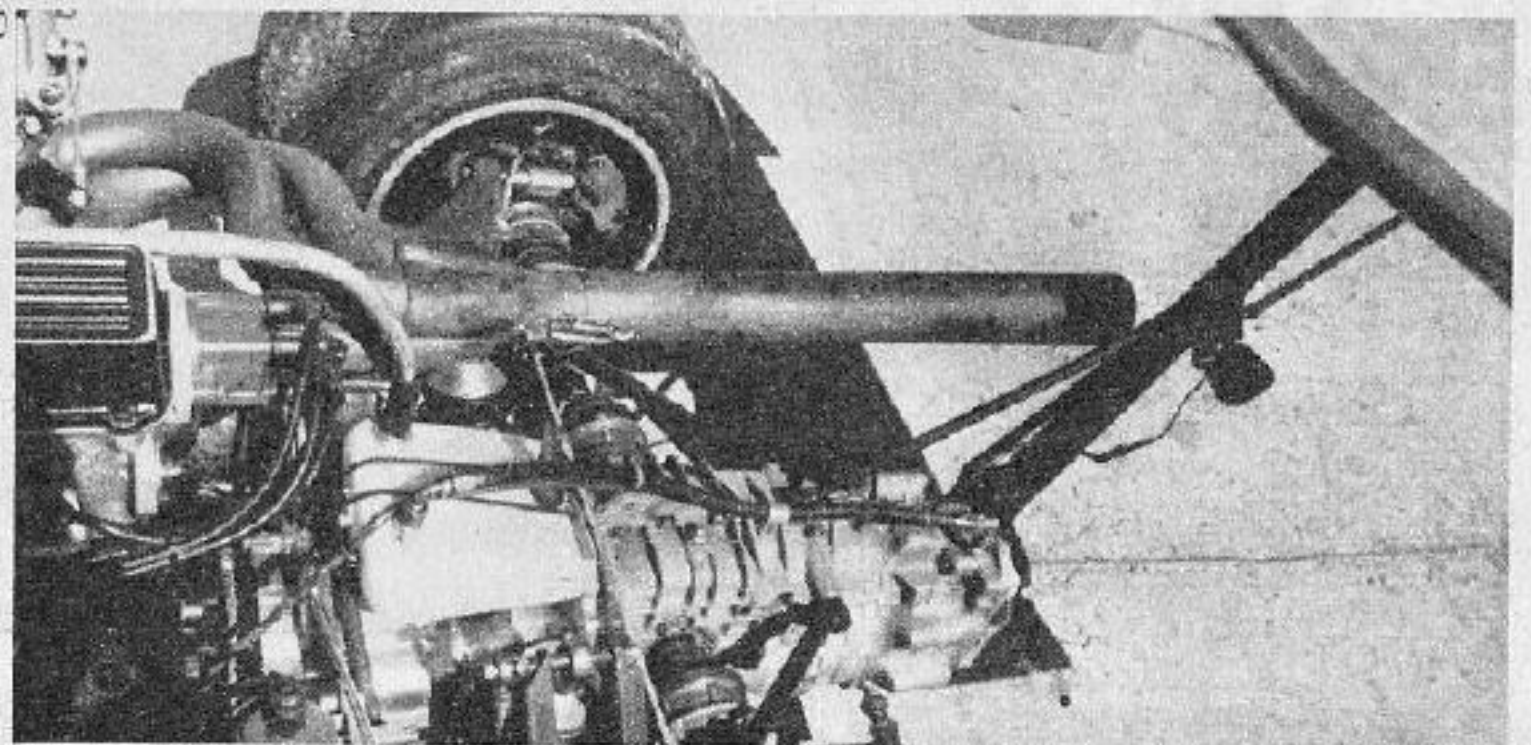
FORMULA TRES SUDAMERICANA al día

CUESTION DE FORM

La gran paridad de las plantas motrices en la Fórmula Tres Sudamericana, y el notable índice de confiabilidad obtenido con el nuevo reglamento técnico, han llevado a buscar una mejor performance integral de los autos a través de otros argumentos. El aspecto aerodinámico es donde más se ha trabajado en las carreras de Buenos Aires, San Pablo y San Jorge, donde se han visto variantes muy ricas. Aquí les mostramos los elementos más notables de los cambios



AS Y ALGO MAS



FOTOS 1, 2, 3 y 4: La primera es la trompa de César Pegoraro. Tal como la ensayo con éxito Maldonado en Buenos Aires, incorporo canalizadores laterales que facilitan la circulación de aire por los extremos de los spoilers y posibilitan el aprovechamiento integral de los planos horizontales de los mismos. Obsérvese que existe una rebaba en la base del canalizador derecho, producto del roce del mismo contra el piso. La foto 2 muestra la misma trompa pero con canalizadores diferentes, más bajos y más profundos, en este caso es la de Egon Hertzfeld, el coequipier de Pegoraro.

La primera fue la versión que los autos de Clavis de Morais utilizaron en San Pablo, mientras que esta se usó en San Jorge. Otra variante sobre canalizadores de laterales es la que pudimos observar en San Jorge sobre el Berta-Alfa Romeo de Néstor Gurini. La última de la serie es la utilizada por el ingeniero Guillermo Kissling sobre la misma idea. Para evitar el desgaste contra el piso, esta tiene "patines" de teflón en la parte interior.

FOTOS 5 y 6: Ericos "postizos" ubicados en la zona externa de los pontones de Kissling, aparecieron en San Pablo y forman parte del estudio que el piloto realizó para irar de generar depresiones externas en aquellos y equipararlos con las producidas en los mismos al pasar el aire a través de las alas interiores. Desde San Jorge —como se observa en la otra foto— ya quedaron integrados a los pontones.

FOTOS 7 y 8: En la primera vemos el interior del pontón derecho del nuevo Crespi, donde se observa el radiador de aceite y su canalizador de aire. En la segunda apreciamos los pontones del Crespi —sin efecto suelo— como se vio en el debut en San Jorge. Ahora ya fueron modificadas y el Crespi sera wing-car hasta fin de año.

FOTO 9: Este deflector que aparece en el extremo de uno de los pontones del Berta de Ángel Guerra, fue utilizado en San Jorge. Es muy parecido al que tiene el Dallara de Sommi y fue construido por el ingeniero Fabio Summa, estrecho colaborador de Guerra, quien solo tiene 22 años. Es un energizador de capa límite y su función es la de evitar que se despreque del pontón la corriente de aire lateral que circula por el mismo.

FOTO 10: En nuestra anterior entrega técnica de la F3 Sudamericana, les mostrabamos la nueva cara puente realizada por F.C.M. para los autos del equipo INI. Ahora estas unidades trocaron aruolatas por las Marignelli-Erai, como se observa en este caso en el Berta de Friedrich.

FOTO 11: La bota anti-rollo delantera del Crespi aparece montada sobre la cuaderna anterior. La característica principal de la misma es que, por ahora, es regulable solamente desde fuera del auto. La "cuchilla" del lado derecho de la foto indica que la idea es que también se pueda regular desde el cockpit en el futuro. Por ahora, Crespi prefirió no complicar a Rafael Vera en la conducción del auto.

FOTO 12: Esto es el motor Judd Spiess INI que utilizó el Reynard del peruano Joernamowitz en San Jorge. En San Pablo era todo Judd y con inyección mecánica. Entre Brasil y Santa Fe los de INI variaron la cámara de combustión del mismo, trasladándola de la cabeza de los pistones a la tapa, le adaptaron la inyección electrónica alemana y terminó mejor que originariamente.

FOTO 13: La seguridad se está convirtiendo en un ítem cada vez más tenido en cuenta en la categoría. En este caso les mostramos la barra protectora del Berta de Maldonado. Después del accidente de Scarazzini en San Pablo, el campeón modificó —por indicación de Berta— la fijación de la misma, y varió el diámetro y el tipo de bulones que la unen al monocoque. Ahora son de 1/2 pulgada en lugar de los de 3/8 anteriores.

F.3

SUDAMERICANA
AL DIA





Foto "A": La de Berta-VW Spiess-INI con Leonel Friedrich es una de las combinaciones técnicas más válidas de la Fórmula 3 Sudamericana. Sin dudas, la incorporación del "grúcho" a un equipo argentino, ha revalorizado a ambos; equipo y piloto están al mismo nivel. Foto "B": A estos dos brasileños les falta el toque final en cuanto a su trabajo técnico sobre los autos. Sin dudas que Hertzfeld, Pegoraro y el preparador Clovis de Moraes trabajan mucho sobre sus Berta-VW Judd, pero no llegan a los resultados. Aquí, en San Jorge, probando distintas soluciones aerodinámicas, tanto en materia de canalizadores laterales en los spoilers delanteros, como en los alerones posteriores. Foto "C": Diferentes variantes de conjuntos.

Guerra y José Luis Di Palma, defensores de los Renault con chasis Berta. El primero, con motor de Oreste y el segundo con atención integral del "Mago", aún en pista.

Sammy y Gurtin los son de motores Alta-Romeo ("by Pedrazzani") con diferentes bastidores: Dallara y Berta, respectivamente.

Foto "D": Reynard-Volkswagen Spiess-Jochamowitz constituyen aportes importantes en materia de tecnología y talento.

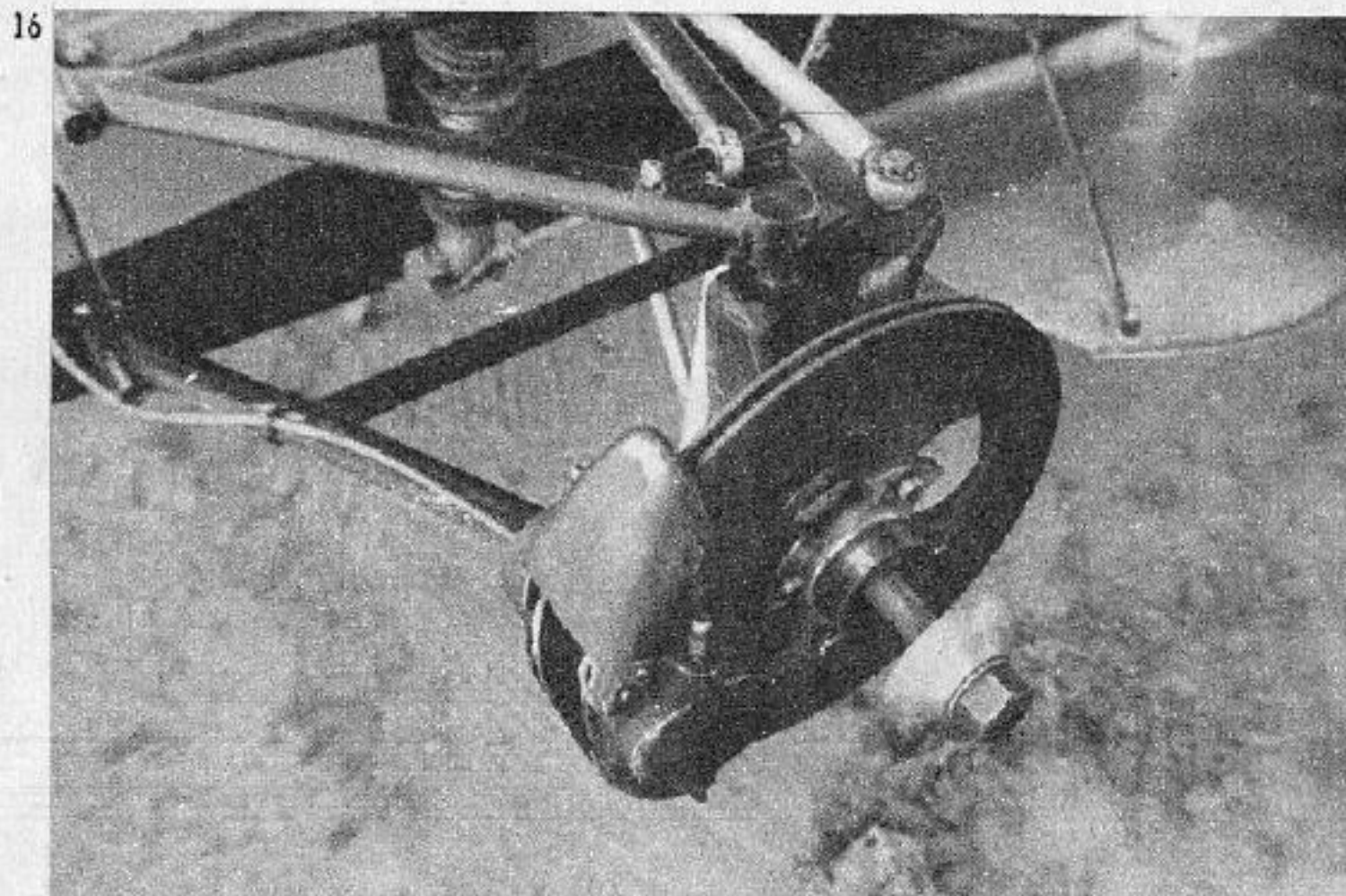
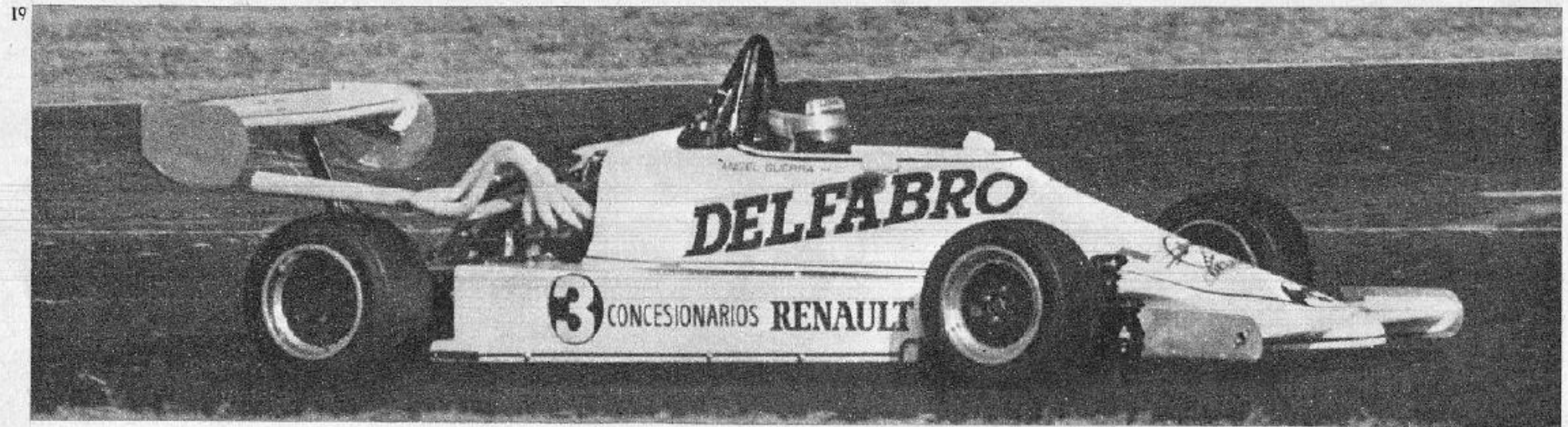
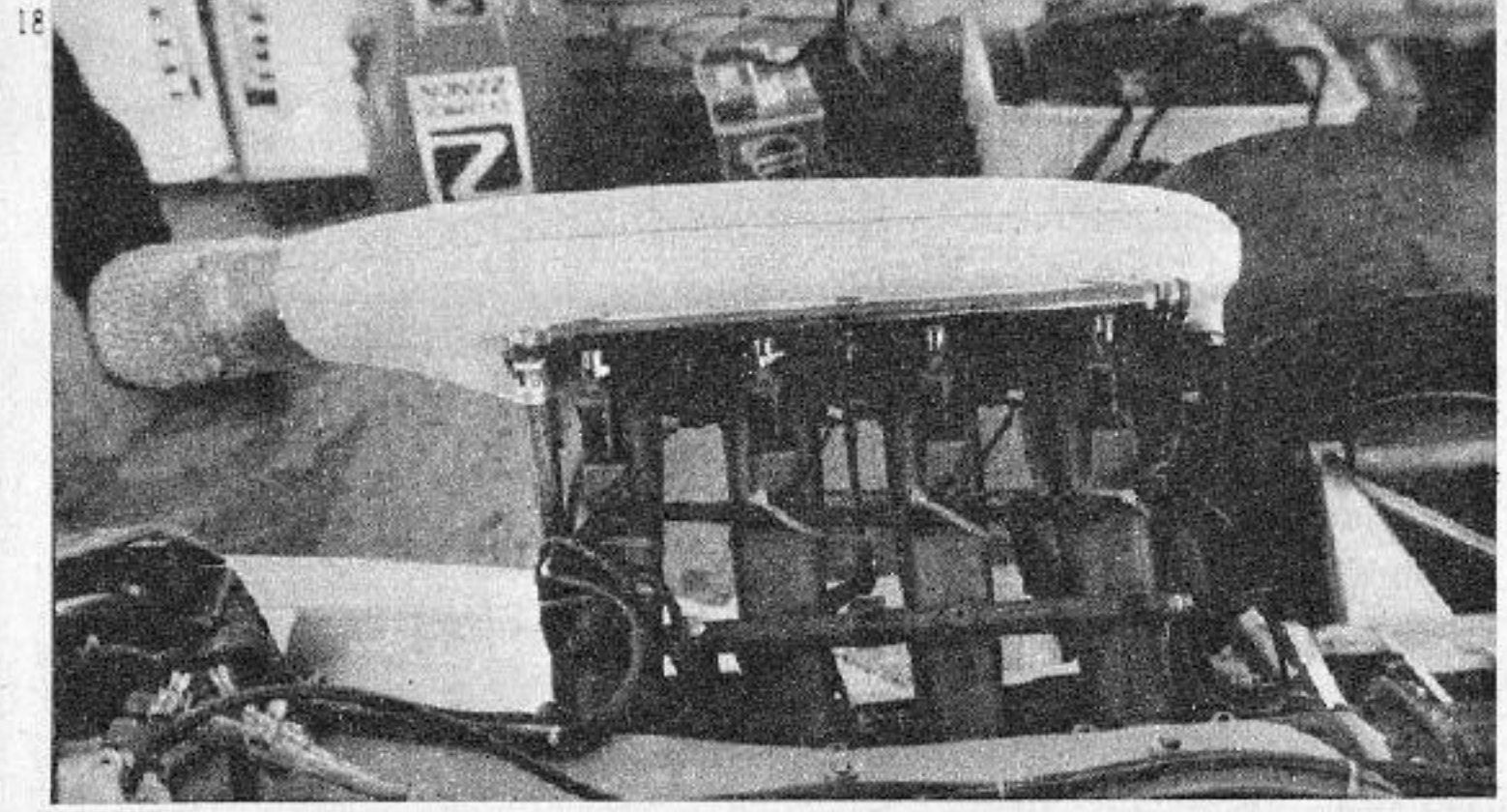
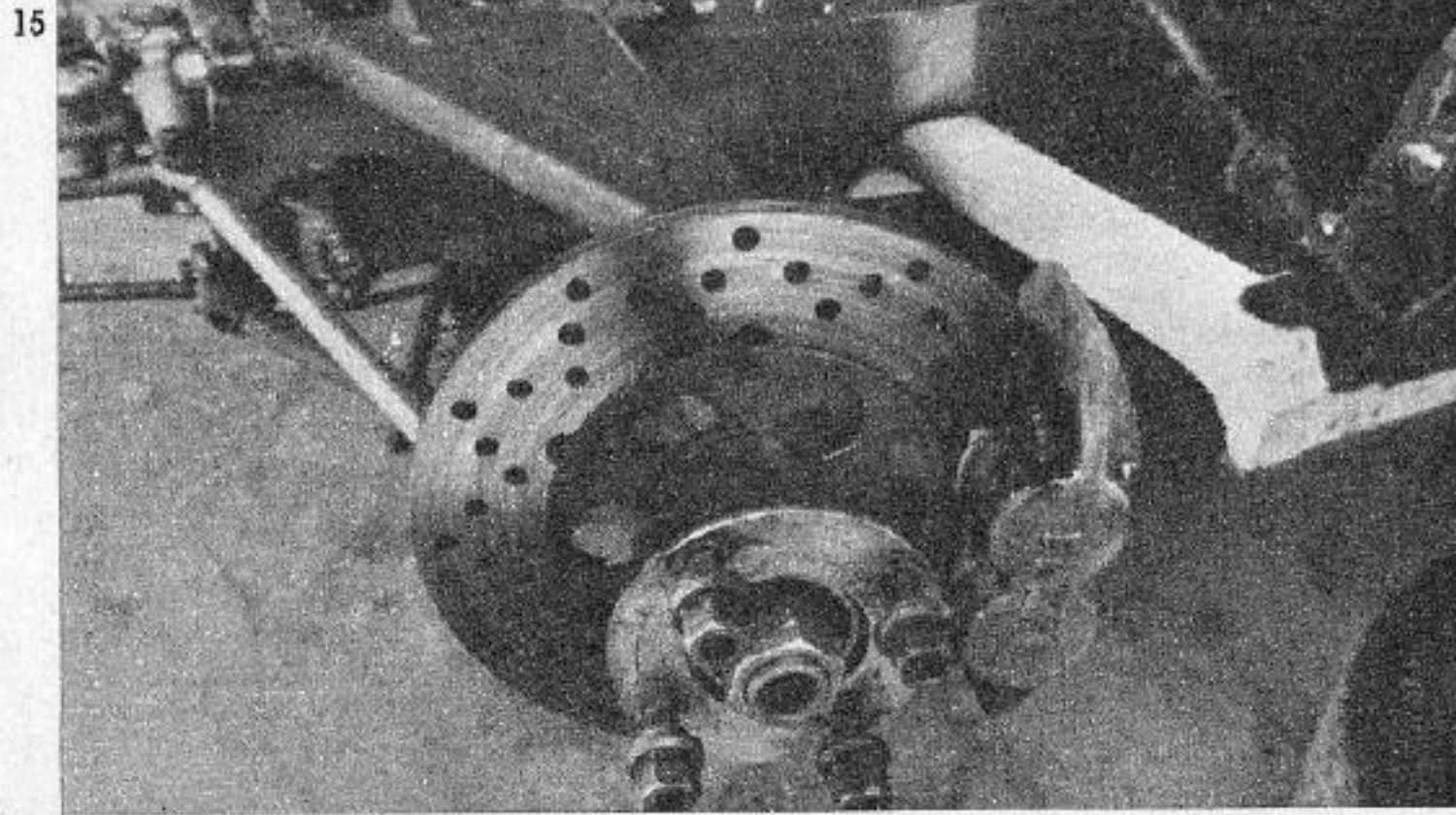
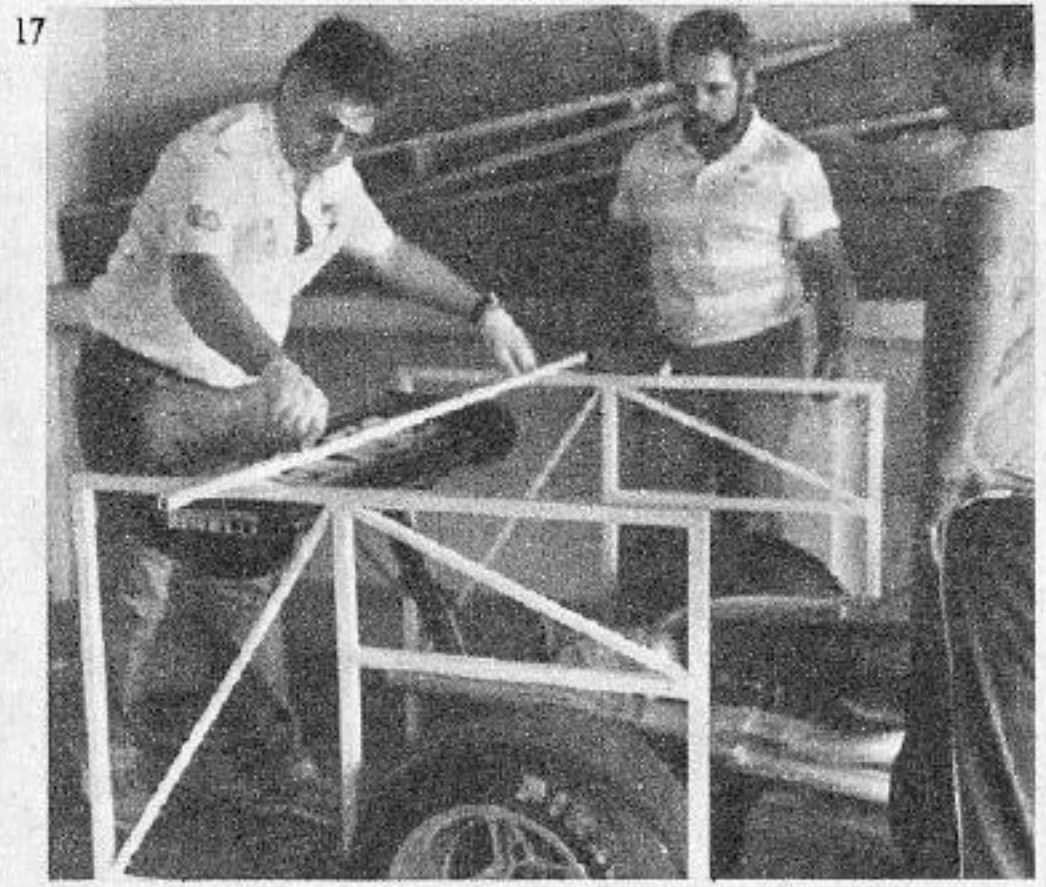
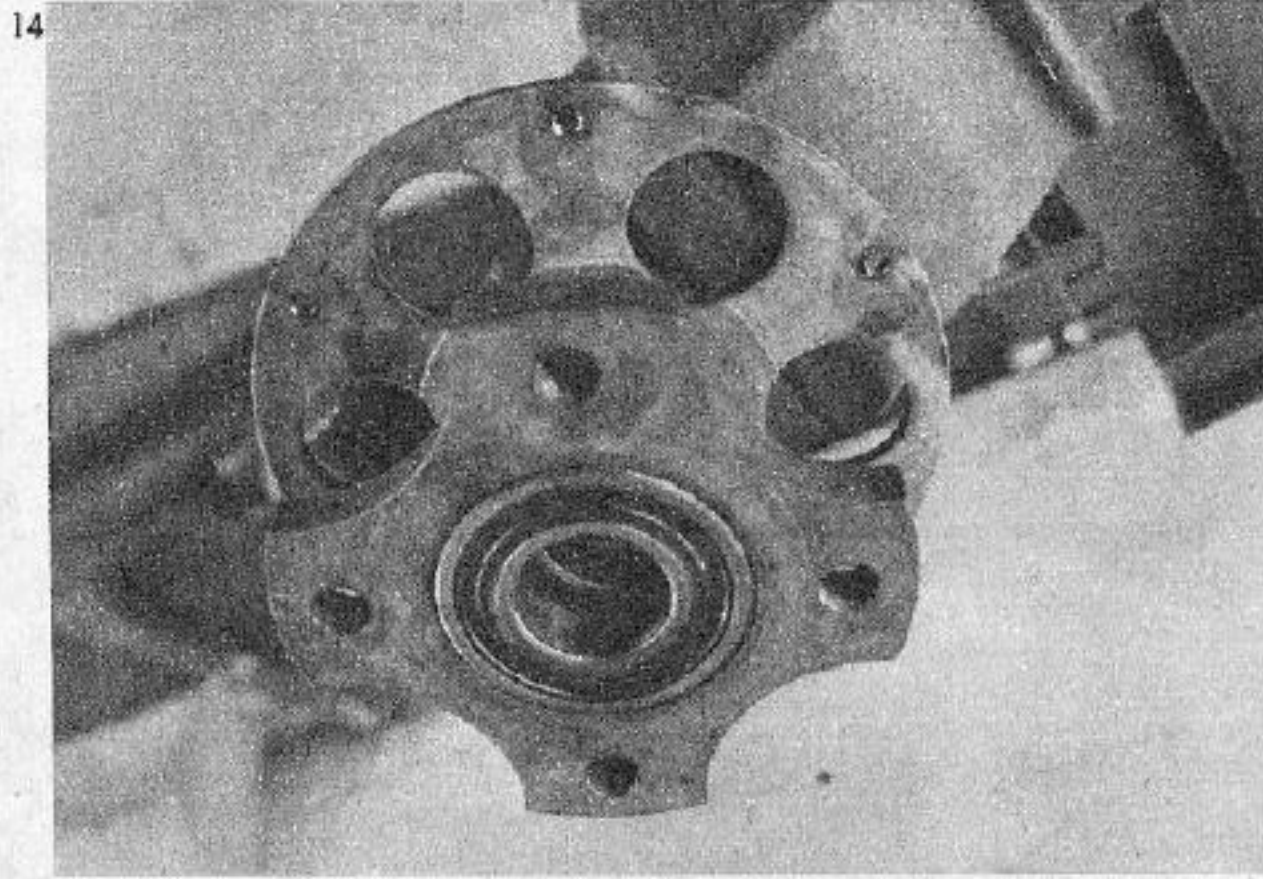
En el aceite,
en la nafta,
en el gasoil y
en el radiador...

