

# RECALDE COMO NUNCA

# CORSA



**PAMPA DE ACHALA. VIERNES 24. HORA 18.00**  
Un alto en los febriles preparativos para el Rally de Argentina en Córdoba. Recalde y Del Buono junto a Biasion, Siviero y dos Lancia Delta HF 4WD. Los argentinos, ante la gran oportunidad.

Las revistas de Mauro

## F.1: EL "MILAGRO" ALEMAN - EXCLUSIVO: ABARTH POR DENTRO

Nº 1099 del 29 de julio al 3 de agosto de 1987 - Argentina: \$ 3.60 - Uruguay: \$S 210 - Paraguay: Gs. 1.350

# JORGE RECALDE

## AGRADECE A

**Agrometal/Ingersol  
Maquinarias Agrícolas**

**Aerolíneas Argentinas**

**Vialcar  
Repuestos Motores Diesel**

**La Serenísima**

**J. Cecchetto  
Concesionario Sevel**

**Marlboro**

**Cotigiani  
Marcos Juárez**

**Banco Social de Córdoba**

**Frigorífico Tincher**



• LA EXPERIENCIA EN EUROPA • LOS GRUPOS A Y B • LA TECNICA • LOS VIAJES • LA RESPUESTA PERIODISTICA • EL EQUIPO LANCIA • EL AUTO • LA ADAPTACION • LOS ENSAYOS • LA PLANIFICACION • LA CARRERA • LOS RIVALES • LAS PRESIONES • EL PLACER DE MANEJAR

# RECALDE CUENTA TODO

Faltándole muy poco para afrontar, con el Rally de Argentina, una nueva y trascendente empresa personal, Jorge Raúl Recalde —el principal piloto argentino en la especialidad— nos visitó en la Redacción, dispuesto a contestar todas nuestras preguntas y también las de Mario Gayraud, circunstancialmente convertido en "panelista" de CORSA. Asimismo, ofrecemos un resumen gráfico demostrativo de la enorme repercusión mundial obtenida por sus actuaciones en los últimos tiempos.



**Gayraud:** ¿Qué es más difícil manejar un auto de la potencia de los actuales o de mayor potencia como los del año pasado?

**Recalde:** Para mí son más fáciles los de más potencia. Básicamente son distintos coches. El Lancia S4 era un auto hecho para correr, y este HF es uno de calle adaptado a las carreras. Sería mucho más difícil si el de calle tuviese 450 HP para este tipo de competencias, que uno "de carrera" de esa potencia, que no es fácil de manejar, pero se puede hacerlo perfectamente. Si es un auto concebido integralmente para eso, no tiene vicios o éstos son corregibles. En estos autos de Grupo A, si un modelo tiene vicios, difícilmente se lo pueda modificar. Eso es propio de la concepción para el uso de calle, entonces, si bien ahora la potencia es menor, resulta quizá más riesgoso andar en los límites con el auto actual que con el otro.

**CORSA:** ¿Notaste eso en esta temporada o ya lo habías hecho antes, manejando autos de poca potencia?

—No había corrido con coches similares a lo que es el Grupo A actual, distinto al del año pasado, básicamente en la potencia y en el tipo de auto. En 1986 estos eran coches de segundo plano y hoy son de primero, por lo que las fábricas trabajaron en el desarrollo técnico y evidentemente todo ha cambiado. Además, tampoco se estaba entonces en el límite de la lucha, porque si bien

había muy buenos pilotos, corrían normalmente con relativa tranquilidad. Hoy están los cinco primeros en tres o cuatro minutos al final de la carrera, antes, eso era normal que ocurriera en una etapa.

—Pero, ¿no son más frágiles los autos actuales?

—Son más frágiles en lo que respecta a la duración a través del año, pero no para cada una de las carreras. Es decir que los coches llegan normalmente, es muy difícil que un auto abandone por rotura de motor. Solucionando el tema de las transmisiones, que era el punto crítico a principios de año, creo que los porcentajes de arribos son muy ovoides con respecto a lo que era el Grupo B.

—De todos modos, concretamente, ¿te sentís más seguro manejando un auto más potente?

—Sí, porque se maneja distinto, y básicamente porque el coche es más equilibrado.

**CORSA:** Aunque parezca un contrasentido después de todo lo que se habló de los Grupo B, ¿podían llegar a admitir que cometeras más errores de conducción?

—Personalmente, creo que el Grupo B era más seguro estructuralmente por la concepción integral del auto, con el único atenuante de que había que separar el turbo del circuito de combustible. En el coche de Grupo A, la jaula antivuelco va colocada sobre la char-

pa, en el otro era integral... Un auto hecho para competir, es equilibrado al ciento por ciento, porque tiene, por ejemplo, un recorrido de suspensión de cincuenta centímetros cuando el Lancia Delta HF 4WD tiene uno de quince... Todo es totalmente distinto. Aquel tiene una distribución de pesos más equilibrada.

—Por lo tanto, ¿no estás de acuerdo con las modificaciones hechas por la FISA?

—No es que no esté de acuerdo. Sólo digo que un auto es mejor que otro y nada más. La parte técnica no la conozco y no tengo autoridad como para decir que es mejor o peor, pero como piloto la sensación de placer te la da el otro auto.

—¿Perdés motivación con un auto como éste, luego de haber corrido con uno de Grupo B?

—Creo que la motivación está en el nivel de carreras en que uno corre. En la posibilidad de obtener resultados con un buen nivel de competencia. Por otro lado, el Grupo A evidentemente acorta las distancias entre un piloto particular y uno oficial, aunque sea por un rato, porque posiblemente un particular no aguante el ritmo de un equipo; pero como la cosa era antes, el particular no podía ni siquiera largar... En ese sentido, esto es mejor. Ahora, en el aspecto seguridad, que es básicamente el motivo por el cual se reemplazó el Grupo B, es medio relativo...

—Hay cuestiones que resultan medio contradictorias... al menos en apariencia. Daba la impresión de que el Grupo B era bastante más exigente desde el punto de vista conductivo, que el Grupo A, e incluso acerca de eso se han quejado varios pilotos de primera línea; pero si el Grupo A ofrece menos margen para determinadas cosas, ¿hasta qué punto es así?

—La verdad es que en el Grupo B me sentí muy cómodo... No corrí en asfalto; a lo mejor en ese terreno es un auto diferente... pero en tierra, creo que realmente el Lancia Delta S4 era un auto que daba placer manejarlo.

—¿Un placer que no experimentás con el Grupo A?

—En Grupo A, es lindo manejar uno de los mejores coches del momento, pero esto no es, indudablemente, lo que era el Grupo B.

—No es uno de los mejores coches de la historia...

—Seguro que no. No sé... A mí el que más me gustó de todos los autos que manejé es el Lancia Delta S4.

—¿Y con el que menos problemas de adaptación tuviste?

—En realidad, no tuve problemas de adaptación, pero si tuve las condiciones dadas para que así fuese: un auto diez días antes, igual que en la época del Mercedes Benz, que también fue un coche de los que me causó placer manejar, posiblemente por el momento en

que lo maneje (no sé que pasara si lo hiciera hoy).

-Tu trayectoria, este año, dio un vuelco muy importante, porque por segunda vez, si contamos aquella del '80, te fuiste a Europa decidido a correr de alguna forma en el Campeonato Mundial. ¿Cómo evaluar esa experiencia del '87?

-Creo que lo que va del año es bastante positivo. Indudablemente, la mejor actuación para mí fue la de Grecia, que me permitió obtener un resultado interesante fuera del continente americano, lo cual hace que la gente piense un poco distinto en Europa, porque casi siempre mis resultados se habían dado en la Argentina, y esa era un poco la incógnita... Teniendo un auto en desventaja de potencia, las condiciones en que hice Acrópolis '87 fueron muy interesantes para mí.

-¿Cómo definirías a Massimo Biondi, como piloto y como compañero de equipo?

-Creo que anda muy rápido, al nivel de sus compañeros de equipo Ales y Kankkunen, y que está en un buen momento como piloto. Como persona, conmigo ha sido excelente desde que lo conocí, en todo sentido.

-Este año ha sido, además de uno de los más activos internacionalmente, uno de los más positivos para vos. Con estos antecedentes, ¿no se incrementa tu responsabilidad para este Rally de la Argentina?

-Siempre hago las cosas con la misma responsabilidad, y espero seguir haciéndolo así.

-Entonces, ¿no pasan sobre vos las grandes expectativas de esta edición?

-Te diría que no, para mí éste es igual que cualquier otro Rally de Argentina. Lo que sí es real, es que uno llega en mejores condiciones porque haber hecho varias carreras previas a éste, y haber competitivo ya con un auto similar, es un poco distinto de las condiciones en que corrí acá otros años a pesar de tener un muletto. Esta oportunidad, viniendo como oficial, con todo lo de los pilotos oficiales, creo que es muy buena, pero de ninguna manera resulta una presión diferente para mí.

-Pero, ¿no pensás que, por todas esas condiciones, haya en el sentir del público una obligación hasta de ganar?

-La gente puede pensar lo que quiera... pero yo voy a hacer la carrera dentro de mis posibilidades lógicas. Si salgo primero, segundo o décimo es otra cosa...

-¿En este caso no sería lógico, quizás, esperar que ganes...?

-Bueno... yo espero ganar en todas las carreras.

-¿... Hasta con el Fiat Uno Turbo?

-¿Hasta con el Audi en Acrópolis...?

-Las carreras, hasta que se baja la bandera, son carreras...

-Teniendo en cuenta la actuación de Acrópolis, ¿para el Rally de los Estados Unidos, no tenías otras expectativas? ¿No te desilusionó un poco la posición final?

-No, para nada. El del Olympus fue un problema del auto: se rompió el turbo, perdí bastante tiempo y eso fue todo. En ese momento estaba cuarto, donde antes de largar pensaba estar, así que eso no cambió en nada las cosas con respecto a lo que yo esperaba.

-¿No pensabas llegar más que cuarto para esa carrera?

-No, porque no había manejado el auto; yo también soy lógico para pen-

sar. Cuando puede ser, sí; pero cuando no puede ser, es inútil pensar en algo imposible, o posible por abandonos o roturas pero no interesante para mí.

-¿Y dónde pensás que podés terminar el Rally de Argentina, conociendo el auto y el terreno?

-Lo más adelante que se pueda.

-La actuación de Acrópolis, de este año, ¿fue la mejor luya a nivel mundial?

-No sé... fue la mejor "extralatinamericana", no en clasificación final, porque en eso fue el segundo puesto en el Rally Bandama 1980, sino que fue mi carrera más dura fuera de Latinoamérica.

-¿Fue tu actuación más sorprendente para vos mismo?

-Sí... a mí me sorprendió, porque nosotros no pensábamos estar tan adelante con ese auto.

-¿Qué es lo que no esperabas en particular: estar tan arriba o batir al equipo oficial Audi?

-No pensaba estar tan arriba... ni batir al equipo oficial Audi... ni andar adelante de Lancia. Pensábamos pelear de alguna manera con los "tracción simple" Renault y VW, pero hasta teníamos dudas de ganarles, por las condiciones en que recorrimos la ruta (tres veces) con un coche alquilado... Para correr, subimos a un auto que prácticamente no habíamos manejado nunca, sólo un poco en San Remo el año pasado, durante cuatro primas. Teníamos un sólo tipo de neumáticos... sesenta Michelin cuando un equipo como Lancia tenía dos mil quinientos de distintos tipos. Para nosotros eso provocó un poco el planteo después del PC 18, en que estábamos segundos en la general, de "levantar", porque lo importante de ahí en adelante era no abandonar, llegar para que no se pensara que el auto estaba fuera de reglamento y que todo era una cuestión de oportunismo. Aparte, no teníamos equipo lo suficientemente fuerte como para afrontar desperfectos en el auto.

-El objetivo de la segunda parte de la carrera fue el de llegar; el de la primera, ¿cuál fue? ¿Provocar esa impresión que causaste?

-Fue tratar de andar lo más rápido posible. Pero nunca pensamos andar tan adelante.

-¿Y a qué atribuíste que se haya producido eso?

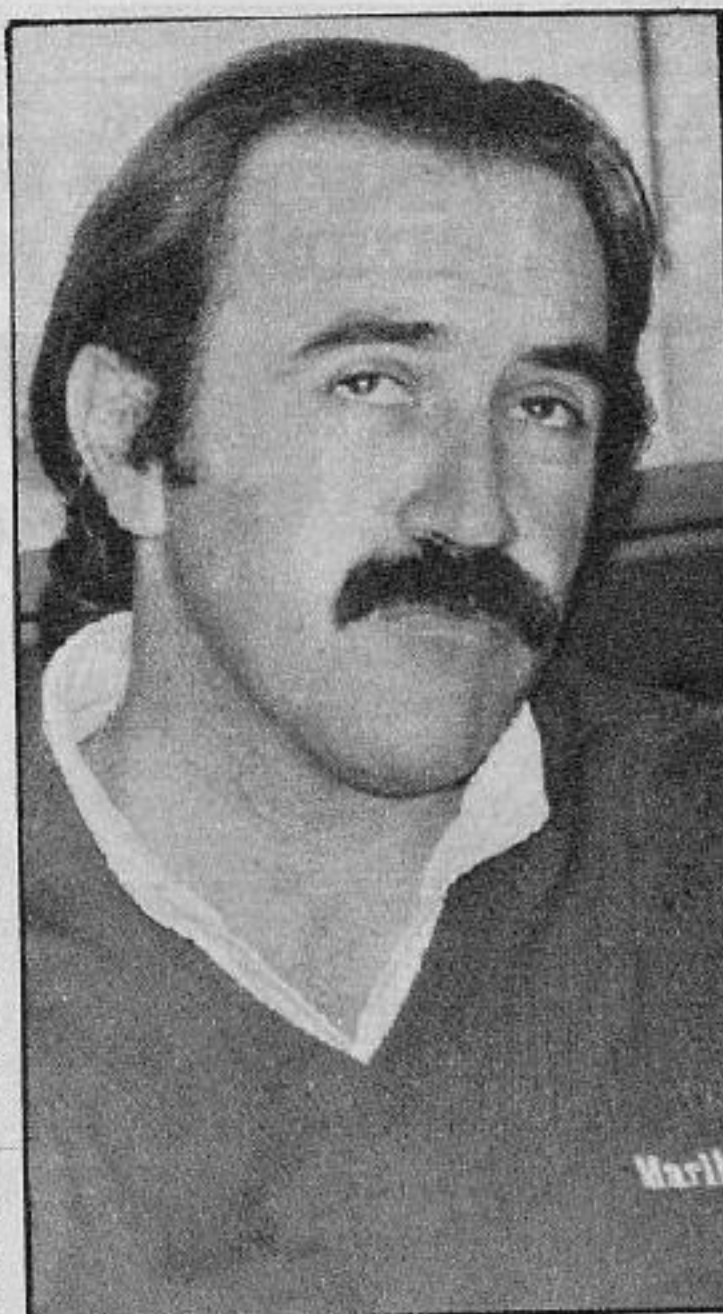
-Lo que le puedo decir es que anduvimos demasiado rápido... No sé si hubiésemos llegado así hasta el final de la carrera. Por eso decidimos cambiar un poco la mentalidad.

-¿Qué era lo que se resentía en el auto?

-Se resentía el auto... y muchas veces se terminaba el camino; veníamos demasiado "colgados" y muy "pasados", no se podía aguantar ese ritmo. Después llovió y nosotros teníamos un solo tipo de gomas, todas duras, y el factor gomas es bastante importante en ese tipo de carreras, como lo es en la pista. Entonces, había que optar...

-¿Ustedes se habían trazado un plan o éste surgió espontáneamente?

-No, el plan fue salir lo más rápido que se pudiese en la primera etapa, para saber donde estábamos "parados" y hasta donde podíamos llegar, y ahí sí hacer un real planteo. Habitualmente nosotros vamos acomodándonos a como viene la carrera, a los problemas que puedan ir surgiendo... Empezamos andando rápido, lo más que se pueda, cuando las condiciones son



"En mi última estadia criteria bajé diez kilos... Descay uno 'fuerte' pero no almuermo. Me siento mejor. ¿No lo notan, chicos...?"

propicias. Por ejemplo, en los Estados Unidos no podíamos comenzar tan rápido porque no conocíamos el auto, y hacerlo era terminar fuera del camino...

-¿Para el Rally de Acrópolis, la experiencia de San Remo te sirvió de algo?

-Sí, sirvió porque así ya tenía una idea de cómo era el auto. Además, al coche lo probamos en Grecia unos treinta kilómetros antes de la carrera, también en la montaña. Lo que pasa es que no teníamos tests hechos sobre el auto, entonces poníamos o hacíamos lo que decía el equipo en materia de presión de gomas y todo eso; no podíamos hacer absolutamente nada más.

-En el caso del Rally de Argentina no va a ocurrir lo mismo...

-El Rally de Argentina es totalmente distinto. Las condiciones son distintas, correr en el equipo oficial te da posibilidades de probar, que no tenés cuando corrés como particular.

-¿La puesta a punto la decidirás vos?

-Sí, uno decide el tema neumáticos y la puesta a punto del auto propio. El test técnico que se hace es para una evaluación general y una aproximación, de allí, cada uno opta por lo que más le gusta o según el sistema de manejo que tenga.

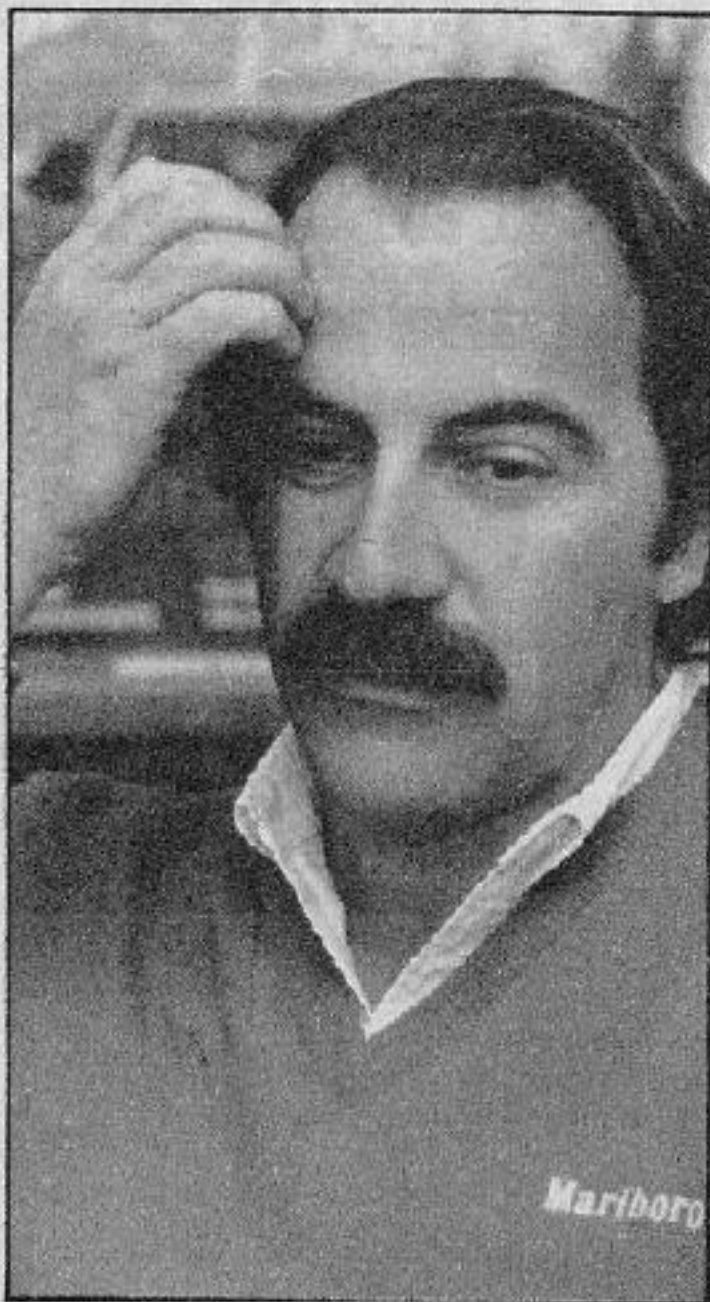
-El equipo Lancia es el más poderoso que esta vez va a correr aquí en

la Argentina. Tanto las pruebas técnicas que se han hecho, como las recorridas de rutas, se hacen con autos especialmente traídos; es uno de los pocos equipos con esa facilidad y es prácticamente el team Campeón del Mundo. Volviendo un poco al tema tocado anteriormente, ¿eso no te pesa para con el equipo y en función de tu carrera deportiva?

—No, para nada. Voy a correr igual que siempre, exactamente igual. Lo que trataré de aprovechar son las ventajas que me ofrece el equipo, pero no voy a hacer una carrera diferente... Lo cual no quiere decir que no pueda, al largar, quedar fuera del camino en la primera curva; pero no voy a hacer una carrera distinta por presión, para nada. El problema más grande es, para mí, que en este campeonato del mundo estoy conociendo cosas nuevas en todas las carreras. El auto, el camino, todo es nuevo.

—¿Palpás dentro del equipo algún comentario acerca de los rivales, o se trabaja exclusivamente "para adentro"?

—Siempre se trabaja sobre la base de los rivales que hay. De acuerdo con ellos se da el sistema de trabajo y la necesidad que tenga la marca, de ganar. Es indudable que si a esta carrera Lancia viniese con alguna inseguridad de ganar el Campeonato del Mundo de Marcas, posiblemente las cosas se



"¿Mi adaptación al team Lancia? Los italianos son como nosotros... y ya nos conocíamos. También los de Audi me tratan bien."

harían de otra manera; no cambiarían demasiado, pero en vez de dos coches, traerían tres, y las pruebas, en vez de hacerse ahora, se habrían hecho un mes y medio antes. El equipo acá no va a trabajar en un ciento por ciento; trabajará en un ochenta o noventa por ciento, no sé qué porcentaje, pero seguro que no a pleno. Los mecánicos, todos van a trabajar igual que lo hacen en todas las carreras; pero podrían quizás hacerlo un poco más, y el equipo en general también, en el trabajo previo, con más gente para hacer las pruebas.

—Y dentro del mismo, ¿tenés algún tipo de condicionamiento en cuanto al planteo de carrera?

—Hasta ahora ninguno; no hablé con nadie y no me han dicho absolutamente nada.

—¿Cuáles son los aspectos más fuertes del auto que vas a manejar, y cuáles los opuestos?

—Creo que el auto en general es bueno, entre los coches que hay en la actualidad. Indudablemente, como auto nuevo, necesita tener una muy buena asistencia, porque todos los elementos están en el límite. De cualquier manera, hay coches —como puede ser el Audi, que es muy experimentado y se homologó con todo lo que tiene el Grupo B, caja, diferencial... Y era concebido para quinientos caballos—. Pero los Grupo A son coches que día a día progresan.

—¿No hay en el auto algún punto flojo que puedas destacar?

—El único punto flojo por el cual se puede temer, y con el que alguna vez ha habido problemas, es el turbo, que a mí se me rompió en los EE.UU.; pero eso es algo que normalmente, en estos coches nuevos, se da. El auto mío del Olympus tenía siete mil kilómetros de recorrido de ruta, y eso provocó el inconveniente. Se había previsto cambiar el turbo al final de aquella etapa, y se rompió faltando ocho kilómetros.

—La adecuación a las pruebas que se hicieron recientemente acá, ¿te resultó sencilla?

—Fue buena, dentro del tiempo que me lleva adaptarme al auto, porque no lo conozco tanto como para decirles a los técnicos exactamente lo que pasa. Yo les digo lo que me sucede a mí y ellos lo interpretan de acuerdo con su experiencia.

—En otro orden ¿no afecta tu vida personal el estar viajando permanentemente y no tener tu lugar fijo de

residencia? Vos sos bastante "de familia".

—A mí me gusta andar, viajar, así se va conociendo todos los días, y siempre hay incentivos para hacerlo.

—Volviendo al Rally de Argentina, ¿cada piloto tendrá su grupo de mecánicos o será un sólo grupo para los dos autos?

—Los mecánicos se reparten en el trabajo previo de la carrera, después todos son para todos.

—¿Te sentís a gusto haciendo trabajo de tester?