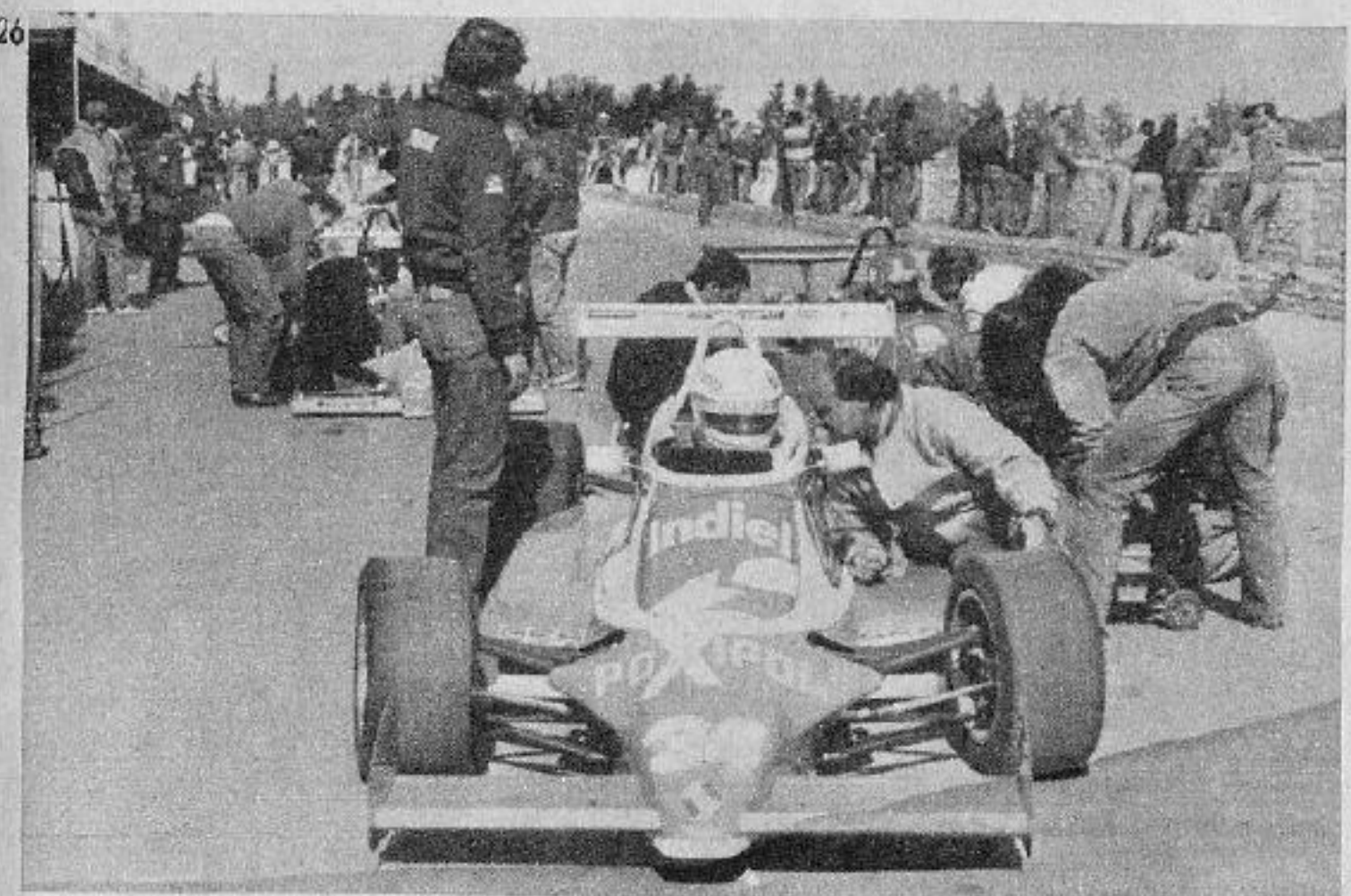
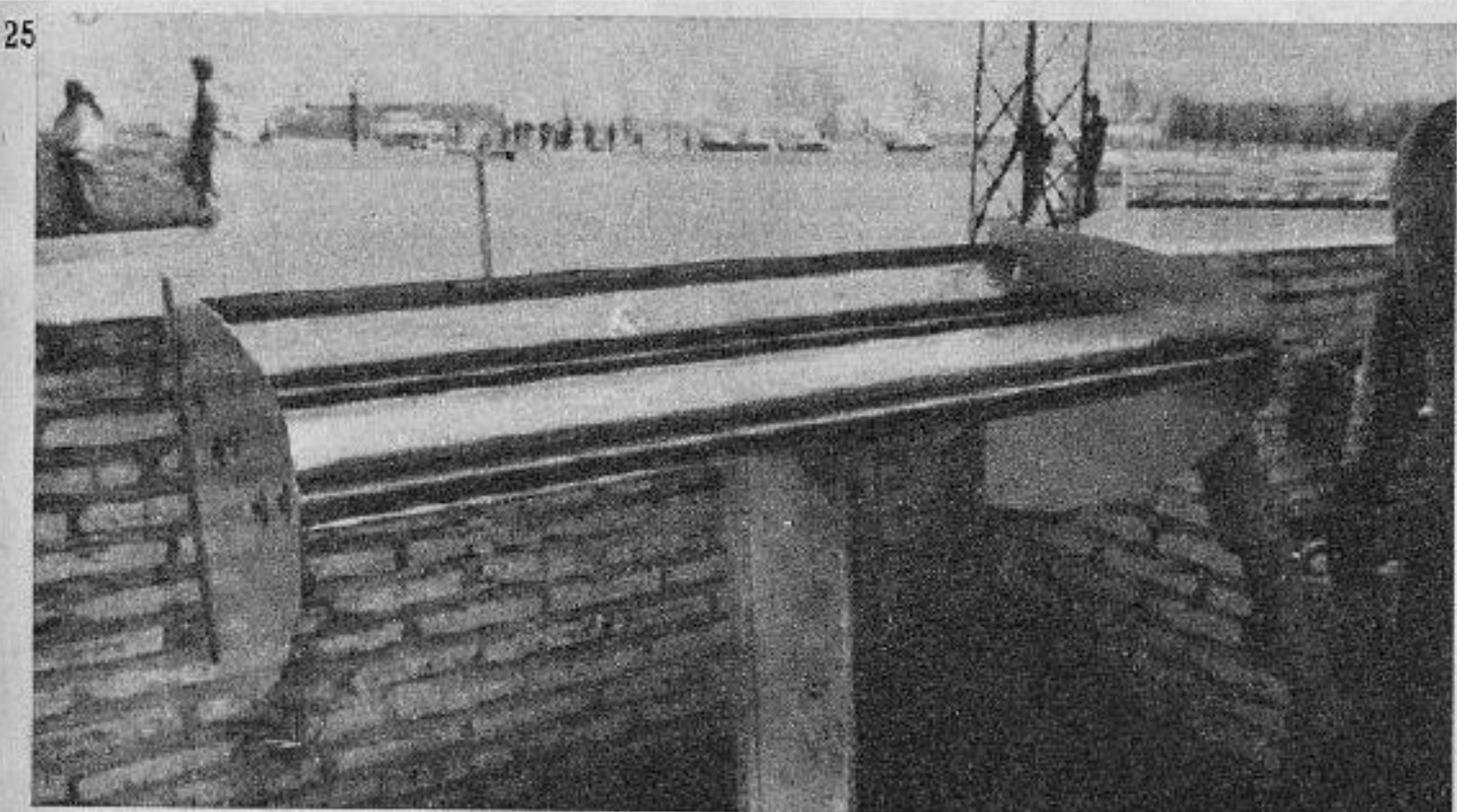
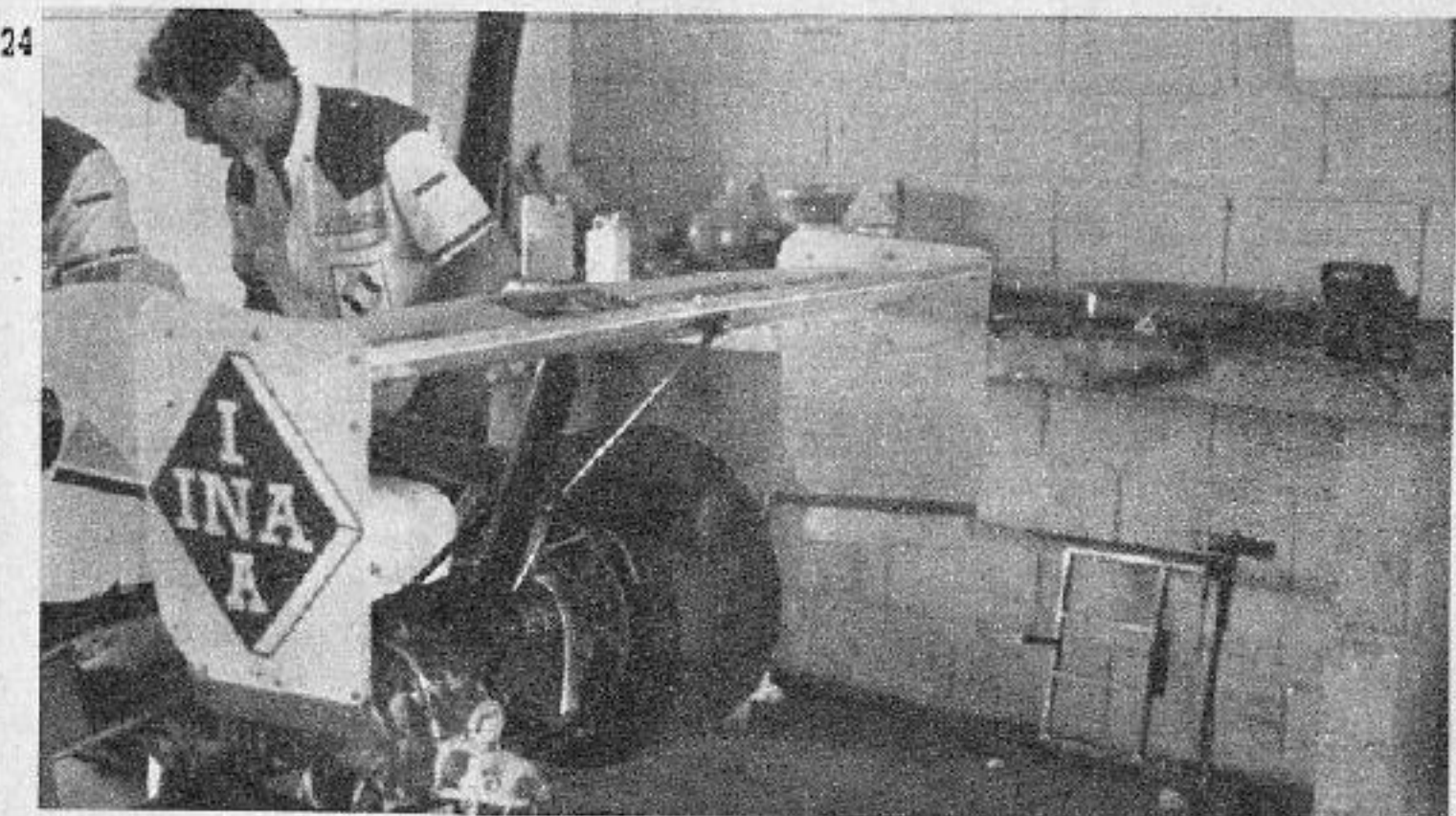
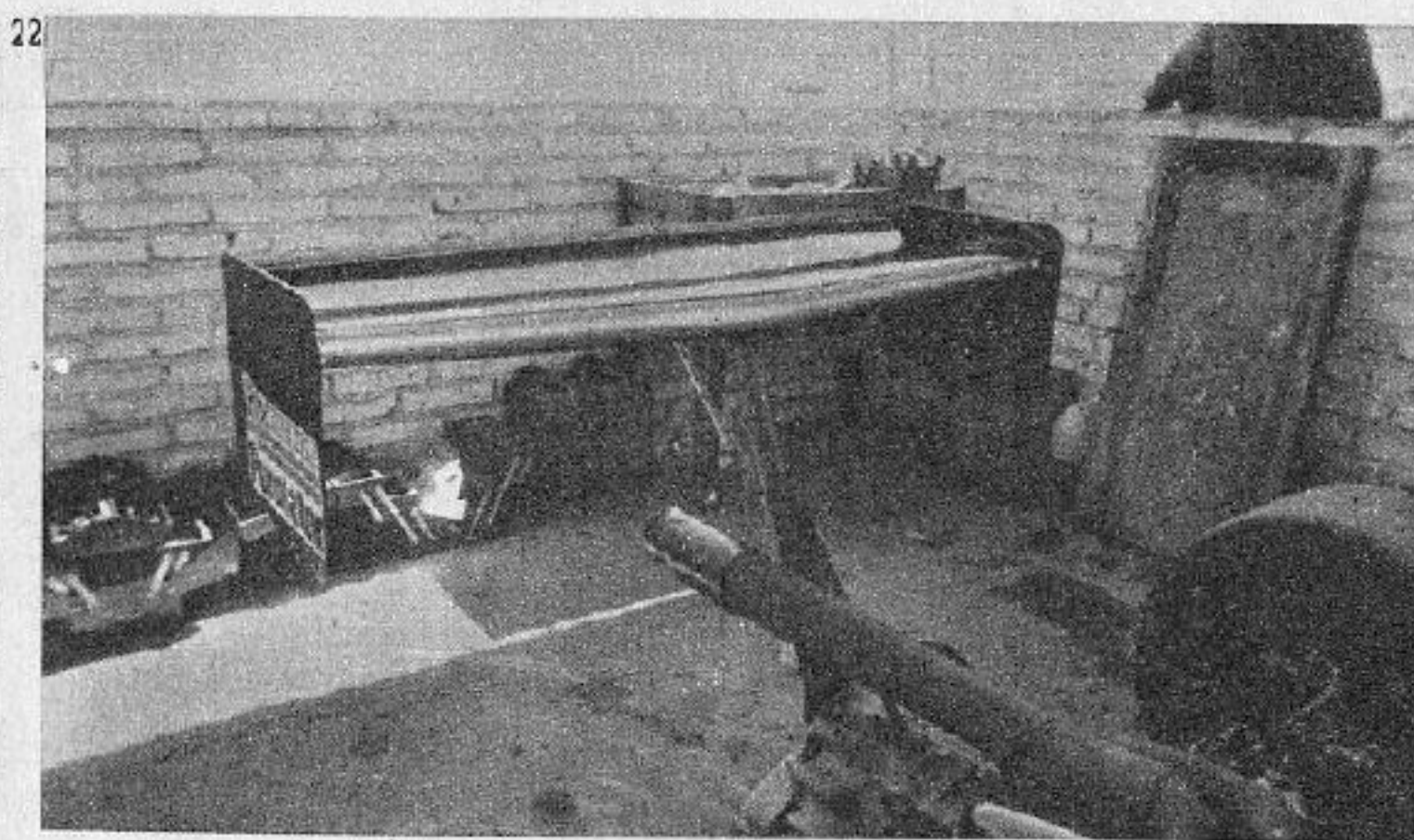
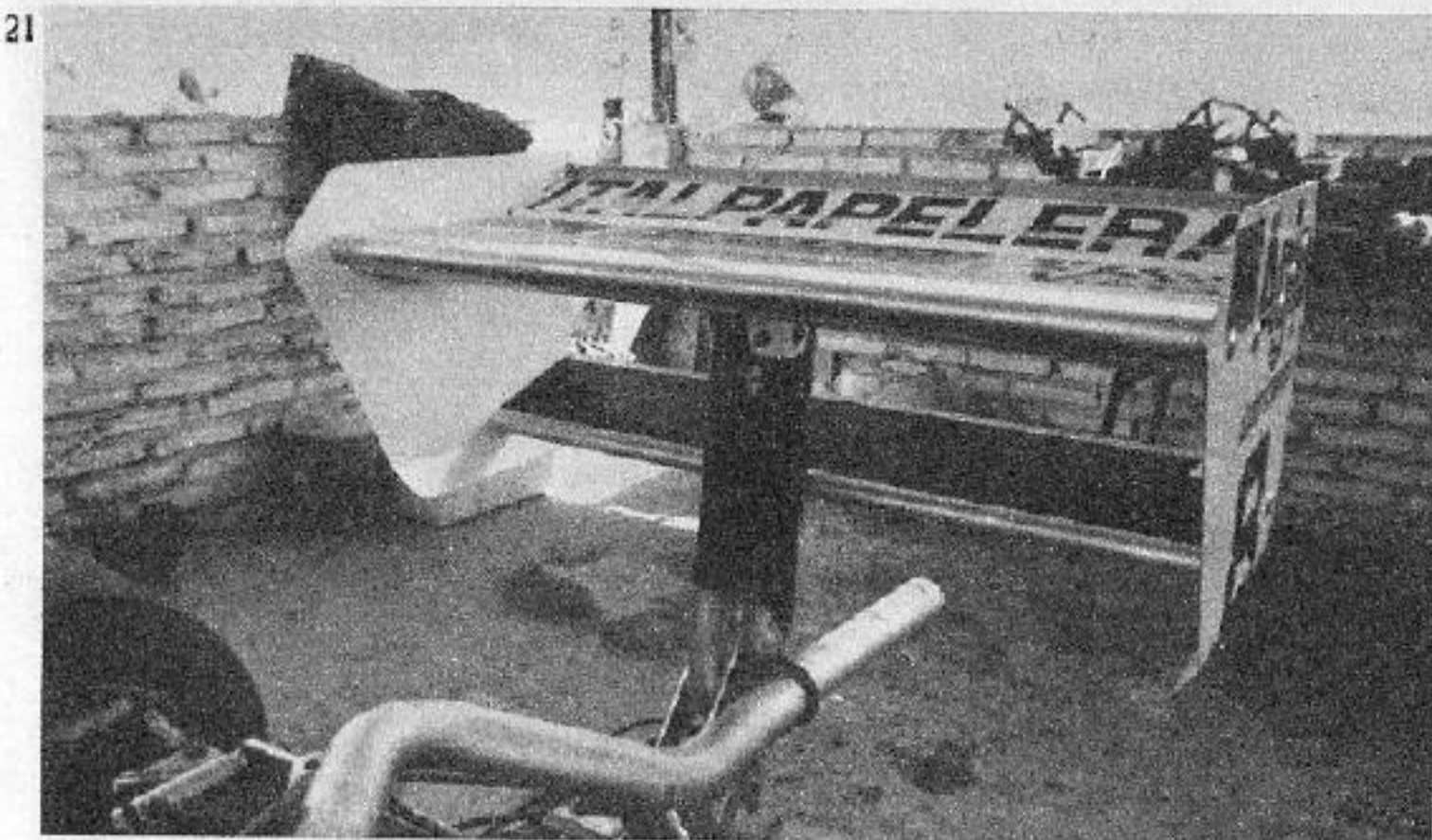
BARDAHL

...y no hay
más que agregar!

SU AUTO LO NECESITA, COMO UD. NECESITA SU AUTO.

F3 SUDAMERICANA AL DIA





FOTOS 14, 15 y 16: En las tres lomas apreciamos mazas e iones delanteros. En la primera vemos la nueva maza de hierro, realizada por Maidonaco después de perder la carrera de Interlagos por haberse roto una de fundición como la que se observa en la foto 15. A simple vista se aprecia la diferencia. En esta foto se ven también los frenos de nuevo diseño -litamites- del rosarino "Nino" Pozzi. En la última apreciamos el postamaza, el caliper de freno, el disco y la punta de eje de fuerza central del Creso-VW. Todo pequeño y liviano.

FOTO 17: El ingeniero Carlos Punes, comisario técnico permanente de la categoría, ha evolucionado en los controles de la misma. Con este sencillo e ingenioso sistema, logra medir en poco menos de un minuto la altura máxima de los alerones y su distancia por detrás del eje. Por el método "pasa-no pasa", desliza horizontal y verticalmente el perfil que tiene en sus manos, por los planos de los soportes; si el mismo no toca el spoiler, las medidas son correctas. Si en cambiarse traba o rozan en algún lado, están fuera de reglamento. El montaje es rápido y simple, ya que se calza en los neumáticos traseros sin ningún tipo de soporte.

FOTO 18: Raúl Aparicio, el mecánico de Gustavo Sommi, traslao, entre San Pablo y San Jorge, los inyectores del motor Alfa-Romeo hacia la parte superior del múltiple de admisión. Ahora están inmediatamente debajo de la toma de aire.