—Sí, me gusta y es importante, porque se aprende mucho; se le toma la mano al auto, se conoce todo lo que tiene y lo que es el coche.

Gayraud: ¿Cómo hacés para poner a punto la suspensión del auto? ¿Es toda regulable o vos la adaptás como querés o sentís?

—La adaptás porque podés cambiar barras, altura o amortiguadores. Es regulable la altura pero no la presión de los amortiguadores. Son cambiables las vainas, se reemplaza nada más que el cartucho, que es algo que se hace muy rápido.

Gayraud: ¿Hay regulación desde arriba del auto, o sólo de abajo?

—Desde arriba lo único que se puede regular son los frenos, para darle mayor o menor porcentaje de frenado al tren trasero o al delantero; nada más.

Gayraud: ¿Cambia mucho el comportamiento, de una curva lenta a una rápida?

—Lo importante es tratar de "poner" el auto para que vaya bien en las dos partes. El comportamiento cambia mucho porque "todo" el peso está adelante; entonces, por esa distribución y por la potencia, se necesita usar gomas delanteras un poco más duras, y más blandas atrás, con distintas presiones para nivelar el auto en las curvas lentas.

—¿Qué preferís, un comportamiento neutro del coche, o que sea sobre o subvirante?

—Lo prefiero neutro.

—Esta carrera se corre prácticamente "en el patio de tu casa"... ¿En qué medida te afectaría no sólo no ganar, sino no hacer un buen trabajo?, ¿sería una carrera más, o te dejaría algún sinsabor particular?

—Cuando eso ocurriera, tendría que ponerme a pensarlo.

## TRECE DEFINICIONES

**Kankkunen:** "Es un piloto rápido y bastante equilibrado".

**Alen:** "Creo que es un muy buen piloto; también es un tipo equilibrado, y aprovecha la experiencia que tiene para las carreras de hoy".

**Pianta (o su ausencia):** "Sobre la falta de Pianta no puedo hablar porque he vivido su presencia únicamente en la carrera de Argentina '86, pero creo que es un gran preparador o tester, aunque siempre anduvo 'detrás' de buenos autos".

**Florio:** "Es el alma mater de toda la parte de carreras de Lancia. Tenemos una relación muy esporádica pero muy buena siempre que voy a hablar con él. Tiene un entusiasmo admirable por todo esto, 'corre' detrás de los autos y de los pilotos... no es un hombre de oficina".

**Lancia:** "Es sin dudas un gran equipo".

**Abarth:** "Es un taller monstruoso donde se hace todo el trabajo del

equipo. Es increíble la forma en que trabajan con la cantidad de autos que tienen".

**Del Buono:** "Un excelente navegante".

**El Rally de Argentina:** "Tiene todo para ser uno de los mejores rallies del mundo, pero creo que hay que trabajar para mejorar varios aspectos, como la información previa a la carrera, en Europa, y la sala de prensa".

**Horacio Badra:** "Creo que su desaparición es lamentable y una muerte inútil... Era un gran amigo mío, y bueno... es la ley de la vida".

**El título mundial de rally:** "El que lo gana se debe poner muy contento...".

**Un rally para ganar:** "Todos".

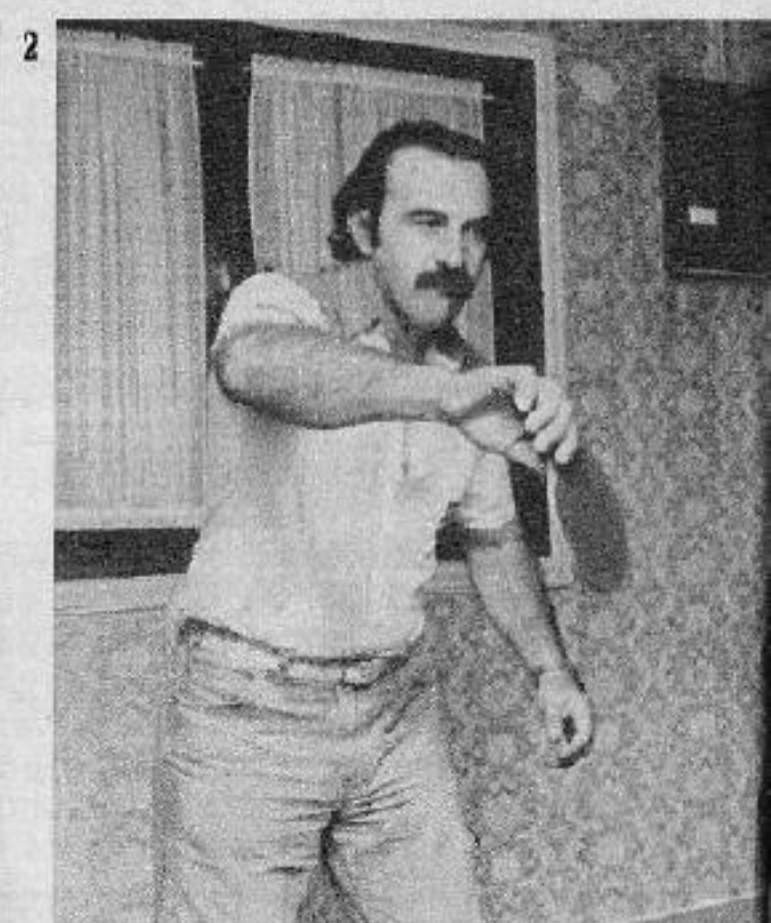
**Otro auto para manejar:** "Creo que de los coches actuales, el Mazda es un lindo auto...".

**De los de tracción trasera:** "El BMW M3".

**EN CORDOBA** asistimos a todos los ensayos previos a la gran carrera

• LOS PREPARATIVOS DE RECALDE • LA OPINION DE BLASION • EL VUELCO DE R  
 MAZDA: EL ENIGMA JAPONES • EL ESTADO DEL TRAYECTO • UN CHILENO CO

# EN LA RUTA DE



**D**urante la semana pasada, Jorge Recalde volvió a recorrer los caminos de la zona serrana de su provincia, por enésima vez... En efecto, ya realizadas las primeras pruebas técnicas, el piloto minaclaverense inició el trabajo sobre la ruta junto a su navegante Jorge Del Buono y sus compañeros circunstanciales de equipo, los italianos Massimo "Micky" Biasion y Tiziano Siviero, sobre sendos Lancia Delta HF 4WD de Grupo A. Básicamente, el reconocimiento implicó cuatro pasajes por cada Prueba de Clasificación, lo cual comenzaron a realizar el pasado miércoles 22 por la tarde. Ambas tripulaciones trabajan en conjunto, complementándose la labor de los cuatro mecánicos y los camiones de auxilio hasta ahora disponibles, que los proveen de asistencia técnica, neumáticos y combustible en la ruta.

## "PASEANDO" POR TRASLASIERRA

La base del equipo continúa siendo Villa Carlos Paz, y especialmente el Motel Mónaco, donde cada noche se traza el plan de tareas para la mañana siguiente. Así, el jueves 23 se decidió que el viernes muy temprano ambos autos blancos partieran para recorrer el trayecto de la segunda etapa, que se disputará el jueves 6 de agosto. Tomaron entonces el camino que une a Tanti con Taminga, iniciando la jornada que los llevaría hacia Villa Dolores (donde Biasion realizó unos trámites pendientes) y a Mina Clavero, donde todo el equipo se congregó en la casa de la familia Recalde que, tal como ha sucedido en los días anteriores a todos los rallies "cordobeses" de la Argentina, es el punto de reunión obligado para Jorge, sus compañeros de equipo y colaboradores. Después emprendieron la subida hacia Giulio Cesare, "y ahí es donde descanso" decía Del Buono, "ya que Recalde conoce el camino de memoria".

Tras un corto enlace sobre el camino de las Altas Cumbres y un más breve

descanso para posar ante nuestras cámaras fotográficas, culminaron el día descendiendo desde El Cóndor hasta la bifurcación de la ruta provincial N° 14—fin del PC 12, último de la segunda etapa—. Sin embargo, luego de más de seiscientos kilómetros y de dejar sobre los parabrisas de los autos (una vez en el taller de Carlos Paz) las indicaciones a sus mecánicos para el trabajo de repaso diario, Recalde, Del Buono, Biasion y Siviero se recluyeron a puertas cerradas en el salón de juegos del Mónaco, para batirse al ping-pong entre ellos. Energía no les faltaba... En la jornada, la mayor novedad fue la rotura de una parrilla de suspensión trasera en el Delta HF 4WD de Recalde, mientras recorría un prime por la mañana. Recordamos que inconvenientes similares habían sufrido Vittorio Caneva y Mikael Ericsson en el pasado Rally de Acrópolis, sobre los delta del Jolly Club. El desperfecto fue rápidamente solucionado por los mecánicos, quienes también debieron subsanar un inconveniente sufrido por uno de los camiones de auxilio.

Para completar el trabajo, el sábado por la mañana volvieron hacia Traslasierra, efectuando el mismo recorrido. Los dos tramos de velocidad iniciales (Matadero Cuchilla Nevada y Río Guasta-Taminga) los reconocieron dos veces, así como los dos siguientes (Chamico-Ambul y Ambul-Las Maravillas).

## GOMA PINCHADA

En Ambul se encontraba uno de los furgones Fiat-taller, y ahí llegó Recalde—en su segunda pasada desde Chamico— con la rueda delantera derecha en llanta. ("Circulamos siete kilómetros en estas condiciones.") Poco después, la casa de la familia Recalde sería otra vez el lugar donde se reunió el equipo, ahora junto a CORSA gracias a la gentil invitación de Betty, madre de Jorge, quien nos agasajó con unos exquisitos tallarines con dos salsas, convenientemente prolongados... El castellano y el

italiano se mezclaban continuamente en la conversación, mientras en forma silultánea se comentaban las bondades del vino y la adecuación del Lancia Delta a los caminos cordobeses.

Cuando dejaron Mina Clavero para continuar con el trabajo, un espectador alto, ilaco y de pelo lacio observaba detenidamente a los autos italianos: Oscar "Pincho" Castellano, último ganador del Turismo Carretera, amigo de Del Buono y de paso desde San Luis, quien por primera vez veía en acción este tipo de autos de rally. "No suponía que andaban tan fuerte...", fue el breve pero claro comentario del piloto de Lobería.

## PLANIFICACION

Pero las recorridas de la ruta—que siguieron el domingo a la tarde con la primera etapa y parte de la tercera—no fueron el único trabajo que desarrolló el equipo Lancia. En Córdoba se encontraba también Attilio Bernacchini, antiguo navegante del fallecido Attilio Bettega. Su función es diagramar el esquema de la asistencia técnica para los autos de carrera de Recalde y Biasion. El determinará el movimiento de una treintena de vehículos que apoyarán a los que compiten. Su tarea se compilará en un libro donde ningún detalle quedará librado al azar, y que será distribuido a cada miembro del team.

## RECALDE: "ESTOY ACOSTUMBRANDOME AL AUTO"

"El auto es muy diferente al que tuve en los Estados Unidos; pude ponerlo a punto de acuerdo con mi preferencia. Eso es importantísimo para recorrer la ruta en las mejores condiciones."

—¿Cómo se desarrolla el reconocimiento previo?

—Muy bien y sin problemas. Cada kilómetro que recorro me sirve para conocer más el coche y adquirir práctica. De todas maneras, dado que los caminos no están cerrados, A



ES • EL DESPLIEGUE DE LANCIA • LA MODESTIA DE VOLKSWAGEN • LA PARTICIPACION DE CORSA •  
PRETENSIONES

# EL RALLY

Por Eduardo Enrique Neira  
Fotos: Carlos Campes



A: "Micky" Biasion atravesando un vado en las cercanías de Ambul. 1. Asistencia entre dos primes. Recalde observa el cambio de la cubierta delantera derecha. 2. Teñis de mesa en el Motel Mónaco. Píolos contra navegantes. 3. El equipo Volkswagen Motorsport en pleno: Feltz, Eriksson, Diekmann y Weber junto a un Gacel standard. 4. Los chilenos Clave y Gelsi junto a un Subaru 1800 FWD. El de carrera (totalmente diferente) tiene 190 HP. 5. En la cabecera. Betty de Recalde y su hijo, Jorge. 6. Solemne entrega del premio "Embajador" con el cual CORSA y Carburando distinguieron al cordobés.





Arriba: Donde se encuentre en Córdoba, Recalde tiene amigos. En la foto (tomada en El Condor) conversando con allegados de su ciudad, Mina Ciavero. Izquierda: integración: Raies y su navegante dialogando con Olave y Celsi.



sólo podemos acelerar "todo" en los lugares donde vemos bien el trayecto. Pero eso es suficiente para darnos una idea cabal de las posibilidades del Lancia.

#### BIASION: "ES MUY VELOZ"

Para su coequipier Biasion, el recorrido del rally "es lindo, con la ventaja de poseer un piso homogéneo, siempre de tierra con algunas piedras. Por lo demás, centralizar todo en una ciudad facilita el trabajo previo en gran forma. Muchos sectores son más veloces de lo que me gusta, pero igualmente es una linda carrera, con un público muy entusiasta y no tan arriesgado como en otros lugares. Sin embargo, espero que durante la carrera no haya problemas con la gente; eso sería lo peor que pudiese suceder. Por otra parte, me extraña que no corran los Renault 11 Turbo, ya que estos caminos son ideales para ellos".

#### LOS RIVALES, MODESTAMENTE...

Lo de los italianos contrasta con los escasos medios que muestra, por ejemplo, el team Volkswagen Motorsport. Las dos tripulaciones (Kenneth Eriksson-Peter Diekmann y Erwin Weber-Matthias Feltz) recorren el camino con sendos Volkswagen Gacel —uno de éstos equipado con caja de cuatro marchas— y colabora con ellos Alfredo Altamirano, así como también la concesionaria cordobesa Vicente Manzi e Hijos. En 1986 la preparación del equipo VW fue similar.

En el caso de Mazda, esta escudería representa una de las mayores incógnitas de la carrera, ya que si bien se presentará seguramente con novedades en la transmisión del único 323 FWD que correrá el Rally de Argentina será un severo test para los suecos Ingvar y Per Carlsson, quienes tampoco son los pilotos más renombrados del equipo basado en Bruselas, Bélgica. El recorrido de la ruta lo hicieron con un Peugeot 504 GR, auto a todas luces poco ade-

cuado, aún para las pretensiones de la marca.

#### LOS ARGENTINOS: OPCION SOBRE R.18

En cuanto a los argentinos, las mayores posibilidades se otorgan "a priori" al equipo de pilotos Renault Argentina que, atendido y preparado por Osvaldo Batelli, presentara a Ernesto Sotomartín Christie y Juan María Traverso-Fernando Stella. Hacia el fin de semana sólo el primero de ellos había comenzado su entrenamiento, mientras que Traverso se ocupaba aún de la Coupe Fuego de TC2000. Gabriel Raies sufrió un vuelco sin consecuencias el sábado por la mañana en las cercanías de Cuchilla Nevada, mientras recorría la ruta del Rally de Argentina, donde participará con un R.18 "extraliviano" que arma Sigfrido Schroeder en su taller de Villa Allende. "Micky" Biasion fue testigo del accidente: "Estábamos volviendo con Tiziano hacia Mataderos, para recorrer por segunda vez el primer prime de la segunda etapa, cuando vimos que a lo lejos se acercaba un auto en sentido contrario. Por las dudas nos detuvimos sobre nuestra mano y esperamos que llegara. Cuando arribó, se cruzó y pegó contra las rocas". Gabriel decía: "Al doblar en una curva nos encontramos con un Lancia con las luces prendidas; traté de esquivarlo y lo hice, pero al no tener autoblocante, el auto no traccionó bien y me fui —bastante despacio— contra la montaña. De todas maneras, después seguí recorriendo la segunda etapa. En el auto funcionaba todo bien, sólo entraba algo de frío..."

#### CELSI: "GASTAMOS VEINTE MIL DOLARES"

Muchas eran las tripulaciones que estaban en Córdoba con la misma finalidad. Entre ellas, la compuesta por los chilenos José Celsi y Elvio Olave, quienes en el '86 sorprendieron con su Subaru RX Turbo clasificándose inmedia-

## CORSA METIDA EN EL RALLY SERA EL MAS DURO



Reunión en las Altas Cumbres: Jürgen Nathan, CORSA, "Chiro" Calderón y Carlos Neira.

Nuevamente por mi intermedio, CORSA estará "dentro" de un rally mundial. Este —el quinto de mi cronología particular— lo haré en un Renault 18 GTX E.L. pilotado por un hombre de extensa trayectoria en el Turismo, categoría de la que estaba alejado desde hace años, el germano occidental Jürgen Manfred Nathan. El ex equipo Billy había vuelto a los fierros con un Dodge de TC hecho por Gustavo Brescia, pero anunciado el Rally de Argentina y casi a último momento decidió que su futuro estaba en la especialidad ratera de fuera del asfalto, y con sólo 30 días de antelación encargó el alistamiento de un R.18 que llevará los colores de la petrolera Isaura.

El auto está terminándose de "hacer" en el taller del "Cholo" Cordovana, con un motor armado por RG con fierros de Osvaldo Antelo. Caja de velocidades de cinco marchas, pero standard, ya que no es sencillo en tan poco tiempo conseguir una de las preciadas "armadas". Diez días atrás, Jürgen me contactó, y como habían fracasado las gestiones de Alberto Baldinelli para correr con un Regatta, y me había quedado entonces de a pie, me pareció magnífico navegar al alemán.

Así nos fuimos la semana pasada a recorrer la ruta. Para ganar tiempo, José Alberto García (magistral butaca derecha de Boscham) me facilitó las hojas suyas y con ellas dimos una sola pasada a casi todos los primes, ya que por falta de tiempo no hicimos la cuarta y última etapa. Nuestra motivación principal consistió en la adaptación del piloto a la moderna modalidad del rally, con información detallada y pormenorizada (la hoja que utilizaremos consta de 10.000 —diez mil— referencias). Rápidamente Nathan se adaptó al sistema y el trabajo resultó satisfactorio.

En lo que respecta a mi impresión particular (compartida por mi piloto) sobre el recorrido de Argentina '87, creo que será el más duro de los siete disputados, desde aquel de Tucumán en 1980. Hay varias PP.CC. que presentan un pésimo piso con respecto a ediciones anteriores. La carrera arranca con una N° 1, entre las villas de Icho-

Cruz y Cabalango, que yo me animaría a calificar como camino absolutamente impropio para el paso de crutos de carrera. Más que trabado es intrincado y sobre un piso tan malo como nunca vi otro en mis 18 años de rally: piedras filosas, sueltas, del tamaño de un adoquín, que seguramente van a provocar problemas a suspensiones y neumáticos. No hay antecedentes —aunque el tramo formó parte de algunos primes en rallies nacionales y zonales— pero seguramente el promedio será muy bajo.

Otros sectores en muy mal estado son los de las PP.CC. 15 y 16 de la tercera etapa, es decir la "bajada" de San Marcos Sierra a Capilla del Monte y el de F°. El Rosario a Ascochinga (un recorrido hermoso) que presentan el camino muy abandonado, con piedras grandes sobresaliendo de la tierra lavada y cortes originados en lluvias. Sin embargo, pienso que la etapa crucial será la segunda, —por otra parte, de excelente piso, salvo al final de Chamico-Ambul y también terminando Las Rosas-El Pueblito, ya que ahí se irán delineando recién las posibilidades de cada binomio, habida cuenta del acortamiento de la primera etapa, un verdadero acierto del ACA.

Tampoco habría que descartar la anulación de la PP.CC. N° 25 (Yacanto-Santa Mónica), que este año se plantea sobre un trazado diferente a las anteriores, por el elevado promedio que produciría, contrariamente a la recomendación de la FISA en el sentido de que las pruebas de clasificación no superen los 110 km/h de promedio. Quisimos contactar a algún responsable del ACA, pero al ser negativa la gestión, la duda no fue disipada.

En la semana iremos con Jürgen a probar el R.18 sobre algún piso de tierra en la provincia de Buenos Aires, y el 4 a la noche y los días subsiguientes los veo en la largada y a través del recorrido de las cuatro etapas. Sólo me resta agregar que espero quedarme esta vez sin bigote, precio que pagaré gustoso por terminar un rally por el Mundial. Hasta entonces.

Carlos Neira

tamente detrás de los "superautos". Celsi decía: "Este año tenemos unos 190 HP, ya que al motor lo preparamos con elementos de fábrica, lo que nos costó unos veinte mil dólares. Por ello y el hecho de que se repita la misma ruta básica, creemos que podemos hacer un papel decoroso. Tendremos unos cuatro o cinco auxilios."

La preparación de los autos y pilotos que correrán llegará esta semana a su término. El lunes (3/8) por la mañana, comenzará la verificación previa en el estadio del Club Obras Sanitarias en Buenos Aires, la cual podrá observarse el primer día de 9 a 19 horas, y el martes de 9 a 15 horas.

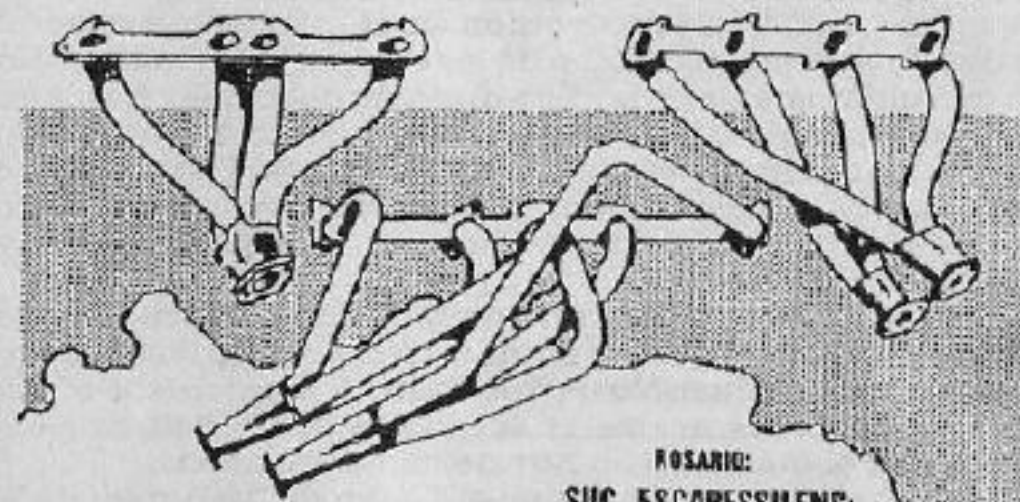


# Escapessilens

## EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y  
ESCAPES DEPORTIVOS  
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA  
AUTOMOVILES  
NACIONALES  
E IMPORTADOS



ROSARIO:

SUC. ESCAPESSILENS:

9 de Julio 2673. TEL. 041-217935

ZONA NOROCCIDENTE Y CUYO

HECTOR ANGELINI:

C. Alvarez 1005. Tel. 081-218717

Tucumán

Sauroto 451. Tel. 0465-90122-90119

Cañeras (Sta. Fe)

ZONA PCIA. NEUQUEN

GIROTTI e HIJOS

NEUQUEN (Cod. B300)

TEL. 0943-23518

ZONA MENDOZA:

LA CASA DEL DODGE 1500:

Brasi 165 - BODOY CRUZ - MENDOZA

TEL. 24-6814

ZONA LITORAL:

JOSE MARIA ANGELINI:

Mendoza 363

VENADO TUERTO (STA. FE)

TEL. 0462-25960

ZONA SUR:

DISTRIBUIDORA SUR:

Chile 250 - BAHIA BLANCA

TEL. 001 26191-41560-24733

ZONA CORDOBA

E. PABLO GANGOSO

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. o personalmente en el  
Auditorio de Bs. As.  
Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.

**JORGE OMAR DEL RIO**  
Escuela de Pilotos

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



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

Todo



Jeep

## REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

• LINEA COMPLETA  
• LEGITIMOS  
• IMPORTADOS  
• NACIONALES

# IMPORCAR

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

• TARJETAS DE CREDITO.

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

## HORACIO

PARA  
AUTOMOVILES  
NACIONALES  
E IMPORTADOS  
COMPETICION

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

Envios al interior

Fabrica, Administracion,

VENTAS:

UNICA DIRECCION:

MILLER 3464.

542-1530 CAP (1431)

TEL. 543-9489



## CUBIERTAS WALTRAC BF Goodrich

PATONAS PARA  
TODAS LAS MEDIDAS  
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:

541-2694

70-6387



## SIMPSON.

ANTIFLAMA  
NOMEX III U.S.A.



• BUZOS  
• GUANTES  
• ROPA INTERIOR  
• CAPUCHAS

Bmé. Mitre 1339 Cap.

Tel.: 49-2681 -

ENVIOS AL INTERIOR

## GALZADOS CARCER

PICALO POR CASILLA DE CORREO N° 50  
(1584) EL PALOMAR

TENGA UN SISTEMA

CONTRA INCENDIO

## PROGAS

Y participe del  
7° RALLY MUNDIAL  
SIN INCONVENIENTES

Unicos homologados  
por el A.G.A. y F.I.A.

Consultas 568-3722,

Fco. Belro 5491, Capital (1419)



PARA:  
• CUEROS  
• GOMAS  
• VINILICOS

ES UNICO

\* CORLOK  
\* AZULEJOS  
\* PLASTICOS  
\* FORMICA,  
etc.

## ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

• T.C. • T.C. 2000 • F.R.A.  
Turismoclase 2 y categorías especiales



• Rectificación general e integral del  
carburador Marino - 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.

## AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32  
1/28



1/24  
1/12

SCALEXTRIC • MABUCHI  
• SEBRING • LEONE

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

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

## Claudio Néstor Etchart

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

Conózanlos y Decida  
ARRIOLA 2409 (casi esp. Villegas),  
LOMAS DEL MIRADOR.  
TEL: 653-2109; 657-7828



PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

## amortiguadores



sadaf

• SUSPENSION  
• DIRECCION  
• REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Suspencar s.r.l.

Avda. La Plata 568/72. TEL: 983-4792

Viamonte 1512. Tel. 40-3191/2255

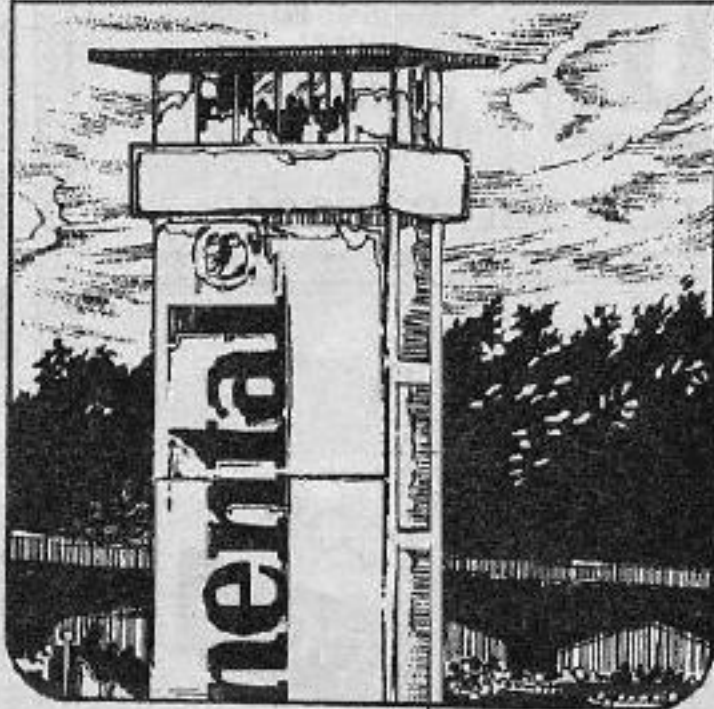
Envios  
al  
interior

Tarjetas  
de Crédito

PREPARAMOS AMORTIGUADORES ESPECIALES PARA COMPETICION

Grand Prix de

ALEMANIA



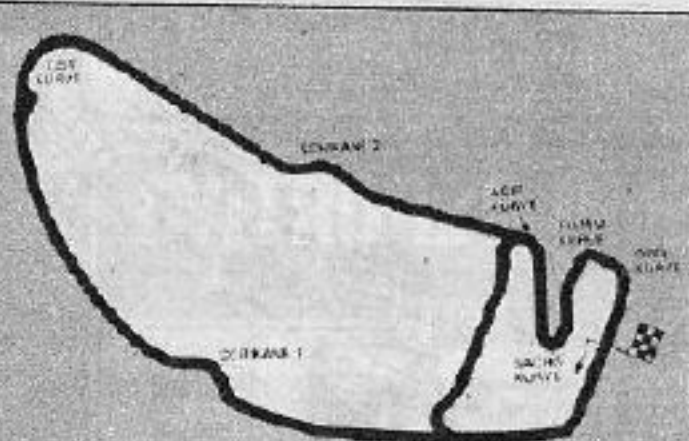
fórmula uno

**EN HOCKENHEIM, y cuando menos se lo esperaba, se asistió al asentamiento de otra de las sociedades que quieren dominar el "mercado":**

... pero Sabiendo Aprovechar... las desgracias ajenas, acaecidas justo cuando las propias lo habían dejado ya demasiado lejos de cualquier posibilidad cierta de lucha por la vanguardia. Así, mientras a Prost se le escapaba el record absoluto de GG.PP. ganados; a Mansell, la primacia dentro del team "anglonipón", y a Senna, la punta del Campeonato, el bueno de "Nelsinho" Piquet se quedaba con ella... y con un providencial triunfo, claro...

# NELSON & WILLIAMS S.A.

(... Sin Atacar)



## FICHA GENERAL

**Fecha:** 26 de julio de 1987  
**Denominación de la prueba:** Gran Premio de Alemania (octava fecha del Campeonato Mundial de Fórmula Uno)  
**Lugar:** Motodromo de Hockenheim  
**Ubicación:** 86 km al sur de Frankfurt y 140 km al noroeste de Stuttgart.  
**Organizador:** A.V.D. Frankfurt am Main.  
**Autoridades:** Director de la prueba, Horst Wilhem; Comisarios deportivos, Luis Sales Grade (Portugal), John Corsmit (Holanda), Klaus Steinmetz (Alemania); largador, R. Bruynseraede (Bélgica).  
**Condiciones climáticas:** Pruebas del viernes, óptimas; pruebas del sábado, con lluvia; en carrera, óptimas.  
**Participantes:** 26.  
**Público:** 45 000 espectadores.  
**Organización:** Pista, buena; Servicios, mediocre.  
**Seguridad:** Óptima.  
**Espectáculo:** aburrido, con algunas sorpresas.

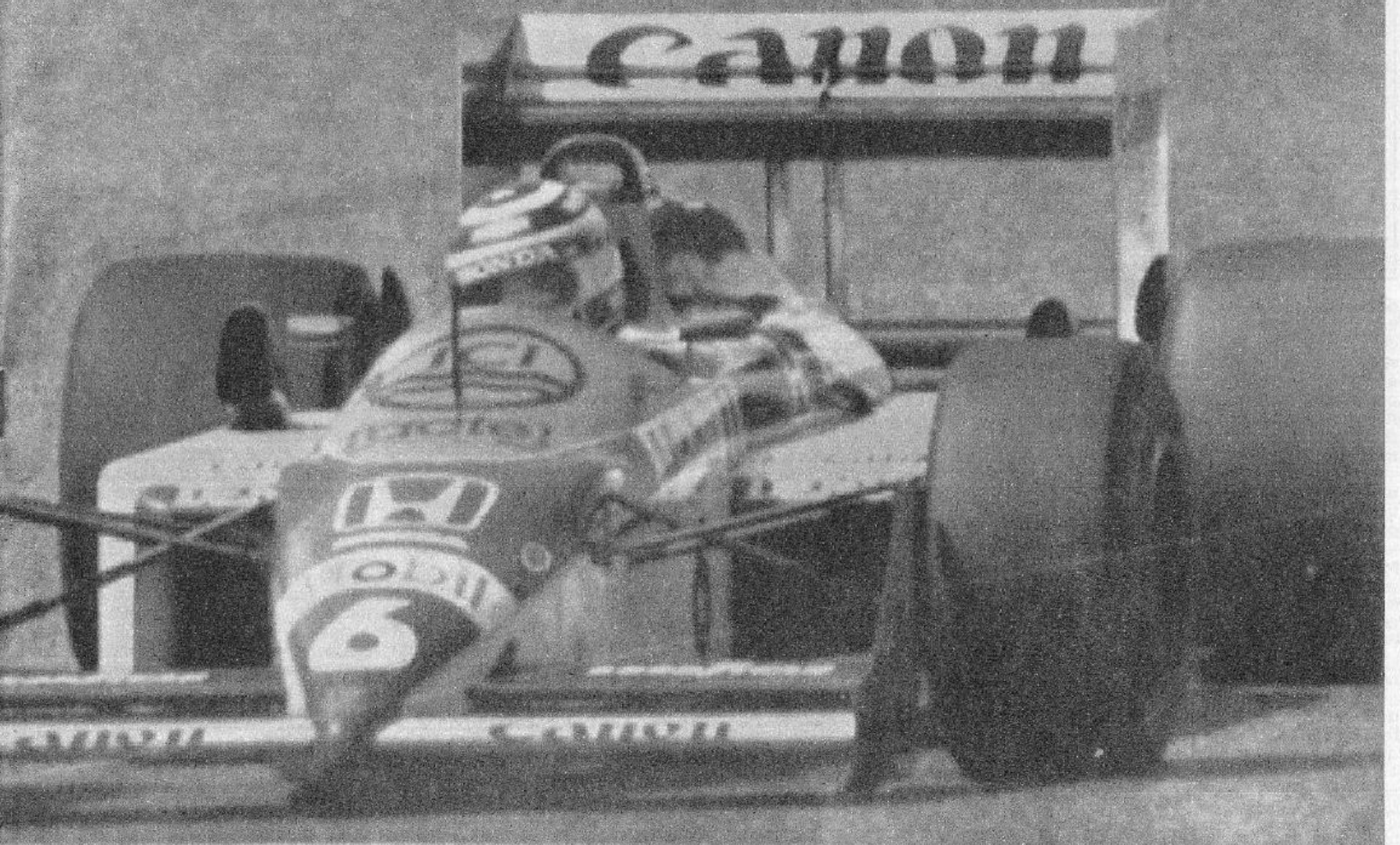
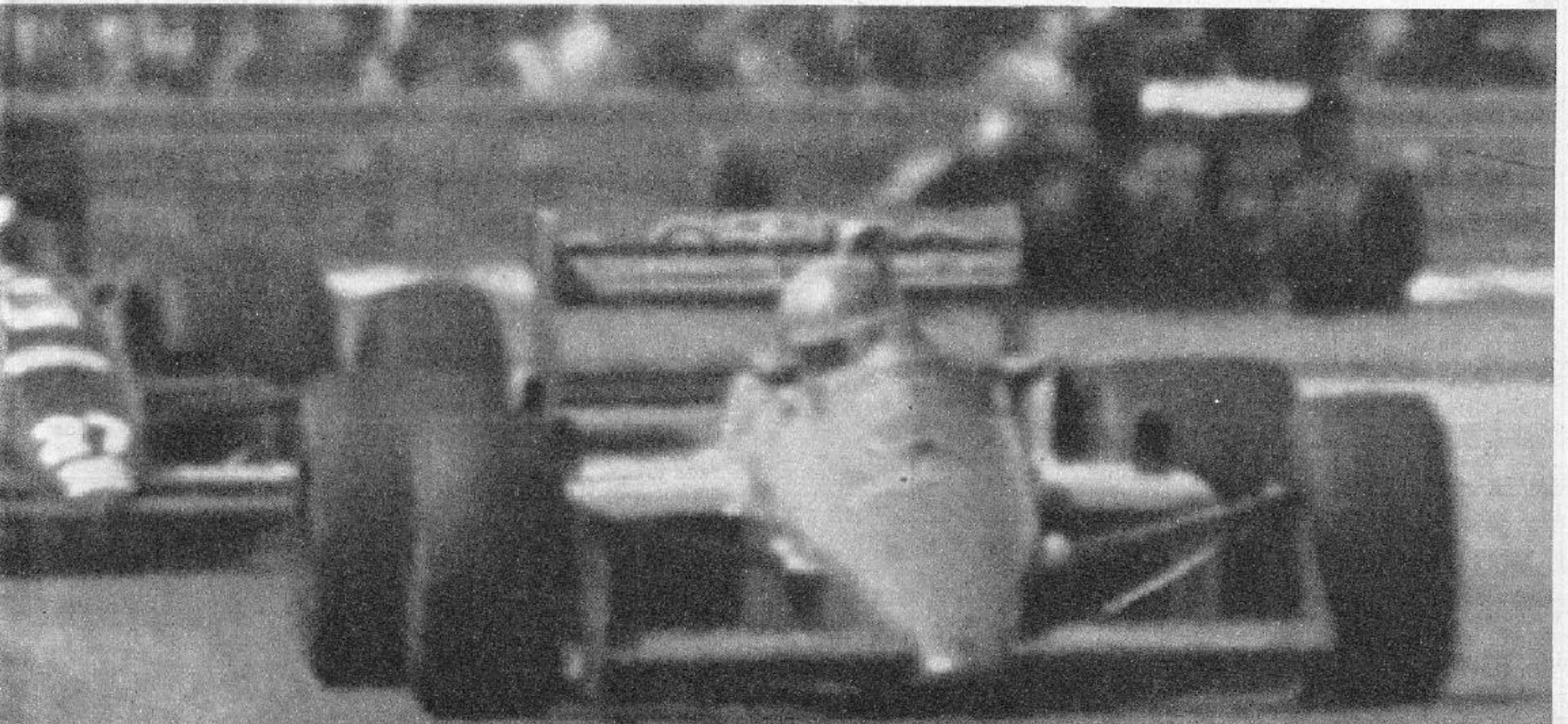
**H**ablemos del plano humano y digamos "¡viva Nelson Piquet!", nuevo líder del Campeonato Mundial 1987. El domingo por la noche estaba quizá cansado, apenas después de la victoria en el Gran Premio de Alemania, y no respondió con su acostumbrado aire esquivo a los saludos de quienes lo cruzaban por el difícil camino entre la pista y la sala de prensa. O quizá también él, nada menos que él, se divirtió, y todo está dicho. Decimos, pues, "viva Piquet", dado que se puede creer que sus

estados de malhumor son pasajeros y que reencontrando la espontaneidad de ciertas tantarronadas suyas, reencontraremos también nosotros alguna cosa divertida en este mundo de la Fórmula Uno siempre más marchito.

"Viva Piquet" también porque ahora puede darse que en Williams se hagan las cuentas y se decida concederle verdaderamente el rol de primer piloto, evitando dilatar la guerra civil que se estaba tornando peligrosa. Ahora, el



En la foto mayor, Piquet acaba de apoderarse del tercer puesto en los tramos iniciales, superando al primer líder de la carrera, Senna, quien a su vez es acosado por Alboreto, a quien sigue Boutsen. En la otra, electivamente... el podio. Nelson aplaude, Johansson saluda y Ayrton se relaja.



## HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Mientras en la pista se vivían los últimos momentos, con el temar (o la esperanza) de algún otro golpe de escena, junto al muro de señalización vimos en los televisores la desventura de Johansson, que debió cumplir el último medio giro con la goma delantera derecha desbandada, y fue emocionante verlo pasar la línea de meta con nada más que la llanta. Junto a nosotros Jerhard Berger, tranquilo después del contratiempo: "El motor no andaba bien desde la primera vuelta, después empeoró y finalmente se rompió, pero estoy contento porque el auto va bien, mejoró mucho y ahora se guía cómodamente. En Hungría podremos defendernos mucho mejor, también porque en los próximos días haremos pruebas en Fiorano o Imola, con elementos nuevos. Estamos llegando también nosotros..."

Poco antes habíamos hablado con Michele Alboreto, apenas bajado del coche ingresado al box después de solo nueve giros: "Ya en la vuelta previa advertí un ruidito que no me gustaba, pero no pa-

recía una cosa grave. En cambio, era la señal de la rotura de una turbina, como aconteció luego. Como habrás visto, sin embargo, mantenía el ritmo de los mejores, perdiendo poco a poco a medida que disminuía la presión del turbo. Ahora estamos seguros de encontrarnos en el buen camino".

Cuando terminó el Grand Prix pasamos por el box de McLaren, adonde entraba Prost dirigiéndose hacia un técnico de Porsche: "Pasó algo en el sistema eléctrico, lo mismo de Silverstone", le espeló. De pronto advirtió una presencia extraña... y de golpe se quedó mudo. Sin embargo supimos que estaba satisfecho con el comportamiento del motor, y convencido de estar todavía armado en la lucha por el mundial.

Nelson Piquet, en el "après-course", estaba sintético, casi aburrido: "Mi máquina estaba mal, saltaba como una cabra. Ya estaba resignado, pero los otros se detuvieron y aquí estoy. No creo que cambie mucho el seno de la escudería, pero en tanto he conseguido puntos..."

Nelson Piquet festeja su primera victoria del año.



## MERCADO DE PILOTOS ¿VICTOR ROSSO CON MIN

El informe oficial de la semana es la confirmación, de parte de Alain Prost, de su permanencia por dos años más en el equipo McLaren.

La noticia es clara y confirma lo que ya habíamos anticipado, aun si de parte de muchos otros medios de prensa se continuaba diciendo que el campeón del mundo estaba siempre en contacto con Ferrari. En consecuencia, caducan todas las otras hilaciones que han podido leerse en los últimos tiempos a propósito de movimientos varios.

Por ahora, el interrogante más importante sigue siendo el del destino final de Nelson Piquet, que se dice que no está satisfecho con las propuestas económicas que le ha hecho Williams. Sin embargo, es todavía muy pronto para tener una idea clara, incluso porque las relaciones entre Piquet y el equipo pueden estar influenciadas con razones no económicas, teniendo en cuenta que son los resultados de las carre-

## LAMBORGHINI PARA BRABHAM... ¿MOTOR RENAULT PARA MCLAREN?

Los anticipos sobre lo que podría acontecer el año próximo cuando los reglamentos hagan competitivo el uso de los motores aspirados respecto de los turbo, BMW ya está decidida a dejar totalmente la Fórmula Uno, y por eso Brabham debe pensar en el motor del futuro. Muchos síntomas indican que será el de Lamborghini, actualmente en gestación bajo la dirección del ingeniero Mauro Forghieri, aunque no estará listo hasta la mitad de la temporada (mientras tanto podría elegirse una solución transitoria). Recordamos que Bernie Ecclestone fue visto cenando con Bob Lutz, en Detroit, y no pudo ser casual que el dirigente máximo de la Chrysler haya estado junto al patrón del equipo Brabham.

Y en Hockenheim se vio al ingeniero Forghieri conversando con Ecclestone y Herbie Blash, de Brabham, y tampoco éste pudo haber sido un encuentro casual.

Por otra parte, la solución del motor Lamborghini-Chrysler para el team inglés parece ser la más razonable, ya porque no hay muchos impulsores disponibles, ya por los potenciales técnicos y de ideas que representa el grupo de estudio cuyo capo es Forghieri, con el auxilio de los centros de investigación avanzada de Chrysler, que son de altísimo nivel.

La otra noticia tiene que ver con McLaren, que se encuentra también con el mismo problema de motor. Recientemente, confirmando haber firmado por dos años más para esta casa (como lo anticipamos en mayo, ver recuadro) Alain Prost afirmó que está tranquilo en lo que concierne al motor para el futuro. Y ya que Porsche no hará un aspirado, consideramos que McLaren tiene estrechos acuerdos con Renault, en la cual Prost ya se había interesado en el pasado reciente, probablemente con la ayuda importante de ELF, que ya estuvo envuelta en las tratativas con la casa francesa, luego cerradas porque McLaren seguía fiel a la colaboración con Shell. Ahora, por lo que podemos presumir, las relaciones entre McLaren y Renault se reabrieron, siempre con ELF como intermediario, y es por esto que Prost estuvo tan decidido en la afirmación de que para el futuro está tranquilo en lo que a planta motriz se refiere.

No obstante, no podemos ignorar que en Hockenheim se vieron circulando también técnicos motoristas de Peugeot, cosa que sorprendió un poco, pero recordemos que Dudot, de Renault, estaba también en Imola y en Spa...

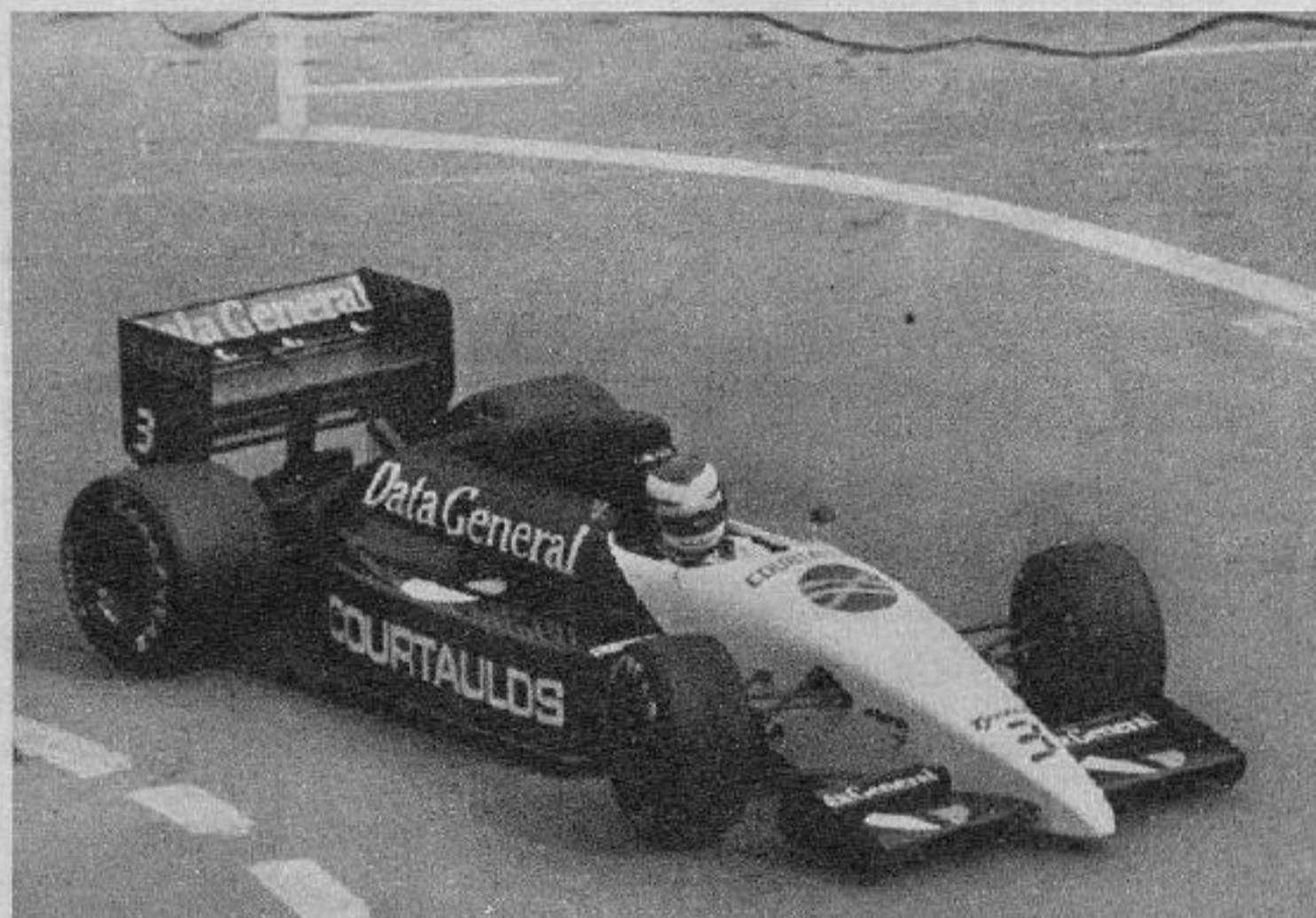
brasileño tiene nueve puntos de ventaja sobre Mansell y son pocos y muchos al mismo tiempo, con Senna en el segundo puesto a cuatro puntos y Prost en el cuarto a trece. Con ocho carreras por delante, son diferencias de poco relieve y estaría bien que en Williams se preocuparan por mantenerlas o aumentarlas.