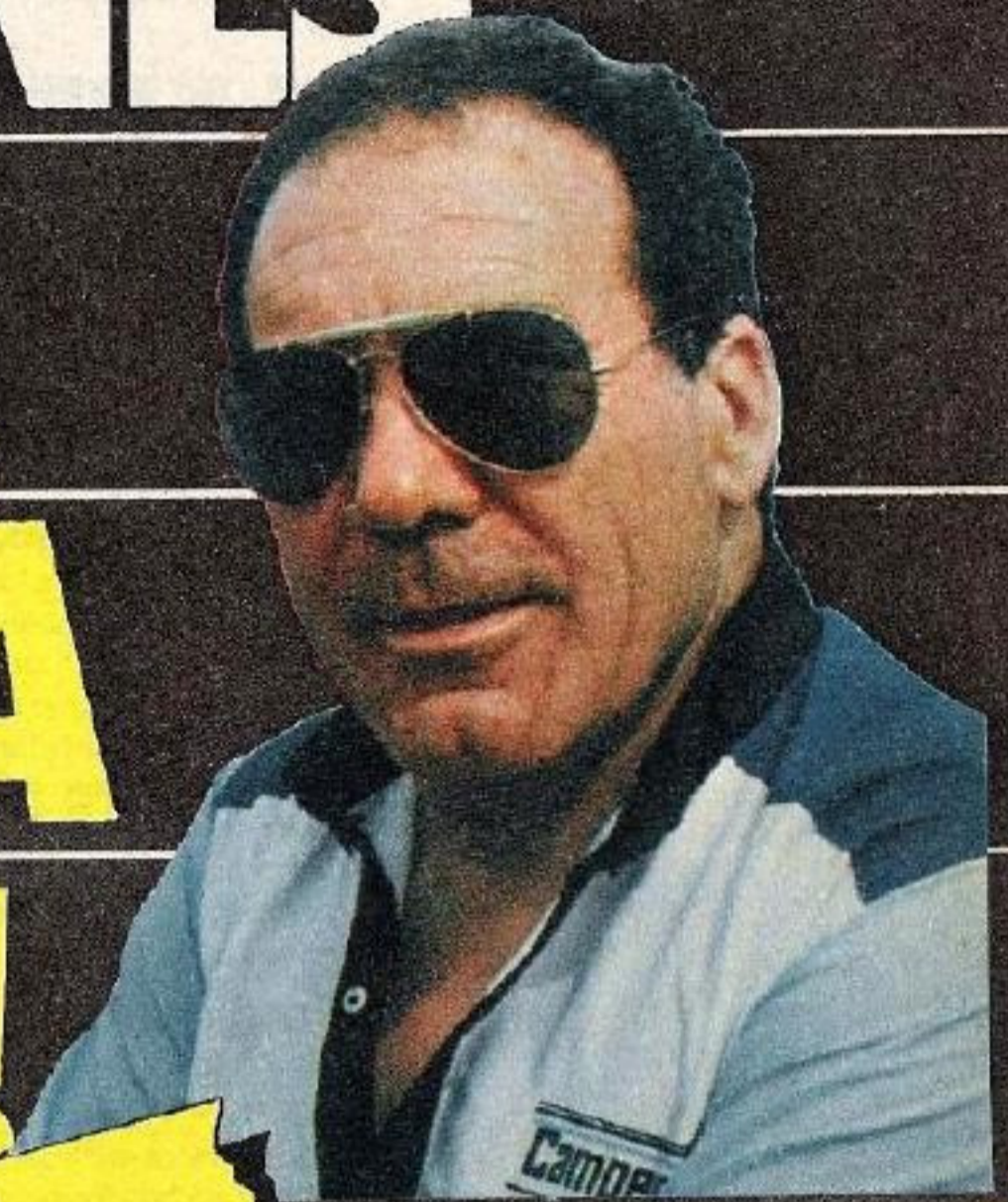
FOTOS 19 a 26: En todas ellas se pueden ver diferentes variantes en cuanto a los deflectores o canalizadores laterales de los alerones traseros. En la 19 vemos el auto de Guerra en Buenos Aires, con un par de ellos de dimensiones relativamente pequeñas. En la 20 observamos al mismo auto pero con los que mostró en Interlagos y también en San Jorge. La toma 21 muestra el alerón del Dallara de Sommi tal como fue a la carrera sanjorgeña, es decir con un plano inferior más pequeño, agregado por debajo del original y regulable -este fue hecho en nuestro país-, y los generosos canalizadores laterales que se fijan en los dos apéndices aerodinámicos. El de la foto 22 es el alerón que llevó a San Jorge, Ricardo Risatti en su Berta. Como se aprecia, tiene la forma de "punta de flecha" en el borde de ataque, mientras que los laterales presentan la particularidad de ser hechos en acrílico. La toma siguiente muestra el mismo alerón anterior, con laterales ligeramente diferentes a los de Risatti, pero de aproximadamente las mismas dimensiones, construidos en aluminio, montado por Biaggini en el auto de Ben Amio. Aquí también podemos visualizar el carenado completo del motor, que ha sido prolongado incluso por encima del caño de escape. Esta variante la usaron Pnesonah y el bahiense en el veloz trazado paulista, y la abandonaron en los virajes de San Jorge. En teoría estos carenados tendrían a mejorar el flujo de aire que va hacia el alerón trasero y penalizarían que éste trabaje con menor carga. En la foto 24 vemos los laterales de mayor dimensión de la categoría, que pertenecen al Berta de Kissling. Estos canalizadores fueron diseñados por el piloto-ingeniero para mejorar la carga sobre el alerón y tener un aprovechamiento integral del mismo. Las dimensiones y los deflectores interiores que van hacia adentro, evitan que se mezclen las turbulencias que se producen debajo del alerón con las que se producen por sobre el mismo en el choque con el aire. De esa manera se logra aumentar el área de presión del viento sobre el ala. La pieza en alta que ilustra la foto 25 es un legítimo alerón de Kart RVS1, montado en el Berta del brasileño Egon Hertzfeld para la carrera de San Jorge, el que fuera traído especialmente de Inglaterra. Como se ve, es de dos planos al mismo nivel y regulable en su posición a la carga dinámica. En la foto 26 aparece el Berta de José Luis Di Palma, ausente en San Pablo, y que apareció en Santa Fe con estos generosos canalizadores laterales en los spoilers delanteros, y un nuevo alerón trasero, también de dos planos como el del Rall, con la diferencia que en este caso Creste diseñó los mismos de diferentes dimensiones, siendo el anterior mucho mayor que el posterior, y este último regulable en su carga. También coincidieron Tauranac y Berta en utilizar un deflector en el final de ambos conjuntos, que es fácilmente desmontable, de ser necesario.

MUNDIAL



Oscar Larrauri (RA) Jochen Mass (D) Jesús Pareja (E)
PORSCHE 962 C
Equipo Brun Motorsport
CAMPEONATO MUNDIAL 1987 DE SPORT PROTIPOS
Foto: Néstor Palmetti

CAMPEONES GANA EN LA RECTA FINAL!



Campeones

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

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

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

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

Campeones

**CAMPEONES
DEL CAMINO S.A.**

ARENALES 2896 P.B. (1425) BS. AS.
TEL.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773



EQUIPAMIENTOS SOUZA

TODO PARA JEEP TODO PARA JEEP CJ5 y CJ7

Carrocería Modelo original americano * Fina terminación y solidez * Colores combinados con la tapicería. * Butacas Tipo ZC * Capota Renegade.

Chassis OKm tubular en acero 1020; estructural con elásticos Fullman modelo Rangier • 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda. • Patas de motor (4-6-8 cilindros) • Punte caja, soporte de dirección y radiador

Reductoras alta y baja acopladas a caja 4ta.

Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición

Tensores y patines para barro ó arena.

Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas

JOSE IGNACIO RUCCI 1282 (ex-Humaitá) VALENTIN ALSINA
T.E. 208-6604

JEEP SOUZA PRESENTA SU NUEVO CHASIS PARA JEEP



INFORMESE EN: José Ignacio RUCCI 1282
(ex-Humaitá) V. ALSINA. TEL.: 208-6604
CONCESIONARIO OFICIAL en CORDOBA:
"Pelanda y Cía." Avda. VELEZ SANSFIELD
4251. TEL.: 66997

FORD 2000 cc- 2300 cc

- BOTADORES REGULABLES
- TAPAS DE CILINDROS POTENCIADAS
- EQUIPOS ESPECIALIZADOS

ALBERTO CRESPO
COMPETICION

ACASSUSO 1393- OLIVOS. TEL. 790-9864



EL ÚNICO,
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



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



COMPETICION

FABRICANTE EXCLUSIVO DE
PLACAS DE COMPETICION

En aleación liviana, aptas para
todas las categorías nacionales y
zonales.

Conjuntos de embragues superlivianos: E: Volkswagen Gacel (con comp. normal):
4 kg 650 grs. (Con) comp. Cortes: S/L: 2 kg. 400 grs.
Multiviscos sinterizados de 1, 2 y 3 discos.

Reparación de todo tipo de embragues de competición nacionales y zonales

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

PINTURA DE ALTA TEMPERATURA
PARA ESCAPES Y PISTONES



ALBERTO CRESPO
790-9864

FADES

BUTACAS

CINTURONES ARNES

TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813, esq. N. Trigoyn.
FLORIDA, (all. Av. Mitre 1800)

760-0866



«SAN PEDRITO»

JORGE ETCHART

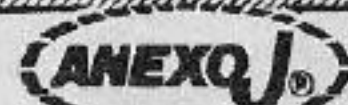
☆ ACCESORIOS ☆

☆ REPUESTOS

TARJETAS DE CREDITO

SAN PEDRITO 483.

BUENOS AIRES. TEL. 611-8363



EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

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

BOBINAS POTENCIADAS

Juan B. Justo 4300 - Tel: 543-5201

CHASSIS Arneros

desde \$ 380: en dos cuotas.

También LOTUS.

R. Esc. de San Martín 1978. Cap.

Tel. 59-7237

Néstor A. Gurini
ESCUELA DE PILOTOS



☆☆☆☆☆

AUTODROMO MUNICIPAL

Lures de 9 a 14 hs.

INFORMES:

SAN JOSE 1124,

1° C. Capital ☆ ☆

Adamoli

AV. SAN MARTIN 5782 T.C. 50 0242 CAPITAL FEDERAL

REPUESTOS NACIONALES E IMPORTADOS
PARA TODAS LAS CATEGORIAS

• Botadores ISKY • Bobinas MALLORY

• Resortes ISKY •

• Carburadores WEBER • Buzos SIMPSON

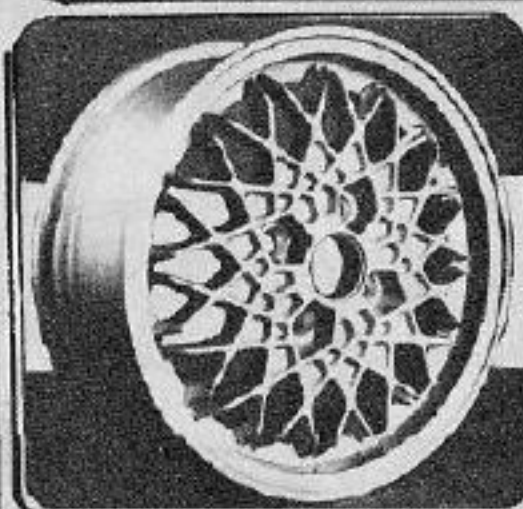
• Bombas de nafta HOLLEY •

TODO PARA LA COMPETICION

Envios al interior

Avda. SAN MARTIN 5782. Tel. 50-0242

Estilo Ruedas



• LA LINEA LIDER
EN RUEDAS DEPORTIVAS
PARA AUTOMOVILES
DE COMPETICION
Y STANDARD

• Conjunto Completo
de Accesorios para alinear
autos de carrera.

FABRICACION
Y VENTAS:

Estilo Ruedas

SRL

Calle 39 N° 1673. SAN MARTIN. TEL. 755-3859

SALVE SU COCHE

COLOQUE GUARDABARROS PLASTICOS
EN EL ACTO



Es el protector interno para
guardabarros, construido con
fibra de vidrio y resina de uso
automotriz. Con garantía de un
año y los mejores precios de
 plaza.



ACCESORIOS

Calefactores
Auto Decoraciones
Defensas
Cubre Altombras

Cubre Cochec
Porta-Equipajes
Volantes Deportivos
Sobre Tapizados

ALARMAS ELECTRONICAS
ANTIRROBO PARA AUTOMOVILES
Aire Acondicionado-Auto Estereo

Guardabarros Plásticos

Faros de todo - Barras Antivuelco - Instrumental - Cúpulas - Enganchos

Fábrica-Administración y Ventas:

Calle 392 o Esmeralda N°1859. Quilmes Oeste. TEL.250-0696

Casa Central: Av.12 de Octubre 1074. Quilmes. Tel.253-6190

SUCURSALES

Av. Pasco 3404-Temperley

Av. Mitre 6476. Wilde. Tel.207-0778

Av. Belgrano 2642. Avellaneda. Tel.203-2141

Av. San Martín 2046. Rosario. Pcia. Sta. Fe.

LOS LEGITIMOS ESCAPES ESPECIALES

CANOSSILEN®

PARA TODAS LAS LINEAS DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS
COLOCACION Y VENTA: Av. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel. 772-2347 • 771-3354

UNICOS
FABRICANTES

28

AÑOS DE EXPERIENCIA
RESPALDAN
NUESTROS PRODUCTOS

ENVIOS AL
INTERIOR

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 170

16 de setiembre de 1987

Rally del Chaco

TIM SE DESQUITTO EN EL BARRO

Resistencia, Chaco - Con el parque más reducido que se recuerde, se llevó a cabo la quinta fecha del Campeonato de Rally del Nordeste, que organizan la Asociación de Volantes del Nordeste y la Asociación Provincial de Turismo de Buenos Aires, por caminos cercanos a esta capital. La explicación de por qué sólo 12 máquinas en la partida está dada por la proximidad del Rally Transchaco en Paraguay, debido a que los pilotos guaraníes son generalmente mayoría en este torneo. Los "paraguas" están con la mente y sus esfuerzos abocados a su recuperada magna prueba.

Llovió torrencialmente en nuestra provincia el viernes 28 y el sábado 29 de agosto, lo que obligó a postergar hasta el domingo la largada, modificando parte del recorrido. A las 10 horas del día 30, el primer auto partió desde la mitad del puente que une a la Isla del Cerrito con el Chaco, único sector seco a lo largo de todo el prime.

Habida cuenta de que se corra en un solo día y en tramos cortos, la lucha se planteó de entrada entre los velocísimos VW (Voyage 1.6) de Jambrina y (Gol 1.8) de Tim Muniagurria, ambos de la clase superior, la 5. Detrás, la clase 2 estaba entre Juan Carlos Gómez (R-12) y el cordobés Alejandro Febre (Fiat SE 1.5) en tanto en la clase 1, el iguacense Leandro Calvo hacía valer la potencia que le otorga la homologación brasileña de su pequeño Fiat 147 1050 ante el 147 del co-

rentino Salvatore y el 128 del local García.

Al final de la primera PC Jambrina-Sosa Díaz lideraban por escaso margen sobre Muniagurria-Tomas. Gómez se tranquilizaba cuando pasaba en el camino a Febre con el carburador inundado por el barro. El cordobés se detuvo definitivamente a 1000 metros de la llegada. En la chica, Calvo se adjudicó el clasificatorio pese a romper el escape, torcer una parrilla trasera y correr con el acelerador trabado. Esto da la pauta del rendimiento del 147 con carburador 40-40. Salvatore llegó tras él, doblando como en la nieve y García se retrasó al mojar el motor.

En la segunda PC, el duelo por la general se definió a favor de Muniagurria, ya que Jambrina se fue del camino en un sector sin público y no pudo volver por el gran barro. Aquí se terminó -prematuramente- todo, ya que Leandro Calvo reparó y García fundió tras un problema de temperatura.

DORADITOS

Uno de los hermanos Fadul dejó por un fin de semana la preparación para el Transchaco y estuvo de espectador "Si todo va bien, pensamos estar en las próximas del NEA con los Alfa Romeo 33 adquiridos recientemente". Interesante aporte sería... **Tim Muniagurria** estrenó navegante, **Hugo Tomas**. El piloto posadeño aseguró que con el triunfo asegura-

do, en la última prueba "puse el contrarencendido en las 5000 rpm". Para el barro que había, son muchas vueltas. El debutante **Bordón** se llevó el aplauso de todos. Último en la ruta, se convirtió en el "barrendero" de la carrera, ayudando a los que encontraba tirados con problemas. Un caballero. Con su triunfo en la clase 2, **Juan Carlos Gómez** se acerca al buscado campeonato. Apretó sólo al principio, cuando la lucha se adivinaba con Febre. Luego, tranquilo y a sumar, Febre, por su parte, rompió una cubierta en la prueba inicial y siguió en llanta ya que había mucho barro. Un gesto de Calvo, quien después del sorteo donde le tocaba largar delante de Muniagurria, le ofreció a Tim largar tras suyo, ya que la diferencia de velocidades entre ambos autos es notoria y no quería estorbar al del Gol 1.8.

Clasificación Final

1° Muniagurria-Tomas (Cl 5-VW Gol 1.8/Posadas, Mnes) 1h 35m 39s; 2° J.C. Gómez-Mirkin (Cl 2-Renault 12/Posadas, Mnes) 1h 46m 18s; 3° L. Calvo-Allou (Cl 1-Fiat 147/Iguazú, Mnes) 1h 48m 18s; 4° Salvatore-Ligios (Cl 1-Fiat 147/Corrientes) 1h 53m 27s; 5° Serrano-Díaz (Cl 2-Fiat 128 1.3/Eldorado, Mnes) 2h 03m 23s; 6° Calvo-Lagier (Cl 1-Fiat 128 1.1/Iguazú, Mnes) 2h 17m 45s; 7° Bordón-Bru (Cl 2-Renault 12/Resistencia, Ch) 2h 20m 29s y 8° Gamarra-Antonelli (Cl 4-Toyota Corolla/Asunción, PY) 2h 58m 54s.

La próxima fecha del torneo será en Misiones los días 24 y 25 de octubre. (Informe de Ricardo Ambrosig, fotos Acevedo)



El Gol 1.8 de Tim Muniagurria, ganador de la general, sobre un barro espeso.



Tim Muniagurria (a la izquierda) y Juan Manuel Jambrina (a la derecha) con CORSA. Eran los candidatos a la general.



El preparador Jackie Silva y el piloto Stefanoff tiran agua al parabrisas del chaqueño García. Lestima los vidrios bajos...



Juan Carlos Gómez-Mirkin, ahora van por el título 1987.

Autocross en Bosques de Ezeiza

CARBONI LE GANÓ A CARBONI

Entretenida resultó la última fecha del campeonato 1987 de la categoría **Autocross**, organizada por la Asociación Propietarios de la especialidad el 30 de agosto en el predio de Parquelandia, sito en los **Bosques de Ezeiza**. Los 26 autos con estructura tubular y motores de hasta 850 cm3

(libre) o un litro (standard) dieron un buen espectáculo al público calculado en un millar de personas.

En la carrera final, de ocho vueltas a un circuito de 450 metros, con lomos de burro y otros obstáculos, Rubén Carboni superó a su hermano Eduardo, quien a su vez dejó atrás a Alberto

Acosato. En las series habían sido ganadores los tres pilotos nombrados.

Final, 1° Rubén Carboni (Renault); 2° Eduardo Carboni (Renault); 3° Alberto Acosato (Renault); 4° Daniel Montero (Renault); 5° Edulio Storza (Renault) y 6° Pablo Kurazevich (Renault). **Campeonato**: Stin-

go, 66 puntos; S. Nagas, 49; R. Carboni, 22; M. Nagas, 17; Parravicini, 16; Acosato, 11; Villareal y Julio Rocha, 10 puntos. Quienes deseen informes sobre la categoría (que tiene un ranking con más de 100 pilotos) puede dirigirse a Campichuelo 585, Buenos Aires o telefónicamente a 982-5412.

(Informe Gustavo Rosso)



La categoría Autocross se va aliando con el esfuerzo de pilotos y constructores. Es divertida.

TC 4000, IES 3 CV y Fórmula 07 en Buenos Aires

FRONZIN QUIERE SEGUIR SIENDO EL 1°

Con la organización del Club Pilotos de 1/4 de Milla, el domingo 30 de agosto, utilizando el circuito N°5 de 2.126,31 m del autódromo de Buenos Aires, se presentaron las categorías Turismo Competición 4000, Fórmula 07 y Fórmula IES 3 CV Competición.

El TC 4000 como viene sucediendo en las últimas competencias, la lucha por el primer puesto se libró entre Gustavo Fronzin y Jorge Suárez, imponiéndose el piloto de Ford en forma brillante. El segundo pelotón se conformó con varios aspirantes al tercer escalón del podio, intercambiándose las posiciones entre Juan Ruso, Gilberto Arduin, Marcelo Fronzin, Salvador Giurlo y Oscar Gamari.

Final, 12 vueltas: 1° Gustavo Fronzin (Ford/Tigre) 12m 00s 65/100 a 127,463 km/h; 2° Jorge Suárez (Chevrolet/Monte Grande) 12m 03s 30; 3° Gilberto Arduin (Chevrolet/Roque Pérez) 12m 25s 81; 4° Juan Ruso (Chevrolet/Lanús) 12m 26s 5; 5° Salvador Giurlo (Chevrolet/Luis Guillón) 12m 31s 54; 6° Oscar Gamari (Chevrolet/Lanús); 7° Eduardo Clemente (Chevrolet/Lanús); 8° Rubén Álvarez (Ford/Ramos

Mejía); 9° Silvio Massi (Chevrolet/Lanús); 10° Marcelo Fronzin (Ford/Tigre). **Campeonato:** G. Fronzin 157 puntos, Suárez 110, Costa 103, Doce Portas 67, M. Fronzin 65 puntos.

Fórmula IES 3 CV Competición alineó en la largada 28 participantes. Tomó distancia desde el inicio Omar Morelli, mientras que a sus espaldas se formaba un abigarrado grupo del cual se destacaría a las pocas rondas Sergio Gianetto, quien inició la persecución del puntero cuando esto ya no parecía posible; logró su objetivo cuando todavía faltaban dos pasos por el control de llegada. Pero a poco de iniciar la última vuelta, Gianetto intenta superar a Morelli engancha su auto en el plano interno de la pista lo que le ocasiona un impresionante vuelco que destruye prácticamente su auto, resultando el piloto totalmente ileso. No todo terminaba allí, pocos metros más adelante, también en la última ronda, Anselmo y Altamirano se rozan cuando encabezaban el pelotón que discutía el segundo lugar, (pelotón que se conformaba con 8 máquinas: Claudio y Carlos Anselmo, Vendramin, Carlos Altamirano, Man-

zur, Begué y los hermanos Carlos y Nelson Gianetto) cruzándose ambos en la pista y debiendo frenar todos bruscamente, resultando favorecidos los hermanos Gianetto quienes consiguieron de esta forma el segundo y tercer puesto final.

Todos los incidentes de la final, sumados a los similares ocurridos en la primera serie, deja para la reflexión si el circuito 5 del autódromo porteño está en condiciones de admitir tal cantidad de máquinas.

Final 12 vueltas: 1° Omar Morelli (San Martín) 15m 10s 97/100 a 100,833 km/h; 2° Nelson Gianetto (Tigre) 15m 30s 7; 3° Carlos Gianetto (Tigre) 15m 30s 56; 4° Carlos Manzur (San Isidro) 15m 31. 1; 5° José Vendramin (Tigre) 15m 39s 52; 6° Horacio Begué (Bs. As.) 15m 35s 76; 7° Carlos Anselmo (San Martín); 8° Jorge Cichini (Victoria); 9° Carlos Giannandrea (Lobos); 10° Daniel Altamirano (Tigre). **Campeonato:** S. Gianetto 179 puntos, N. Gianetto 131, C. Gianetto 108, Morelli 106, Altamirano 101.

Fórmula 07. En la última competencia con el viejo reglamento (a partir de aquí se realizó una pasada en limpio buscando

principalmente abaratar costos) mostró un dominio total de los representantes de Renault, que clasificaron en los cuatro primeros puestos. En carrera Hugo Díaz dominó sin discusiones, mientras que a sus espaldas Nicioza se defendía con uñas y dientes del "agrandado" Castro tras su anterior triunfo en Estancia Chica, llegando casi juntos al final.

Final 12 vueltas: 1° Hugo Díaz (Renault/Remedios de Escalada) 14m 34s 76/100 a 105,007 km/h; 2° Carlos Nicioza (Renault/Bs. As.) 14m 41s 7; 3° José Castro (Renault/Bs. As.) 14m 41s 66; 4° Francisco Carreira (Renault/Bs. As.) 14m 58s 61; 5° Hugo Ortiz (Fiat/Bs. As.) 15m 2s 41; 6° Oscar Noé (Fiat/Bs. As.) 15m 8s 75; 7° Gabriel Calderón (Fiat/San Martín); 8° Alberto Lamattina (Fiat/Bs. As.); 9° Bernardo Domínguez (Fiat/Adrogué); 10° César Fernández (Renault/Remedios de Escalada). **Campeonato:** Nicioza 130 puntos, Amato 120, Díaz 116, Santana 80, Caciello 68.

(Informe de Carlos Ramón Varela, fotos Héctor Ocampo)



El nuevo triunfo de Gustavo Fronzin lo coloca a 47 minutos de su más inmediato seguidor en el torneo.



Omar Morelli -el ganador- adelante y Sergio Gianetto, cuando entraban a la última vuelta.

Rally Nuevo Distrito Federal, en Viedma

LIGUORI-VALERI Y UN CLARO TRIUNFO

Centenario, Nq - Organizado por el Viedma Auto Moto Club y fiscalizado por la Federación Regional de Automovilismo Deportivo N° 11, se llevó a cabo durante los días 29 y 30 de agosto pasado el **Primer Rally Nuevo Distrito Federal**, en los alrededores de Viedma, la por ahora capital rionegrina. Esta fue la cuarta realización de 1987 del torneo de Rally del Comahue, la que contó con la participación de tripulaciones de Río Negro, Neuquén, La Pampa y Buenos Aires, en número de 48 repartidos en las tres clases en disputa.

La etapa del sábado comprendió tres PP CC. Cerro de la Caballada (16,60 km); Country Club Viedma-San Javier (18,35 km) y La Balanza-Escuela de Policía (21,80 km). Todo de trayecto veloz, al igual que la etapa del día siguiente.

Cumplido el primer parcial ya estaban en el liderazgo quienes ganaron la clasificación general final: los roquenses Liguori-Valeri (Gacel) que superaban a su vecino Lambrecht, con otro Gacel navegado por un invitado de lujo: Raúl Campana, el habitual navegante de Rales. A su vez, antecedían estos a Martín-Carbonari (Regatta 100), Cardín-Cordi (Fiat SE 1.5) y Casagrande-Javier, punteros en la clase 3 con un R-18. Por su parte, el binomio Aubone-Aubone (Fiat 128) ganaban la clase chica sobre Joselo Gómez-Heckman con auto similar, y estaban 10° en la general.

En la segunda etapa, se repitieron los tres primeros de la primera y se sumó uno de 67 km entre La Lobería y el aeropuerto. Y sin grandes cambios en ninguna de las tres clases, salvo el retraso de Casagrande

(igualmente ganador de la 3) culminó el rally tras un total de 180,50 km. Queda para destacar la muy buena organización, tal como ocurría en las anteriores fechas del torneo.

Esta fue la clasificación final:

1° Liguori-Valeri (2-VW Gacel/Gral. Roca, RN) 1h 26m 29s a un promedio de 125,226 km/hora. 2° Martín-Carbonari (2-Regatta 100/G. Roca, RN) 1h 27m 39s; 3° Lambrecht-Campana (2-VW Gacel/G. Roca, RN) 1h 28m 20s; 4° Peroni-De Elias (2-Renault 12/Cipolletti, RN) 1h 31m 37s; 5° Debasca-Debasca (2-Renault 12/Catriel, RN) 1h 33m 48s; 6° Brizuela-Buato (Renault 12/Neuquén) 1h 35m 28s; 7° Aubone-Aubone (1-Fiat 128/G. Roca, RN) 1h 36m 33s; 8° Casagrande-Javier (3-Renault 18/Lamarque, RN) 1h 36m 37s; 9° J. Gómez-Heckman (1-Fiat 128/G. Roca,

RN) 1h 38m 11s; 10° Gamero-De Rioja (2-VW Gacel/Cipolletti, RN) 1h 38m 27s; 11° Rodríguez-Acri (3-Peugeot 504/Gral. Pico, LP) 1h 39m 49s; 12° Silenzi-Meza (1-Fiat 128/Allen, RN) 1h 40m 45s; 13° Bertrand-Traut (3-Peugeot 504/Bariloche, RN) 1h 41m 31s; 14° Merlo-Ibáñez (1-Fiat 147/Bahía Blanca, BA) 1h 43m 26s; 15° Sosa-Rodríguez (2-Renault 12/Viedma, RN) 1h 45m 44s; 16° Casanova-Borsotto (1-Fiat 128/G. Roca) 1h 48m 18s; 17° "Bambino"-Bonet (1-Fiat 128/Catriel, RN) 1h 50m 08s; 18° Alanis-Catalán (1-Fiat 128/Bariloche, RN) 1h 50m 44s; 19° Sosa-Alesi (1-Fiat 128/Neuquén) 1h 50m 49s; 20° Miranda-Escudero (1-Fiat 128/Neuquén) 1h 53m 04s; 21° Maureira-Yacopino (1-Fiat 128/Cipolletti, RN) 1h 55m 40s; 22° Gracia-Cambioli (1-Fiat 147/G. Roca, RN) 1h 59m 47s; 23° Cardín-Cordi (2-Fiat SE 1.5/G. Roca, RN) 2h 00m 44s y 24° Ojeda-Eggers (3-Dodge 1.8/Neuquén) 2h 01m 20s.