El domingo, en Hockenheim, Piquet anduvo bien, muy bien, porque él mismo admitió que tenía la máquina en condiciones imperfectas y que desde el inicio se contentaba con el tercer lugar. Mansell marchaba de cualquier modo más fuerte que él, y estaba también la amenaza de Prost y la persecución de Senna. Y en cambio sucedió que Mansell quedó eliminado de improviso por el motor que se paró después de algunos estrores de encendido fallido, y además que Prost siguió luego la misma desventura sucedida en Silverstone. Una anomalía en el sistema eléctrico que lo detuvo en la pista a cinco giros del final. Y así, Nelson Piquet encontró una victoria inesperada, sin haber podido hacer nada para merecerla.

El más irritado, por cierto, debe ha-

ber sido Alain Prost, que tenía la posibilidad concreta de mejorar finalmente el famoso primado de triunfos absolutos en Gran Premios, sumando 28, pero sobre todo que en esta carrera había reencontrado suficiente motor como para estar con los primeros y después pasar al frente. Para él era confortante que Porsche hubiera encontrado la manera de devolver a sus motores a la competitividad con los de Honda, y lo era también para los que asistían a este GP., recabando promesas de menor aburrimiento para el futuro. Y, francamente, lo escaso de excitante que tuvimos en Alemania lo ofreció justamente Prost en el sentido de que pocos esperaban que el McLaren pudiese insertarse entre los Williams y después pasarlos.

A decir verdad, la fase inicial tuvo también la presencia de la Ferrari de Alboreto y el Benetton de Boutsen en las primeras posiciones, no alejados de los cuatro que tiraban al grupo, pero para Ferrari ésta resultaría otra jornada negativa, con el retiro de Alboreto por la rotura de la turbina y el de Berger por la del motor, pero al menos se pudo ver que las Ferrari han mejorado



En la foto superior, el Tyrrell de Palmer, cuyo equipo tuvo una actuación destacada entre los motores aspirados. Izquierda: Piquet en la vuelta de honor, con Prost de pasajero. Arriba: Larrousse y Alesi satisfechos.

verdaderamente en chasis y aerodinámica, lo que quiere decir que tal vez puedan hacer cosas excelentes en Hungría, sobre un circuito lento sobre el cual la potencia máxima cuenta relativamente. Una sensación que se reflejaba en los semblantes de los interesados porque tanto Alboreto como Berger, después de los percances estaban serenos y relajados. Buena señal. En cambio, poco de bueno para Senna, que tuvo los mayores problemas y justamente por la que parecía ser el arma secreta vencedora de Lotus, la famosa suspensión a control electrónico que lo

ayudó sobre los dos circuitos tortuosos de Montecarlo y Detroit, pero que es una rémora notable en los veloces, con el agregado esta vez de un mal funcionamiento que se reveló desastroso. Su retraso de más de una vuelta se debió precisamente a una pérdida del sistema, que en forma progresiva fue bajando la máquina hasta hacerla rozar el asfalto, y es bueno para él que le haya "llovido" el tercer puesto, cuatro puntos que lo mantienen en carrera por el título, al menos por un tiempo.

No hubo más en esta carrera, que la gente había presenciado, desolando las

ARDI?!

ras de agosto las que determinaran electivamente las posiciones, porque, con Piquet netamente a la cabeza de la clasificación mundial, está claro que Williams apuntaría sobre él para el título 1987, no queriendo por cierto repetir la experiencia del '86.

Y, lógicamente, si Piquet se consagra Campeón del Mundo, Williams querrá retenerlo, también porque los sponsors presionarían en este sentido.

Un piloto que ya expresó su deseo de cambiar de escuadra, pero sólo si encuentra un lugar en una de alto nivel, es Alessandro Nannini, que ya le dijo a Minardi estar en tratativas para irse a un equipo de primer plano. Se habla de Benetton, de donde se podría ir Fabi, que tiene propuestas interesantes para volver a correr en América con el team Forsythe. Y se habla también de McLaren, que dejaría libre a Johansson. Para McLaren, precisamente, algunos hablan también de Senna, para hacerle compañía a Prost, pero la noli-

cia parece por lo menos curiosa, ya que no vemos como podrían convivir los dos mencionados...

Como sea, si Nannini deja Minardi, se abre una gran posibilidad de volver a ver un piloto argentino en F-1, porque días pasados hubo un encuentro entre Victor Rosso y Giancarlo Minardi, y se plantearon las bases para discusiones futuras que podrían llevar a Rosso a entrar en la máxima categoría. En efecto, parece que el argentino podría contar con un importante apoyo financiero, cosa indispensable para una escuadra como Minardi, que debe hacer las cuentas con balances limitados. Y el propio Minardi ha dicho que estaría feliz de poder acoger al marcosjuarense, porque ha valorado y apreciado sus resultados. Pero, si Nannini no encuentra lugar en un team de alto nivel, como dijimos, se quedará en Minardi, y Rosso perderá, en ese caso, esta oportunidad.

Es por esto que todo está ligado a los movimientos del italiano, el cual a su vez está condicionado por otros eventuales alejamientos. Es posible que tengamos ideas más claras en Austria.

## LA SITUACION EN FERRARI BARNARD, CONTRA VIENTO, MAREA... (E ITALIANOS)

Ferrari Testarossa, Ferrari GT, ahora Ferrari Le Mans. En la producción de la marca italiana han reaparecido nombres que las carreras de un tiempo hicieron gloriosas, símbolos que se convirtieron en históricos. Y bien, con el tiempo, se podría hacer famosa también una nueva sigla, por ejemplo "Alfa Amarilla", por vía de una curiosa decoración vista sobre las Ferrari durante las pruebas, y que tenían las aletas delanteras y los alerones posteriores marcados con vistosas cintas plásticas amarillas, para distinguirlos de los normales. Fueron elementos azares llevados a Alemania a último momento, como perfeccionamiento aerodinámico de la máquina, que sigue en continuo desarrollo.

Esta de las nuevas alas es la última evolución positiva aplicada a la Ferrari 87, cuya lenta pero laboriosa puesta a punto se advierte. Una evolución que fue reivindicada el sábado por la mañana por John Barnard, que se prestó probablemente con poco entusiasmo a una confrontación con los periodistas, sobre todo italianos. Y a propósito de la máquina, Barnard dijo: "Hacemos continuas modificaciones, y hay otras en programa. Estamos bastante satisfechos en cuanto se refiere a la aerodinámica, y es necesario también llevar adelante el desarrollo de las suspensiones y del motor. Hay que recordar, ante todo, que la galería del viento de Ferrari es operativa solamente desde noviembre pasado, y además que debemos trabajar sobre ideas de otros." Con esto, Barnard espera haber hecho comprender cómo no es fácil llevar a buen puerto un trabajo teniendo en cuenta la situación que se le presentó. Dudamos, empero, de que cuanto dijo sea entendido con razonable comprensión, ya que por parte de muchos de los periodistas italianos era casi palpable una cierta preconcebida aversión a este técnico inglés que ha tenido la mala suerte de no comprender inmediatamente cuál es la mentalidad corriente de los italianos, muy diferente a la de los ingleses.

El resultado es que contra Barnard se desencadenó pronto una campaña crítica violenta, que asumió tonos increíbles y no siempre de buen fe.

En esta ocasión, entre otras cosas, Barnard estuvo prácticamente forzado a ir a Alemania, no obstante tener programados otros compromisos, más bien apresurados, teniendo que llevar adelante el trabajo de preparación de la máquina de 1988. De hecho, se había decidido que fuera a Hockenheim el ingeniero Harvey Postlethwaite, encargado de los estudios sobre los materiales compuestos y la aerodinámica, pero la ausencia de Barnard hubiese podido hacer nacer la sospecha de que en el seno de Ferrari se había producido otro cambio de responsabilidad, por lo cual el director técnico debió abandonar el trabajo en curso para poder demostrar con su presencia en pista que las cosas no han cambiado.

De todas maneras queda el hecho: la prensa italiana se ha tomado cada vez más agresiva hacia él y también hacia Ferrari, con extralimitaciones incluso en los campos que nada tienen que ver con las carreras. Hemos leído también, de hecho, chismes relacionados con asuntos personales y familiares de Enzo Ferrari, cosa que fue estupefaciente, sobre todo porque no tenían contacto con los hechos técnicos y también porque ni se tuvo en cuenta la delicadeza de los afectos personales.

inmensas tribunas de Hockenheim, donde los vacíos eran impresionantes para quienes recuerdan los llenos totales de hace algunos años.

Se debía prestar atención para seguir lo que sucedía, por ejemplo, entre aquellos que tienen motores aspirados, empeñados en su batalla privada. Salieron bien una vez más los de Tyrrell, que se ubicaron en el cuarto y quinto puesto, después de una bella batalla entre ambos desde el principio al fin, y Alliot, con el Larrousse, que festejó su cumpleaños con la conquista de su pri-

mer punto mundial. Otros que vale la pena citar, de todos modos, son Andrea De Cesaris, que se mantuvo largo tiempo en el grupito de cabeza, detenido luego con el motor roto; Nannini, bien en carrera hasta el retiro, y Ghinzani, que estaba sexto cuando cedió su motor.

Pero adelante, algo excitante había pasado al principio: el disparo de Senna en la partida, "madrugandolos" a todos, pero la escapada duró poco más de un giro. Por lo demás, todo aburrimiento.

## ILUSTRATIVO INFORME DE GOODYEAR REALIDADES DE LAS CUBIERTAS

En los primeros años de la década del '80 la FISA impuso una medida de neumáticos por la cual pensó que se reduciría la velocidad de los autos de competición. Esta reglamentación restringió el diámetro máximo de las cubiertas a 26" y el ancho máximo a 18 pulgadas.

Los neumáticos Goodyear de competición fueron fabricados, obviamente, respetando estas dimensiones desde antes de la defunción del motor Cosworth, el cual desarrollaba una potencia máxima de alrededor de 550 HP. Hoy los motores turbocomprimidos erogan el doble de dicha potencia en pruebas clasificatorias, y probablemente corren con potencias que orillan los 850 HP. Mientras tanto, las dimensiones de los neumáticos no han variado y podemos deducir, entonces, que los autos equipados con motores turbo se encuentran significativamente menos "calzados" en proporción a la potencia que desarrollan.

Se ha aceptado como práctica usual durante el desarrollo de un Grand Prix de F-1, que cuando un auto, cualquiera fuere el motivo, ingrese a los boxes, sea objeto de un cambio de neumáticos, aun en caso de no necesitarlo, Goodyear concuerda con que esto es una práctica sana.

Desafortunadamente, una parada prematura en los boxes en la cual se cambien las gomas, podría dar la impresión de que el piloto ha tenido problemas de rodado, cuando en realidad probablemente no fue así.

Hoy, los neumáticos radiales altamente técnicos son sensibles en mayor medida al valor de presión de inflado, que antaño. Un neumático otorga su óptima performance dentro de un margen de inflado de sólo unas dos libras por pulgada cuadrada. Las presiones óptimas recomendadas para un circuito en particular se basan en las características de construcción del neumático, cargas máximas y condiciones de pista, y pueden variar entre los autos en función de diferencias de potencia, torque o chasis.

El exceso de presión produce efectos contrarios en la transmisión de fuerzas entre el neumático y la superficie de pista, y adicionalmente incorpora propiedades de inflexibilidad o rigidez. Contrariamente, el operar con bajas presiones de inflado sólo afecta a la performance marginalmente por el desgaste originado por el exceso de calor resultante de la "sobreflexión" y probablemente ello conducirá al piloto a efectuar un prematuro cambio de neumáticos.

También el excesivo calor localizado en ciertas zonas puede ser ocasionado por una mala puesta a punto del chasis, como por ejemplo una alta comba negativa.

La presión es directamente proporcional a la temperatura del gas empleado dentro del neumático, usualmente aire o nitrógeno.

El gas puede tomar mayor temperatura a causa de fricciones, flexión del

neumático o por causas externas como problemas con los frenos, y de tal manera la presión sufrirá un incremento.

En orden de lograr una correcta presión, las mediciones deben efectuarse en frío. La presión medida de este modo debe otorgar un valor de cerca del 30% por debajo de las condiciones de presión de uso. Depende también del rango de temperatura de operación, de que los neumáticos tal vez resulte necesario sean precalentados de acuerdo a condiciones de pista y climáticas. La presión normal de operación es aproximadamente de un 60% de las de un neumático de automóvil de uso cotidiano.

El espesor que apoya en el suelo en una cubierta de competición es relativamente delgado, de alrededor de seis milímetros. Cuando posee elevada temperatura, es susceptible de arrastrar consigo pequeñas piedritas del pavimento u objetos metálicos, los cuales, si no son despedidos por la fuerza centrífuga generada por la rotación del neumático, pueden trabajar en el espesor o en la carcasa del mismo, causando finalmente pérdidas de aire.

En cuestión de segundos la goma puede pasar de una condición estable de operación a poseer insuficiente aire como para poder sustentarse, y ello a su vez produce un rápido incremento de la temperatura a causa de la excesiva flexión que se está originando. Esta flexión se produce a causa de la pérdida de presión, y hay que tener en cuenta que es el aire el que soporta el peso del vehículo; el resultado de ello es que el neumático puede llegar a desintegrarse.

Un piloto de Fórmula Uno puede derribar todo el potencial de la performance de sus gomas, por conducir excesivamente rápido en forma temprana. Los neumáticos necesitan ser bien calentados si se desea que otorguen su máxima performance en carrera. Una lucha "rueda a rueda" entre dos pilotos puede originar una disminución en la performance del neumático y la situación es agravada si tenemos en cuenta que en las primeras vueltas el auto se encuentra más pesado por poseer, por ejemplo, la carga de combustible completa, incorporando carga extra a los neumáticos.

Por supuesto que posteriormente el piloto puede echarle la culpa a los neumáticos por su mala performance... Los motores sobrealimentados poseen el poder de permitir al piloto cargar con exceso de esfuerzo a los neumáticos, y ello originará un deterioro que no es real (por condiciones previstas de uso), pero ello puede interpretarse como que el piloto experimentó una pobre performance de sus gomas...

Es interesante recordar que durante la temporada 1987 todos los pilotos conducen con neumáticos idénticos.

De ello se desprende que siempre será el conductor más sabio y habilidoso quien podrá lograr de sus neumáticos la mejor performance para lograr el éxito al finalizar la carrera.

## TRAGUITOS DE CERVEZA

¿EL REAL MADRID COMPRA BRABHAM? A la noche, una noticia curiosa y reservada: el Presidente del Atlético Madrid de Fútbol, Jesús Gil, tomó contacto con la "Allsport", una agencia de promociones cuyo capo es Ecclestone, por acciones concernientes al fútbol, pero también discutió con este... la adquisición de la escudería Brabham. No sabemos hasta qué punto esta noticia es cierta en el sentido de que no resulta que Ecclestone quiera efectivamente vender su equipo, pero los españoles

afirman que es verdadera y que las tratativas están en curso.

LA COMPUTADORA DE PIQUET En cuanto al anecdotario de la carrera, un elemento curioso que viene de Honda, que asegura que en la máquina de Piquet todo el cuadrante de instrumentos estaba inactivo desde el inicio de la competencia, y que Piquet corrió sin saber siquiera a qué régimen andaba el motor. Lo dicen ellos, pero es difícil de creer enteramente porque Nelson lo confirmó sólo de un modo parcial, asegurando que después de la ronda 18



**Sugerencias...** Por avisos en esta sección llamar a:  
**EDDIE PUBLICITARIA SRL.**  
 Córdoba 443. 1º P. "A". Tel. 311-2184

**TRIA** presenta:  
 el Superencendido  
 electrónico  
 de efecto  
 "Hall"



TRANSISTORIZADO  
 SIN PLATINOS NI  
 CONDENSADORES  
 Y EVENTO DE  
 MANTENIMIENTO  
 Para Dodge 1500, 1.8  
 VW 1500 - VW Gollet  
 VW Kombi  
 Renault 6, 11, 12, 18  
 Peugeot 404-504

Fácil instalación  
 Especialmente  
 diseñado para todas las condiciones de marcha  
 El coche de carrera VW Gollet, pilotado por  
 CARLOS GALLICCHIO, está equipado con el  
 SUPERENCENDIDO ELECTRONICO TRIA.  
 Equipo original del VW CARAT.

Fabrica y Garantiza: T.R.I.A. S.A.  
 GUIDO SPANO 1840 - VILLA LUZURIAGA (Bs. As.) Tel. 659-0891 / 6415/9004  
 COLOCACION Y VENTA: CAXABVILLE 4941 - TEL. 683-2366 - CAPITAL

**VOLANTES**  
 DEPORTIVOS  
 MATRA 5  
 Y ORIGINALES  
 AUTOMOTORES  
 TRACTORES Y  
 NAUTICA

REPARACION Y RECAMBIO

**CADENAS**  
 para BARRO,  
 NIEVE Y HIELO

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.  
 WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAP.

**Seguridad  
 y garantía!...**  
**RESORTES DE  
 SUSPENSION**



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

**CAJAS  
 AUTOMATICAS**  
**DIRECCIONES  
 HIDRAULICAS**

COLOCACION  
 REPARACION Y SERVICE  
 REPUESTOS

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

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

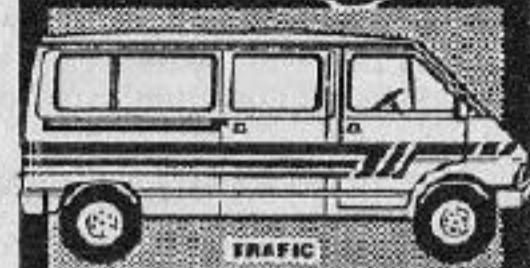


ENVIOS AL  
 INTERIOR

SERVICIO  
 AUTORIZADO



IMPORTADORES  
 EXPORTADORES  
**DE MARCO Hnos. S. R. L.**  
 24 DE NOVIEMBRE 561  
 Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL



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



**LA  
 COSMETICA  
 PARA EL  
 AUTOMOTOR**

lo más moderno  
 y novedoso  
 en decoración  
 de vehículos

Amplia gama de  
 diseños y colores  
 en cintas  
 decorativas



ENVIOS AL INTERIOR

**DUKE**

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

VENTAS POR MAYOR  
 Y A DISTRIBUIDORES

**JOSE V. BIANCHI**  
**ESCUELA DE PILOTOS**

**CURSO AVANZADO DE CONDUCCION  
 DEPORTIVA**



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

**DURANTE 5 AÑOS TRABAJAMOS,  
 CON RESPONSABILIDAD Y DEDICACION  
 FORMANDO NUEVOS PILOTOS; SOLO ASI  
 LOGRAMOS HOY LA MEJOR ESCUELA.**

**SI ESTA INTERESADO, COMPRUEBELO UD. MISMO**

Personalmente Autódromo de Buenos Aires:  
 Miércoles y Viernes de 11 a 14 Hs.  
 o por carta: PENU 1065. 1º Piso,  
 Capital Federal (C.P. 1068)



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



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

• **PRECIOS  
 SENSACIONALES !!!**  
 • **UTILICE EL PLAN CANJE**

NO CERRAMOS AL MEDIODIA  
 VENTAS POR MAYOR Y MENOR  
**WARNES 1401** ESQUINA DORREGO  
**854-7322/0902** ENVIOS AL INTERIOR

TARJETAS DE CREDITO



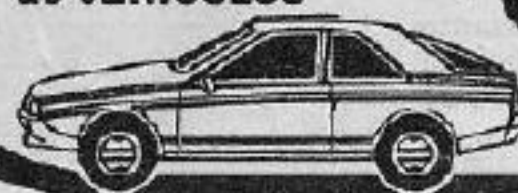
Su casa, oficina o  
 negocio POLARIZADO  
 con MATERIAL  
 ESPEJADO

**¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!**

Polarizamos su auto, lancha, casa, etc.  
 con el **NUEVO FILM PARA POLARIZAR  
 QUE NO SE RAYA.**

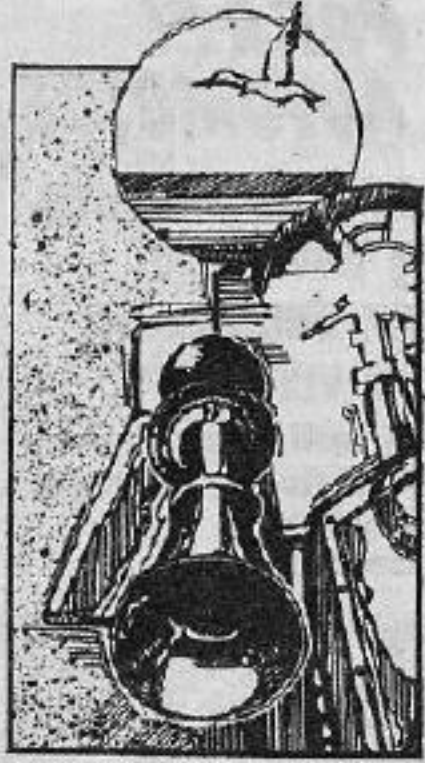
...y conseguirá de 5 a 7  
 grados más frío de su equipo  
 de aire acondicionado.

**DECORACION  
 de VEHICULOS**



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

# Toquecitos de bocina



## PRUEBAS VARIAS

Las que programaron varios pilotos de Fórmula Renault Argentina con vistas a la competencia de Rafaela. Luis Belloso lo hizo en el Autódromo de Buenos Aires, Hugo Mazzini programó girar en Las Flores y Rodolfo Torregiani en el Autódromo de Marcos Juárez. En este caso, para sacarse la mufa, pintó el Crespi con nuevos colores.

## CASAMIENTO EN BAHIA BLANCA

El que perdió la carrera de soltero fue Guillermo Fabi, y la que ganó fue Diana Alvarez. La boda se desarrolló en Bahía Blanca, y el sacerdote encargado de concretarla fue el "Padre Molykote", tal como él mismo se definió, pues fue el que se hizo cargo de la ceremonia de Mario Gayraud. Vayan los mejores augurios para ellos de parte de esta redacción.

## LA F.R.A. ACLARA

El Presidente de la Asociación, Eduardo Bouvier, aclaró que no se realizan reuniones en la sede de la calle Gurruchaga 2064, de Capital Federal, los miércoles previos a cada competencia. A tenerlo en cuenta, especialmente la gente del interior que habitualmente concurre a las mismas.

## FURLAN, SI; BOUVIER, DUDOSO

"Si Lui termina de armar los motores, probablemente corra en Rafaela." Las palabras pertenecen al campeón Néstor Gabriel Furlán, y el que aún está en dudas acerca de su participación es Eduardo Bouvier, que todavía esta reconstruyendo su monoplaza destruido en Buenos Aires.

## KARTING CON CAJA

Cinco fechas tendrá el Campeonato

Argentino de la especialidad, que tiene muchos cultores en el interior del país. A tal efecto, y con la fiscalización de la Federación Argentina de Karting, el torneo ya se ha iniciado en Santiago del Estero el pasado fin de semana. Luego continuará en San Miguel de Tucumán, el 15 y 16 de agosto; posteriormente, el 12 y 13 de setiembre, se trasladan a Charata (Chaco, el 10 y 11 de octubre en Leandro N. Alem (Misiones); finalizando el 14 y 15 de noviembre en Chacabuco (Bs.As.)

## FESTEJO Y PREMIOS

La semana anterior la audición "Turismo Carretera", que se emite diariamente en horas del mediodía por Radio América, celebró sus 400 programas. Con tal motivo se hizo una celebración, en la que recibieron trofeos Oscar Angeletti, Jorge Oyhanart, Jorge Pedersoli, Hugo Mazzacane, Adolfo Jauregui, la

## CONCURSO CAMPEONES CORSA - ORIENT

### ¡AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS!

Para palpar especialmente la competencia de Turismo Competición 2000 que se realizará el domingo próximo en Rafaela le brindamos la boleta con la integración de las parejas correspondientes a este nuevo "round" en la lucha del T.C.2000.

Las bases son simples: usted deberá escribir a "Concursos de Pronósticos Automovilísticos", Campeones del Camino S.A., Arenales 2896, Planta Baja, Buenos Aires, o depositar su voto en la urna que a tal efecto estará instalada junto a la cabina de transmisión de "Campeones" en el circuito de Rafaela. Deberá colocar la cruz en los casilleros de derecha o izquierda en caso de que opte por los pilotos ubicados en cada una de esas líneas, en su "match" particular con su contrincante. En caso de que piense que ambos no se clasificarán o no largarán, la cruz deberá ser colocada en la columna del medio.

Si usted totaliza los aciertos, y su cupón es extraído en primer lugar entre todas las respuestas correctas, se lleva como recompensa un precioso reloj Orient.

De este modo, Campeones, CORSA y Orient quieren hacerlo participar activamente en cada competencia. Escriba... ¡y mucha suerte!

## CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

### CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº. 011 CARRERA: 70.2000 en RAFAELA

-----  
Nombres Apellido

-----  
Domicilio (Ciudad/Localidad, provincia)

-----  
Tipo y nº de documento Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	TRAVERSO	<input type="checkbox"/>	BESSONE(A)	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	CLTRA	<input type="checkbox"/>	GAYRAUD	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	SOTO	<input type="checkbox"/>	FEDERANDO	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	TORRIANI	<input type="checkbox"/>	SAENZ	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	OSAVESIAN	<input type="checkbox"/>	EDIEGARAY	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	CROCCO	<input type="checkbox"/>	OLMI	<input type="checkbox"/>

**Campeones**  
RELOJES  
**ORIENT CORSA**

## CORSA Y SUS AMIGOS

El pasado lunes 20 de julio, como todos ustedes saben, se festejó el "Día del Amigo", y con tal motivo Mario Gayraud se llegó hasta nuestra redacción portando un paquete de deliciosas masas, gesto que agradecemos y valoramos. Como Jorge Recalde también estaba en la redacción, "someti-

do" a una nota, en seguida se armó la rueda enfrentando la cámara del fotógrafo. Toda la "barra" de CORSA (o casi toda) posa informal junto a los dos pilotos para certificar la visita. ¿Las masas?... A esa altura ya eran "pan comido".



## LA GRINGA DE IES

Fue presentado por Industrias Eduardo Sal-Lari el modelo utilitario de IES denominado "Gringa", concebido especialmente para tareas rurales, de acuerdo con lo manifestado por el titular de la empresa.

El nuevo producto tiene una gran capacidad de carga, tanto en volumen como en peso, y es un vehículo sumamente económico no solo por su precio sino también por su bajo costo de mantenimiento. En la construcción del mismo se utiliza plástico reforzado, que elimina los problemas de corrosión.

La carrocería es tipo pick-up con estructura mecánica antideformable incorporada. El motor es de cuatro tiempos, de 602 cm<sup>3</sup> de cilindrada, con dos cilindros opuestos horizontales, camisas intercambiables, refrigerado por aire, y con una relación de compresión de 8,5 a 1. El encendido es electrónico con sistema antirrobo a tarjeta magnética, tiene cuatro marchas sincronizadas y M.A. con mando de la palanca al piso, dirección a cremallera, frenos hidráulicos con discos adelante y tambor atrás. La tracción es delantera, y tanto adelante como atrás las suspensiones están compuestas por un cuadrilátero deformable, con elásticos transversales a ballesta y montado sobre aisladores de goma.

Tiene ruedas independientes controladas por amortiguadores hidráulicos.

En definitiva, un nuevo e interesante pro-

ducto de Industrias Eduardo Sal-Lari para diversas tareas, y con costos bajos de mantenimiento.



## CAMPEONATO ARGENTINO DE KARTING

### CORDOBA PARA LOS CORDOBESES

El pasado domingo 12 de julio se disputó en Saldán (Córdoba) la primera fecha del Campeonato Argentino de Karting para las categorías internacionales Juniors y Seniors, estando a cargo de la Asociación Cordobesa de Karting la organización de la misma, contando a su vez con la fiscalización de la Federación Argentina de Karting.

El trazado del kartódromo, de 550 metros de extensión, albergó en primer término a los pilotos de Juniors, que se dividieron en dos series de 12 vueltas cada una que fueron ganadas por Sebastián Martino y Ernesto Fiorenza. En tanto que en la Final, a 30 giros, Martino volvió a imponerse, teniendo como rival a Ernesto Falappa, que no le perdió pisada. Detrás de ellos se ubicó Martín Lara, de Buenos Aires. Sin duda, los cordobeses eran números puestos para esta competencia.

Clasificación final: 1° Sebastián Martino (BreKart-Dap/Córdoba); 2° Ernesto Falappa (Tecla-Dap/Córdoba); 3° Martín Lara (Dap-PCR/Bs.As.); 4° Maximiliano Daian (M101-Parilla/Bs.As.); 5° Carlos Apestegui



A.C.T.C., Eduardo Pereyra, el T.C. Bonaerense y todos los integrantes de la citada audición.

## SE VENDE

Dino Landriscina tiene en venta su Renault 18 GTX de rally, listo para largar. Junto con la unidad también se venden un casco R-18 y repuestos varios. Es intención de Dino proseguir su campaña con un Regatta 100, por lo que escucha ofertas en los teléfonos (01) 798-8006 y 747-1973.

## PRUEBA DE GOMAS

El lunes 20 y el martes 21 hubo actividad en el Autódromo de Rafaela. El primero de esos días estuvo girando Ernesto Soto, con su coupé Renault Fuego de T.C.2000 calzada con cubiertas Paul, y

su mejor registro fue de 1m09s56. Al día siguiente estuvieron su coequipier Juan María Traverso (Renault Fuego) y Ernesto Bessone (h), con la coupé Sierra del equipo de Akel. Ambos giraron alternativamente con Faneco y Paul, logrando Traverso 1m08s54 (Faneco) y 1m08s97 (Paul), mientras que Bessone marcó 1m08s94 (Faneco) y 1m09s09 (Paul).

## "YOYO" FISURADO

Al principio Guillermo Maldonado no le dio mucha importancia al toque con Juan Carlos Giacchino en la competencia del Club Argentino de Pilotos del pasado 9 de julio en el Autódromo de Buenos Aires, pero cuando "Yoyo" estaba en Interlagos para disputar la competencia de F-3 Sudamericana se lo vio

más bien pálido. Luego se supo que padecía de una fisura de costilla a consecuencia de aquel golpe, por lo que ahora deberá extremar su cuidado.

## URRETAVIZCAYA GANADOR

Por haber sido el piloto "No ganador" de Turismo Carretera que tuvo mejores desempeños en las carreras de Junín, Tandil y Rafaela, Roberto Urretavizcaya se adjudicó el trofeo "Manuel Arrouye", al lograr 24,50 puntos, aventajando por uno a Jorge Roux.

## FECHAS DE LA F-3 SUDAMERICANA

Se conoce dónde se correrán las próximas tres competencias de la Fórmula Tres Sudamericana. El 23 de agosto está

MIRADOR PERSONAL



por Ronald Hansen

## ¿POR QUE AUTOS CON TECHO?

Es clásico decir que en nuestro país, al aficionado le gustan las carreras de autos con techo. Indudablemente, este aforismo es cierto. Únicamente las ya algo lejanas carreras Grand Prix lograron que el aficionado -al menos el portafío- "venga a ver" correr autos monopla-

ta. Supieron tener buena taquilla en algún momento las carreras de Mecánica Nacional Fuerza Libre, con sus ciclópeos motores V8 de cinco litros y más de cilindrada. Pero esa fue una época heroica. Había menos alternativas y en esos autos también depositaban sus asientos de las grandes nombres de esa época. Como Juan Manuel Fangio y José Froilan González.

Hoy hacemos una carrera de Fórmula Tres Sudamericana en el Autódromo y no va nadie. Al "Tablonacho" no le interesan los autos y además, si bien reconoce un ídolo en cierne en Maldonado, prototipo del triunfador, supone por otro lado que no va a haber lucha, porque los restantes competidores aun están muy lejos del Campeonato de la categoría.

Pero se hace T.C. y el Autódromo estalla (hay que reconocer que también lo hizo para esa carrera de Fórmula Renault, hoy por hoy acaso la monopla de más arraigo popular).

Primero, el auto cerrado tiene una ligazón telúrica con aquel T.C. "abridor de rutas" de Oscar Galvez, Fangio, Marimón, Juan Galvez, Marcilla, Cianí y tantos más. Después, tiene una superficie metálica bastante grande como para pintar de vivos colores y/o leyendas publicitarias. Los autos son grandes, rugen. Dan sensación de poder.

Imaginemos dos monopla peleando por la punta en un viraje. Producen la sensación de un afilado duelo de florete, de certeras estocadas y ágiles saltos para atrás.

Ahora coloquemos a dos T.C. en la misma situación. Visualmente son distintos, dos bestias que rugen, que se desgarran en feroz lucha. Es una apelación totalmente distinta a los sentidos.

Los puristas preferirán la estocada, la lucha de los dos mosqueteros. El aficionado que va y paga prefiere el rugido, los felinos que se despedazan, la sensación de enorme potencia. La tuvieron hace dos mil años con las carreras de cuadrigas en Roma. El fragor, la fuerza, aún están ahí en T.C.

## NOVEDADES DE LA C.D.A.

Entre las resoluciones que tomó la Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística en su última reunión figura la desclasificación de Ariel Bakst del tercer puesto logrado en la competencia del CAP en Las Flores. Tal determinación se tomó en virtud de que la quinta marcha de la caja de velocidades de su Datsun 280 ZX no era la original. De todos modos la clasificación de esta carrera sigue en suspenso al no haberse completado la revisión técnica de los autos que ocuparon las dos primeras posiciones (Musso y Redolfi).

Además se resolvió suspender por cuatro meses a Alejandro Rementería por maniobras antideportivas que dicho piloto realizó en la competencia del 3 de mayo en Paraná. Como Rementería ya cumplió un mes de suspensión provisoria, le restan tres para cumplir la pena.

En lo que hace a Henry Martín, se le levantó la suspensión provisional de treinta días, pero se le aplicaron tres carreras de pena, de las que ya cumplió una. En cuanto a Roberto Dellasantina, también fue suspendido por tres fechas, de las que ya cumplió dos.

## MUSTAFÁ SE REPONE

A ritmo ya acelerado, Daniel Mustafá se repone del accidente de tránsito que le produjera fracturas en ambas piernas. Como se ve en la foto, el cordobés se moviliza, ayudado por un bastón, por las cercanías de su domicilio en Barrio Maipú, allí donde está establecida la concesionaria VW que puede verse al fondo. En cuanto a su participación deportiva, Mustafá piensa reanudarla a fines de agosto con un Gacel preparado por Cosma, en Turismo Pista. También tiene intención de proseguir en el C.A.P. con Nissan y volver al T.C.2000 con una coupé Fuego.



## motos-mundial

### UN "LUGAR" PARA VER EL G.P.

Faltan poco más de dos meses para que el 4 de octubre en el Autódromo Municipal se concrete formalmente la esperada recuperación del Gran Premio de la República Argentina de Motociclismo. Un lapso quizás algo prolongado, pero que seguramente no será obstáculo para que los amantes de esta espectacular categoría vayan ya palpitando lo que ocurrirá ese primer fin de semana de octubre con todo lo que tiene para ofrecer el Continental Circus.

Y en este manejo de expectativas, con un lugar para ir siguiendo de cerca el desarrollo del torneo en el continente europeo, otro para ir barajando nombres de candidatos para el título, otro más para que los amantes de la novedad técnica se imaginen las que nos brindarán las sofisticadas motos de 250 y 500 cm<sup>3</sup>. Habrá también seguramente un espacio en la mente de los más previsores para ir pensando en un detalle que también tiene su importancia, como lo es el lugar donde ver la carrera.

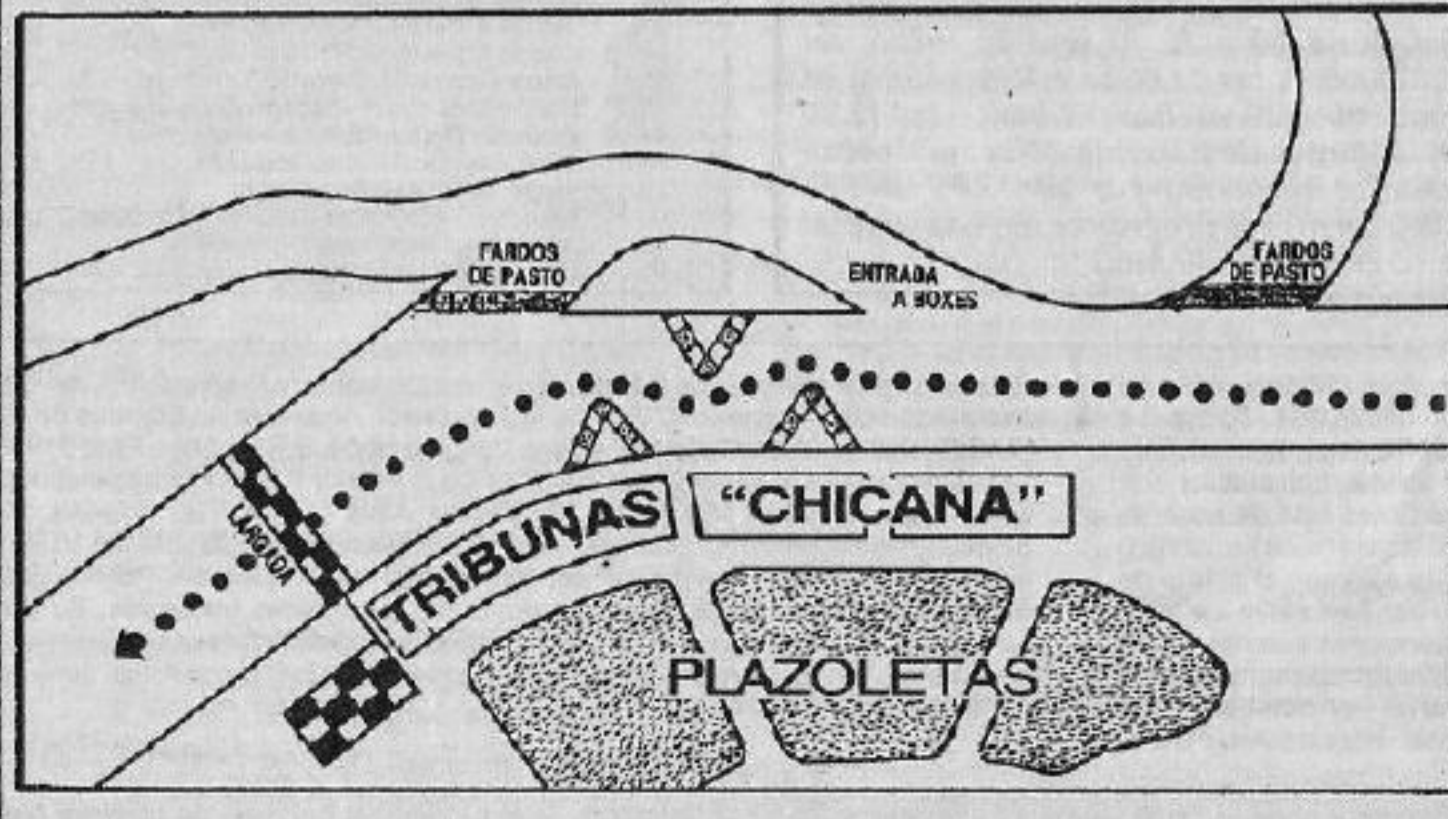
Con anticipación nos permitimos "tirar" una sugerencia para aquellos que no quieren perderse detalle de todo lo que estas espectaculares máquinas nos brindarán a partir del jueves 1 con los entrenamientos, hasta la carrera del domingo 4, pasando obviamente por las pruebas de clasificación del viernes 2 y sábado 3. Y para ello tenemos que hablar de la zona donde estará emplazada la chicana, que este año será fija y que se construirá a la altura de la isla que sigue a los trazados que utilizan la horquilla corta. Vale bien recordar que las carreras transitarán el circuito número 3, que, con una extensión de 3.984 metros, comprende la horquilla larga.

Bueno, ése será un lugar clave para observar el Gran Premio. Un lugar clave y que, a semejanza de la famosa y recordada Zona de la Vibora de épocas pasadas del automovilismo, servirá para que los entendidos y puristas de las dos ruedas tengan

oportunidad de ver en acción y con grandes exigencias a los ases del motociclismo. Y un lugar que físicamente estará comprendido por las cuatro primeras tribunas, que en este caso obviamente conformarán un sector especial, sobre el cual nos aporta mayores detalles Reinaldo Cozzani:

"Creo que indudablemente éste será uno de los mejores sectores para ver la carrera. Es que además de poder observar desde allí el armado de la grilla, las largadas y las llegadas, el tránsito de la chicana permitirá apreciar los distintos estilos y técnicas de conducción de los pilotos. Algo que seguramente ningún entusiasta querrá perderse. Por eso, y en respuesta a pedidos ya recibidos desde el interior, es que en los primeros días de agosto pondremos en venta los abonos para ese sector. Esos mismos serán exclusivamente para esa zona y comprenderán las cuatro jornadas, o sea el jueves de entrenamientos, el viernes y sábado de clasificación y el domingo de carrera. No habrá abono para un solo día, sino que el mismo, que tendrá un valor bastante accesible, comprenderá, como queda dicho, las cuatro jornadas."

Ya sobre el tema específico de la construcción de la chicana, cuyo diagrama podemos ver en el dibujo que acompaña este texto, Cozzani señaló: "Tendrá un trazado similar a la del '82, aunque en este caso, y a diferencia de aquella oportunidad, en que se hizo con fardos de pasto, estará realizada con material permanente y podrá ser levantada después de la carrera. El objetivo de esta chicana es reducir la velocidad con que las motos llegan a la curva y cambiarles la trayectoria, ya que de otra manera saldrían muy pegadas al guardrail de boxes. Con los movimientos que tendrán que hacer para pasar por la chicana, no sólo saldrán más despacio, sino que debido a la trayectoria, al salir y volver a acelerar lo harán volcándose hacia el medio de la pista".



(Dap-Parilla/Bs.As.); 6° Cristian Bergoglio (XX-Córdoba); 7° Luis Arbotto (BreKart-Dap/Bs.As.); 8° Walter Barbella (M101-Parilla/Bs.As.); 9° Mario Filipi (Tiger-Parilla/Bs.As.); 10° Cristian Tejera (Panher-Parilla/San Luis).

Las series de Seniors también fueron a doce giros, venciendo Miguel Acuña en la primera y Carlos Cagnolo en la segunda.

En la final, nuevamente Cagnolo se adjudicó el primer puesto y lo hizo de principio a fin, dejando atrás a Bugliotti, mientras por el tercer lugar la lucha era intensa, ya que Acuña, Gagliardi y Conte no se dieron tregua.

En síntesis, un auspicioso comienzo para un torneo que se perfila muy espectacular y que tendrá su segundo capítulo el 23 de agosto en Leandro N. Alem (Misiones), que además inaugurará su flamante kartódromo para dicha ocasión.

Clasificación final Seniors: 1° Carlos Cagnolo (BreKart-Parilla/Córdoba); Marceio Bugliotti (Dap-Dap/Córdoba); 3° Gustavo Conte (Dap-Parilla/Córdoba); 4° Miguel Acuña (Dap-PCR/Bs.As.); 5° Carlos Gagliardi (BreKart-Parilla/Córdoba); 6° Jorge González (Dap-Dap/Neuquén); 7° Darío Güeli (Dap PCR/Chacabuco); 8° José Palacios (Dap-Dap/Santiago del Estero); 9° Ariel Velázquez (Dap-Neuquén); 10° Carlos Panagopulo (Vara-Dap/Bs.As.).



# Desde que empecé a usar la Cruz de Ágades ya gané 2 veces a la lotería.

Verifique si con usted esa extraordinaria historia se puede repetir. Caso contrario, usted tendrá 30 días para devolverla y enseguida

**RECIBIRA SU DINERO DE VUELTA!**

Cuenta la leyenda que en el reinado de Askia, del gran sultán Songhai, un pobre arriero de camellos cayó en desgracia ante el poderoso soberano y fue expulsado a un oasis para morir en el desierto.

Casi en agonía Ahmed fue atacado por un beduino y al ver la daga erguida sobre su pecho, el hombre se aferró al cuello del asaltante, arrebatándole una cadena de la que pendía una extraña cruz forjada en plata.

Inmediatamente el beduino empalideció, vaciló y cayó fulminado.

Agradeciendo su suerte, Ahmed colocó la cruz en su pecho, montó en el camello del beduino que le llevó hacia una caverna cerca de Agades, donde descubrió en el interior unas joyas preciosas de diferentes especies y oro, atesoradas ahí por millares de caravanas.

Nada fuera de lo común me había acontecido antes de los 20 años.

Había abandonado mis estudios y mi familia no era rica. Además no ambicionaba grandes cosas de la vida. Un día un amigo que volvió de Francia me trajo un regalo!

## Una cadena con una pequeña Cruz

El me explicó que se trataba de la verdadera Cruz de Agades, conocida desde hace varios siglos por poseer misteriosos poderes. Al principio no le di mucha importancia a lo que él decía, pero igual empecé a usar la Cruz porque es muy bonita. Quince días después tuve una increíble e inesperada suerte: gané el primer premio en la lotería y mi amigo me dijo: "Ves, es la Cruz de Agades que te está dando suerte!".

## Yo pensé que podría ser una coincidencia

Pero, por increíble que parezca, un mes después volví a ganar. Ahí ya no tuve ninguna duda. Desde entonces mi vida se ha transformado y comencé a presentarme con artistas como Elis Regina, Roberto Carlos, Elizabeth Cardozo, en fin, todos los grandes de la música popular. Ya me presenté en Estados Unidos, México, Francia, España, etc., etc.

Ahora ustedes pueden entender por qué la Cruz de Agades es mi mayor tesoro. La llevo siempre puesta y por nada del mundo me separaría de ella.

## Hoy en día nadie cree semejantes leyendas, o acaso hay quien las cree?

Lo que es cierto es que diariamente recibimos cartas como éstas:

"La Cruz de Agades me ayudó mucho. Desde que la uso empecé a conocer gente, me hice de amigos y salí de una soledad muy angustiante en la cual me encontraba."

S. Martiarena (Santa Fe)

"Comencé a usar la Cruz y 20 días más tarde mi marido obtuvo un cargo importante en la empresa donde trabaja y eso mejoró mucho nuestra situación económica."

Adela López (Salta)

"Les escribo para agradecerles por la Cruz de Agades. Me la recomendó

una prima y al principio no le quise creer, pero como ella me insistió mucho, mandé a comprarla y desde que la uso muchas cosas importantes cambiaron mi vida."

P. González (Córdoba)

"Esta Cruz es realmente maravillosa. La uso desde hace dos años y desde entonces me va muy bien en mi negocio, las ventas han subido muy inesperadamente."

Carlos K. (Mendoza)

"Esto parece increíble pero es cierto. Gané la semana pasada un buen premio a la lotería. Estoy tan entusiasmado con la Cruz de Agades que también le regalé una a mi novia."

Juan Ramírez (Buenos Aires)

## La auténtica Cruz

Certificamos que se trata de la verdadera Cruz de Agades, en todos sus detalles, según como fue descripta en las leyendas orientales.

No damos un certificado de su poder de transformar destinos, curar dolencias o dar felicidad a quien sea, pero lea bien la oferta sin riesgo que le estamos ofreciendo.

Use la Cruz de Agades como una hermosa pieza de joyería, delicadamente reproducida y bañada en dorado, o plateada, según su gusto y verifique los resultados.

Si después de usar la Cruz de Agades durante 30 días en contacto con la piel, por cualquier motivo no le satisface, devuélvala que enseguida le enviaremos a su casa un cheque por el valor de la Cruz de Agades (menos los gastos postales). Esto sin condiciones y sin tener que contestar a ninguna pregunta.

Recorte o copie el cupón y envíelo hoy mismo.



Haga su pedido por teléfono al

313-8435

## Atención

Tenemos un stock limitado de "Cruz de Agades". Llámémos o mande el cupón hoy mismo para estar seguro de tener la suya.