(Informe de Adrián Gabriel Enghelmayer)

TC del Oeste en Presidente Derqui

CIUTAT Y DESPUES LA LLUVIA

El 30 de agosto, en el circuito "Francisco Carlos" de la localidad de **Presidente Derqui** se programó la 9ª fecha del campeonato anual de **TC del Oeste**, con la organización del Club Unión y la fiscalización de la Federación Regional N° 2. Regular cantidad de personas —un millar— asistió a la reunión la que fue suspendida por causa de la lluvia luego de que se corriera la final de la Clase SP.

Se alcanzaron sí, a disputar las series de **TC del Oeste**. En clasificación, Carlos García había sido el más rápido, a un promedio de 106,747 km/hora en el trazado de 1850 metros de tierra compactada. Los siguieron entonces Piccoli, Ciccale, Jorge González, Boero y Biondo, encerrados en un segundo.

En la primera serie Armando Ciccale acumuló ventaja sobre García y Julio Ottati, quienes fueron segundo y tercero respectivamente. En la otra serie (hubo 18 inscriptos) hubo lucha pero Piccoli ganó de punta a punta postergando a Jorge González y Biondo. Cuando las máquinas estaban alineadas para la final, la lluvia comenzó a caer torrencialmente dejando el circuito en inaceptables condiciones.

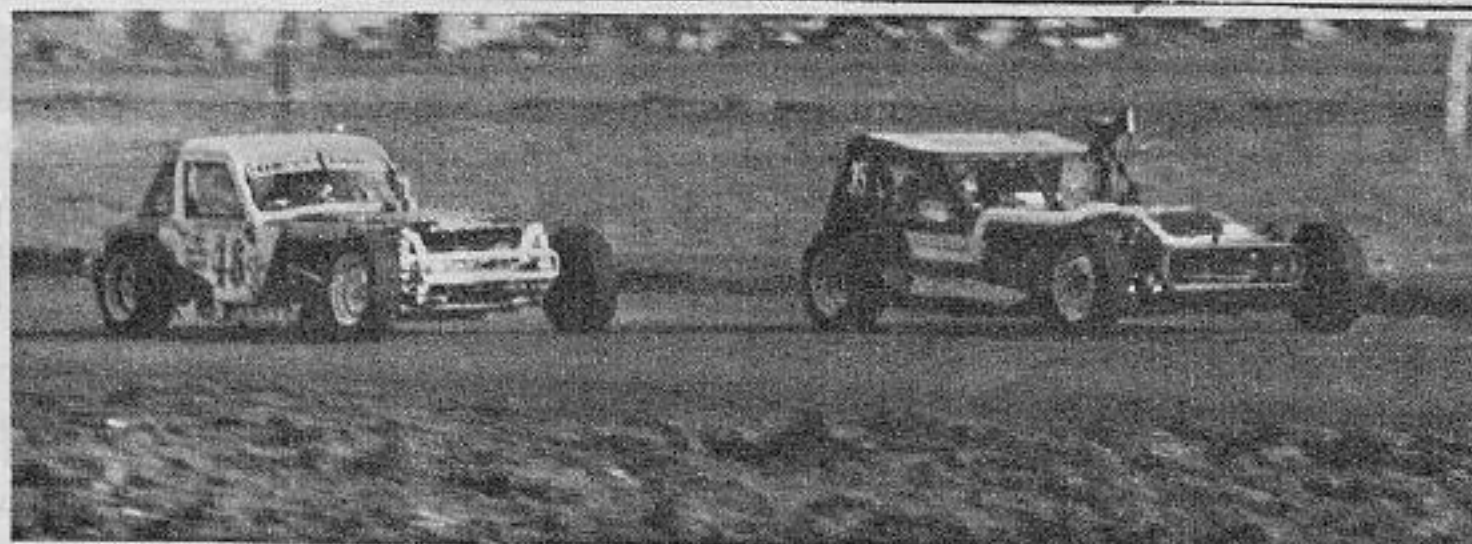
Previamente se había completado el

programa de **SP**. Las series habían dado la victoria a Adrián Ciutat y luego a Angel Mundo. En la final, Ciutat no encontró oposición a su ritmo de carrera, mientras que por el segundo puesto la lucha quedó circunscripta a Stupiello y Antúnez, hasta que éste lo supera a aquel promediando la carrera.

Final SP, 12 vueltas: 1° **Adrián Ciutat (Chevrolet/José C. Paz)** 13m 30s 92/100 a 99,554 km/hora; 2° Guillermo Antúnez (Chevrolet/Fco. Alvarez) 13m 33s 92; 3° Juan Carlos Stupiello (Chevrolet/San Andrés de Giles) 13m 34s 75; 4° José L. Casali (Chevrolet/Gral. Rodríguez) 13m 39s 46; 5° Angel Scuracchio (Chevrolet/Gral. Rodríguez); 6° "El Diablo" (Chevrolet/Gral. Rodríguez); 7° Claudio Rigo (Falcon/José C. Paz); 8° Juan Hernández (Falcon/Pilar) 9° Juan C. Spada (Chevrolet/Buenos Aires) y 10° Roberto Buccafusca (Torino/José León Suárez). **Campeonato:** Ciutat y Lanciotti, 37 puntos; Stupiello, 36; Antúnez, 27; Mundo, 13; Rigo, 12.

En **TC del Oeste**, el torneo está así: Ciccale, 40; Piccoli, 37; J. L. Fernández, 29; Corbelleri, 13; Biondo y J. González, 12 puntos.

(Informe de César Gómez)



Stupiello y Antúnez luchando por el segundo puesto en la final de SP (Foto Walter Contreras).



El campeón Armando Ciccale, puntero de TC del Oeste. Posa junto a su acompañante, Elio Vallré (Contreras).

Motociclismo CAM en San Guillermo

JORNADA PARA LOS LIDERES

Córdoba - Claudio Mejías, Sergio Bar, Oscar Salicruz y Pedro Avila, curiosamente los cuatro líderes de las otras tantas categorías del CAM, fueron los ganadores en sus respectivas divisiones en el transcurso de la octava fecha del campeonato que reúne a los mejores especialistas en óvalos de tierra, de diez provincias argentinas.

La jornada se llevó a cabo en la localidad santafecina de **San Guillermo**, y precisamente en el circuito de 570 metros del complejo Ilmar Lioni, el 30 de agosto pasado. Se inauguró una nueva torre de control, con todas las comodidades para cronometristas y periodistas, incluyendo siete líneas de teléfonos, computadora, cerramientos vidriados, alfombramiento, etc.

Categoría Escuela

Entre los menores de 15 años, con motores Sachs 98, consiguió un nuevo lauro el capitalino (cordobés) Mejías sobre el impetuoso Germán Colasilli.

Final, 10 vueltas: 1° **Claudio Mejías (Córdoba)** a 70,101 km/hora; 2° Germán Colasilli (Los Surgentes,

Tres triunfadores. De izquierda a derecha, Oscar Salicruz, Claudio Mejías y Pedro Avila.

Cba), 3° Adrián Mattei (Casilda, SF); 4° Alejandro Romero (Córdoba); 5° Ariel Delgado (Freyre, Cba) y 6° Adrián Delgado (Freyre, Cba). **Campeonato:** Mejías, 63 puntos; G. Colasilli, 55; A. Mattei, 32; Ariel Delgado, 14 y Romero, 8 puntos.

108 cc Promocional

Sergio Bar y Leonardo Bar Jr. ganaron las series. Carlos Armando tomó la delantera en la final, mientras Bagnis se quedaba parado en la largada. Promediando la carrera, Bar pasa al frente mientras Bagnis recuperaba terreno arrolladoramente. Los cinco primeros llegaron prácticamente juntos a la meta, ganando Bar por media hora.

Final, 15 vueltas: 1° **Sergio Bar (Zanella-Bar/Santa Fe)** a 75,311 km/hora; 2° Adrián Merki (Z-RF/Esperanza, SF); 3° Carlos Armando (Z-RF/Morteros, Cba); 4° Leonardo Bagnis Jr. (Z-RF/Carlos Paz, Cba); 5° Fabián Martina (Z-RF/San Guillermo, SF); 6° Sergio Ancharuk (Z-RF/Morteros, Cba) y 7° Sergio Fontanini (Z-RF/Esperanza, SF). **Campeonato:** Bar, 72 puntos; Muratore,

El Yacaré de Goya corre delante de Ghinassi, Pairetti y Boscarol, entre otros. Ganó en 200 cc LP.

38; Martina, 29; Fontanini, 26; Ancharuk, 25 puntos. **100 cc Libre Preparación**

El ceresino Oscar Salicruz y el campeonísimo Carlos Delgado ganaron las series. Fue Delgado, seguido por Dagma, Calcini y Amoroso quienes pelearon la vanguardia en las primeras vueltas de la final. Pero faltando tres giros apareció desde la retaguardia el Pinino Salicruz y ganó ante una ovación.

Final, 20 vueltas: 1° **Oscar Salicruz (Zanella-Tosticarelli/Ceres, SF)** a 79,250 km/hora; 2° Carlos Delgado (Z-Tosticarelli/Freyre, Cba); 3° Juan C. Dagma (Z-RF/Pergamino, BA); 4° Néstor Amoroso (Z-RF/V. Adelina, GBA); 5° Sergio Calcini (Z-RF/Firmat, SF); 6° Juan Monutti (Z-RF/Santa Fe); 7° Javier Colasilli (Z-RF/Los Surgentes, Cba); 8° Luis Stampi (Z-Tosticarelli/Carcarañá, SF); 9° Rubén Carestia (Z-Tosticarelli/Justiniano Posse, Cba) y 10° Héctor Mattei (Z-RF/Casilda, SF). **Campeonato:** Salicruz, 69 puntos; Delgado, 59; Dagma, 51; Mattei, 34 y J. Colasilli, 25.

200 cc Libre Preparación

Juan Carlos Ghinassi y Hugo Mondino ganaron en las series clasificatorias. En la final, Boscarol, Mondino y Delgado mandaron en las primeras vueltas, pero a ellos se sumó luego el correntino Tono Avila, quien tras un excelente mano a mano con Boscarol, lo superó recién en la raya de sentencia. El "yacaré de Goya" pasaba así a encabezar el torneo de su clase, lo que fue largamente festejado con ritmo de su chamamé por sus parciales.

Final, 20 vueltas: 1° **Pedro Avila (Zanella-Tragial/Goya, Ctes)** a 79,623 km/hora; 2° Hugo Boscarol (Z-Tosticarelli/Suardi, SF); 3° Carlos Delgado (Z-Tosticarelli/Freyre, Cba); 4° Dario Cuatrococo (Z-Tosticarelli/Justiniano Posse, Cba); 5° Carlos Frank (Z-Montiel/Santa Fe); 6° Juan C. Ghinassi (Boulogne, GBA); 7° Norberto Gatti (Z-Montiel/Santa Fe); 8° Carlos Iacullo (Z-Recouso/Junin, BA); 9° Hugo Mondino (Z-Trigial/Gálvez, SF) y 10° Leonardo Bganis (Z-Sergentini/Carlos Paz, Cba). **Campeonato:** Avila, 53 puntos; Delgado, 45; Boscarol, 40; Amoroso y Cuatrococo, 32 y Gatti 29 puntos.

Más de 2700 personas asistieron al excelente espectáculo.

(Informe y fotos de Roberto Maldonado)



Cuatro Categorías Metropolitanas en Estancia Chica

MOIX, KONOWALIK, CASTRO Y BECERRA



El domingo 23 de agosto, la Subcomisión de Automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata organizó en el Autódromo Parque de Estancia Chica la undécima prueba del año para la categoría **Fórmula 2 Biplaza Bonaerense**, la decimosegunda de **Fórmula 5**, la octava para **Sport Prototipos** y la decimosegunda de **Fórmula 07**. Con este programa y el aliciente además de un día primaveral, el público colmó el perímetro del circuito que como de costumbre se presentó en óptimas condiciones.

Fórmula 2 Biplaza Bonaerense es la categoría de mayor arraigo en el público habitual de la Estancia; como no podía ser excepción en esta oportunidad el duro duelo librado por el primer puesto entre Pedro Moix y Walter Grigione mantuvo en vilo a todos los presentes, dividiéndose en dos hinchadas a pesar de ser ambos platenses. Fue tan espectacular el duelo, que el resto de la competencia perdió total interés, centrándose la atención en la lucha por la vanguardia, lucha que en pista se definiría a favor de Grigione, pero luego de la carrera quedaría a favor de Moix ya que al promediar la carrera éste emparejaría la línea de Grigione en la recta principal, llegando a la primera curva del lado de la cuerda cerrándose Grigione, tocándolo y obligándolo a su vez a frenar, notándose luego una merma en el accionar de la máquina de Moix con evidentes signos de deficiente tenida. Todo esto fue observado por el Comisario Deportivo, motivando un recargo de 40 segundos contra Grigione.

Final 20 vueltas: 1° Pedro Moix (Peugeot/La Plata) 13m52s54/100; 2° Jorge Trovatto (VW/Berazategui) 14m14s28; 3° Omar Conigliaro (Bernal/Peugeot) 14m19s56; 4° Alberto Digiorgio (Peugeot/Ranelagh) 14m20s44; 5° Osvaldo Giampieri (Peugeot/La Plata); 6° Fernando Sosa (Peugeot/La Plata); 7° Carlos Aboy (Peugeot/Wilde); 8° Walter Grigione (Peugeot/La Plata); 9° Daniel Sibilia; 10° Roberto Bado (Peugeot/Wilde). Cam-

peonato (provisorio): Moix 140 puntos, Arram 102, Grigione 92, Digiorgio 73, Aboy 72.

Fórmula 5, a pesar de haber perdido algunas máquinas el sábado en las pruebas, continúa con el progreso evidenciado en las últimas carreras. Largaron la final quince participantes, imponiéndose desde el inicio Carlos Konowalik, aunque en esta oportunidad seguido de cerca por Carlos Dinatale, perdiendo un protagonista la carrera al quedarse colgado de un pianito el puntero del torneo Germán Martínez, aunque de cualquier manera los honores del equipo quedaron bien representados por parte de Claudio Martiren en su segunda presentación.

Final 12 vueltas: 1° Carlos Konowalik (Fer-Car/Zanella) 9m26s92/100 a 114,292 km/h; 2° Carlos Dinatale (Juma/Gilera) 9m29s2; 3° Claudio Martiren (Perri/Gilera) 10m3s86; 4° Néstor Presas (Perri/Gilera) 10m6s28; 5° Julio Basconcello (Basco/Zanella); 6° Roberto D'Olivera Lima (Scalisse/Zanella); 7° Jorge Álvarez Morales (Fer-Car/Zanella); 8° Horacio Regolta (Regolta/Ducati); 9° Jorge Ruscalda (Chiqui/Gilera); 10° Germán Martínez (Perri/Gilera). **Campeonato:** Martínez 125 puntos, D'Olivera Lima 76, Basconcello 70, Konowalik y Dinatale 52.

Fórmula 07. José Castro mostró el camino con su Renault durante las primeras cuatro rondas, siendo superado luego por Salvador Amato. Al perder el Fiat de Amato potencia en las últimas vueltas, recuperó en maniobra magistral la punta al promediar la última ronda Castro, logrando de esta forma una victoria en su primera presentación del año. Carlos Nicieza, consiguió sumar puntos con lo justo ya que su motor prácticamente se destruyó luego de la llegada. Hasta aquí todo fue normal, pero en la revisión técnica se modificó la clasificación final, quedando excluidos Amato y Jorge Carreira (8°) al no presentar sus carburadores el

Foto 1: Pedro Moix se alianza en su búsqueda del subcampeonato. Observar el alerón rojo en su F-2 BB. Foto 2: José Castro reapareció en Fórmula 07 y ganó. Foto 3: Las bondades del chasis construido por Fernando Carosella y llevado por Konowalik fructificaron en otro triunfo del campeón.

aspecto original según marca el reglamento. Esta medida fue apelada solamente por Amato, quedando la clasificación en suspenso en espera de la resolución por parte del Consejo Directivo de la Federación Regional Uno.

Final 16 vueltas (provisoria): 1° José Castro (Renault/Bs. As.) 14m31s 11/100 a 123,970 km/h; 2° Hugo Díaz (Renault/Remedios de Escalada) 13m42s72; 3° Roberto Blanco (Fiat/Bs. As.) 14m12s94; 4° Gabriel Calderon (Fiat/San Martín) 14m23s44; 5° Carlos Nicieza (Renault/Bs. As.); 6° Oscar Noé (Fiat/Bs. As.); 7° Rafael Sánchez (Fiat/San Martín); 8° Pablo Staropoli (Fiat/Bs. As.); 9° José Pallagnese (Fiat/Haedo); 10° Hugo Albarellos (Fiat/Glew). **Campeonato (provisorio):** Amato 120 puntos, Nicieza 115, Díaz 96, Santana 80, Cacaviello 68.

Sport Prototipos no estuvo en lo deportivo a la altura de lo que acostumbra, quizá por ser esta su primera presentación del año en este circuito, el que además resulta desconocido para varios pilotos que iniciaron su actividad este año en la categoría. En carrera Claudio Becerra dominó sin complicaciones y Luis Linares lo escoltó del mismo modo hasta que un toque con un retrasado le desalineó el auto favoreciendo el accionar de Carlos Egozcue, quien, no sin trabajo, superó al puntero del campeonato logrando el segundo puesto.

Final 20 vueltas: 1° Claudio Becerra (Clasa) 14m31s 11/100 a 123,970 km/h; 2° Carlos Egozcue (Crespi) 14m35s78; 3° Luis Linares (A.D.A.) 14m36s24; 4° Juan Magré (Ladi) 14m38s62; 5° Juan Marangoni (Crespi) 14m46s70; 6° Eduardo San Millán (Vinto) 14m47s34; 7° Héctor Arias (Sergio) 14m50s98; 8° Juan Fernández (Crespi) 14m56s66. **Campeonato:** Linares 82 puntos, Arias 48,50, González 39, Vázquez, Ramis 25,50, San Millán, Rodríguez y Torrese 21.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

AVN CON SEDE PROPIA



Resistencia, Chaco - A fines de agosto, la Asociación de Volantes del Nordeste (AVN) dejó inaugurada su nueva sede social, ubicada en la calle Roque Sáenz Peña 960, de esta capital chacoense. Al acto asistieron -entre otras personalidades- el titular del Poder Ejecutivo provincial. En la foto, vemos (de izquierda a derecha) al titular de Lotería Chaqueña, Anibal Horacio Zalazar; al director de Deportes, Miguel Ángel Campos; al presidente de la AVN, Tomás Arce; al gobernador Florencio Tenev, y al intendente local Hernán Picilli (R.A.)

Karting con Caja en Matorrales

GANO PECCI; LIDERA HONGN

Córdoba - En Matorrales (localidad al ENE de esta capital) se llevó a cabo la octava fecha del campeonato de Karting con Caja, Zona Centro, fiscalizado por la Federación N°5 de Automovilismo Deportivo y organizado por el Club Rivadavia de Río Primero. Tuvo a su cargo la fecha el Club Atlético Matorrales, corriéndose en el circuito Leopoldo Lugones, de 700 metros de cuerda.

Pagaron su entrada 1.200 personas y tras las series, ganadas por Carlos Hongn y Alfredo Blázquez, se efectuaron dos semifinales, en las que se impusieron Ariel Pecci y el propio Blázquez. En la final, tras 20

vueltas, se registró este resultado:

1° Ariel Pecci (Río Primero) 11m51s80/100 a 70,806 km/hora; 2° Alfredo Blázquez (Luque) 11m53s64; 3° Raúl Lencinas (Matorrales) 11m55s68; 4° Olivio Rainaud (La Para). **Campeonato:** Hongn, 136 puntos; Papa, 109; Blázquez, 87; Cladera, 65; Pecci, 62, y Giraud, 55 puntos. **Clase Junior,** fue 1° Salvador Brugaletta (Sta. Rosa de Río Primero); 2° Eduardo Álvarez Martínez (Córdoba); 3° Héctor Gerbaldo (Devoto), y 4° Ricardo Agostinelli (Carlos Paz). **Campeonato:** Ciocatto, 144 puntos; Brugaletta, 112; Martínez Álvarez, 94; Bugliotti, 90, y Gerbaldo, 80 puntos.

AUTOMOVILISTA

Ahora **SI** Ud. puede **AHORRAR NAFTA**
y... **HASTA UN 30% CON...**



- MAYOR POTENCIA
- EVITA EL PISTONEO
- ARRANQUE INSTANTANEO
- PROTEGE LAS BUJIAS
- PROTEGE EL MOTOR
- SUAVIZA LA MARCHA

TODO ESTO Y MUCHO MAS HACE POTENT-CAR POR NEUTRALIZAR
LAS CORRIENTES ESTATICAS
ELIMINANDO: EL EFECTO DE INDUCCION DENTRO DEL MOTOR
INSTALELO UD. MISMO YA...!!! ASI DE FACIL...!!!

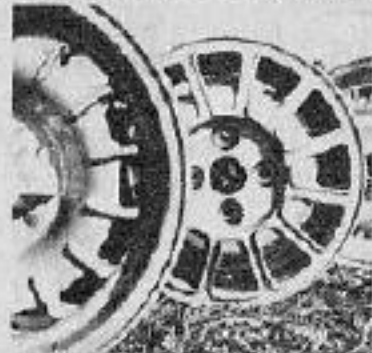
SOLICITE PROMOTOR de "POTENT-CAR" al 854- 6351/7479 y 855-6675 (Código 1279). Lun a vier
de 6 a 24 hs. | sábados, domingos y feriados de 8 a 17 hs. | Por CARTA a C.C. 39 (1686) HURLINGHAM (B)

SUDAM Ruedas

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

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

También: Criques, rápidos, combinetos balanceadoras, balanzas y discos de alineación.
Línea completa para autos nacionales e importados



CALLE 105 Nº 5077 (1653). VILLA BALLESTER. TEL. 768-2846/5301



amortiguadores

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Envíos al interior

- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

PREPARAMOS AMORTIGUADORES ESPECIALES PARA COMPETICION

DISTRIBUIDORES OFICIALES
uspencar s.r.l

Avda. LA PLATA 568/72.
TEL. 983-4792

CARROCERIA CITROEN GSX
Nueva.O Km. Mod.83 St. Luis:
Tel. 59-7237

ANDREO
e Hijos

CARDANES
BALANCEO ELECTRONICO
Avda. Warnes 1996/98.
Bs. As. Tel. 59-5334



Ahora con nuevas instalaciones y una tecnología de permanente avanzada que nos compromete a superarnos día a día en bien de preparadores, pilotos y clientes, que nos han dado innumerables satisfacciones en tantos años de trayectoria al confiar en nuestros elementos.

Calle 14 Nº 3829/39
(ex-Espora 168/170). VILLA LYNCH (cp. 1672).
SAN MARTIN TEL: 755-3826 y 753-3229

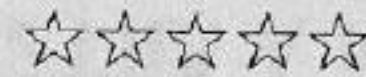
JOSE MASCIOTRA

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS



- BALANCINES • BOTADORES A RODILLO • BOMBAS DE ACEITE • POLEAS DENTADAS • VARILLAS LEVANTA VALVULAS • BANCADAS • TRABAJOS EN BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO

- FORD
- CHEVROLET
- Y DODGE

Especialidad en Turismo Carretera y demás categorías Nac. y Zonales

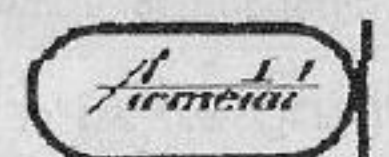
GRAL. URQUIZA 447 (1878). QUILMES. TEL. 253-9886
ENVIOS AL INTERIOR

ANTONIO LIZEVICHE REPUESTOS

(de Laudelina Carballo Tuñas)

REPUESTOS PARA AUTOS, CAMIONES Y TRACTORES
DISTRIBUIDOR NACIONAL

TRANSAX



- Cajas de velocidad
- Diferenciales
- Mazas y Campanas

AGENTES AUTORIZADOS



- Cruetas
- Horquillas



- Coronas y Piñones
- Reformas de cajas de velocidad

ADAPTACIONES DE DIFERENCIAL

Avda. FERNANDEZ de la CRUZ 897. CAP. FED.
TEL: 923-0707 y 922-2429

FABRICA DE CARROCERIAS

ROMANO JEEP



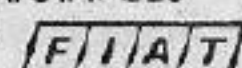
- ☆ ARME SU PROPIO JEEP ☆ LE OFRECEMOS CARROCERIAS ARMADAS FUERA DE SERIE Y ACCESORIOS ☆
- Fabricación de repuestos para vehículos de doble tracción, ejes y reductoras nuevas y usadas • Diferenciales traseros con paliers flotante • Frenos a Discos en las cuatro ruedas • Consultas de 13 hs. en adelante

NAZAR 219 TEL. 620-4666 (Alt. Av. Crovara al 3500) TABLADA, Bs. As.

REPUESTOS SILVIO

PRODUCTOS GAREF-MAGNETI-MARELLI

REPUESTOS Y ACCESORIOS ORIGINALES Y DE COMPETICION



TODA LA LINEA ENVIOS AL INTERIOR
TARJETAS DE CREDITO

BATALLA DEL PARI 502 - CAP. - TEL. 58-6913 (1416)

TC Bonaerense en Merlo

BOCCALON Y VILLA DOS NUEVOS TRIUNFADORES

Las Heras, BA - El 30 agosto, con 95 competidores reunidos en sus cuatro clases y la organización del Club Argentino de Merlo en su circuito con notorias mejoras, el TC Bonaerense disputó la 10ª fecha que contó, entre el numeroso público, con la presencia de Oscar Angeletti, actual Campeón de Turismo de Carretera y ex de la Clase "A". Como es costumbre en este circuito, se disputaron series a 7 y finales a 14 vueltas.