15 días después de haber usado la CRUZ DE AGADES gané el primer premio de la Lotería y un mes después volví a ganar nuevamente. Ahora, por nada del mundo me separaría de ella.

Adquiéralo personalmente en Paraguay 794, 1º piso, Capital de Lunes a Viernes de 9 a 19 hs. y Sábados de 9 a 12 hs.

Cruz de Agades - Casilla 5518 - C.C. 1000 Buenos Aires Paraguay 794, 1º piso (1057) Capital Federal

## CUPON PARA UNA PRUEBA GRATUITA

Para ser enviado, sin compromiso de mi parte a:

CA

CRUZ DE AGADES CASILLA DE CORREO 5518 C.C. 1000 BUENOS AIRES

Si, esta oferta de prueba gratuita me interesa. Queda entendido que si no estoy 100% satisfecho(a), tendré 30 días para devolverla y ustedes me reembolsarán un cheque por el valor de \$ 10,80.

Con esta condición deseo que me envíen \_\_\_\_\_ cruz(es) de Agades con su cadena respectiva para lo cual envío

Cheque } orden Cruz de Agades  
 Giro postal }

Por el valor de \$ 10,80.- más \$ 1.- para gastos postales, o sea un total de \$ 11,80.-

Abonaré al cartero al recibir su envío la suma de \$ 11,80.- más los gastos de contrarrebolso.

Baño dorado  Baño plateado

Apellido: \_\_\_\_\_

Nombre: \_\_\_\_\_

Dirección: \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ C.P. Nº \_\_\_\_\_

Provincia: \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

COR 104/86



DATSUN 280 ZX Y NISSAN 300 ZX EN BUENOS AIRES (9-7-87) Y LAS FLORES (19-7-87)

# CAMINO RESBALA

**El C.A.P. sigue patinando sobre piso jabonoso y, si bien en Buenos Aires consiguió salir bien parado, no ocurrió lo mismo en Las Flores, donde trastabilló en los Nissan 300 ZX, tropezando con pocos autos inscriptos, y con escaso público presente. Veamos los motivos...**

**A**nalizar al Club Argentino de Pilotos luego de las dos últimas competencias realizadas en los Autódromos de Buenos Aires y de Las Flores implica tener en cuenta varios factores permanentes y otros extraños a la categoría.

En Buenos Aires todo pareció renacer. Luego de un mes y medio sin carreras, con algunas incertidumbres acerca del futuro de las cupés japonesas y con varios protagonistas que manifestaron su preocupación se vio una competencia de primer nivel. Para lograrlo se asociaron las figuras invitadas por los pilotos titulares para formar las parejas correspondientes, un día espléndido y el público, quien en definitiva le da "clima" a las carreras. En aquella presentación el CAP no defraudó a nadie. Hubo lucha en la pista, definición en la última vuelta, además de todos los "adornos" a que nos tienen acostumbrados los Datsun y sus hermanos mayores, los Nissan. Hasta entonces todo estaba bien, y parecía que las acciones se colizarían mejor. Pero habrá que seguir esperando el alza...

Lo construido en Buenos Aires se derrumbó parcialmente en Las Flores. Pocos Nissan 300 ZX, con ausencias del calibre de Angel Monguzzi, Oscar Ro-





# DIZO

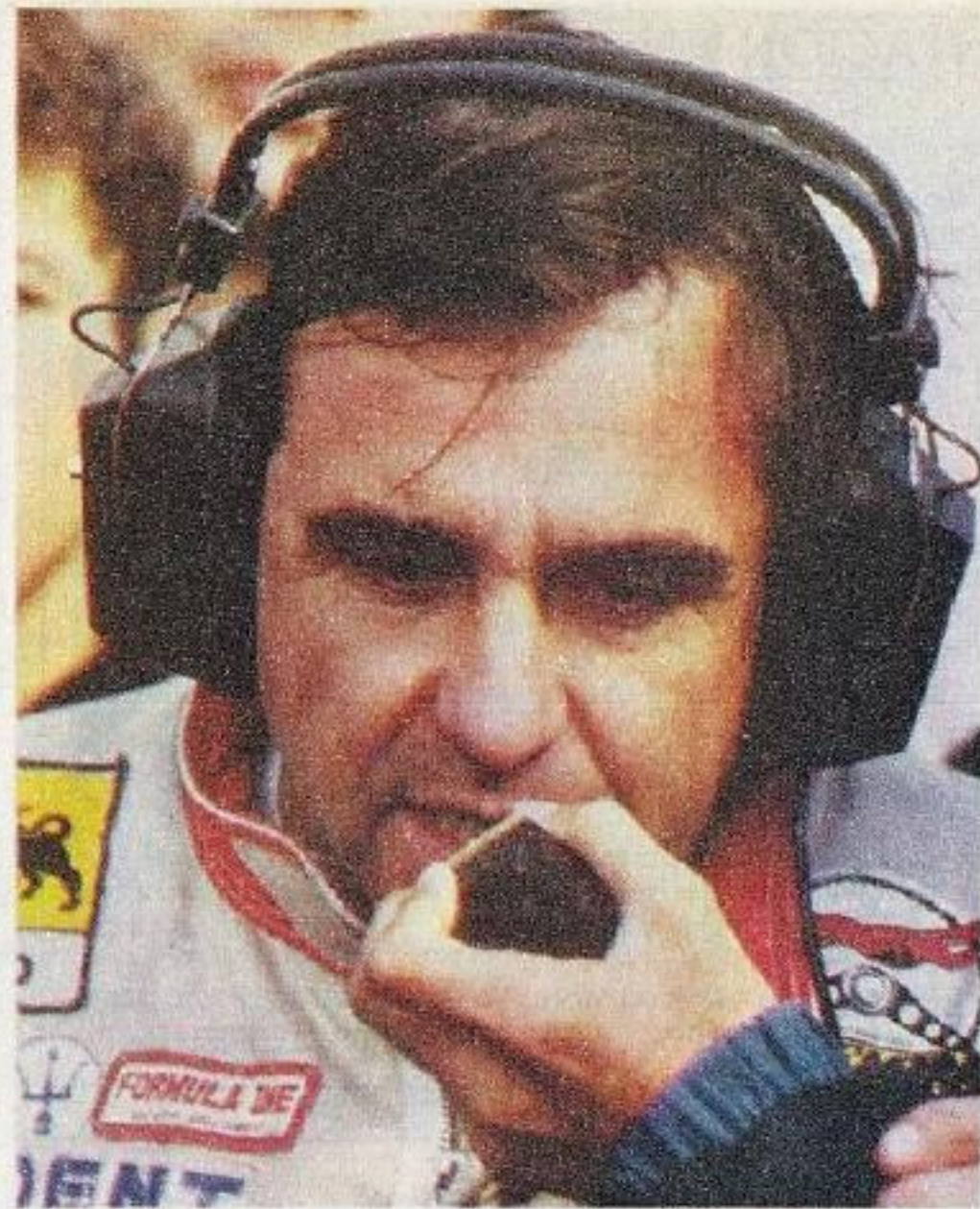


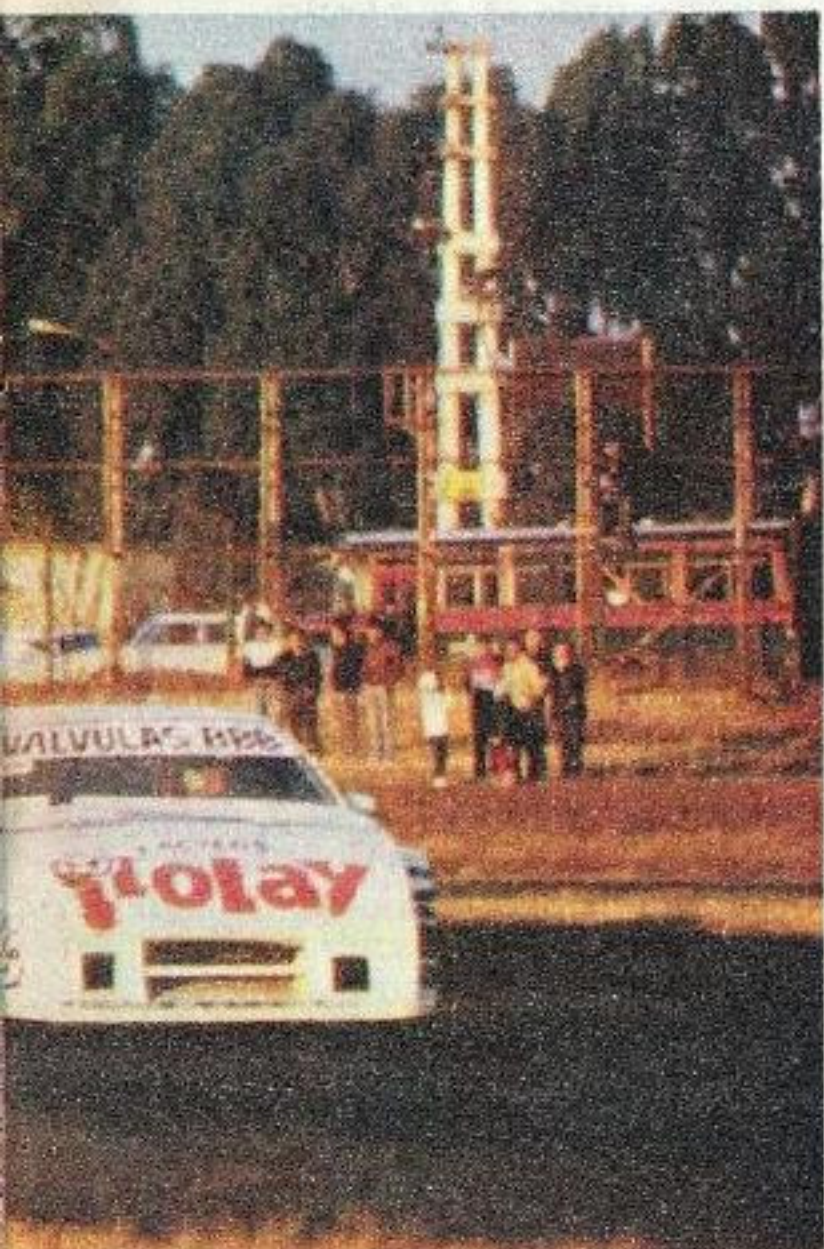
Foto mayor: Piscardielli, Olmi, Lopez, Zanatta, Lucases, Urrutia y González "embocan" la salida de la chicana en la primera vuelta de las Nissan 300 ZX. Al lado, izquierda: "Cocho" concentrado, haciendo declaraciones. Abajo, izq: En Buenos Aires, Zanatta con el Nissan 300 ZX delante de un peloton de Datsun 280 ZX. Abajo, derecha: Redolli sorprendido en su carpa mientras revisaba el Datsun. ¿Estará pensando en el sorpasso frustrado de Rementena?

### BOLETIN DE ORGANIZACION (Bs. As.)

**Organizador:** Asociación Argentina de Automóviles Sport (A.A.A.S.), Av. del Tejar 2982, teléfono 542-5782.  
**Promotor:** Alberto Heritier.  
**Accesos:** Múltiples en buen estado. 3 puntos.  
**Controles:** Regulares. Hubo mucha gente en la parte interna de la Horquilla sólo contenida por una sogá. 2 puntos.  
**Comodidades:** Buenas. 3 puntos.  
**Estado del circuito:** Muy bueno. 4 puntos.  
**Boxes:** Buenos en general. 3 puntos.  
**Boxes (instalaciones):** Buenas. 3 puntos.  
**Promoción del espectáculo:** Pobre. 2 puntos.  
**Servicio de prensa:** Muy bueno. 4 puntos.  
**Puntualidad:** Regular. 3 puntos.  
**Total:** 26 puntos. (Ideal: 45).

### BOLETIN DE ORGANIZACION (Las Flores)

**Organizador:** Las Flores Automóvil Club, Harosteguy 418, tel 0244-2236.  
**Promotor:** Alberto Heritier.  
**Accesos:** Múltiples, tres asfaltados y el resto de tierra. 4 puntos.  
**Controles:** Correctos. 3 puntos.  
**Comodidades:** Regulares. 3 puntos.  
**Estado del circuito:** Regular, con varios saltos. 2 puntos.  
**Boxes:** Regulares, ubicados en un lugar peligroso, resultaron chicos para albergar a todos los autos. 2 puntos.  
**Boxes (instalaciones):** Buenas, con baños impecables. 3 puntos.  
**Promoción del espectáculo:** Muy pobre. 2 puntos.  
**Servicio de prensa:** El elemental con una fotocopiadora. 2 puntos.  
**Puntualidad:** Pésima el sábado, buena el domingo porque la televisión apura. 1 punto.  
**Total:** 21 puntos. (Ideal: 45).



## CARTA DE PRESENTACION

### THOMAS HARPE

**La sorpresa:** La cantidad de público presente el 9 de Julio en Buenos Aires. **El contraste:** Las caras de Daniel Musso luego de Buenos Aires y luego de Las Flores.

**La definición:** La de Urrutia y Baldinelli en la Horquilla del autódromo porteño.

**La última carta:** La que jugó Alejandro Rementera para superar a Hugo Redolfi en Las Flores.

**La otra carrera:** De Abelardo Zenklusen y Silvio Oltra para arreglar las cajas de cambio, el sábado de clasificación en Las Flores. Ganó el de Rafaela que logró dar tres vueltas.

**La remontada porteña:** La de Angel Rubén Monguzzi.

**La remontada de Las Flores:** La de Silvio Oltra.

**El retorno:** El de René Zanatta a las motos.

**La frase:** La de Alberto Baldinelli: "Urrutia me ganó como los grandes".

**El misterio:** La clasificación antes de la revisión técnica en ambas carreras.



**El pintor:** Fernando Boggio en Las Flores, con pintura en aerosol marcando las gomas de los autos antes de clasificar.

**La pregunta:** En Las Flores la hacían muchos: "¿Por qué no vino Monguzzi?"

## La figura

### ENRIQUE URRUTIA, GANADOR DE LA COMPETENCIA DEL CAP EN BUENOS AIRES JUNTO A FERNANDINO. POR SU MANEJO DEMOSTRO SER...

### BUENA YERBA MISIONERA

Este misionero nacido en Oberá, propietario de plantaciones de té y yerba mate o industrializador del primero de los productos, se dedica al automovilismo desde 1976, cuando comenzó a correr en su provincia natal con un Ford Falcon preparado por Ralf Haupt. Luego lo hizo con un Fiat 128 IAVA "hecho" por Piatti y pasó a la butaca de una cupé Fiat 125. El primer triunfo en los Nissan 300ZX de Enrique Urrutia estaba cerca, sus buenos parciales de la temporada '86 cuando debutó con estas máquinas así lo indican. Y al respecto, comenta: "Fue el primer triunfo, muy esperado y difícil de lograr, pero ocurre que tenía un gran equipo y un excelente piloto como compañero".

Algunos se habrán sorprendido por la aparición del "Chango" Fernandino sobre el blanco Nissan 300 ZX del misionero, pero la relación nació hace mucho tiempo: "En una oportunidad, en 1978, con Fernandino estuvimos juntos en el equipo de Carlos Akel con sendas coupes Fiat. El corrió las 24 Horas en el Autódromo de Buenos Aires con 'Cascode' Juárez, y yo lo hice con Daniel Puerta, otro misionero que corría en ese entonces. El salió primero y yo segundo. Luego nos volvimos a ver cuando yo competía en Turismo Clase 2 y él en Datsun 280 ZX. En el '86 pese a que éramos rivales siempre hablabamos mucho".

Verlo a "Quique" Urrutia en los boxes implica suponer que su parsimonia no es la ideal para un deporte como este. Sencillo, de pocas palabras, su talento sobre un auto de Turismo es conocido y respetado.

"Hace diez días hicimos algunas pruebas en el autódromo y quedé conforme con el auto. Hacíamos buenos tiempos, me sentía muy bien y estaba todo en orden. Luego vinimos a probar el lunes y martes previos a la competencia, y siempre notamos avances, empecé a tomarle la mano a la pista y el auto permanentemente mejoraba, era pa-rejo y firme".

Triunfó en la Clase 2 del Turismo en 1985, con un Fiat, debutó en la quinta carrera y consiguió el subcampeonato con victorias en Santa Fe y Resistencia. A partir de esa temporada su nombre fue aún más tenido en cuenta.

Los muchachos de 'Cocho' López ni-



cieron un muy buen trabajo. A ellos les debo agradecer y también al 'Gallego' Fernández, misionero y que, entre otras cosas, trajo el colectivo y parte del equipo".

La definición de la competencia fue una de las grandes satisfacciones de Enrique Urrutia. Sin expresarlo, denotaba una alegría bien contenida.

"Hablamos con 'Beto' Baldinelli antes de largar, pero generalmente nunca se dan así las cosas, porque siempre hay alguno que se queda u otro que se mete. Sabíamos que quien llegaba adelante era ganador. La pelea fue muy linda, porque 'Baldi' es un gran piloto y amigo. Con él también nos conocemos desde que yo corría en zonales, porque nos asesoraba con el trabajo en suspensiones. Nos volvimos a encontrar en la última parte de la carrera cuando yo venía cuidando los frenos y Alberto me alcanzó y pasó muy bien. Me quedaba definir en las últimas dos frenadas y se dio como yo quería. Así llegué primero a la Horquilla y le dejé un pequeño espacio a Alberto, pero se 'mandó' igual en la pista sucia y eso lo perjudicó, se le desplazó el auto y pude lograr el primer puesto. Su Nissan había salido muy bien de la chicana y se me venía encima; además es un gran conocedor del Autódromo."

En esta frase está encerrada una de las claves. Haber ganado como "visitante" en el leudo de un piloto de los klates de Baldinelli deja contento a cualquiera. Urrutia no es la excepción.

## LUCES Y SOMBRAS

Nació en la Capital Federal el 19 de octubre de 1952. Está casado con Susana Aquino y tiene una hija de 7 años llamada Tamara. Debutó en los Fiat 600 Standard Mejorados el 1° de diciembre de 1974 en el circuito N° 9 del Autódromo de Buenos Aires. Corrió tres carreras y se mantuvo inactivo hasta el '78. En esa temporada siguió en los "seiscientos", donde se quedó hasta el '80. En el '81 no corrió, y un año más tarde comenzó en pareja con Christian Monin y Miguel Contreras, sobre Fiat 128 y Daihatsu, respectivamente.

En 1983 corrió en Standard Mejorado con un Fiat atendido por Julio Pardo, y en el '84 debutó en la clase dos con Fiat 128. Corrió las 8 horas de S.M. con el auto de su

primo Bernardo y en pareja con Alberto Marino, y las ganó. Debutó en 1985 con el Datsun 280 ZX, en pareja con "Carly" Cura en la competencia de Buenos Aires, y luego se anotó con Pardo en el Coronación de Turismo, finalizando terceros tras las parejas Bessone-Bessone (h) y "El Suizo"-Daray, ambos con Alfa Romeo.

En 1986 compró el Datsun 280 ZX que corriese Garro, y el equipo de "Cocho" le atiende el auto a partir de entonces. Tiene una agencia de viajes, y eso le permite competir en uno de los mejores niveles del automovilismo nacional, además fue presidente de la Asociación de Standard Mejorado en los años '82 y '83, y actualmente es vocal del C.A.P.

## LOS INVITADOS HABLAN DEL CAP

En la competencia realizada en Buenos Aires, donde participaron muchos pilotos invitados, conocimos algunas de sus opiniones sobre la categoría.

Es interesante conocerlas, pues los conceptos son variados, como el de Sergio Solmi, que dijo: "La categoría Datsun 280 ZX es muy buena, yo tuve poco contacto pero los autos doblan muy bien. Lo que pasa es que faltan detalles, hay autos que no están bien presentados y evidentemente hay cosas que no funcionan del todo bien". Otro de los participantes habituales de la Fórmula Renault que compartió la coupé Datsun 280 ZX con "Carly" Cura fue Gustavo Mandani, quien dijo que "los autos son de primera, tanto los Datsun como los Nissan, doblan y frenan muy bien y eso queda demostrado porque con la mitad de potencia que tienen los TC hacemos algunos segundos menos en el circuito N° 12".

Carlos Crocco, por su parte, indicó: "Como categoría es maravillosa, pero tiene una gran contra: no tiene público porque es muy difícil de vender". El piloto de TC 2000 corrió con Daniel Musso en aquella competencia. El ganador debutante en los Datsun 280 ZX fue José Luis Bessone, que estuvo junto a Hugo Redolfi. El menor de los Bessone vertió su opinión acerca de la integración correcta de los espectadores de automovilismo. "Me parece que esta es una linda categoría, si tuviera que decidir qué hacer, juntaría a los Datsun 280 ZX, los Nissan 280 ZX y al TC 2000 en un mismo espectáculo en el cual se junten todos

los autos con techo".

El habitual compañero de "Cocho" López en este tipo de competencia, Alberto Baldinelli, fue muy escueto: "Los autos son muy buenos, pero la gente no los conoce y por lo tanto no los disfruta". En tanto que el actual campeón de Turismo Carretera, Oscar Angeletti, que corrió con Osvaldo Cao, señaló que: "por lo que veo es una categoría muy barata y a nivel institucional no la conozco, y no pueda opinar sobre ella". Otro tecaista de pura cepa, Roberto Mouras, estuvo junto a Carlos Boni, y al respecto declaró: "Corrí en el Club Argentino de Pilotos en la primera época. Cuando fuimos a Pergamino en el '82, en un trazado ruero se hizo la segunda carrera de los Datsun. Allí me chupé con algunos autos para hacer diferencia, pero Luis Di Palma me pasó tirando solo; a mí y a los que 'viajaban' conmigo, por lo tanto es de suponer que los autos no eran tan pa-rejos. La cosa se manejó mal desde el principio, y ahora cuesta mucho reflotar. Por lo que he visto se está intentando, y espero que tengan éxito en ella". Eduardo Antonio Marcos también habló sobre los autos, elogiándolos, pero señaló que "con respecto al público no tiene nada que ver con lo que estamos acostumbrados".

Estos fueron algunos de los comentarios de los pilotos invitados. Algunos elogiosos y otros más duros. Lo cierto es que por la trayectoria de los que emitieron sus opiniones, bien vale tenerlas en cuenta, siempre teniendo como meta la mejoría.

dríguez Marsilli y Rubén Daray, o la de Boggio -reemplazado por Luaces-, y las imprevisibles provocadas por las roturas como la del motor de Carlos Manzano. Este fue el primer punto en contra. Acto seguido fue la interminable demora en el comienzo de la tanda clasificatoria del sábado, que aburrió al público presente. Su causa fue que los bomberos atendieron un incendio en un campo cercano a Las Flores, y para colmo más tarde, la policía debió ocuparse de un doble homicidio ocurrido en la ciudad, con lo que se descontroló la seguridad de la carrera. Obviamente los motivos son más que justificados, pero ¿qué hubiera pasado si el incendio se declaraba luego de comenzada la sesión clasificatoria?

Indiscutiblemente, la solución es montar un operativo independiente dedicado de lleno a la carrera, pero los costos... siempre los costos... Con este panorama, el CAP prometía muy poco. Sólo Jorge Serafini brindaba algunas expectativas entre los locales, ya que Ricardo Chourrout no corrió, y los habitantes del pintoresco lugar se encargaban de hacerlo saber. "Si hay tan pocos autos me quedo en la cama" -señalaban algunos; en tanto que otros

más esperanzados acolaban: "Si corre Jorge quizás vaya a verlo".

La credibilidad perdida es muy difícil de recuperar. Quizás Fernando Boggio y Alberto Heritier lo sepan ahora mejor que nunca. De todos modos, siguen en la brecha intentando reflotar al CAP. Las invitaciones a figuras renombradas y a pilotos locales puede ser una solución, correr "todos contra todos" puede ser otra, aunque no sea del agrado de los pilotos de Datsun, pues mucha gente se confunde.

Por el momento, así están las cosas.

## PERLITAS

**MANZANO Y POZNIAK** - El auto de Carlos Manzano es atendido por el team Zanatta. La coupé Nissan 300 ZX ex Tito Bessone tuvo problemas el sábado en Las Flores y se le quemó la junta de tapa de cilindros. Cuando abrieron el motor, se encontraron con la sorpresa de tener dos pistones "cocinados". Manzano arregló con Juan Pozniak para poner los fierros en orden.