Clase "D". Ganadores de series fueron Néstor González Correa y Sergio Pascolini. **Final:** González Correa hace la punta, hasta ser superado por Romero y Molina; más atrás luchaban Pascolini, González y Maldonado, Martínez y Da Venda, al colisionar, quedan fuera de carrera. Romero gana nuevamente, aumentando aún más su ventaja en el campeonato.

Clasificación: 1° Anibal Romero (Chevrolet/Navarro) 13m55s66/100 a 95,292 km/h; 2° José L. Molina (Falcon/Merlo) 13m58s31/100; 3° Néstor González Correa (Chevrolet/Merlo) 14m12s04/100; 4° Sergio Pascolini (Chevrolet/Lanús) 14m13s96/100; 5° Hugo González (Chevrolet/Ituzaingo); 6° Hugo Maldonado (Chevrolet/Merlo); 7° Osvaldo Roig (Chevrolet/M. Paz); 8° Walter Guilener (Chevrolet/Lobos); 9° Ramón Cabrera (Chevrolet/Mercedes); 10° Mario Pendo (Chevrolet/Libertad) 14m53s54/100. **Campeonato:** Romero 137 puntos, González

Correa 112, González 95; Martínez 76; Molina 71; Pascolini 66.

Clase "C". Tres series, ganadas por "Giglio-Fuentes", Manuel Fariás y Jorge Alonso. **Final:** Mandó durante la mayor parte Alonso, con Boccalón, Fariás (juego retrasado), Ingino y "Giglio-Fuentes" tras él. Pasada mitad de carrera Boccalón es puntero y obtiene su primer triunfo, segundo es Alonso que sigue sumando en busca del título.

Clasificación: 1° Mario Boccalón (Falcon/San Fernando) 14m23s20/100 a 92,252 km/h; 2° Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 14m25s04/100; 3° Osvaldo Ingino (Chevrolet/J. C. Paz); 4° "Giglio-Fuentes" (Chevrolet/San Fernando) 14m30s90/100; 5° Alejandro Sesini (Chevrolet/Gral. Pacheco); 6° Marcelo Gatta (Chevrolet/Libertad); 7° Roberto Soriano (Falcon/Tigre); 8° Ruben Valle (Falcon/J. C. Paz); 9° Francisco Spataro (Falcon/Tigre); 10° Alfredo Kubisen (Torino/Florida). **Campeonato:** Alonso 154 puntos; Rosales 84; "Giglio-Fuentes" 68; Fariás 66; Sesini 65.

Clase "B". Bruno Stranges ganó la primera serie y Pedro Carta la segunda. **Final:** Con pocos autos, el inspirado Stranges, no tuvo problemas para ganar nuevamente y en forma aplastante. En monótona carrera, lo siguieron primero Carta y luego Peón, "Borio-Viente", Di Nella y el siempre

batallador Scatizza que reventó un neumático, lo cambió y siguió luchando desde el fondo.

Clasificación: 1° Bruno Stanges (Chevrolet/J. C. Paz) 13m49s72/100 a 95,974 km/h; 2° Roberto Peón (Chevrolet/J. C. Paz) 13m56s01/100; 3° "Borio-Valente" (Falcon/L. Hermosa) 14m00s67/100; 4° Guido Di Nella (Dodge/L. del Mirador) 14m02s92/100; 5° Isidro Caprarulo (Dodge/Castelar); 6° Pedro Carta (Torino/J. C. Paz). **Campeonato:** Stranges 141 puntos; Scatizza 102; César Peón 101; Roberto Peón 88; Di Nella 66.

Clase "A". Ricardo Wagner y Norberto Villa fueron los ganadores de series. **Final:** Villa tomó la punta seguido por Tobares, a quien pasarian vueltas más tarde Wagner y Fernández. En un segundo pelotón lidiaban Peña, Peña, García, Tornatore (detenido luego con bandera negra por paragolpes sueltos) y Puerta. Si bien, no hubo grandes cambios, la lucha fue total, y esta clase también tuvo un nuevo ganador.

Clasificación: 1° Norberto Villa (Falcon/Capital) 14m04s07/100 a 94,342 km/h; 2° Ricardo Wagner (Falcon/Munro) 14m14s94/100; 3° Luis Tobares (Falcon/Munro) 14m26s35/100; 4° José Fernández (Falcon/Capital) 14m27s32/100; 5° Hugo Peña (Falcon/Avellaneda); 6° Oscar Peña (Falcon/Capital); 7° José García (Falcon/Caseros); 8° Alberto García (Torino/Capital); 9° Nicolás Minitti (Dodge/A. Bonzi); 10° Anibal Pérez (Falcon/Castelar). **Campeonato:** Wagner 149 puntos; "Puerta-Ciccia" 105; Villa 85; Fernández y Tobares 78; Peña 69.

(Informe de José Benigno Granada)

Karting en Alta Gracia

RODRIGUEZ, YAPURA, SIGÜENZA Y MARTINO

Córdoba - El 30 de agosto la Asociación Cordobesa de Karting hizo disputar una serie de competencias para cuatro categorías kartísticas en un circuito callejero de la ciudad de Alta Gracia. Estos fueron los ganadores de las finales:

Promocional: 1° Gastón Rodríguez; 2° Daniel Sosa; 3° Juan Torres; 4° Pablo Utrera; 5° Mauricio Sagripanti; y 6° Pablo Tosco.

Junior, 125 cc: 1° César Yapura; 2° Sebastián Martino; 3° Sebastián Sereno; 4° Mariano Rigazio; 5° Gaspar

García, y 6° Sebastián Prodóscimo.

Senior, 125 cc: 1° Walter Sigüenza; 2° José Ortiz; 3° Javier López; 4° Luis D'Angelis; 5° Sergio Asel; 6° Carlos Gagliardi.

Intercord: 1° Sebastián Martino; 2° Ricardo Blanco; 3° Ernesto Falappa; 4° Gustavo Conte, y 5° Christian Bergoglio.

(Nota de la redacción: en el parte de prensa de la FRAD cordobesa se omiten todos los datos restantes.)



El vencedor en Junior 125 cc, César Yapura.

Motociclismo de Velocidad en La Banda

LOS PORTEÑOS SE LUCIERON



El local Luis "Burbuja" Catán venía ganando en 500 Sudam hasta que rodó. Así lo captó el fotógrafo José Luis Ducoumau.

Santiago del Estero - Gran interés despertó en ésta la presentación de un gran grupo de motociclistas de Buenos Aires, en el festival de los días 15 y 16 de agosto, realizado con la organización del Automóvil Club La Banda en el circuito asfaltado semipermanente de 1.920 metros, ubicado

en el Parque Industrial de la ciudad aledaña a esta capital. Unas 6.000 personas asistieron a las pruebas de Maximotos, F-Sudam 500 cc, 125 y 250 F.N. y Sidecars. También se hizo una experiencia piloto con locales, con vistas a una categoría de ciclomotores standard.

En 125 cc Latinoamericana el triunfo fue para el experimentado Darío Cernaz, que con manejo excepcional lideró de punta a punta. 1° Darío Cernaz (Kawasaki/Bs. As.); 2° Silvano Puchiaralle (Kawasaki/Bs. Aires); 3° Eduardo Carossini (Kawasaki/Bs. Aires); 4° Miguel Pereyra (Juki/Bs. Aires), y 5° Juan Cagnolo (Yamaha/Bs. Aires).

La prueba de 250 cc Fórmula Nacional tuvo en Hugo Tortone a un protagonista excepcional que se ganó el aplauso del público por su arrojo. Le ganó a Nocete por muy poca diferencia. 1° Hugo Tortone (Honda/Bs. Aires); 2° Silvio Nocete (Honda/Bs. Aires); 3° Alberto Conigliaro (Honda/Bs. Aires); 4° Roberto Marquez (Zanella/Bs. Aires), y 5° Lito Mulet (Zanella/Bs. Aires).

Muy esperada fue la prueba de Fórmula 500 Sudam, ya que el local Luis Catán se mediría con los porteños. Catán largó cuarto y en la séptima (fueron 15 vueltas) pasó al frente y comenzó a distanciarse. Pero ante un problema mecánico, rodó y perdió toda posibilidad. Ganó Claudio Faraone. 1° Claudio Faraone (Honda/Bs. Aires); 2° Darío Cernaz (Kawasaki/Bs. Aires); 3° Fer-

nando Angelani (Honda/Bs. Aires); 4° Daniel Sayago (Yamaha/Santiago del Estero), y 5° Edgardo Clemente (Honda/Uruguay).

En Maximotos reeditó su triunfo Cernaz, ya que la carrera a 15 vueltas terminó con el siguiente marcador: 1° Darío Cernaz (Honda/Bs. Aires); 2° Domingo Scordo (Honda/Bs. Aires); 3° José Reggeiro (Kawasaki/Bs. Aires); 4° Carlos Anahí (Honda/Bs. Aires); 5° Jorge Gómez (Honda/Bs. Aires); 6° Daniel Sayago (Yamaha/Santiago del Estero), y 7° Pedro Cristina (Honda/Santiago del Estero).

Los Sidecars se presentaron por primera vez en ésta y maravillaron con sus evoluciones a los santiagueños. 1° Angiono-Ramírez (Suzuki 1000/Bs. Aires); 2° Pérez-Barolatto (Suzuki 1000/Bs. Aires); 3° Fava Matrella (Renault 1300/Bs. Aires); 4° Flá-Mela (Renault 1300/Bs. Aires), y 5° Pomesano-Navarro (Renault 1300/Bs. Aires).

(Informe de Mario Raul Luna, Nacional Deportivo, LRA 21).

¡El tamaño es muy importante! Alcance nuevas dimensiones en su vida sexual

El Informe del Dr. Howard se lo garantiza

AUMENTE SU VIDA SEXUAL AHORA Y PARA SIEMPRE



El Doctor Howard, afamado especialista en sexología, realizó en varias universidades de Europa y los Estados Unidos importantes investigaciones sobre los sistemas existentes para el crecimiento del pene. Sus trabajos y tesis científicas fueron aplaudidas por los expertos más importantes del mundo.

Ahora y por primera vez en la Argentina, a través de una edición limitada de su versión integral, Usted tiene la invaluable oportunidad de aplicar el sistema más moderno y efectivo, probado por los médicos europeos y que ha dado en todo el mundo satisfacción total a miles de hombres... y a sus mujeres.

Tenga en cuenta que no importa cuánto Usted sepa de posiciones sexuales. No importa su grado de excitación o su experiencia. Tampoco importa su edad (las pruebas se efectuaron con hombres de 19 a 68 años). Toda mujer desea sentirse completamente plena en el acto del amor. Por eso es importante el tamaño.



El Informe Howard, en sus 9 capítulos, le enseñará:

- COMO MANTENER LA ERECCION POR MAS TIEMPO.
- COMO SOLUCIONAR DEFINITIVAMENTE EL PROBLEMA DE LA EYACULACION PRECOZ.
- COMO SE PUEDE AUMENTAR EL VOLUMEN DE LA EYACULACION.
- CUALES SON LAS CAUSAS Y LAS SOLUCIONES DE LA IMPOTENCIA.
- CUAL ES LA MEJOR MANERA DE PRACTICAR EL SEXO ANAL.
- COMO OBTENER UN MAYOR TAMAÑO DEL PENE PARA AUMENTAR EL PLACER EN LA RELACION SEXUAL.

tada a mayores de 18 años. Está escrito en un lenguaje ameno y sencillo, sin términos científicos complicados. Usted tendrá, al fin, todas las respuestas a los interrogantes de toda su vida.

Por eso, no lo dude ni un instante más:



Alcance ahora las dimensiones que Usted siempre quiso tener

Con el sistema incluido en el Informe Howard Usted alcanzará las dimensiones que siempre deseó tener. Este es el UNICO SISTEMA que garantiza aumentar el tamaño del pene REALMENTE. Sus resultados no son mágicos, ni momentáneos: DURAN PARA SIEMPRE.

Este es el único método científico de comprobada eficacia y máxima seguridad para aumentar el LARGO y el ANCHO del pene. Sus extraordinarios resultados lo sorprenderán.

Las mujeres con las que se relaciona habitualmente quedarán fascinadas con Usted. Y Usted les hará vivir maravillosas sensaciones que antes no les había dado.



Después de leer el Informe Howard...

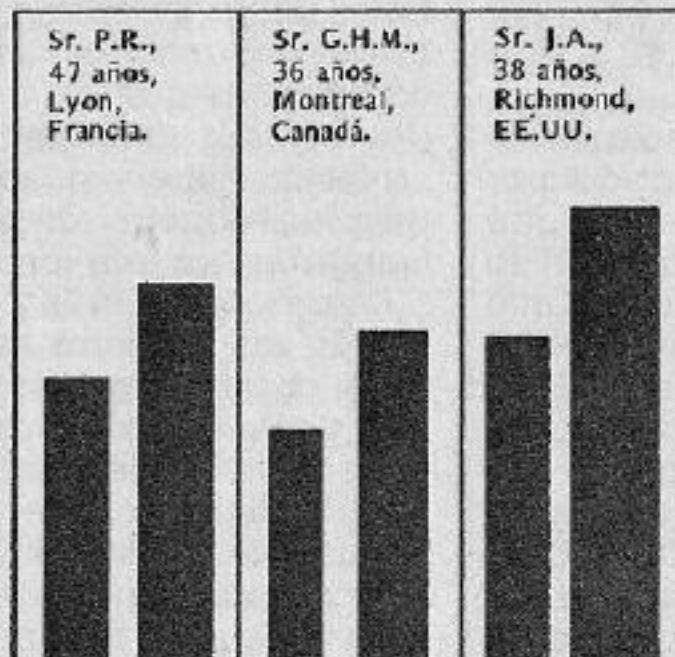
- * Su vida sexual se renovará totalmente.
- * Terminará con el aburrimiento y las frustraciones en sus relaciones amorosas.
- * Podrá conocer la verdad sobre muchos temas que le interesan o le preocupan.
- * Podrá aprovechar al máximo las posibilidades

que le ofrece esa maravillosa máquina que es el cuerpo humano, para alcanzar la MAXIMA SATISFACCION.



Haga ahora la mejor inversión de su vida

El Informe Howard no se vende en kioscos ni en librerías. Su edición es estrictamente limi-



Estos tres ejemplos, extraídos al azar de los casos analizados por el Dr. Howard, muestran los resultados obtenidos con el único sistema científico para aumentar el tamaño del pene.

EFECTUE SU PEDIDO YA

PERSONALMENTE en nuestros representantes:

- en el CENTRO: Córdoba 1768, Capital Federal.
- en FLORES: Av. Rivadavia 7055, Galería Dufau, local 16.
- en PUENTE SAAVEDRA: Av. Maipú 332, Vicente López.
- en AVELLANEDA: Shopping Sur, Av. Pavón 299, local 1004.

TELEFONICAMENTE: Llamo las 24 hs. del día al 42-2993

POR CARTA: Recorte y envíe el cupón de esta página.

CUPON DE RESERVA ESPECIAL

Recorte y envíe este cupón a:
S.M.B. CENTER, C.C. Nº 1998, Correo Central, (1000) Capital Federal.

Si Deseo recibir cuanto antes el libro del Doctor Philip Howard El Informe Howard, en un envío sin membretes ni leyendas exteriores, para lo cual:

Adjunto Cheque / Giro postal a la orden de S.M.B. CENTER, por el valor de A 26,99 más A 3,90 de gastos de envío, o sea un importe total de A 30,89

(Adquiera fácilmente el giro postal en el correo más cercano y envíelo junto a este cupón con sus datos completos.)

Le abonaré al cartero al recibir el envío en mi domicilio por el sistema de contrarrembolso postal, el importe de A 30,99 más A 3,80 de gastos de envío.

Nombre

Dirección

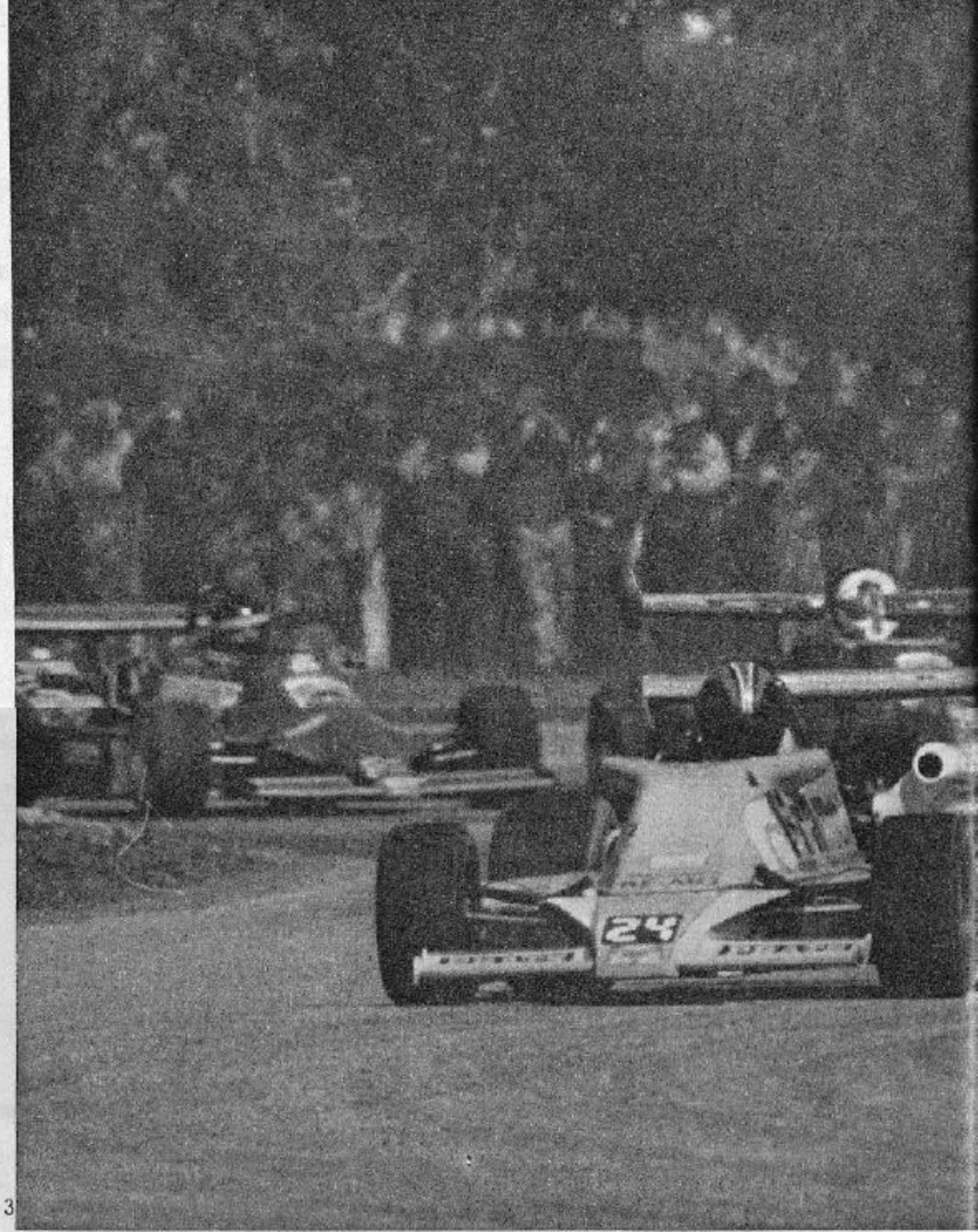
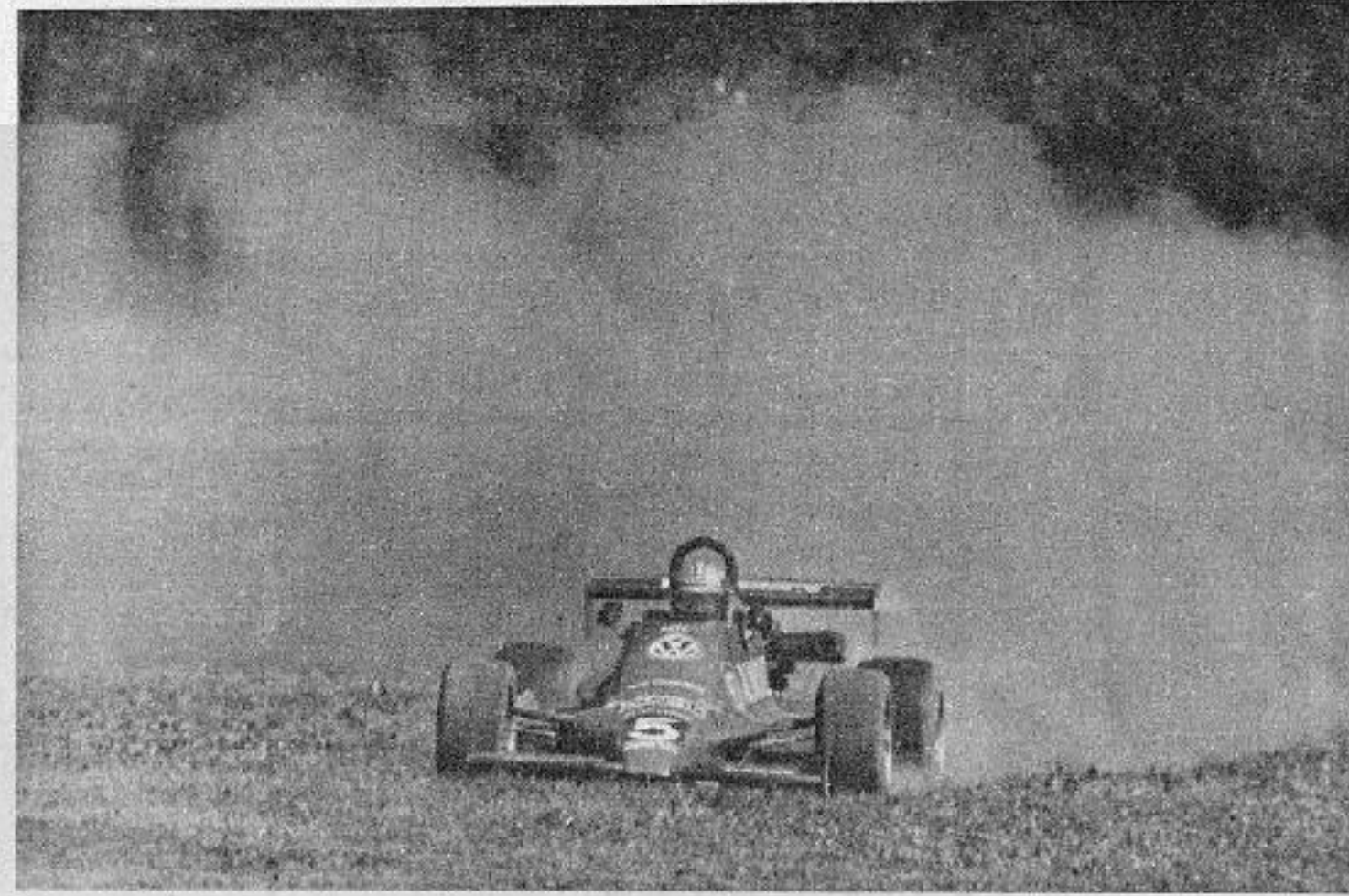
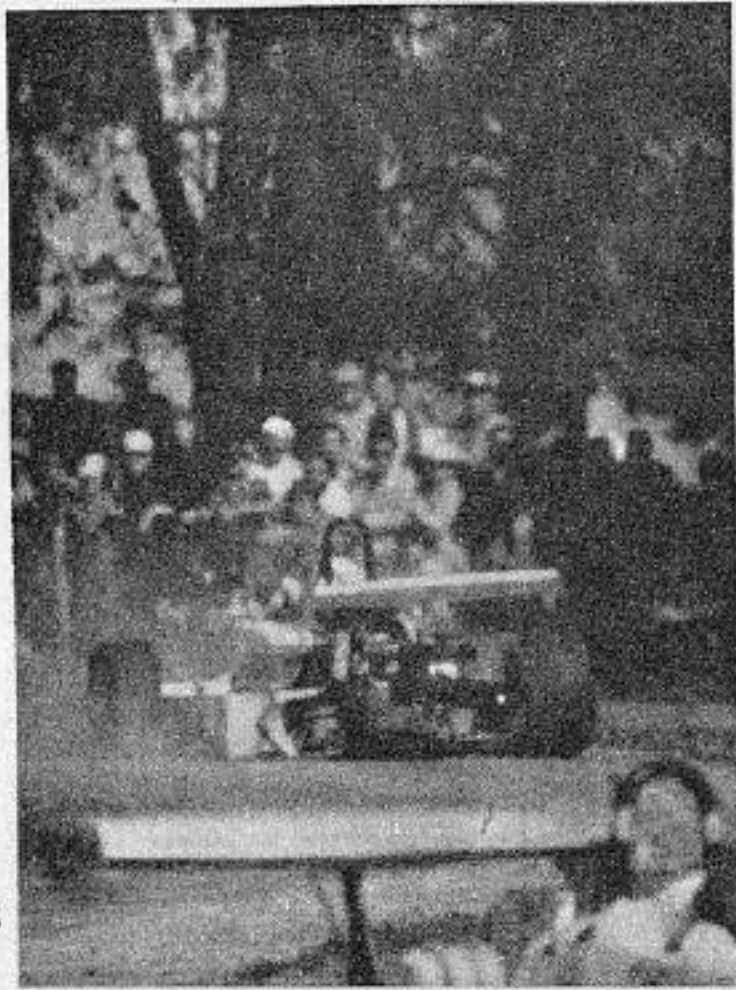
Localidad C.P.:

Provincia T.E.:



EN LAS PAREJAS, Amadeo "Ruby" Mannini impuso de punta a punta su "ex

UN RUBY EN SOL



Las Parejas marcó un nuevo hito en el desarrollo del campeonato '87 de la categoría. En esa zona, no se podía preñar con pocos autos, y los dieciocho que finalmente estuvieron en las pruebas clasificatorias demuestran que se ha dado un paso más para lograr un buen número de máquinas, aunque esto no fue complementado con espectáculo en la lucha por la punta, porque el casildense Amadeo Rubén Mannini se escapó desde el principio, ayudado por el temprano y sorpresivo despiste de Gabriel Massei y por la detención de su padre Osvaldo en las primeras vueltas.

El rubio piloto que, junto a la pena "El Carpintero" de Marcos Juárez, confió en el motor Fiat 125 a principios de la temporada, plasmó con un triunfo todo lo que había prometido en otras oportunidades con buenas actuaciones. Osvaldo Massei y Norberto Gentili completaron el podio, ambos con "dramas" de distinta índole que no les permitieron estar más cerca de la punta, y en el

cuarto lugar final aparece un piloto casi desconocido para el automovilismo nacional, pero de larga trayectoria en los zonales de Santa Fe. Se trata de Rubén Villa, oriundo de la localidad de Fuentes, quien con un chasis construido por Hugo Bini, hizo una carrera excelente. No tenía un buen motor, y por eso tuvo que conformarse con el cuarto puesto.

Sorprendió la quedada de Raimundo Patat, inmóvil en la largada por culpa de un embrague mafioso y que luego de salvarse de que alguien lo "sauciera" en esa partida, remonto varias posiciones hasta culminar en el quinto puesto. No estuvieron en ningún momento en el nivel que les corresponde Ricardo Grinóvero ni Norberto Caballero y Omar Suriani fue recargado con treinta segundos por falsa largada, de acuerdo al parte emitido por la deportiva. No pudieron partir, Juan Fasaneli ni Oscar Luciani, Hugo Lara abandonó enseguida, y finalmente el único que debutó efectivamente fue

Fabían Pérez, limitándose a girar para acumular experiencia con un auto que evidentemente le falta para estar más adelante.

Sorprendieron la cantidad de palleres que se rompieron en Las Parejas. Evidentemente el tabajo circuito santafesino de la localidad que lleva el nombre de dos antiguas lagunas "parejas", castigo más que en otras oportunidades a esos órganos de transmisión, que no resistieron el esfuerzo. Había caras de preocupación en los boxes de la categoría por este tema.

Dejamos para el final a Gabriel Massei. En las primeras carreras pareció ser el dominador absoluto de la situación y ahora se le complicó el panorama en función de campeonato. Quizás la diversificación de actividades no hayan sido positivo para este chico de Marcos Juárez, que seguramente a esta hora debe estar replanteando su situación ayudado por la experiencia de su padre.

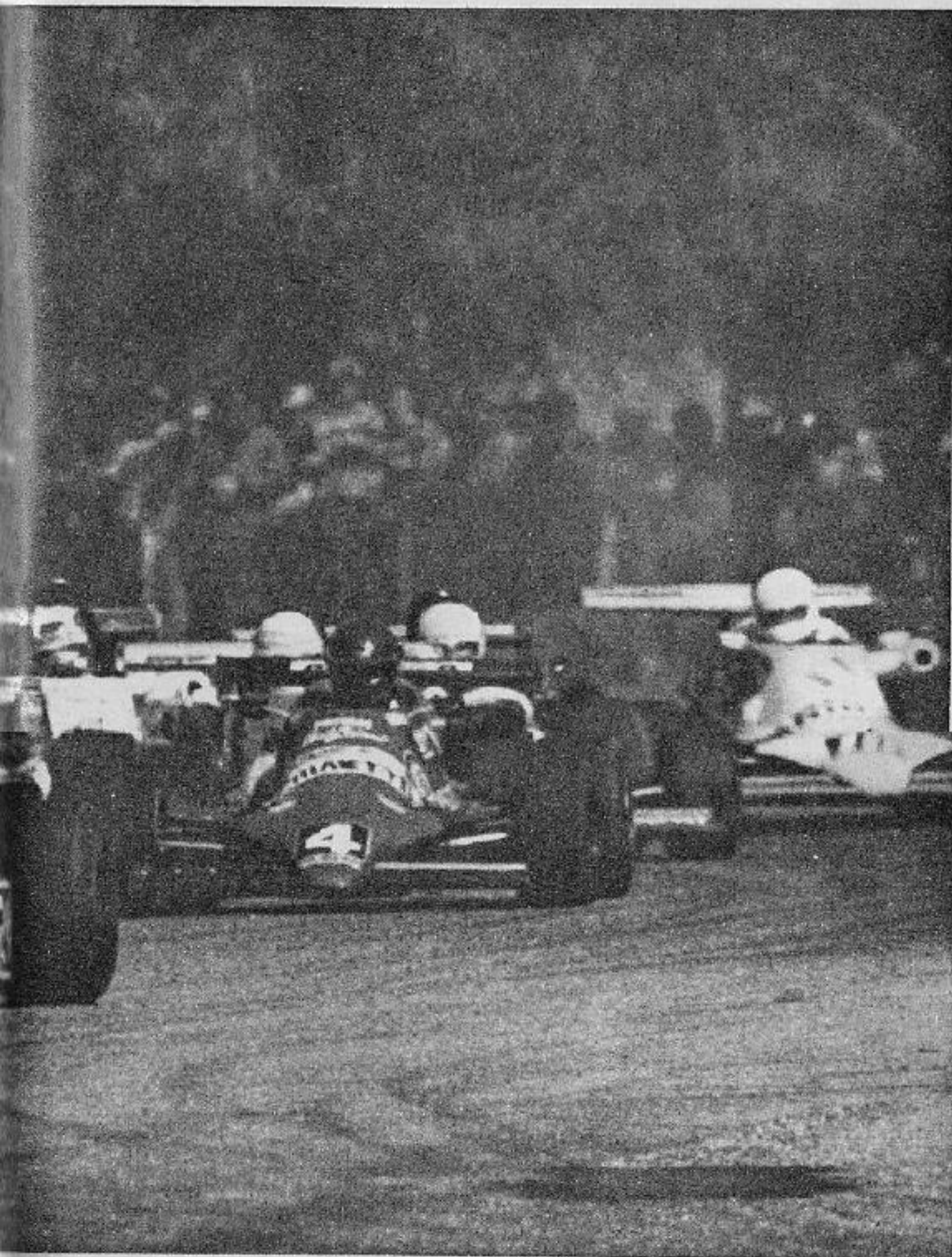
Si tomamos a la Formula Dos que vi-

mos en Mendoza y la comparamos con la que se presentó en el "Don Eduardo", es imposible no reconocer una franca mejora, tanto en cantidad de autos como en el nivel de los mismos. Pero no obstante eso, también es necesario puntualizar que se prometió más a principios de la temporada de lo que realmente hay hoy. No se rompen los motores, es cierto; pero tampoco hubo hasta ahora una lucha franca por la punta dentro de la pista. La actual Formula Dos es sinónimo de un piloto que se escapa adelante y algunas "escaramuzas" aisladas entre los que quieren posiciones posteriores al primer lugar. Material humano como para revertir la tendencia hay, y trabajo en los equipos es lo que sobra.

Eso es necesario para brindar mejores espectáculos, de lo contrario el panorama se va a poner muy difícil. Y de ya... los pilotos debieron poner una vez más algunos dinerillos. Obviamente que la falta de televisión en directo preocupa... y mucho. Segura-

clusiva" mecánica Fiat.

ITARIO



mente la conducción de la categoría deberá tomar medidas urgentes en varios aspectos. Es indudable que se está trabajando, pero quizás haga falta reafirmar el rumbo para que todo marche un poco mejor. Espíritu y ganas hay, y eso se nota al respirar el aire de los boxes, falta dirigirlos por el camino correcto para que sea todo un poco mejor.

PAREJITAS

¿POR QUE NO ESTUVO HORNER? El piloto de Las Rosas, asiduo defensor de la Fórmula Dos Nacional, habría tenido algunas inconvenientes con Porta y por ese motivo no estuvo en Las Parejas. Además, Ballari recibió ofertas para comprar el Berta-BW, por lo que se deduce que David Horner tiene ganas de dejar el automovilismo.

LOS DEBUTANTES - Fueron dos, pero solo un pudo disputar la competencia. Fabián Pérez es de Paraná, tiene 21 años y corre en la Fórmula Dos Entrerriana des-

de 1985. "Correré en las dos categorías y la F-2 Nacional tendrá prioridad". El otro es Oscar "Cachi" Luciani, quien nació en la localidad Santafesina de San José de la Esquina, tiene 31 años y corrió en karting, Fórmula Cuatro Santafesina y Limitada Santafesina, siempre la Regional 4 de Automovilismo de Santa Fe.

LAS DUDAS DE BALLARI - Estuvo el viernes probando, pero finalmente no corrió. En boxes, comentaba con su gente: "No sé que hacer, si sigo tengo varias ofertas para cambiar el auto y comprar uno más nuevo, pero le tengo miedo al futuro. Veremos qué hago".

Por Marcelo Padin - Fotos: Enrique Bianco, Duilio Caro y M.P.

1- Instante en que Jorge Mizawak finaliza su tiempo luego de cortar un palier. El que pasa es Nelson Guidi. 2- El rostro del ganador Amadeo "Ruby" Mannini. 3- El casildense ya está en la punta, seguido por Osvaldo Massei, Grinóvero, Gentili, Saboretti abierto y Villa cerrado, con Suriani algo más atrás. 4- Previo al momento de la otra foto, Gabriel Massei se despidió de esta forma.

EN POCAS PALABRAS

Hugo Bini: "Villas no tiene un buen motor, sino que hacemos un chiquero". **Nelson Guidi:** "Ahora estoy contento con el auto porque estamos más cerca". **Leopoldo Cumini:** "Fíjate que no se rompió ningún motor". **Oscar Saboretti:** "Todos pusieron los espirales que yo no tengo". **Rubén Villa:** "Tengo fiebre, no sé si es gripe o angina". **Omar Suriani:** "Hoy ando con los pajaros volados". **Carlos Contín:** "Gabriel no correrá en F-3, en Mendoza ni en Chile, pero veremos si se hace Bahía Blanca". **Amadeo Mannini:** "Hoy, sabado, en la segunda tanda, tendría que haber hecho el mejor tiempo". **Raimundo Patat:** "Cuando me quedé en la largada, pensé que todos me pegarían".

LA CARRERA EN SINTESIS

Mannini picó en punta y al llegar a la primera curva se despidió, quedando su padre como escolta. Inmediatamente Mannini comenzó a sacar diferencias que finalmente fueron imposibles de descontar para sus rivales. **Osvaldo Massei** se retrasó y fue superado por **Gentili**, aunque finalmente las posiciones se invirtieron. **Rubén Villa** lo pasó a **Saboretti** en los primeros giros y a partir del décimo lo tuvo a mal traer al casildense, que mantenía la diferencia en la recta. Más atrás se mantuvieron **Patat** y **Cumini**, mientras que **Grinóvero**, **Caballero**, **Suriani** (recargado por adelantarse en la largada), **Gabriel Massei** remontó varias posiciones pero una nueva salida de pista lo retrasó definitivamente. No Largaron **Luciani** ni **Fasanelli**.

LOS PROTAGONISTAS

MANNINI: "LOS RESULTADOS LLEGAN"

Amadeo Rubén Mannini: "Fueron diez vueltas en las que me exigí a fondo y no guardé nada. Saqué un segundo en cada giro y luego me cuidé. Los mixtos los hacía muy tranquilo, controlaba las diferencias, y miraba por los espejos para saber cómo estaban los demás. Con trabajo los resultados llegan".

Osvaldo Massei: "Cuando lo vi a Gabriel que pasó de largo en la primera curva me sorprendí y perdí el ritmo de la carrera. Luego de cinco vueltas lo recupere, y allí fue cuando lo superé nuevamente a Gentili. El puntero estaba lejos y nada más se pudo hacer".

Norberto Gentili: "Le pegue muy fuerte a un pianillo en las primeras vueltas y la dirección comenzó a endurecerse, además las ruedas delanteras apuntaban para cualquier lado, y me las veía difíciles cuando tenía que embocar la recta principal".

RETRASOS Y ABANDONOS

Oscar Luciani: Rotura del embrague (NL). **Juan José Fasanelli:** Fundió el motor (NL). **Gabriel Massei:** Fuera de pista. **Oscar Saboretti:** Pinchó la goma delantera derecha (ab). **Jorge Mizawak:** Cortó el palier derecho (ab). **Norberto Caballero:** gomas **Raimundo Patat:** Problema de embrague en la largada. **Norberto Gentili:** Dirección dura.

ORDEN DE LARGADA

Gabriel Massei	
Berta-VW	59s259/1000 Promedio: 139,995 Km/h
Amadeo Mannini	
Berta-Fiat	59s800
Oswaldo Massei	
Berta-VW	59s884
Raimundo Patat	
Berta-Renault	59s915
Ricardo Grinóvero	
Berta-VW	59s961
Rubén Villa	
Berta-Renault	1m00s070
Hector Lugón	
Berta-Renault	1m00s194
Norberto Gentili	
Berta-Renault	1m00s233
Omar Suriani	
Berta-VW	1m00s334
Oscar Saboretti	
Berta-Renault	1m00s376
Leopoldo Cumini	
Berta-VW	1m00s478
Jorge Mizawak	
Berta-Renault	1m01s122
Oscar Luciani	
Berta-VW	1m01s297
Norberto Caballero	
Berta-VW	1m01s550
Hugo Lara	
Berta-Renault	1m01s893
Fabián Pérez	
Berta-VW	1m01s899
Nelson Guidi	
Berta-Renault	1m02s071
Juan Fasanelli	
Berta-VW	1m07s632

CLASIFICACION

"Premio Industrias Mancini" - Argentino Atlético Club - Autódromo Don Eduardo - Las Parejas - Circuito de 2.304,64 metros de extensión - Final a 27 vueltas - Recorrido total: 62.219 Km - 13/9/87

FINAL				
Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	24	Mannini - BF	27m25s496	27
2º	4	Massei - C-B VW	27m36s051	27
3º	3	Gentili - BR	27m37s182	27
4º	29	Villa - B R	27m37s226	27
5º	7	Patat - B R	27m38s377	27
6º	6	Cumini - B VW	27m41s143	27
7º	11	Grinóvero - B VW	28m07s252	27
8º	26	Caballero - B VW	28m16s786	27
9º	16	Suriani - B VW	28m16s719	27
10º	25	Guidi - B R	28m16s758	27
11º	32	Pérez - B VW	27m56s73	26
12º	28	Mizawak - B R	19m52s777	19
13º	5	Massei - G-B VW	18m44s060	18
14º	30	Lugón - B R	13m33s339	13
15º	10	Saboretti - B R	8m30s837	8
16º	21	Lara - B R	1m17s844	1

Recargos Suriani con 30 segundos por falsa largada.
Promedio del ganador: 136,124 Km/h.
Recorrido de vuelta: Mannini en 59s274/1000 a 139,022 Km/h.
No largaron: Luciani y Fasanelli.
Referencias: B F: Berta-Fiat; B VW: Berta-Volkswagen; B R: Berta-Renault; B R: Berta-Renault.

CAMPEONATO

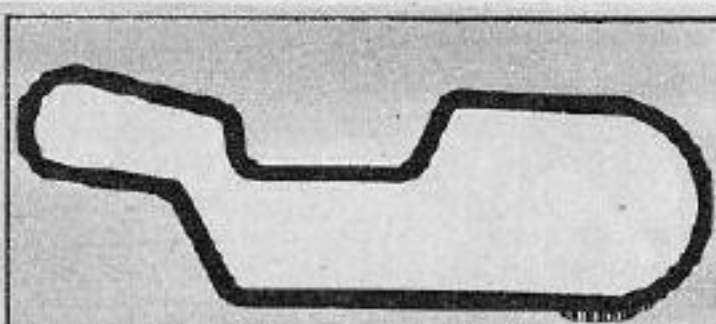
(Disputadas cinco competencias)

G. Massei, 27 puntos; Gentili, 19; Mannini, 16; Cumini y O. Massei, 12; Saboretti, 11; Patat, 10; Horner, 6; Villa, Suriani y Caballero, 3; Perlestein, 2; Lara, 1.
Próxima competencia: el 4 de octubre, en el Autódromo El Zonda (San Juan).

EN LAS PAREJAS, Bessone y Maldonado "se ganaron" a dos eternas casquivanas, animando el "Autolatina Show":

PARA TITO, VICTORIA; PARA YOYO, LA GLORIA

Por Néstor Carbia Fotos: Enrique Bianco, Duilio Caro y M.P.



FICHA GENERAL

Fecha: 13 de septiembre de 1987.

Denominación de la prueba: "Premio Industrias Mancini", octava competencia del torneo argentino de TC 2000, novena del de Fórmula Renault y quinta del de Fórmula Dos Nacional.

Lugar: Autódromo "Don Eduardo" de Las Parejas (Santa Fe).

Ubicación: 5 km al norte de la localidad de Las Parejas, aproximadamente 110 km al NO de Rosario.

Autoridades: Director de la prueba, Sergio López; Comisarios Deportivos: Héctor González y Ricardo Mezza; Comisarios Técnicos, Rubén Flores (T.C.2000), Juan Carlos Mársico (FRA) y Alberto Juan Rosso (F-2).

Condiciones climáticas: Despejado, con algo de viento.

Participantes: T.C. 2000, clasificaron 27 y largaron 24. Fórmula Renault, clasificaron 47 y largaron 26. Fórmula Dos: clasificaron 18 y largaron 16.

Público: 13.000 personas.

Infraestructura del escenario: Muy buena.

Organización: Buena en general.

Espectáculo: Excelente, en T.C. 2000, muy bueno en Fórmula Renault Argentina y discreto en Fórmula Dos Nacional.

... Y en realidad, un tercer "galán" faltó a la cita, puesto que Fernandino fue el gran "traicionado" de turno. Lo concreto es que, quebrando la rotunda hegemonía expuesta por los Ford en el tortuoso trazado santafesino, el de VW se les vino encima como queriendo acentuar la alianza industrial que por nuestros lados han conformado ambas marcas... Aunque el tercero, Gayraud, denunció al segundo...

El sábado por la tarde, después de la clasificación, "Tito" Bessone y Carlos Akel todavía tenían algunas dudas con respecto a ciertos elementos a utilizar en la carrera del domingo. Dudas que los tres entrenamientos del viernes, el del sábado y las dos sesiones clasificatorias de ese mismo día, no habían logrado disipar. Es más: quizá las hayan acrecentado. El viernes, Bessone había andado muy bien con un motor de nuevo desarrollo hecho por Akel, y una leva inédita que no habían probado diez días antes cuando fueron a ensayar a Las Parejas. "El auto no va más fuerte arriba" con ese árbol -nos había dicho Bessone el viernes-, pero aceleraba tan bien 'abajo' y en régimen intermedio, que es casi ideal para correr en este circuito". Fueron sus palabras luego de quedarse con el mejor tiempo de ese día. Pero... en la segunda tanda, Tito había errado un cambio, el motor se pasó de vueltas y las válvulas castigaron la cabeza de los pistones, y una de ellas se cortó aunque no cayó dentro del cilindro. Conclusión: no se rompió nada. Los mecánicos de Akel recuperaron el impulsor, cambiando la tapa de cilindros (le colocaron esa misma leva) y los cuatro pistones. El sábado ese actor estaba otra vez "operable".

No obstante ello, Bessone salió a clasificar con uno similar al utilizado para ganar en Buenos Aires. Quedó 2º en la grilla, a 22/100 de Fernandino que fue "pole". Y allí crecieron las dudas. Akel quería volver al motor del viernes. Bessone primero dudó y después aprobó: "Vamos a jugar al todo" -razonaron juntos-; los puntos de esta carrera son muy importantes". El otro tema técnico pasaba por los neumáticos a utilizar para llegar al final de la carrera andando lo más rápido posible.

A las 23:00 de ese día, Bessone le contaba a CORSA en el hotel Verdesole de Cañada de Gómez, que ya habían decidido con Akel -y los mecánicos- que iban a utilizar el motor de la clasificación para correr. La decisión con respecto a las gomas quedaba para después de "tanques llenos". El piloto tenía una idea pero no se atrevía a darla por cierta sin consulta y sin pruebas. Después de las "libres" del domingo, decidió hacer la "mezcla" de neumáticos. Colocó los NPH -blandos- en las ruedas derechas. Y al lateral izquierdo -el de los que más apoyan en ese circuito- fueron los 1285, de rango de dureza intermedio. A priori la idea no parecía descabellada. Fernandino lo había ensayado en Córdoba y le había dado





3
 1- Final del espectáculo con Bessone cruzando la meta en primer lugar y Maldonado por la tierra intentando el último "manotazo" a la punta con el VW 1500
 2- Día aciago para las huestes del rombo "Cocho" pudo salvar el honor con cuarto puesto, pero Gustavo Der Ohanesian se retrasó al final
 3- Mario Gayraud secándose la transpiración luego de una dura carrera. Detrás, Herceg piensa... ¿en el VW de Maldonado?..

LA DENUNCIA DE GAYRAUD CONTRA MALDONADO

Finalizada la competencia, Mario Gayraud presentó una denuncia al Colegio de Comisarios Deportivos, contra el VW de Guillermo Maldonado, objetando la estructura de aluminio delantera que tiene el auto de "Yeyo", y que es la portadora de los radiadores de agua y aceite, y canalizadora de la refrigeración de los frenos. El ex Campeón de la categoría, aducía que la misma reforzaba la estructura. Los Comisarios Técnicos se reunieron en forma conjunta, analizaron el reglamento y la pieza en cuestión, y llegaron a la conclusión de que la misma actúa como canalizadora de aire, razón por la cual desestimaron la denuncia del pigense. Además, vale la pena señalar que el constructor del elemento -Edgardo Fernández- había solicitado la inspección del mismo en su taller, a la subcomisión Técnica de la CDA, cuando estaba construyéndolo, y el mismo fue aprobado por el ingeniero Alfredo Menéndez, integrante de ese ente, cosa que, obviamente, desconocía Gayraud. Por otra parte, vale acotar que estructuralmente y constructivamente el VW de Maldonado es similar al de Eduardo Sáenz, ya que fue el abogado por la misma persona,

y que con la de Las Parejas el auto de "Pucho" cumplió su séptima carrera este año en esas condiciones. Quizá quepa preguntarse, o preguntarle públicamente a Gayraud: ¿Es que ahora, que quien lo tiene montado es el cuádruple Campeón de la actual Fórmula 3, el elemento sí es objetable?... ¿Será que deberíamos pensar que no se mide a todos los rivales con la misma vara ética? Y vamos a reiterar conceptos ya vertidos con anterioridad por quien esto escribe, referidos a las actitudes del número 2 de la categoría: no hay que empezar por buscar justificaciones para las derrotas, en los demás, sino en las falencias propias. Mario, si Maldonado te ganó en Las Parejas es porque hizo las cosas mejor. Porque equilibró mejor su auto, porque cuidó los neumáticos, porque anduvo más rápido y porque no en vano ha llegado adonde llegó.

Por último, digamos que, los mismos técnicos, cuando revisaron el auto de Gayraud, observaron al mismo por el no funcionamiento de su matafuegos, y por haber utilizado un burlete de generosas dimensiones en el portación trasero de la Sierra, que hacía que el mismo quedara más elevado y, por ende, que los spoilers que posee adquiriesen también una altura y una carga dinámica diferentes... como en el caso de Maldonado, el tema quedó allí nada más, y la clasificación fue plenamente confirmada.

LA CARRERA EN SINTESIS



Fernandino apurado con "palita" delantera izquierda en el aire.

Largada: Se va en punta Fernandino con Bessone, Oltra, Gayraud, Ohanesian, "Cocho", Traverso y Fortunato detrás de él. Enseguida, el de Pigüe, superaría a Silvio.

Vuelta 5: El "Chango" hace diferencias. Gayraud no puede con Bessone, mientras Ohanesian, Cocho y Maldonado superan a Oltra. Están los siete autos en menos de 10 segundos.

Vuelta 10: "Yoyo" ya llegó al 4º lugar, pasando a López y Ohanesian, y va a la búsqueda de los dos Sierra que pelean el 2º puesto. Con el camino libre, Maldonado es más rápido en pista que Fernandino, y achica diferencias con los tres de adelante. Se viene de atrás Di Palma, que pelea con Ohanesian, y hace lo propio Traverso con Oltra.

Vuelta 22: Di Palma supera a Ohanesian, y Traverso a Oltra. Fernandino sigue sólido adelante, y "Tito" tiene dominado a Mario, que comienza con la toma dinámica y el diferencial.

Vuelta 31: Traverso sigue su avance, pasa a Ohanesian y a Di Palma, ubicándose 6º. En el giro siguiente, Maldonado da cuenta de Gayraud, se coloca 3º y se va a buscar a Bessone, que está 2s y medio adelante de él. A esa altura la diferencia con Fernandino, que sigue primero, ya está en 6s20/100.

Vuelta 37: Comienza a tallar el motor del "Chango", quien perdiera la punta 2 giros más adelante. Lo pasarían entonces casi juntos Bessone y Maldonado, y este quedaría a solo 80/100 de Tito.

Allí buscarían la definición entre ellos dos. Finalmente, Cocho también superaría a Fernandino, y Traverso dominaría a Ohanesian.

resultado. Había que ver qué hacían los demás.

El "Chango" había hecho en el último entrenamiento del viernes, un test de neumáticos en su Sierra, probando andar los 40 minutos del mismo con el compuesto blando. Luego de 31 giros dejó, su XR4 en el fondo, con una goma que no quiso más. El ya supo allí que su destino para el domingo era usar las 1285. El sábado, para clasificar, usó las blandas igual que todos. En el equipo

de Herceg el panorama era parecido. Clasificaron con NPH y decidieron ir a la carrera con 1285. Maldonado, por su parte, no tenía virtualmente dudas. Si bien no hizo un test como Fernandino, las referencias del pirómetro y de desgaste le indicaban que su rumbo estaba por el lado del compuesto más blando, ya que había logrado una puesta a punto neutra y, si no había deslizamiento, no se iba a generar gran temperatura y, por ende, tampoco excesivo des-



4- Ruben Luis Di Palma con su nieta en los boxes de Las Parejas. En la foto desentonan el buzo y las publicidades... 5- Tres que no estuvieron en el nivel acostumbrado. Silvio Oltra, Juan María Traverso y Ernesto Soto, co José Fortunato como relleno del "sandwich", lucharon gran parte de la carrera por la novena posición. 6- Abrazo en el podio, de Ernesto Bessone y Guillermo Maldonado, ante la atenta mirada de Mario Riva. 7- Esto ocurrió en clasificación: José Luis Bessone se fue de pista y le pego al talud defuera, arruinando la suspensión de su Ford Sierra Xr-4. Fue un golpe fuerte.



gaste.