**AUTORIDADES NUEVAS** - Las del Las Flores Automóvil Club, encabezadas por su presidente Héctor Patronelli. La nueva



**(Buenos Aires)  
NISSAN 300 ZX  
a ANGEL MONGUZZI**

Remontó posiciones desde el lejano vigesimo-cuarto lugar hasta el octavo, superando nueve rivales directos entre los Nissan 300 ZX.



**DATSUN 280 ZX  
a MIGUEL ANGEL KONJUH**



Debutaba en los Datsun 280 ZX invitado por Daniel Sancho. Recibió el auto en el puesto trigésimo octavo, (por rotura de un balancín). Llegó al decimoquinto puesto en su batería, quedando séptimo entre los Datsun.

**(Las Flores)  
NISSAN 300 ZX  
a SILVIO OLTRA**

Largó último debido a la rotura de un engranaje de caja que no le permitió clasificar el sábado. Remontó posiciones y también se preocupó por mantener el auto intacto para la lucha con "Cocho" López.



**DATSUN 280 ZX  
a DANIEL MUSSO**



En una semana y media pasó de un extremo a otro. De la amargura por la desclasificación sufrida en Buenos Aires a la felicidad por el triunfo en Las Flores.

5 - Miguel Konjuh, con el auto de Sancho, remontando en Buenos Aires. 6 - Dos personajes "Cacho" Cao y "Carly" Cura. 7 - R. Marsilli haciendo trompos, mientras Comilio, Oltra y Larroca lo esquivan. 8 - Imagen de la taifa total de seguridad en la horquilla, con el público contenido por una cuerda y un agente mirando la carrera. 9 - René Zanatta con la "Kawa" en Las Flores, donde ganó. 10 - Paso el "malón" en la chicana de Las Flores, y éste se quedó. Es Alberio Heritier.

comision tiene intenciones de llevar varias categorías nacionales al autódromo del Parque Plaza Montero.

**ABUSOS** - Muchos se quejaron de los abusos en los alojamientos. "Nos metieron en una habitación para uno a los cuatro, con camas cuchetas y no había lugar ni para poner los bolsos, y nos cobraron 80 australes", decía Hugo Redolli; mientras que Urrutia completaba: "Fuimos a una casa de familia y nos cobraron como en el Sheraton" Eterno problema el de la hotelaría de Las Flores, y a causa del cual aparecen los aprovechadores, aunque no todos son así.

**AGRADECIMIENTO** - A Enrique Urrutia y Hugo Olmi, por las atenciones que tuvieron con los enviados de CORSA a Las Flores.

**SIN ZANATTA** - Tanto en las competencias de Buenos Aires como en la de Las Flores, René Zanatta se subió a una moto Kawasaki de la categoría 250 Internacional, como entrenamiento para la prueba del mundial. En la primera de las competencias nombradas no le fue tan bien, pero se llevó un excelente triunfo en Las Flores, luego de dura pelea con Sergio Granton.



**CAMPE  
GANA  
ARGE**



**Campeones**

**INEXORABLEMENTE**

CONCLUSION S.A



# PEONES EN EL RALLY ARGENTINA '87

**SIGA A LOS  
CAMPEONES  
POR CANAL 2  
Y RADIO "EL MUNDO."**

- Las mejores notas sobre el RALLY ARGENTINA '87.
- El más completo espectáculo televisivo.
- Flashes informativos radiales, todo el día.

CAMPEONES EN TELEVISION POR CANAL 2		
DIA	HORA	TRANSMISION
Miércoles 5	22 a 23	"Primera Etapa"
Jueves 6	23 a 24	"Segunda Etapa"
Viernes 7	22 a 23	"Tercera Etapa"
Sábado 8	20 a 21	"Cuarta Etapa"
Domingo 9	21 a 23	"Resumen del Rally"

CAMPEONES EN RADIO POR "EL MUNDO"		
DIA	HORA	TRANSMISION
Martes 4	20 a 23	"Largada del Rally"
Miér. 5, Juev. 6, Vier. 7 y Sáb. 8	Durante toda la programación de la Radio.	"Flashes con notas exclusivas"

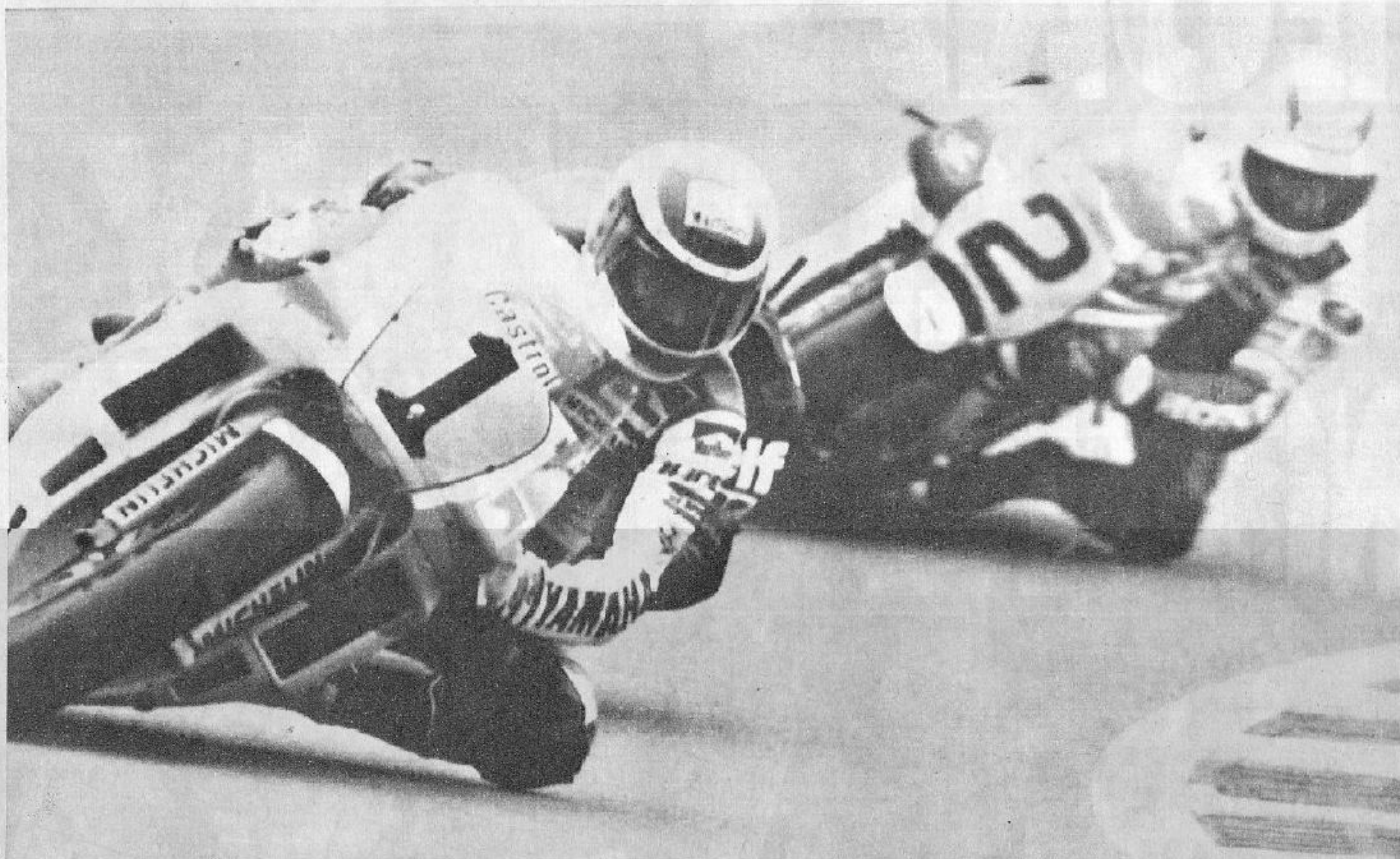
**...SIGUE CRECIENDO.**

**CAMPEONES DEL CAMINO S.A.**

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

LOS GRANDES PREMIOS DE HOLANDA Y FRANCIA, LO HICIERON POSIBLE:

# EL AGUA AVIVO



**L**legamos ya a la mitad del ejercicio 1987 del Continental Circus. O a un poquito más de la mitad si consideramos que llevamos ocho jornadas cumplidas sobre un total original de dieciséis que bien pueden quedar en quince si, como se estima, la postergación sufrida por el Gran Premio de Bélgica que estaba previsto para el primer fin de semana de julio, se transforma en cancelación definitiva, ya que no existe demasiado "ambiente" para concretarla el 6 de septiembre en Zolder, como alguien propuso para salvar la fecha.

Carrera más, carrera menos, estamos en el punto medio de la temporada. Y por lo tanto, en un lugar donde, por lo visto, se puede ir trazando un panorama con bastante grado de exactitud respecto de lo que muestra cada una de las categorías. Dicho panorama es bastante claro en las clases menores, que no aportaron novedades tras sus últimos pasos por Holanda y Francia. Jorge Martínez ganó la única carrera que la división 80 concretó en este último mes. Fue en Holanda y allí el español, con su Derbi, abrió una ventaja de 36 puntos sobre su compatriota Manuel Herreros. Una ventaja que, con

sólo cuatro carreras por disputar y sesenta puntos en juego, lo coloca en la antecámara de una nueva conquista mayor.

La clase 125 estuvo más activa, pero igualmente monótona. Fausto Gresini sumó con su Garelli, dos nuevas victorias a su haber 1987, que ya lleva contabilizadas media docena de ellas y lo mantiene invicto. Semejante muestra de efectividad no puede hacer pensar en otra cosa que en la reconquista de un título mundial que ya Gresini tuviese un par de años atrás. En cambio, Guillermo "Willy" Pérez sigue poniendo con la Zanella. Un abandono por caída en Holanda y el decimosegundo puesto en Francia, representaron dos performances bien demostrativas del momento poco propicio que atraviesa el platense.

Si las cosas aparecen bastante definidas en las categorías menores, afortunadamente opuesto es el estado de situación por el lado de las clases mayores, que son las que veremos el 4 de octubre en la Argentina como cierre de la temporada. Tanto en la 250 como en la 500, el agua, que en una forma de lluvia presidió las jornadas de Assen y

Bugatti (Le Mans), pareció avivar el fuego de las luchas en busca de las respectivas coronas, que en cada caso tienen más de un sólido pretendiente.

Así, vemos en la división mayor que, pese a que en ambas carreras hubo mucha, pero mucha agua, el actual líder del torneo, Wayne Gardner, no pudo "mojar" ninguna... Si lo hicieron Eddie Lawson y Randy Mamola, quienes, para desgracia del australiano, son sus grandes adversarios en la disputa del cetro. Mamola, un especialista en andar rápido sobre piso mojado, ya había ganado bajo la lluvia en Japón, repitió en Francia y a punto estuvo de vencer también en Holanda, donde un ligero despiste le hizo perder valioso tiempo que capitalizaron Lawson y Gardner para superarlo en ese orden. No obstante, su cosecha fue la mejor en las dos carreras, y ahí está, a una docena de puntos de un Gardner, quien ya no parece tan sólido. ¿O tal vez empezó a pensar más en sumar puntos que en ganar...?

Matices diferentes pero igualmente atractivos muestra la 250 cm<sup>3</sup>. Aquí el duelo está planteado entre las Honda de los alemanes Reinhold Roth y An-

ton Mang. El primero, recién tuvo su bautismo triunfal en Francia, en lo que además fue su total debut victorioso en carreras del Mundial. Su secreto es la gran regularidad, casi siempre ha estado en el podio y esto le ha valido el primer puesto en el torneo. Mang, con cuatro victorias, ha sido más contundente, pero menos efectivo, como lo demuestran los quince puntos que lo separan de su compatriota. Dos estilos diferentes que aseguran una lucha interesante, a la que en cualquier momento pueden incorporarse el español Alfonso Pons y el suizo Jacques Cornu, dos que siempre están presentes a la hora de llevarse puntos importantes.

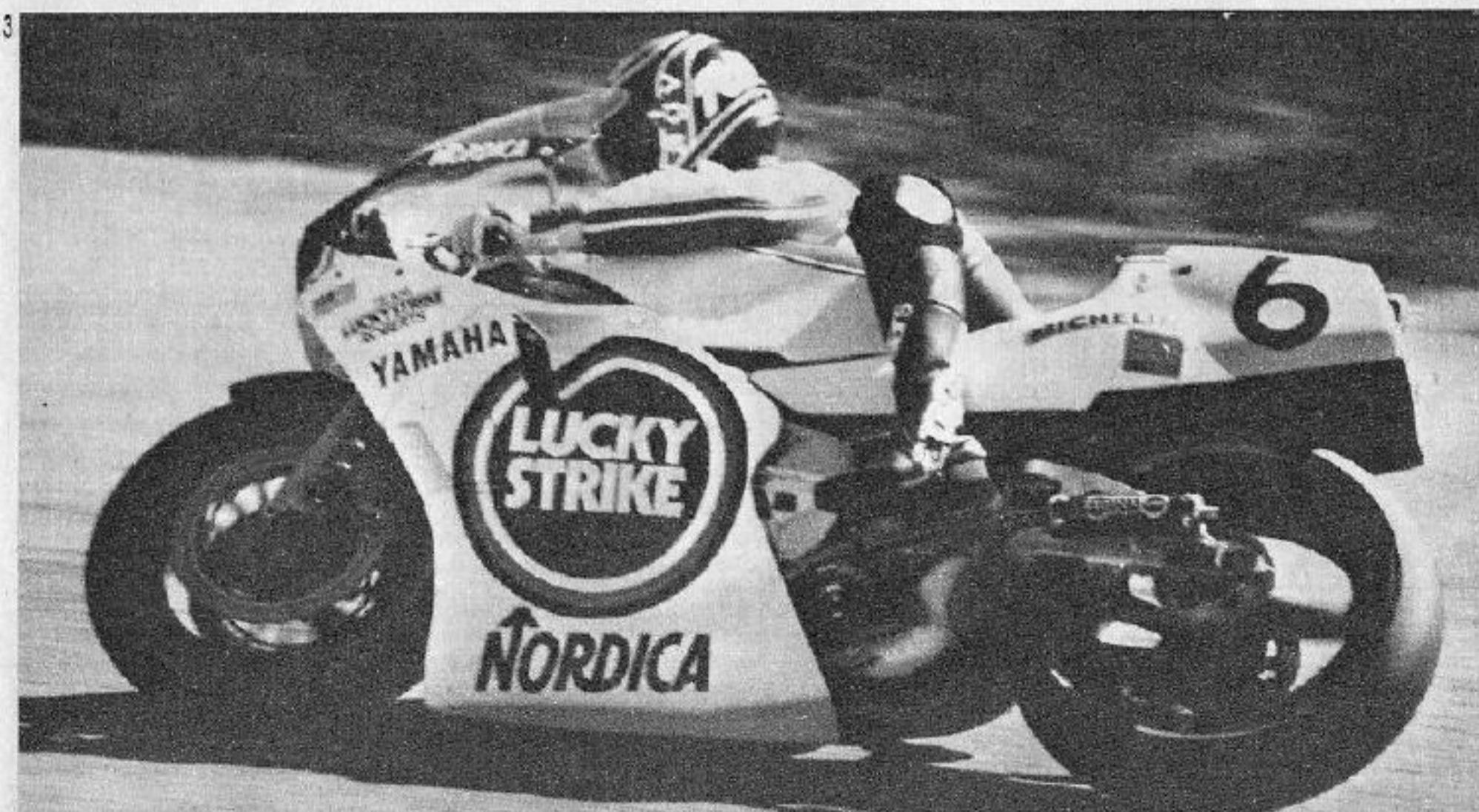
Atrás quedó así la primera parte del Campeonato Mundial. Se nos viene ya la segunda, con un mes de agosto intensísimo, con cuatro de sus cinco fines de semana ocupados. A prepararse entonces.

# EL FUEGO

El "Continental Circus" entró en la etapa decisiva del año. Con más de la mitad del Campeonato cumplido, en las categorías menores están casi definidos los títulos a favor de Jorge Martínez en 80 cm<sup>3</sup> y Fausto Gresini en 125 cm<sup>3</sup>. Por el contrario, las especialidades superiores —en gran parte, debido a la lluvia que bañó las dos últimas citas— aún no tienen dominador, y hay varios pilotos con serias posibilidades



1. Espectacular secuencia, donde parece que hay dos... pero son tres, porque detrás del "1", Eddie Lawson, y casi oculto, está Randy Mamola, mientras que Wayne Gardner, con el N° 2, avanza desde el tercer lugar. 2. El podio del Gran Premio de Holanda, con el ganador Lawson derramando champaña sobre su escolta Gardner. 3. La Yamaha del Team Roberts con Randy Mamola en la conducción. El estadounidense ratificó sus aptitudes para andar bajo la lluvia, ganando de punta a punta en Francia. 4. Corona de laureles y saludo en el podio, como testimonio del triunfo de Anton Mang en la carrera de 250 cm<sup>3</sup> en Holanda. 5. Este es Christian Sarron, el francés que entusiasmó a sus compañeros haciendo la "pole" para la competencia de 500 en su país. 6. Alfonso Pons sobre la Honda. El español suma y suma y está tercero en el lomo de 250.



## ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

Con ocho fechas cumplidas, las siguientes son las posiciones principales de los certámenes de 250 y 500 cm<sup>3</sup>, recordando que para el cómputo final se toman la totalidad de las competencias realizadas.

### CLASE 250

1º) Reinhold Roth (Alemania) - Honda	82 puntos
2º) Anton Mang (Alemania) - Honda	67 puntos
3º) Alfonso Pons (España) - Honda	53 puntos
4º) Jacques Cornu (Suiza) - Honda	42 puntos
5º) Dominique Sarron (Francia) - Honda	39 puntos
6º) Martin Wimmer (Alemania) - Yamaha	35 puntos

### CLASE 500

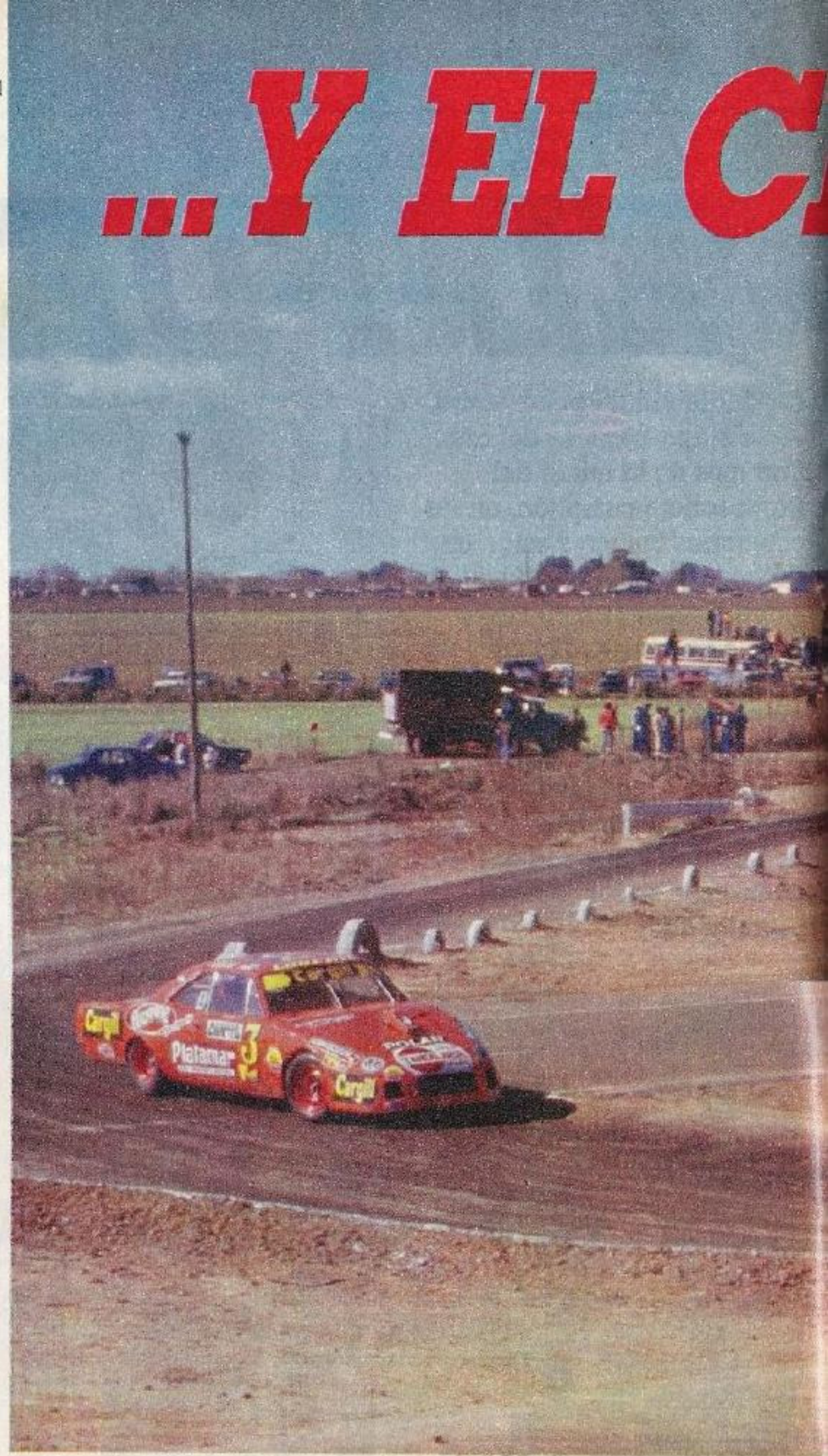
1º) Wayne Gardner (Australia) - Honda	93 puntos
2º) Randy Mamola (Estados Unidos) - Yamaha	81 puntos
3º) Eddie Lawson (Estados Unidos) - Yamaha	64 puntos
4º) Ron Haslam (Inglaterra) - Honda	60 puntos
5º) Pier Francesco Chili (Italia) - Honda	37 puntos
6º) Rob McElnea (Inglaterra) - Yamaha	28 puntos
Tadahiko Taira (Japón) - Yamaha	28 puntos

## CORSA A FONDO

### TURISMO CARRETERA EN SAN LORENZO, SANTA FE (19/7/87)

Foto Oscar Izzo  
Fotos: Enrique Bianco y Enrique Perrupato

Tras la forzada suspensión de la semana anterior, la niebla se fue y, como por milagro, una jornada plenamente luminosa acogió a un lote abundante y rodeado de cuantioso público. No menos generoso resultó el producto deportivo de la esperada reunión, pues cuando parecía encaminarse en el mismo sentido "monopólico" de sus antecesoras, también se abrió el juego entre las marcas, despejando el panorama de un futuro acaso más repartido en triunfos que hasta ahora. Y eso no es todo...



#### BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** Auto Peña "Ciudad de San Lorenzo", San Martín 2675. Teléfonos (0476) 23312. San Lorenzo, Provincia de Santa Fe.

**Accesos:** Varios, en muy buen estado. 4 puntos.

**Controles** (de acceso, contención de público): Malos. 1 punto.

**Comodidades:** Regulares. 2 puntos.

**Estado del circuito:** Muy bueno en el sector de la autopista. Malo en el resto, donde el piso se deterioró en las zonas emparchadas. 2 puntos.