Los Renault tenían otras alternativas. Antes de la carrera, todos descartaron las NPH. La mayoría se inclinaba por la dureza intermedia; algunos -caso Oltra- se jugaron al 4585, el más duro de los compuestos de Paul. Para ellos la incógnita pasaba primero por llegar al final de la carrera, y luego por ir lo más rápido posible. Traverso había probado el viernes andar 30 vueltas con 1285, en un ritmo que arrancó en el orden de

los 67s por vuelta, y terminó en los 70. Cuando verificaron el estado de los neumáticos, supieron que en ese tren no llegaban al final. Conclusión: la mayoría prefirió no arriesgar, ir a lo seguro. Y todos los candidatos a la punta coincidieron en señalar que para ganar había que comenzar girando arriba de los 67 segundos y medio. Así fueron las vueltas iniciales de Fernandino, que hizo la punta. Después del 6º giro, casi nunca bajó del minuto 8 se-



LOS PROTAGONISTAS



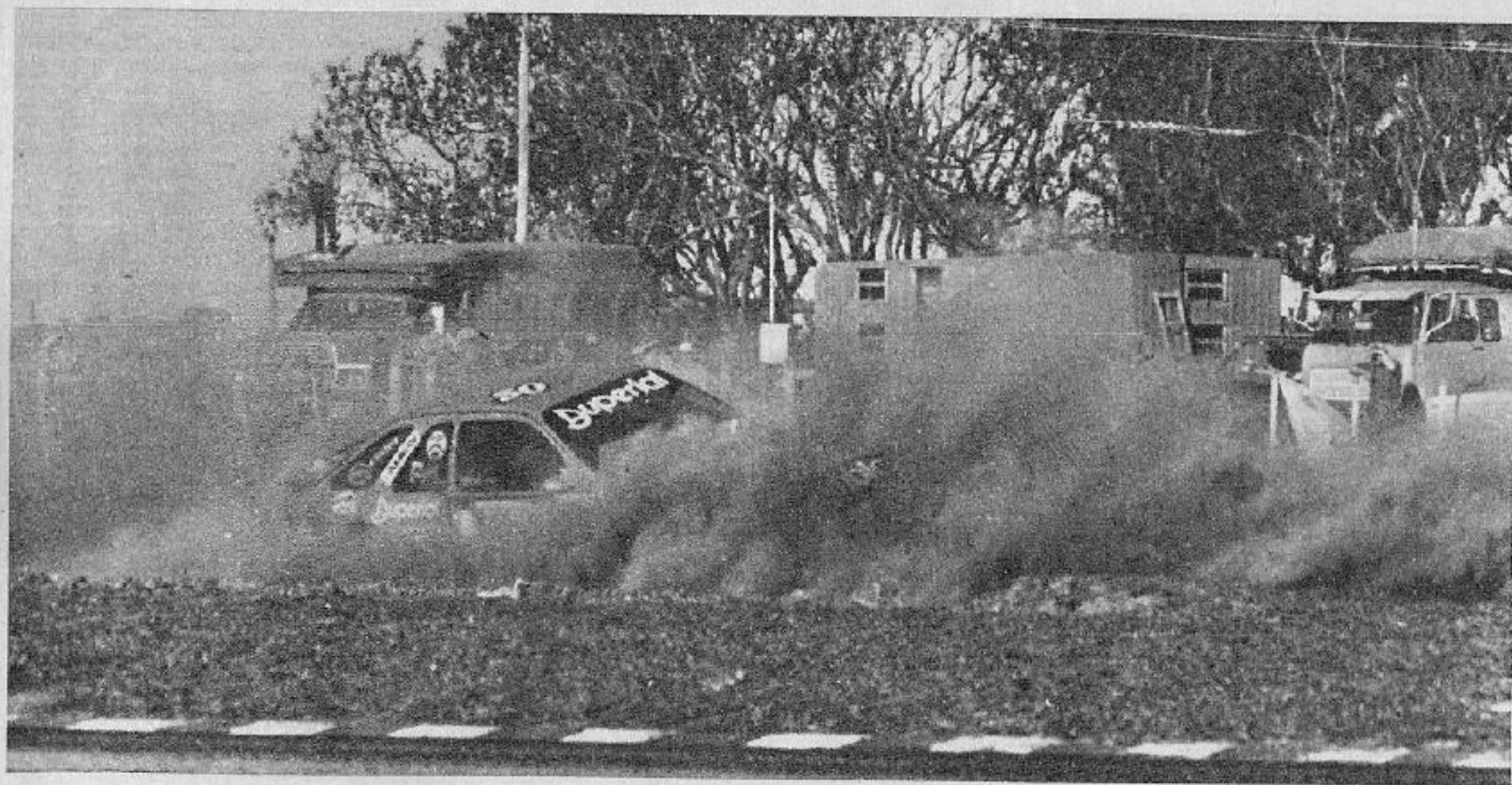
Ernesto "Tito" Bessone.

Bessone: "No dejamos de analizar las posibilidades de puesta a punto del auto, hasta después de las últimas pruebas libres. Llevamos el triunfo o puntos 'gordos' de aquí, era importante porque tenemos dos carreras en el calendario, de aquí a fin de año, que no van a sernos favorables, como San Juan y Río Cuarto, donde podremos andar bien pero difícilmente ganar. Había que afirmar aquí la chance para el Campeonato. Debutar con un auto nuevo y llegar a la victoria es mucho más de lo que esperábamos. El triunfo no es sólo mío; quiero compartirlo con Carlos (Akel) y sus muchachos. Es un equipo sensacional. ¿Maldonado? Si largaba adelante con nosotros, era imposible ganarle en este circuito. Habrá que tenerlo en cuenta de aquí en más. Si no trato de taparlo y le levanto un poco antes en los frenajes de las dos últimas vueltas, gana él... Yo sabía que era un caballero, pero ahora me lo demostró al no tocarme".

Maldonado: "El mérito es más del equipo y de Edgardo Fernández, que se quedaron trabajando en el auto mientras yo estaba en Europa haciendo las gestiones para la Fórmula 3. Ahora sabemos que con el VW podemos competir, aunque todavía hay cosas para mejorar, como por ejemplo los motores, con los que no podemos girar al régimen que sería más adecuado, por las vibraciones que tenemos y dañan los cigüeñales; pero ya le vamos a encontrar la vuelta. Fue una carrera durísima y los rezagados jugaron un papel importante. Lástima la rotura del motor del sábado, que no nos permitió clasificar mejor y tuvimos que largar tan atrás. ¿Bessone? Si, es verdad, me tapó el lugar de sorpasso y me frenó antes en varios lugares. Hizo la lógica: está peleando el Campeonato y esos 5 puntos son de oro. Yo, en su lugar, habría hecho lo mismo. Evidentemente, tiene experiencia, un buen auto y un equipo que trabaja bien. ¿No quiera venir a la Fórmula 3...?"

Fernandino: "Hasta hoy pensaba todavía en el Campeonato. Ahora creo que se acabaron mis posibilidades. De cualquier manera, el auto que hace Souza demostró que sigue estando en primer nivel, y seguiremos peleando para tratar de ganar carreras."

"Cocho" López: "Por fin cortamos la mala racha. El trabajo del equipo de Antelo, y de Gustavo Donadio, va dando sus frutos".



7
gundos, pero, ya con una luz de 2 segundos sobre el dúo Bessone-Gayraud, se dedicó a calcar los tiempos y lograr pequeñas ventajas por giro, que fueron alargando gradualmente las diferencias sobre sus rivales. ...Menos sobre Maldonado, quien se venía de atrás en un ritmo de vuelta que era más veloz que el de la vanguardia, aun teniendo que superar rivales. Había que ver hasta dónde llegaba. Si el VW aguantaba, si le alcanzaba el tiempo de la carrera

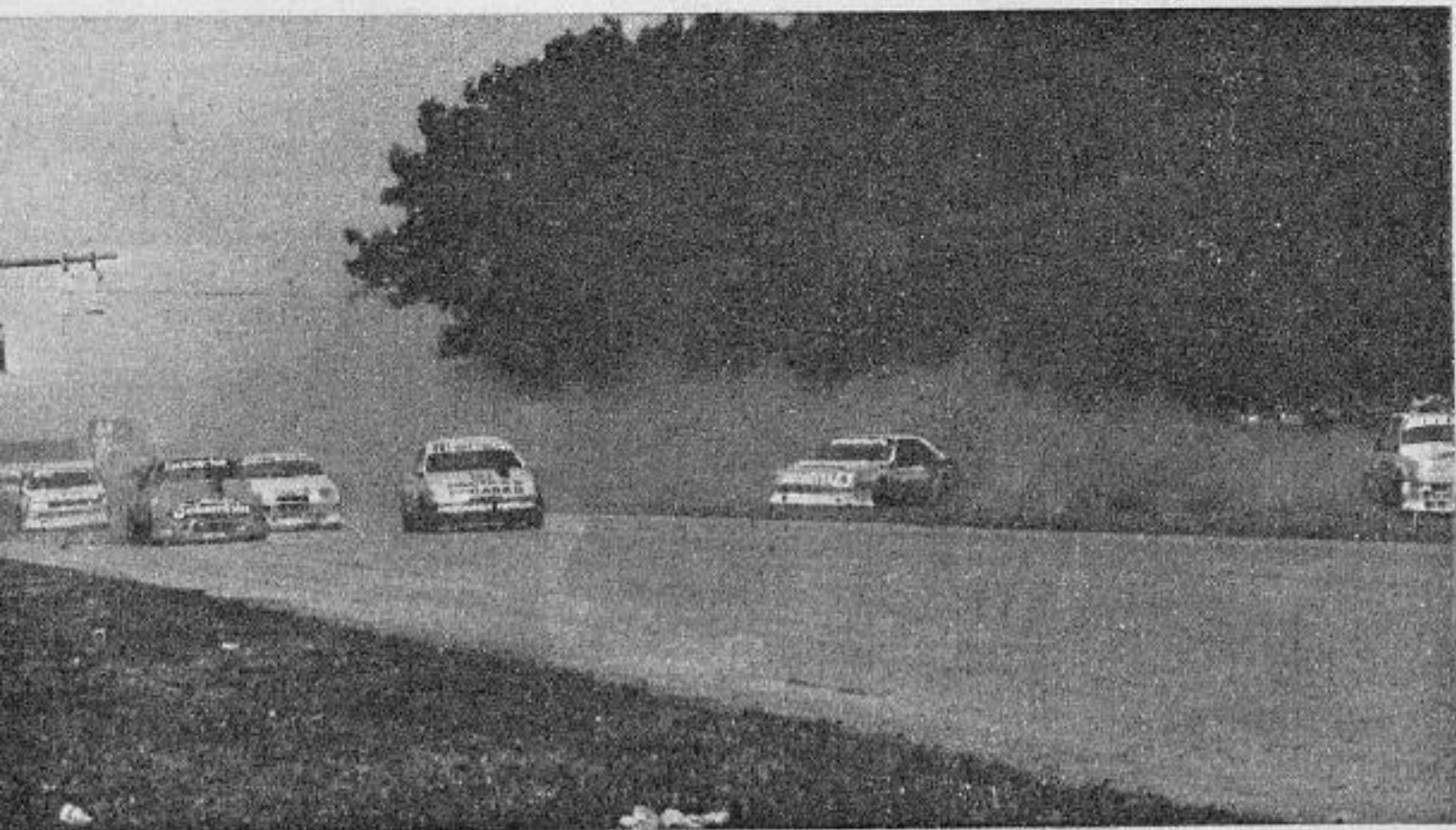
para llegar hasta Fernandino. Cuando en la vuelta 37 el motor del "Chango" quedó en tres cilindros, ya el hombre de la F.3 estaba a 1s50/100 de Bessone.

Cuando Tito pasó a la vanguardia superando a la coupé de Souza, "Yoyo" acechaba a 90/100 de la Sierra blanca.

Ellos iban a definir. A dos giros del final el producto de San Justo se puso a la cola del de Pacheco, y en la siguiente llegó el climax. Maldonado intentó el

sorpasso en la entrada de la "ese" del mixto del "Don Eduardo". En el mismo lugar y de la misma forma en que vueltas antes había superado a Gayraud. Tito lo miró por los retrovisores, se dio cuenta de la maniobra y "barrió" suavemente la pista hacia la parte interna; además, frenó antes que de costumbre y enseguida volvió a pisar el acelerador. Maldonado sesgó su línea, bajó las ruedas izquierdas a la tierra, y cuando se recuperó, ya Bessone tenía 30 metros

de ventaja... La tribuna deliraba. En la vuelta final, ninguno de los dos se entregó, y sobre la misma línea de llegada, saliendo del curvón, Maldonado intentó otra vez —esta vez por fuera y por primera vez fuera de la pista— llegar a la victoria; pero Bessone, prolijo y por el pavimento, le dijo "no" a las ansias de victoria del de 9 de Julio. Un final apoteótico entre dos colosos y con un tercero que faltó a la cita pero con aviso: Esteban Fernandino.



8- Serafini pisó el aceite dejado por Raies y comenzó este dibujo, que es esquivado por Elchegaray por fuera, mientras José Luis Bessone, Comito, Zurain y Zampán se acercan, expectantes. 9 - Serafini volvió a la pista... 10- Pero sólo para completar su paso de baile, que tuvo como ocasional testigo a Foissac con el Taunus que le apunta, Rivelli que pasa por afuera y Varela que observa atrás.

PAREJITAS

EL NUEVO 505 DE "COCO". Está bastante avanzada la construcción del nuevo Peugeot 505 que construye José Fortunato con la colaboración de Heriberto Pronello en materia de estructura, suspensión y transmisión. Será muy diferente al actual y estará listo en poco más de 60 días. Próximamente brindaremos una nota al respecto.

PROXIMAS CARRERAS. El calendario de

T.C. 2000 de aquí a fin de año prevé las siguientes carreras: 4 de octubre, San Juan; 25 de octubre, Pigüé; 15 de noviembre, Rio, y 13 de diciembre, Buenos Aires. De no confirmarse Pigüé por no ser aprobado el circuito, podría ser Santa Rosa.

SIERRA DEMORADA. Es la nueva coupé que está construyendo Carlos Souza Martínez para el equipo Del Sur Competición. Quizá la pueda tener Fernando para las últimas dos carreras de este

RETRASOS Y ABANDONOS



"Coco" Fortunato con su Peugeot 505 adelante de Soto

Gayraud: Se rompió la toma dinámica, y perdió el lubricante del diferencial. **Di Palma:** Se quedó sin frenos. Se desprendió la butaca, y el auto era inenferable. **Sáenz:** Pincho la goma delantera izquierda y rompió el caño de escape. **Comito:** Frenos. **Pisandelli:** Se quedó sin batería (aband.) **Fernandino:** Rompió un soporte de balancín. **Soto:** Se sopió la goma delantera izquierda. **Rivelli:** Tenida. **José Luis Bessone:** Frenos (aband.) **Serafini:** Hizo un trompo al pisar el aceite que derramó el motor de Raies, y desbalanceó los neumáticos. **Traverso:** No frenaba adelante en los primeros giros. **Raies:** Tiró el lubricante por un retén de bancada del motor y bajó la presión de aceite (aband.) **Crocco:** Tenida. **Fortunato:** Rompió el escape y perdió rendimiento. **Oltra:** No acertó con las gomas. **Zampa:** Se cortó un conducto de aceite.

EN POCAS PALABRAS

Oltra: "Sali a pista con las 1285 y, cuando volví para la largada, cambié por las gomas más duras porque había mucha piedra suelta y creí que no iba a llegar. Nos equivocamos. Di Palma: "Salvo el motor, que iba bien, el resto del auto anduvo mal durante todo el fin de semana.

Prácticamente tengo que atenderlo solo con mi gente.

Ohanesian: "Quizá podría haber corrido con las gomas NPH, ya que las 1285 terminaron impecables". **Antelo:** "Estoy muy contento, el auto va en evolución y llegaremos más adelante aun. **Pontorero:** "El Negro" Benavidez está repasando el auto completo y estaremos en San Juan. **Akel:** Ahora vamos a seguir desarrollando la leva que utilizamos el viernes para entrenar y no quisimos arriesgarnos a usar en carrera". **Raies:** "Después de San Juan, casi seguro que vamos a Pigüé, si la CDA aprueba el circuito". **Zampa:** "El motor no es rápido, por ahora, pero sí confiable. Le di con todo en las pruebas y no se rompió. **Sáenz:** "La Fuego nueva está para el año que viene". **Edgardo Fernández:** "Que hayan presentado la denuncia contra el auto de "Yoyo", y fuera desestimada en ese momento, es una actitud coherente por parte de los técnicos".

ORDEN DE LARGADA

Esteban Fernandino	
Ford Sierra XR4	1m06s035/1000
Ernesto Bessone (h)	Promedio: 126,630 km/h
Ford Sierra XR4	1m06s260
Silvio Oltra	Renault Fuego
Juan María Traverso	1m06s361
Renault Fuego	Mario Gayraud
1m06s474	Ford Sierra XR4
Gabriel Raies	1m06s552
Renault Fuego	Gustavo Der Ohanesian
1m06s581	Renault Fuego
Davido Lopez	1m06s706
Renault Fuego	Guillermo Maldonado
1m06s745	VW 1500
Rubén Di Palma	1m06s747
Ford Sierra XR4	José Fortunato
1m06s863	Peugeot 505
Rodolfo Zurain	1m07s188
Renault Fuego	Alfredo Pisandelli
1m07s279	Ford Sierra XR4
Ernesto Soto	1m07s340
Renault Fuego	Jorge Serafini
1m07s437	Renault Fuego
José Luis Bessone	1m07s701
Ford Sierra XR4	Eduardo Sáenz
1m07s928	VW 1500
Carlos Crocco	1m08s045
Ford Sierra XR4	Juan P. Zampa
1m08s223	Renault Fuego
Pedro Comito	1m08s298
Ford Sierra XR4	Miguel Elchegaray
1m08s348	Renault 18 GTX
Horacio Varela	1m08s537
Renault 18 GTX	Raúl Foissac
1m08s696	Ford Taunus
Oscar Rivelli	1m09s828
Ford Taunus	Norberto Rosone
1m10s168	Ford Taunus
Enrique Torriani	1m10s260
VW 1500	Horacio Notta
1m10s338	Ford Sierra XR4
	1m11s643

CLASIFICACION

"Premio Industrias Mancini" - Argentino Atlético Club - Autódromo Don Eduardo - Las Paredas - Circuito de 2.304,44 metros de extensión - Final a 43 vueltas - Recorrido total: 99.090 km - 13/9/87

FINAL				
Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vics.
1º	5	Bessone (h)-F	49m06s035/1000	43
2º	52	Maldonado-VW	49m06s176	43
3º	2	Gayraud-F	49m14s787	43
4º	45	Lopez-R	49m20s042	43
5º	45	Fernandino-F	49m39s004	43
6º	1	Traverso-R	49m40s005	43
7º	50	Der Ohanesian-R	49m50s458	43
8º	23	Zurain-R	49m51s679	43
9º	21	Fortunato-P	49m53s090	43
10º	9	Oltra-R	49m55s417	43
11º	12	Serafini-R	50m22s552	43
12º	13	Di Palma-F	49m08s041	42
13º	55	Comito-F	49m08s478	42
14º	6	Soto-R	49m15s420	42
15º	39	Elchegaray-R 18	49m18s256	42
16º	16	Crocco-F	49m20s733	42
17º	25	Varela-R 18	49m49s572	42
18º	15	Zampa-R	49m24s801	41
19º	37	Rivelli-FT	49m47s317	41
20º	50	Foissac-FT	50m07s726	41
21º	17	Sáenz-VW	48m12s014	40
22º	30	Bessone J.L.-F	16m54s522	14
23º	7	Pisandelli-F	13m35s611	10
24º	19	Raies-R	5m56s123	5

Promedio del ganador: 121,134 km/h.
Record de vuelta: Gayraud en 1m07s244/100 a 123,371 km/h.

Referencias: F: Ford Sierra XR4, R: Renault Fuego, VW: Volkswagen 1500, R18: Renault 18 GTX, P: Peugeot 505, FT: Ford Taunus

Estadísticas: Alberto Falcón

CAMPEONATO

(Disputadas ocho competencias)

Bessone (h): 100 puntos; Traverso: 74; Oltra: 72; Fernandino: 50; Soto y Gayraud: 45; Di Palma y Zurain: 38; J. L. Bessone: 35; Der Ohanesian: 31; Lopez: 26; Maldonado: 21; Olmi: 17; Guerra: 10; Crocco: 8; Serafini y Elchegaray: 7; Raies, Sáenz y Fortunato: 6; Pontorero: 3; Varela: 2; Finocchi: 1

Próxima competencia: el 4 de octubre, en el autódromo El Zonda (San Juan)

TAPAS DE CILINDRO:



LAS TENEMOS TODAS!

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

INDUSTAP

DISTRIBUIDORES



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

PATA SANCHEZ

Departamento de Competición

Línea completa de accesorios y repuestos GACEL - CLASE 2
UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS

JOAQUIN V. GONZALEZ 1834. CAP. FED. (1407). TEL. 588-5780

REPUESTOS ASAMBLEA

LINEA COMPLETA PEUGEOT

• REPUESTOS Y PINTURAS ORIGINALES
Ventas por mayor y menor Tarjetas de crédito

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

TODO PARA EL DIESEL

dir: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas inyectoras
- toberas • Bujías incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.

Av. JUAN B. JUSTO 3633. CAP. (1416). TEL: 58-4859

Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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



Especialistas en motores y arboles de levas especiales.
Línea completa de repuestos para motores de competición F128, 147-Spazio-Brio-800 SM. y Ford Sierra.
MATHEU 2350. Villa Malpa (S. Martín). TEL. 752-2196

Equipe su auto con SPOILERS TRASERO PARA TECHO Y BAUL



BUGOMCAR

Distribuidores y Mayoristas
Gral. MADARIAGA 3191
San Justo. 651-4468; 651-3293

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 15209
Tel. 747-2557 - (1640) Acassuso

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

ANTIFLAMA • **CAPUCHAS**
• **BUZOS** • **CASCOS**
• **BOTAS** • **BUTACAS**
NEW EQUIPMENT SRL.
Envíos al interior
Tel. 37-5542 (10-18 hs.)
Ego. del Estero 326. 7º of. 39

LEVAS BOSCH

Competición

Pastor Luna 7957 (ex 2159) Villa Bosch
TEL. 769-1304

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



AUTO-TINT POLARIZADO DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE:
TEL. 782-9966

UNICO LEGITIMO
COLOCANDO EN EL AGUJERO



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

FIAT 600 - 125 - 130 - 147 - 151 - 152

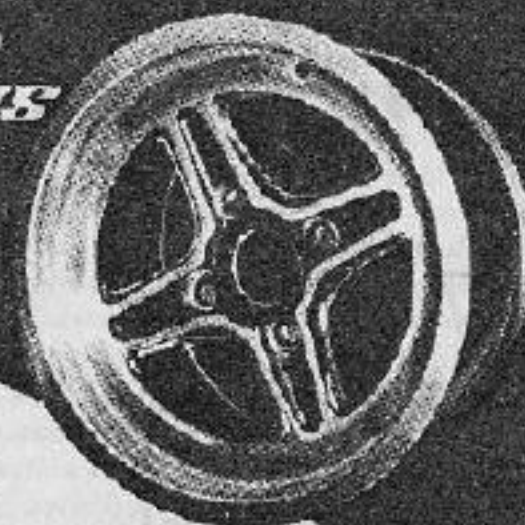
TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (BARATOS - ALICUANTO - PRETTATORE)

- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bielas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escopas especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Planchas de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 o 2 carburadores verticales y horizontales DGOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables
- Bujías (Competición)
- Turbo compresores.

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1640)

ruedas argentinas



COMPETICION

TC.2000 • F2 CODASUR • FRA • TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA • F2 NACIONAL • CAP Y CAT. ZONALES

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

FABRICA Y VENTA:

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



MUÑOZ 2376 (c.p. 1663.)

SAN MIGUEL TEL. 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS
LOS CARBURADORES

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

Esano hidráulica s.r.l. DIAG. 78 N° 1585

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

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

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

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



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

CAPUCHAS



BUZOS



CASCOS



☆ BOTAS



- Gamuza
- Cuero

CINTURONES DE RAPIDO DESPRENDIMIENTO CON MEDIA VUELTA
3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES



Fabrica y distribuye: **PROVA**

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

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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

sport prototipos

LARRAURI VOLVIO A SUBIR AL PODIO

Oscar Larrauri como un nuevo podio en su campaña en el Campeonato Mundial de Sport Prototipos. Esta vez fue en los tradicionales 1.000 Km. de Spa-Francorchamps, disputados el domingo en el escenario belga, y donde "Poppy" ocupó la tercera posición, compartiendo con Jochen Mass uno de los Porsche 962 del equipo de Walter Brun. Ganador de la carrera resultó una vez más un Jaguar, en esta oportunidad el tripulado por Raul Boesel, Martin Brundle y Johnny Dumfries, quien relegó a su similar a cargo de Jan Lammers y John Watson.

El fin de semana comenzó para Larrauri con un quinto puesto a unos 5s. del líder en la clasificación, delante de un Jaguar. Dichas pruebas mostraron al tope al Sauber-Mercedes conducido por el francés Jean-Louis Schlesser y el neocelandés Mike Thackwell, seguido del Porsche 962 de Balzi-Palmer, y los Jaguar de Boesel-Brundle-Dumfries y Watson-Lammers. Dicha exigencia demostró los progresos logrados por Michelin en los compuestos de clasificación, que le permitieron al Mercedes ocupar la "pole". Por otra parte ciertas presiones publicitarias pretendían que Jesús Pareja que se limitó a clasificarse, algo a lo que Walter Brun no negó, ratificando al argentino con Mass para contar con dos pilotos de primera línea a fin de defender sus posibilidades de ser escolta en el Mundial por Equipos.

En carrera las cosas se complicaron para todos, ya que una intensa lluvia la acompañó en buena parte. No obstante, el buen clima impuesto por Larrauri - Mass les permitió trepar hasta el segundo puesto detrás del que sería finalmente ganador y con 17 segundos de ventaja sobre otro coche inglés, que sería finalmente ganador. Sin embargo, las posibilidades se esfumaron por problemas de Michelin de los blandos.

La clasificación final fue la siguiente: 1º Boesel - Brundle - Dumfries (Jaguar), 6h00m16s 18/100 a 190,499 Km/h, 142 vueltas; 2º Lammers-Watson (Jaguar), 141 vueltas; 3º Larrauri-Mass (Porsche), 140; 4º Cheever-Nielsen (Jaguar), 140; 5º Bill Stuck (Porsche), 139. En las posiciones del torneo de Pilotos, Boesel está muy cerca del título con 123 puntos, seguido de Cheever con 100 y Stuck y Bell con 99. En el rubro Equipos, Jaguar, ya está consagrado, es líder con 153 puntos, escoltado por Brun con 81 y Rothmans con 74.

En cuanto a Larrauri, su programa para lo que resta de la temporada, lo tendrá bastante atareado en las próximas semanas, pues el domingo vendrá a competir en Nürburgring por la SuperCup, donde está torero (Buscará mantener dicha posición), confesó. Luego hará las dos carreras de Japón, últimas del Mundial de Sport, participando en la primera junto a Mass y en la segunda con Walter Brun. Más tarde intervendrá en la de la Copa Renault Europa a efectuarse en Estoril. Posteriormente, y ya fuera de Europa, tiene programado participar en San Antonio, Texas, en una competencia del Certamen IMSA, GT, en los Estados Unidos, finalizando el año con una competencia de S.P. en Calder, Australia, sin puntos para el torneo.

Sin embargo, antes que todo esto, esta misma semana, "Poppy" puede producir una gran novedad, pues se espera el inminente anuncio oficial de Walter Brun, su ingreso a la Fórmula Uno en 1988. Este, según lo estimado y ya anticipado, comprenderá a Larrauri como piloto de pruebas del nuevo auto y, luego, como integrante del equipo ya en el certamen mundial.

LOS PLANES DE LANCIA Y RECALDE

En lo que respecta a las dos últimas carreras del año, el equipo Campeón del Mundo participará con Alen y Biasion en San Remo, mientras que Alen y Kankkunen estarán en el RAC. Bruno Saby correrá en ambas con los colores de Martini y Charonnet, compitiendo de este modo las participaciones previstas por contrato.

Ericsson estará en San Remo con el Auto del Jolly Club, mientras que Russell Brookes correrá en el RAC inglés con la atención de David Richards sobre un auto hecho en Abarth.

En relación con el '88 los próximos días serán claves para la definición del futuro, ya que tanto Markku Alen como "Miki" Biasion deben resolver sus contratos.

Y Recalde. Ante la consulta al cordobés sobre sus próximos pasos, éste nos respondió: "Hay posibilidades de 'hacer' San Remo y el RAC, pero la definición debe venir de parte de Abarth. Yo estoy siguiendo las negociaciones y espero tener claro el panorama para la semana próxima. Más de esto no puedo adelantarles. Con respecto al '88, de aquí a San Remo debe definirse mi situación. Hay Gestiones bien encaminadas a diferentes niveles, y no quiero postergar mucho la definición. Pretendo, en el '88, hacer una temporada completa y como Dios manda. Sin cambios de marcha y con un programa que se cumpla al detalle. Al respecto, sólo puedo decir que soy optimista".

MAZDA: SALONEN, SI; SAN REMO, NO. Timo Salonen ha confirmado su permanencia en el team Mazda para el '88. Tras esta confirmación del finlandés, resta por verse quiénes serán los otros dos pilotos de Achim Warmbold para la próxima temporada. Carlsson está interesado en continuar, y hay conversaciones avanzadas con Kenneth Eriksson.

Con respecto a sus planes, Mazda decidió no ir a San Remo, ante los problemas habidos en Argentina y 1000 Lagos. Harán en cambio dos pruebas del Europeo de Rally, para "chequear" mejor el funcionamiento del auto.

Carlsson correrá en el Rally de Arbo Karn de Austria, y Salonen participará en el de Antibes en Francia. Luego irán los dos pilotos al RAC en Inglaterra.

POCA CLARIDAD EN AUDI. Esta semana se supo oficialmente que Walter Röhrl se retira definitivamente del rally. El Alemán participará en San Remo y luego en una prueba en su país -el Rally tres Ciudades-, se despedirá de la actividad a fines de octubre.

Aparentemente en Audi piensan "desarmar" el equipo oficial, luego de haberse anunciado que sería la única presencia del Grupo Audi-VW en el rally.

PEUGEOT VS. ALFA ROMEO. Esta será la lucha que podrá darse en el próximo mundial de "Silhouettes". Siempre se tratará de vehículos derivados de gran producción (Berlitas fabricadas en al menos 25.000 ejemplares) con "Casaca" de serie y libras por dentro, con tope de cilindrada para los motores aspirados, y de presión para los turbo de 1,5 litros. Peugeot alistaría al 405, en tanto que Alfa -como representante del Grupo Fiat- haría lo propio con el 164 que en estos días se presenta oficialmente en Frankfurt. Para este auto la gente de Pianta usaría el motor V10 de 3,5 litros que ya está girando en el banco. Al efecto Lancia cedería la tracción integral, similar a la utilizada en el último S4 de rally. El motor sería ubicado en posición posterior central, con unos 600 CV de potencia.

NUEVOS MOTORES DE F.3 EN PIS-

TA. Ya está girando sobre un chasis Ralt el nuevo Honda para F.3, con 4 válvulas por cilindro. Las pruebas está realizándolas Geoff Lees, y se descuenta que el motor estará presente oficialmente en el '88. En tanto, BMW hace lo propio con su 4 cilindros. Este motor será cedido a dos equipos de la F.3 Alemana, y es posible que se lo vea ya en alguna de las dos últimas carreras de este año. El motor alemán tiene inyección Bosch Motronic y ha sido elaborado por el propio Paul Rosche en Baviera.

STOCK CARS EN DARLINGTON. Se cumplió una nueva competencia del torneo de Stock Cars en Darlington (Carolina del

fórmula rally

EN GRUNDAU, LA VICTORIA FUE PARA LANCIA UNA OVACION PARA RECALDE

Dos fueron los elementos salientes de la competencia de Fórmula Rally disputada en Grundau -unos 40 km. al Noroeste de Frankfurt-, este fin de semana último: el duelo final entre los Lancia oficiales y la actuación del cordobés Jorge Raúl Recalde. Con un Audi Coupé 90 Quattro que tenía 50-55 caballos menos que los Lancia, el minaclavarense se las ingenió para dar espectáculo, y el reconocimiento del público no se hizo esperar: la ovación más cerrada fue para él. La tradicional frialdad germana quedó de lado ante la evolución espectacular del cordobés, que llevaba siempre de costado a la coupé de Schmidt, entusiasmando al público. "Me parecía estar en Argentina -diría luego Recalde- por la manera en que se comportaba el público. Fue algo reconfortante."

Pero es mejor ir por partes. Esta competencia de Grundau reunió a ocho de los mejores pilotos y autos de la especialidad, a

efectos de inaugurar un circuito especialmente realizado al efecto por el ADAC de Hesse, a sugerencia de la FRO (Fórmula Rally Organization), que es la misma que organiza el anual "Memorial Bettega" en Bolonia, y que está tratando de formar un campeonato europeo de este tipo de competencias. En esta ocasión, estaban los dos Lancia oficiales (con Alen y Biasion), dos coupés Audi (con Recalde y Saby, este último, invitado ante la ausencia de Mikael Ericsson por problemas de salud), el BMW M3 de Beguin, la coupé Sierra de Grundel, el Mazda 323 del finlandés Harri Toivonen, y por último el Lancia del austriaco Vittmann, el mismo que se impuso en el Rally de Nueva Zelanda.

El tipo de circuito (640 m de asfalto y 840 m de tierra) hacía prever un buen desempeño en los "tracción simple", en razón de que la tierra estaba en buen estado. Sin embargo, las pruebas de clasificación demostraron que nada podían hacer aquellos

PIQUET, SENNA Y LOS ECOS DE MONZA

Pasó el Gran Premio de Italia, y tras el gran triunfo de Nelson Piquet, y la gran derrota, para muchos, de Ayrton Senna, quedó su secuela. Con versiones de los propios protagonistas y también de la prensa italiana, que, como era de imaginar, cubrió con amplitud las alternativas de esta nueva edición de la tradicional carrera.

Seguramente la alegría por este victoria, fundamental para sus aspiraciones de un tercer título mundial, determinó cierto sinceramiento del carioca, quien no tuvo reparos en reconocer que "estuvo muy afortunado en Monza. Primero por el despiste de Senna, que cerca del final me permitió pasar a la punta. Creo que de no haber existido el error de Ayrton, yo no habría podido darle alcance. Y segundo, por la resistencia de los neumáticos, especialmente el trasero izquierdo, que llegó con lo justo. Ese juego de gomas que me pusieron en la detención en boxes, salió realmente malo. Y en las últimas vueltas empecé a ver cómo se desprendían pedacitos de las cubiertas. Me jugué tratando de llegar al final, porque para esta carrera me había propuesto ganar o ganar... Tuve la suerte de lograrlo, y ahora veo con esperanza el futuro, aunque es apresurado decir que ya soy campeón... Faltan cinco carreras muy difíciles, y muchas son las cosas que pueden ocurrir".

Por su parte, Ayrton Senna encontraba poca consuelo para esta oportunidad de triunfo que se le escapó a pocas vueltas del final. Y asido su explicación sobre el despiste que le costó la carrera: "El Líger de Ghinzani venía por el medio de las pista y tuve que elegir la parte interna para pasarlo. Fue ahí cuando, por un instante, perdí el dominio del coche. Después lo recuperé para sacarlo, pero ya era tarde. Fue una lástima, porque mi 'jugada' de hacer todo el Gran Premio sin cambiar cubiertas estaba a punto de darme resultado. Esa jugada era la única que podía hacer corriendo todos los riesgos imaginables para tratar de ganarle a los Williams. No había otra... En relación con el Campeonato, si bien no todo está perdido, ahora las cosas serán más difíciles, ya que no habrá más opciones que ganar."

Hasta aquí el testimonio de los principales protagonistas de este reciente Gran Premio de Italia. Pero también es válido conocer lo secos recogidos por la prensa. Y así, por ejemplo, es sugestivo el título de "Tuttosport" de Turin, que encabezaba el artículo de la carrera con un "En Monza, la canción de siempre: Brasil, Brasil", explicando en la nota que "Piquet, que había prometido correr al ataque toda la carrera, cumplió y obtuvo una victoria decisiva para sus intenciones de reconquistar el título que ya tuvo en 1981 y 1983. En cuanto a Senna, el periódico turinés expresa: "Ayrton quedó mortificado por el resultado de una carrera que es un momento creyó tener en la mano. Una carrera que durante gran parte fue impecable, pero que se vio arruinada por un error espectacular."

Otra publicación destacada, como lo es "La Gazzetta Dello Sport" de Milán, expresa: "Este éxito en el Gran Premio de Italia le dio a Piquet, por lo menos la mitad del título. La otra mitad deberá conquistarla en las cinco carreras que faltan". Ya en relación con Senna, comenta que "fue autor de un grave error, hipnotizado por el cierre de Ghinzani".

También el "Corriere Dello Sport" de Roma aporta lo suyo, señalando que "Nelson sigue ascendiendo una guerra en la familia de Williams, pues el veneno entre sus pilotos continúa. Por su parte, el sueño de Senna se estancó en la arena", en alusión a su despiste, agregando que "fue quizá la de Italia su última gran oportunidad para obtener un título que cada vez está más cerca de Piquet". Finalmente la publicación romana destaca que los pilotos brasileños prolongaron su duelo en la ceremonia del podio, "exhibiendo estilos opuestos: Ayrton sin renunciar a sus aires de pequeño lord, y Nelson ofreciendo una vez más sus características de verdadero showman, al burlarse de todo el mundo..."

Bur). Las "Southern 500" fueron ganadas por Dale Earnhardt, en su décimo triunfo en lo que va de la temporada del nutrido calendario de Stock Cars, que incluye 81 carreras en el año. En la prueba sólo se pudieron correr 202 vueltas de las 347 programadas originalmente, pues una fuerte tormenta de viento y lluvia obligó a los organizadores a suspenderla; pero no obstante eso, entregó

puntaje normal.

Dale Earnhart se llevó los US\$ 64.000 instituidos para el ganador, de un pozo total de US\$ 482.000, lo que convierte a la prueba en una de las mejores remuneradas del calendario, con valores similares a los que se manejan en Indy Cars, con la diferencia de que poner un Stock-Car en pista cuesta mucho menos de la mitad de dinero.

PERO TAMBIEN HUBO...

frente a los de tracción integral. Biasion ganó las pruebas de clasificación superando, en su mejor serie de dos vueltas, a Alen por 48 centésimas. Recalde quedó con el tercer tiempo a 2s87c del italiano, precediendo a Wittmann con el Lancia restante por 1s09c, a Beguin con el BMW por 2s26c, y a Saby con el otro Audi por 2s71c, no "encontrándose" el francés con la coupe germana. Al final quedaban Grundel y Toivonen, este último con problemas de caja (cuando no en los Mazda).

Después de la clasificación, Recalde nos comentaba: "El auto va bien. Es el mismo que usó Stöhl en Grecia, lo ideal hubiese sido acondicionarlo en suspensiones para este tipo de trazado, que requiere un coche más bajo y más duro porque el piso es bueno. De todas maneras, no me quejo por el tiempo, aunque en la segunda sesión —cuando hice el mejor mio— se había aflojado la parrilla superior de la suspensión trasera izquierda, y el auto se hacía más difícil para llevarlo. Veremos mañana..."

LAS CARRERAS

El domingo el desarrollo de las eliminatorias fue bastante lógico y no hubo grandes sorpresas. En los cuartos de final, Biasion dejó fuera del camino a Beguin con el BMW, y luego Wittmann hizo lo propio con Toivonen, quien sufrió una rotura de motor al final de la segunda manga, completando un desafortunado fin de semana para el Mazda del finlandés. Más tarde, Recalde dio cuenta del sueco Grundel con la coupe Sierra Cosworth, sin mayores dificultades.

"El auto anduvo bien —diría luego Recalde— y por eso seguimos usando las gomas 'Rain' para pavimento, pese a que varios han optado por las 'Slick' con un ligero dibujo manual; no tuvimos tiempo de probarlas. Creo que ahora la semifinjal con Markku será más complicada, y no creo que en estas condiciones podamos ganarle al Lancia".

Previamente a la semifinjal de Alen con Recalde, Biasion dio cuenta de Wittmann, ayudado por un problema mecánico con el auto del

austríaco. Se rompió el árbol que va de la caja al diferencial delantero, y esto facilitó las cosas para el pequeño italiano.

Más tarde, Alen se impuso a Recalde, pese a que el cordobés logró mejorar su tiempo de clasificación. En efecto, el sábado su mejor registro para una tanda de 2 vueltas había sido de 2m23s23, y contra Alen pudo hacer 2m21s26. Sin embargo, en el Lancia el Turbo había sido puesto "a full", y Alen no tuvo problemas en descender a 2m18s49, para lograr un puesto en la final. Aquí se fonde el andar de Recalde despertó el entusiasmo del público, que lo ovacionó dramáticamente en su vuelta final.

Debido a la rotura de Wittmann, Recalde no necesitó dirimir supremacías, y su tercer puesto fue automático. "A pesar de esto, nada hubiese cambiado —comentaba luego el cordobés— porque él estuvo siempre en torno de los 2m24s y por lo tanto, de una u otra manera, el tercer puesto yo lo tenía asegurado. Nada que hacer, en cambio, contra Alen..."

La final fue un pleito privado entre los dos hombres del equipo turinés. Biasion ga-

nó la primera manga por 2s91c sobre Alen, y el finlandés se tomó revancha luego, postergando a Miki por 52c. Esto obligó a una manga de desempate, eligiendo Alen el lugar de partida por haber hecho el mejor tiempo absoluto, con 2m17s27c. Pese a ello, el italiano anduvo inspiradísimo en la definitiva, y por sólo 18c superó a Alen y se quedó con el triunfo. "Estoy contento con la victoria, todo anduvo bien pese a una falla del motor 'arriba' que provocaba ciertas explosiones anormales. El resto, normal... Parece que ahora la fortuna está de mi lado. Lástima no haberla tenido en Grecia y en el Olympus, para poder luchar por el Campeonato", declaró Biasion.

Con mayor espacio, la semana próxima volveremos sobre el tema, puesto que este tipo de competencias promete tener un gran auge en el futuro, por su espectacularidad, pero además porque permiten la televisación en directo —cosa que aconteció en Grundau para toda Europa por Eurovisión—, incrementando la jerarquía del espectáculo.

EL ACCIDENTE DE GUERRERO

De la gloria al drama, en solo cuatro días... Así puede sintetizarse lo vivido por Roberto Guerrero, quien de la alegría de su victoria en Mid Ohio el pasado domingo 6 de septiembre, pasó al dramatismo del espectacular accidente protagonizado el jueves 10 en Indianapolis, durante una sesión de pruebas. Un accidente que ocasionó serias heridas al piloto colombiano, quien al cierre de esta edición se mantenía en condición estable pero delicada, según los partes médicos emitidos en el Hospital Metodista donde se encuentra internado.

El accidente ocurrió en la jornada final de los tres días de ensayos que el equipo de Guerrero estaba realizando en el circuito de Indianapolis. Y paradójicamente en la última vuelta, cuando según lo declaró por Vince Granatelli, propietario de la escudería, "Roberto no circulaba a su máxima velocidad, ya que se le había indicado la terminación de los ensayos".

Fue en dichas circunstancias, que el March-Cosworth se estrelló contra un muro en la segunda curva del famoso trazado, impactando con su lateral derecho y perdiendo asustadísimo la rueda delantera de ese lado, que fue a golpear el casco del colombiano, quien quedó inconsciente dentro del habitáculo.

En ese estado fue extraído del mismo y trasladado urgentemente al Hospital, donde se hizo necesaria la utilización de aparatos para ayudar a la respiración del piloto colombiano.

En su primer informe, el doctor Stephen Olvey, jefe médico del CART, calificó de delicado el estado de Guerrero, señalando empero como dato positivo el que no presentara rastros de sacudones en la masa encefálica. En el último fin de semana no variaron las condiciones de Guerrero, que siguen siendo sintetizadas por los médicos que lo asisten, como "delicadas", agregándose que pese a mantenerse inconsciente, en las últimas horas el paciente había mostrado algunos movimientos positivos en ciertos órganos vitales. Un difícil momento para Guerrero, que era de esperar pasara pronto y con final feliz.

motos mundial

MAMOLA Y LAWSON SE ACERCAN A GARDNER

El Gran Premio de Portugal cerró, el domingo pasado, el ciclo europeo del Campeonato Mundial de Motociclismo. —Velocidad Ochenta mil personas se dieron cita en el Autódromo del Jarama, escenario español curiosamente utilizado para esta jornada que, a la hora del balance final, dejó como saldos más importantes la consagración de Anton Mang como monarca de la clase 250, y el triunfo de Eddie Lawson con Randy Mamola como escolta en la categoría mayor, un resultado que acrecentó la lucha por la definición del Campeonato en la división 500, que ahora tendrá lugar en las carreras a efectuarse en Brasil y Argentina.

Anton Mang se consagró a lo Campeón. Es decir, con un triunfo. Un triunfo que consiguió por apenas 795/1000 sobre el español Juan Garriga. Sobre su Honda, el germano estableció un promedio de 129,633 Km/h, concretando una brillante actuación y sumando así el quinto título mundial a su haber, y el tercero en el rubro 250. Las tenues esperanzas de su compatriota Rolfhold Roth, en pos de poner en peligro la consagración de Mang, naufragaron no sólo con la victoria del nuevo campeón, sino con la opaca labor de Ruth, reflejada en su séptimo puesto. Así, en el certamen, Mang ya se consagró titular con 132 puntos, en tanto Roth suma 95, ubicándose tercero el español Pons con 81.

En la clase mayor, Eddie Lawson, con su Yamaha, pudo finalmente retornar al escalón más alto del podio, tras sumar en las tres últimas carreras otros tantos segundos puestos. El estadounidense, que para las 37 vueltas señaló un promedio de 132,864 Km/h, fue el dominador de la carrera, que tuvo su máximo interés en la lucha por el segundo puesto, que finalmente quedó en poder de Randy Mamola, quien por apenas 418/1000 prevaleció sobre el australiano Kevin Magee. En cuarto lugar arribó Wayne Gardner, con la Honda, quien así se acercó a sus perseguidores en las posiciones del certamen, que Gardner sigue encabezando con 153 puntos, escoltado por Mamola con 136 y Lawson con 130.

Esta jornada en el Jarama se completó con las clases menores. En 125 cm³, el ya consagrado Campeón Mundial, Fausto Gresini, vio escar la oportunidad de terminar invicto el torneo, al caerse poco antes de promediar la carrera. Tal circunstancia posibilitó que su compatriota Paolo Casoli, con ITR, lograra su primer éxito. En esta carrera intervino Guillermo "William" Pérez con la Zanella, finalizando undécimo, tras haber clasificado para largar 26°. Finalmente, la competencia de 80 cm³, entregó a los aficionados españoles la posibilidad de ver triunfar a un compatriota, hecho logrado por Jorge Martínez con una Derbi, a un promedio de 119,304 Km/h.

indy cars

DOS GANADORES EN CUATROCIENTAS MILLAS

El torneo del CART sigue avanzando en su desarrollo. Y con las competencias de Road America y Mid Ohio cumplidas, recientemente, ya lleva completadas una docena de fechas, restando apenas tres para su culminación. Una culminación que podemos anticipar como interesante, tomando en cuenta los resultados entregados por estas dos últimas carreras.

Vayamos por partes en sus respectivos tratamientos, y entonces empecemos por la de Road America, realizada sobre 300 Millas, en Elkhart Lake, una exigencia que demandó 50 vueltas al hermoseado circuito local. Allí hubo un dominador absoluto, que resultó Mario Andretti, quien con un Lola-Chevrolet que él definió en esta oportunidad como "un auto maravilloso como pocas veces tuve", venció de punta a punta, sin tener oposición seria a lo largo de toda la carrera.

La definición de su escolta, en cambio, propuso interesantes alternativas. Desde el comienzo Emerson Fittipaldi ocupó dicha posición, que debió resignar luego ante Michael Andretti, al quedarse sin combustible el auto del brasileño. Pero la posibilidad de que los Andretti hicieran el uno dos quedó trunca, al tropezar el coche de Michael con problemas de motor que lo relegaron, dejándole finalmente el segundo lugar a Geoff Brabham y su March-Honda, autores de una tarea consistente.

Como hecho anecdótico de esta carrera, quedó el debut de otro integrante del "clan Andretti", en este caso John, que es hijo de Aldo y sobrino de Mario. Lo hizo con el Skoal Bandit de Tom Sneva, y según se comentó en boxes, habría ya firmado un contrato para seguir en los dos próximos años en la categoría con el equipo Curber-Motorsport.

La clasificación final de esta carrera mostró el siguiente orden en los primeros puestos: 1) Mario Andretti (Lola T87/00 Chevrolet) a 198,010 Km/h., 2) Geoff Brabham (March 87C-Honda), 3) Arie Luyendyk (March 87C-Cosworth) y 4) Danny Sullivan (March 86C-Cosworth).

A la semana siguiente, el "circuito" del CART se trasladó a Mid Ohio, para disputar otras 300 Millas. Esta vez fue Roberto Guerrero, quien pocos días más tarde sufrió un grave accidente (comentado

aparte), el ganador. El colombiano llegó así a su segundo éxito en la categoría y de la temporada. (a principios de una carrera ganada en Phoenix), beneficiándose en gran medida por el incidente que retrasó a Bobby Rahal faltando diez vueltas y cuando el actual Campeón lideraba el lote.

Rahal fue puntero durante gran parte de la competencia, demostrando hallarse sumamente cómodo en el trazado que su equipo utiliza para las pruebas... Pero la posibilidad del éxito se derrumbó cuando, en el giro 74, intentó superar al rezagado Rick Masiakiewicz, y rueda delantera de su auto se montó sobre otra, del más lento. Por suerte, toda consecuencia quedó limitada a una cubierta pinchada el caso de Rahal. El tiempo que demoró en ingresar a boxes y cambiarla, fue suficiente para que Guerrero capturara la punta y no la dejara hasta el final.

Rahal, que reconoció su error en la maniobra, debió consolarse con el segundo puesto, que empero le dio 17 puntos que lo mantienen al frente del torneo, con 146. Como inmediato perseguidor quedó Michael Andretti (115 pts.), quien abandonó por problemas de motor luego de haber estado también en las posiciones de privilegio; en tanto, 106 unidades suma Guerrero, quien, por su última victoria, lograda a un promedio de 172,519 Km/h, se llevó la nada despreciable cifra de 67.410 dólares.

Ahora la próxima cita será el verdadero domingo 20 de septiembre, ocasión en que se inaugurará el circuito de Nazareth, en Pennsylvania. Allí ya está preparándose una gran fiesta, ya que esa es la ciudad natal de los Andretti, familia que aporta varios integrantes a esta categoría, y que para la oportunidad, además de las habituales presencias de papa Mario y su hijo Michael, posiblemente también cuente con Jeff, el otro hijo de Mario y John, sobrino del ex campeón de Fórmula Uno. Otro hecho para aguardar con expectativas esta carrera, lo dará el debut del Porsche/Indy (futura arma de Andretti Jr.) que en esta presentación inicial tendrá como piloto al veterano Al Unser Sr., lo mismo que en las dos restantes del año.

Informe Héctor Cademartori (desde los EE.UU.)

**Ahora también
en llanta 16"**

WALTRAC II

SEGURO, RESISTENTE Y MUY CONFIABLE

Medidas 10-15, 10-16 y 12.5-15

- Creado para ser utilizado en todo terreno y en vehículos rústicos, para prestaciones altamente exigentes.
- Experiencia adquirida en muchos años de participación exitosa en competencias automovilísticas.

Resistencia: Las características de los compuestos de goma utilizados y de su estructura, como así también el dibujo del rodado, dan a la cubierta Waltrac II una gran resistencia.

Adherencia: El diseño de su banda de rodamiento le da una calidad excepcional en cuanto a adherencia, en todo tipo de caminos.

Confort: Su rodaje es más silencioso debido a su dibujo de paso variable.



Faneco
Neumáticos