**Boxes (instalaciones):** Excelentes. Pavimentadas. 5 puntos.

**Boxes (condiciones de trabajo):** Muy buenas. Sólo estaban allí los que debían trabajar. 4 puntos.

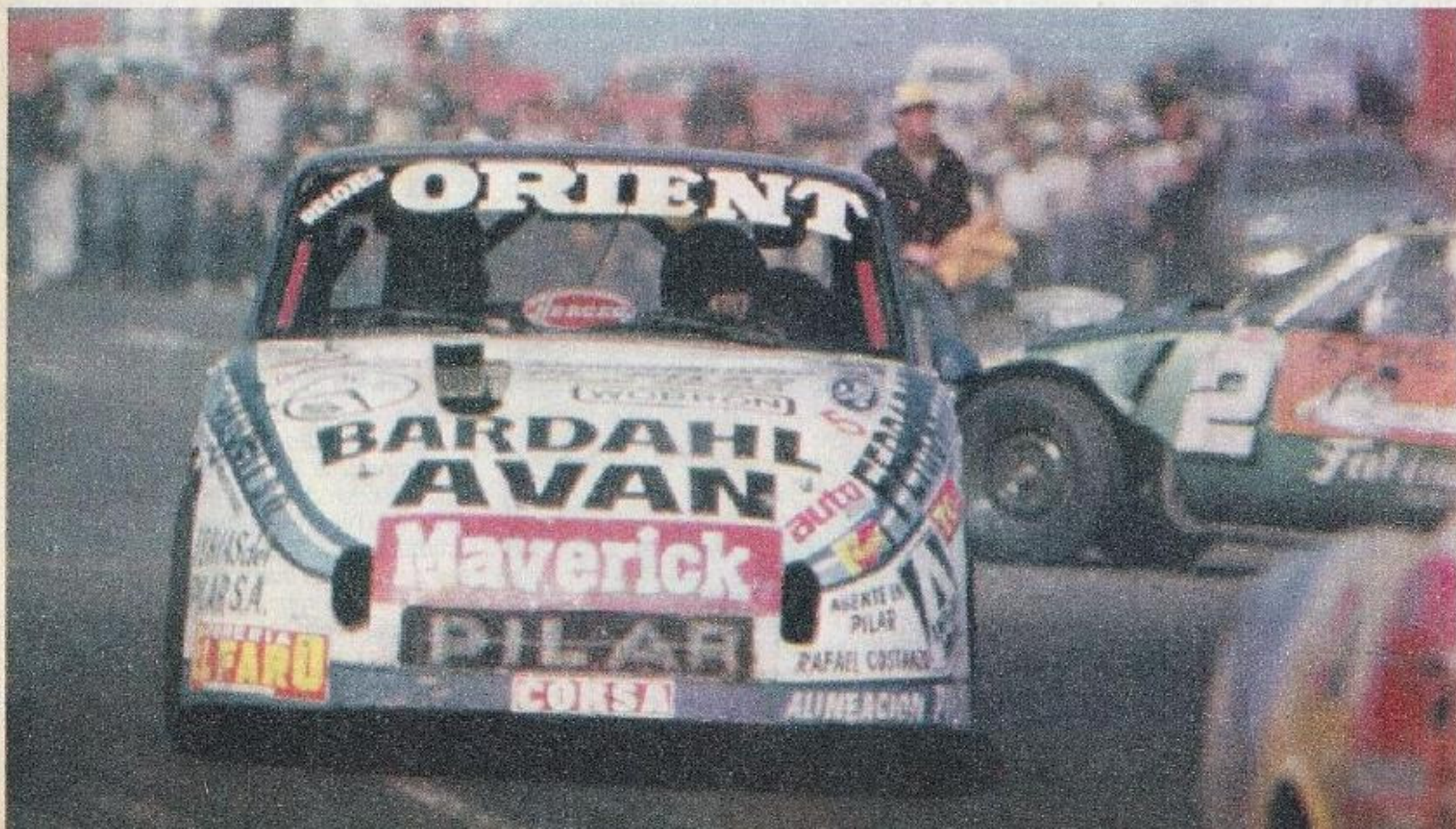
**Promoción del espectáculo:** Bueno. 3 puntos.

**Puntualidad:** Mala, por el descontrol que hubo en el público. 1 punto.

**Total:** 26 puntos (Ideal, 45 puntos).



# TELO SE ABRIÓ



1) Falta muy poco por el final y Oscar Castellano inicia la carga sobre el Chevrolet de Roberto Mouras. Dos vueltas más y lo superaría para adelantarse en la punta y ganar inquestionablemente juego de una prolongada ausencia en el escalón más alto del podio. 2) Y allí está el festejo del "Picho" de Lobería. Brazo en alto. Cara llena de satisfacción. 3) Jose Malisa, Julio Salgado y Carlos Giustozzi, un trío interesante que se mantuvo durante varias vueltas. 4) El Falcon de Jorge Oyhanart estuvo en punta pero luego se retrasó y, fallando muy poco, hizo un trompo y quedó relegado al sexto lugar. Sobre un costado está detenido el Dodge de Juan de Benedictis, protagonista de otro trompo que lo dejó fuera de carrera.



## CARTA DE PRESENTACION

### JULIO SALGADO

Casado, con tres hijos, nacido el 19 de octubre de 1943, Julio Salgado debutó en 1978 en el Turismo Nacional en una competencia corrida en Olavarría, sobre el mismo circuito donde se presentaba el Turismo Carretera, y el mismo día en que también debutara Vicente Pernia a nivel nacional. En esa ocasión participó con un Peugeot 504 con preparación de Roberto Díaz, que era el muletto del equipo oficial Peugeot y logró el cuarto puesto.

Estableció un largo paréntesis —fundamentalmente por razones económicas, hasta 1981—, en que reaparece en Turismo Carretera con un Dodge perteneciente al Centro Comercial de Crovara, tripulándolo hasta la competencia disputada en 25 de Mayo (1983), en la que sufre un accidente. Se establece un nuevo paréntesis en su trayectoria, retornando a fines de 1984 en Olavarría, en una competencia que, junto con otra en Necochea, reemplazaba al Gran Premio, y desde entonces participó en forma más o menos asidua. El vehículo es un Dodge de cuya preparación se encarga Lino Rodríguez, y con el que Julio Salgado viene cumpliendo actuaciones interesantes si tomamos en cuenta sus recursos. El pelotón intermedio lo tiene gene-



ralmente como animador constante. El octavo puesto logrado en la segunda serie de San Lorenzo, y el decimotercero en la final de esa misma competencia, hablan a las claras de lo que es capaz.

### La figura OSCAR CASTELLANO Y DODGE VOLVIERON A LA VICTORIA "AHORA ES TIEMPO DE PROBAR"

La historia reciente dice que Oscar Castellano y Dodge no ganaban desde la competencia inaugural de la temporada 1987, ya que posteriormente comenzó una seguidilla de siete fechas en las que Chevrolet y Ford se dividieron los honores.

"Por eso —dice Castellano— tomamos esta victoria como algo fuera de lo común. En verdad, no fue por la forma en que llegó sino de la manera en que trabajamos... Después de la carrera del Autódromo de Rafaela, donde el auto se golpeó tan feo, hubo que hacer un replanteo casi total en el Dodge. Paralelamente modificamos algunas cosas, pero no tuvimos el tiempo suficiente como para probar y fuimos a San Lorenzo con un

auto que, si bien en líneas generales funcionaba, mostró poca adherencia y algunos defectos de carburación, que lo gramos corregir para la final, quedando mucho mejor plantado y que funcionaba mejor a medida que transcurrían las vueltas. Por eso logró llegar sobre Mouras mucho más entero que él, ya que su Chevrolet en el 'retome' y en la 'olla' tenía bastantes problemas. Sin embargo no atacué de entrada, preferí esperar y luego la cosa se dio como algo natural. Por eso valoro esta victoria, porque nos costó mucho trabajo... Ahora, con la fe renovada y con un paréntesis tendremos tiempo de probar todo lo que estuvimos haciendo. Nos estaba haciendo falta tiempo para pruebas, y ahora lo tenemos".



### EL RINCON DE LA COMPUTADORA LOS SEIS PRIMEROS VUELTA A VUELTA

La computadora del equipo "Carburando", instalada en San Lorenzo y operada por Marcelo Procyk, reflejó el accionar vuelta a vuelta de los seis primeros clasificados en la final que aquí reproducimos, aclarando que el tiempo que aparece subrayado es el mejor de cada uno.

CASTELLANO	MOURAS	SATRIANO	ANGOLETTI	AVENTIN O.	DYHANART
07/03/14.65	07/03/13.13	07/03/15.91	07/03/15.39	07/03/16.14	07/03/12.17
07/03/03.53	07/03/03.20	07/03/06.67	07/03/04.53	07/03/05.82	07/03/03.89
07/03/04.96	07/03/04.86	07/03/05.93	07/03/05.89	07/03/05.95	07/03/04.80
07/03/04.76	07/03/03.65	07/03/05.62	07/03/06.33	07/03/05.13	07/03/03.57
07/03/03.41	07/03/04.12	07/03/05.44	07/03/04.31	07/03/04.42	07/03/03.56
07/03/04.86	07/03/04.45	07/03/06.24	07/03/05.09	07/03/06.85	07/03/05.77
07/03/04.07	07/03/03.53	07/03/05.72	07/03/07.47	07/03/04.44	07/03/04.42
07/03/03.08	07/03/04.01	07/03/04.64	07/03/06.37	07/03/04.67	07/03/04.49
07/03/04.43	07/03/03.42	07/03/04.41	07/03/05.42	07/03/06.16	07/03/04.46
07/03/02.55	07/03/04.95	07/03/03.52	07/03/05.35	07/03/05.20	07/03/04.05
07/03/01.06	07/03/03.13	<u>07/03/02.46</u>	07/03/03.10	07/03/04.98	07/03/03.99
07/03/02.45	07/03/03.47	07/03/03.44	07/03/03.02	07/03/04.67	07/03/04.18
07/03/02.64	07/03/03.06	07/03/03.60	07/03/06.27	<u>07/03/03.70</u>	07/03/04.36
07/03/03.42	07/03/03.19	07/03/04.88	07/03/06.19	07/03/06.42	07/03/03.71
07/03/02.82	07/03/03.85	07/03/04.50	07/03/04.28	07/03/07.03	07/03/03.60
07/03/03.89	07/03/07.03	07/03/05.35	07/03/04.35	07/03/05.13	07/03/04.45
07/03/02.29	07/03/03.32	07/03/04.38	07/03/06.10	07/03/04.96	07/03/05.46
07/03/02.97	07/03/07.44	07/03/07.06	07/03/06.52	07/03/09.44	07/03/07.45



1) El Chevrolet de Urretarizcaya fue el auto más veloz en San Lorenzo, así como que se quedó por la rotura del núcleo del diferencial. 2) Morresi y su acompañante Ricardo Benvenuto, quien sería el sponsor del "Pato" en su participación en T.C. 2000 el año que viene. 3) Boxes amplios, astillados y muy "limpio" de gente. Sólo estuvieron los que trabajaban. 4) La tierra hace acordar a las carreras de antes. Pero ahora se corre sobre asfalto, aunque en el caso de San



## LUCES Y SOMBRAS

**Lo terrible:** El frío del domingo muy temprano.

**Lo salvador:** El sol que tomó agradable la mañana.

**El apurón:** De Oscar Alaux, que llegó a la verificación cuando ya estaban cerrando la puerta de acceso.

**La queja:** De Roberto Mouras: "En muchas zonas, el piso del circuito era un desastre. No se cómo habrían terminado los amortiguadores".

**Lo feo:** La polémica desatada en torno a Oscar Aventin y Jorge Oyhanart.

**Lo lindo:** La gran cantidad de participantes y el aporte masivo del público.

**El gesto:** De Filipe, un empedernido asistente al T.C. y toda la barra de Villada (Prov. de Santa Fe) que en cada carrera sorprenden con una exquisitez.

**La alegría:** De Mariano Calamante (h) saltando ante la victoria de su hermano Carlos (posteriormente desclasificado) en la final para No Clasificados.

**La "avivada":** De gente que al no poder ingresar con sus vehículos en algunas zonas donde se había cavado una zanja para evitar eso, no vaciló—pese al frío de la noche del sábado— en tomar una pala para rellenar los pozos.

**La ausencia:** De Nestor Castellano, padre del ganador, justo el día en que su hijo se reencontró con la victoria.

**La bronca:** De Eduardo Nieceza luego de que el motor de su Torino se rompiera. "Este no va más... Hay que salir cuanto antes con el Chevrolet".

**La calesita:** Que formaron Roberto Mouras, Oscar Castellano y José María Romero en un sector de los boxes, antes de largarse la final. Los tres habían puesto pastillas de frenos nuevas y las estaban asentando girando en círculo.

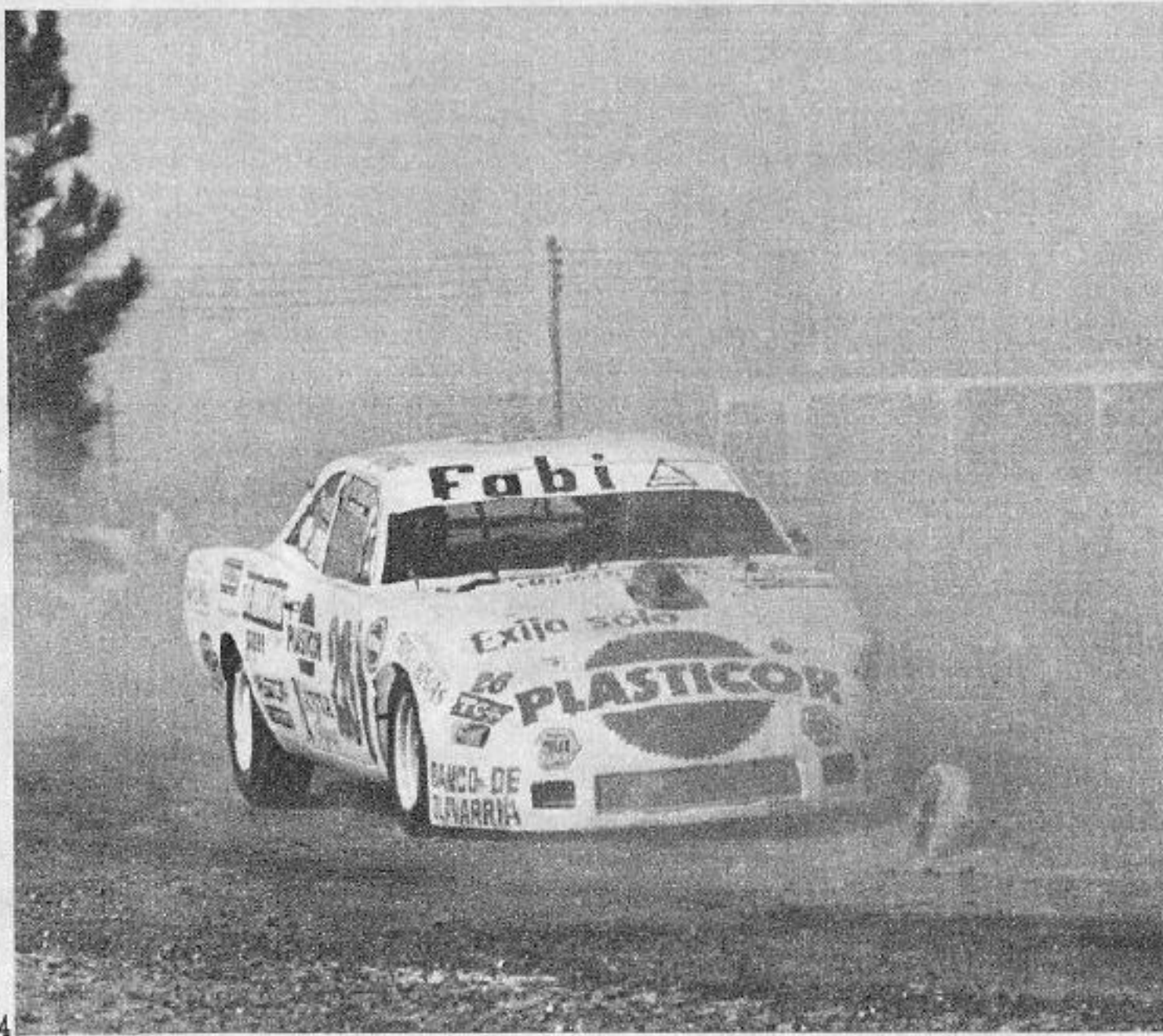
**Los nuevos:** Gustavo Cainzos y Ricardo Benvenuto, que se animaron y fueron acompañantes, en los Chevrolet de Mouras y Monesi, respectivamente.



a CARLOS MARINCOVICH



En esta, su nueva etapa dentro del Turismo Carretera el "Ruso" demuestra que mantiene intactas sus condiciones, no sólo de piloto sino también de tester que sabe transmitir consejos como para manejar un auto. Como el Dodge de la Autopena Ciudad de Tapiales va logrando lentos pero evidentes progresos, por lo que en cualquier momento puede alternar más adelante.



## PREMIO CORSA FORMULA ONE

El par de guantes Formula One se los llevó Carlos Saiz por lo hecho en esta competencia de San Lorenzo, en la que volvió a poner de manifiesto su reconocido temperamento que lo llevó a obtener el décimo puesto. La foto lo muestra orgulloso, mostrando los guantes de competición que—sin duda—le brindarán una mayor ductilidad en el manejo. ¡Grande, Carlitos!...



Lorenzo esto mostró muchas falencias. El que pasa por ese trance es el "Chueca" Romero. 5) Clemar Firpo no tuvo tiempo ni de entrar en calor, ya que se "pegó" en la vuelta previa. 6) La figura de De Benedictis y dos detalles: el niño que quiere saludarlo y la tureta de su Dodge escarchada. Brrrrr. 7) Dos de atrás que hicieron buena carrera: Eduardo Ramos y Ruben Salerno. Terminaron en la 21° y 22° puesto respectivamente.





**En Corso Marche 38, Turín, Italia, visitamos el taller de Abarth, donde se crean autos y títulos mundiales.**

# LA CUEVA DEL ESCORPION

*1. Sala de armado de los autos de rally. La limpieza es fundamental. 2. El ingeniero Claudio Lombardi. 3. Frente de Abarth, en la Corso Marche 38. 4. Un motor de Lancia Delta HF 4WD en uno de los bancos de prueba.*



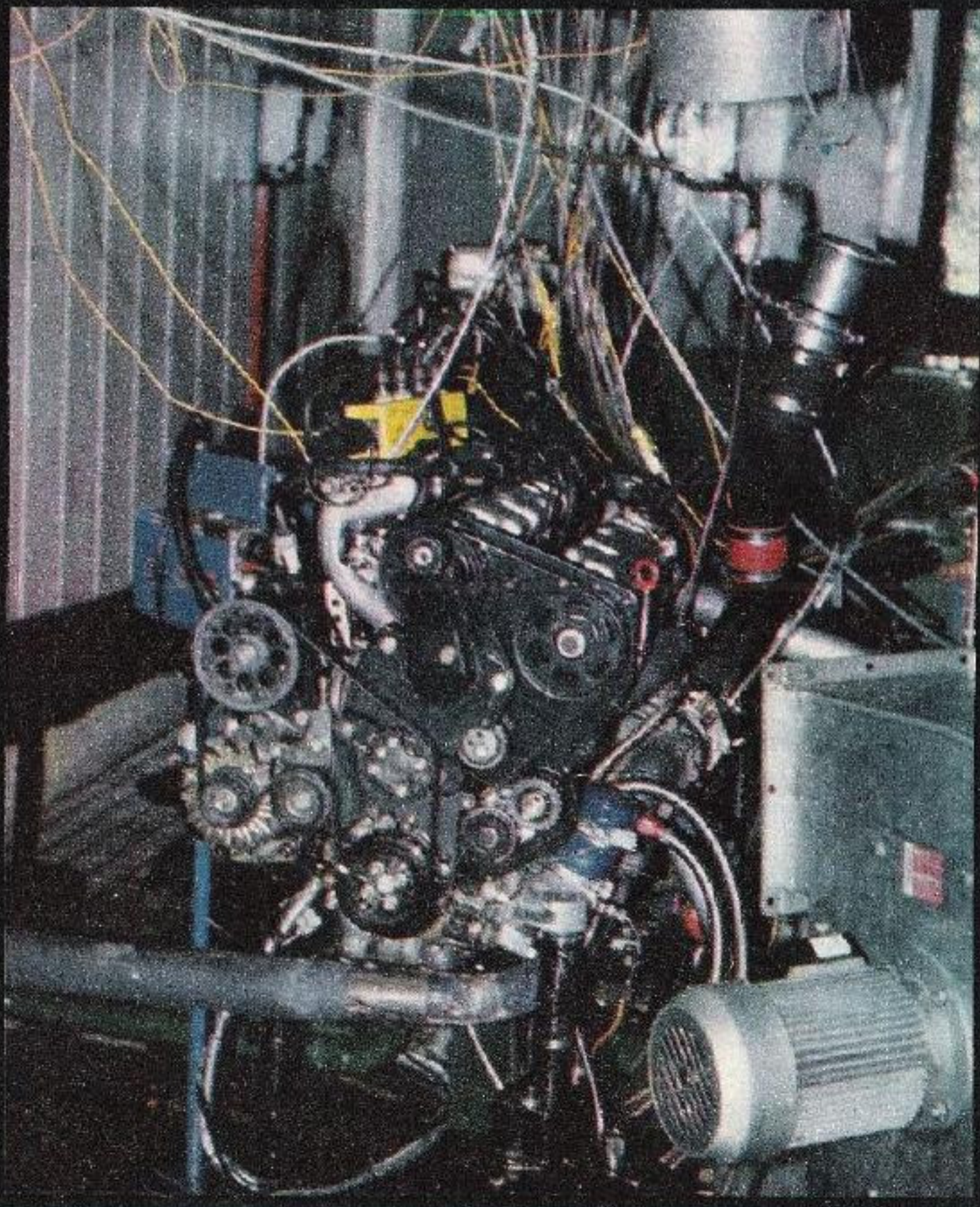


2

Actualmente, Abarth es mucho más que la simple sede de un equipo de competición. Fundada a principio de los años 50 por Carlos Abarth, la firma del escorpión se especializó en la fabricación y venta de kits para potenciar autos de pequeña cilindrada, especializándose en mejorar la performance de los productos Fiat. Su integración con la marca fue tal, que en 1971 fue adquirida por ese grupo de empresas y se transformó en la imagen de competición de ese holding. Desde entonces, fueron innumerables los automóviles de ca-

rrera preparados por Abarth que representaron a Fiat, Lancia o Autobianchi en forma directa, así como también cierta cantidad de desarrollos concretados para las otras empresas del grupo dispersas a lo largo y ancho del mundo. Asimismo, Abarth desarrolla autos de calle, cuando así le es requerido por las grandes empresas que la respaldan.

De todas maneras, Abarth es autosuficiente prácticamente en todos los aspectos técnicos. Así, puede diseñar, desarrollar y fabricar en forma total un automóvil, incluyendo



4

los procesos tecnológicos más sofisticados. Las únicas operaciones que no se realizan en su planta son: el fundido de los blocks de motor y la fabricación de los engranajes de cajas de velocidades y diferenciales. De acuerdo al publicitado reparto de las actividades automovilísticas, Abarth (Lancia) se encarga básicamente del Rally y Endurance, mientras que Ferrari hace lo propio con la F-1 y Alfa Romeo (última adquisición Fiat) se ocupa de los coches de Turismo pista. Sin embargo, la fábrica turinesa ha fabricado monopostos tales como los que componen la actual Fórmula Abarth, proyectos donde intervienen los dos centenares y medio de personas que componen el staff.

El comando general lo posee Cesare Fiorio, mientras que Claudio Lombardi es el jefe técnico, mientras que Corrado Iseburg se ocupa de la organización en carrera, además de colaborar con Ninni Russo en el Junior Team y la atención a los clientes. Los ingenieros Limone y Ruffina dependen de Lombardi ocupándose de los chasis y motores respectivamente, si bien en Abarth se trata de no aferrarse a un esquema rígido de trabajo, lo que da la oportunidad de una amplísima y permanente consulta.

En cuanto a los elementos, se dispone en Abarth de todo lo necesario, incluyendo ocho bancos de prueba para motores, así como de espacios ya designados para los clientes, como lo son, por ejemplo, los equipos Jolly Club (Milán) y Griffone (Génova), donde los mecánicos y técnicos "locales" e "invitados" trabajan aplicando similares tecnologías que sobre los autos oficiales, tal como un ambiente especial de atmósfera inerte donde se realizan soldaduras de titanio y otras aleaciones especiales.

Desde el momento que se comienza el trabajo sobre un auto, se le confecciona una ficha que lo acompañará durante todo su proceso de preparación. Así se tomará nota del aumento de su rigidez, de los cambios de peso, de la elección de cada parte (y su respectiva identificación) y de todas las transformaciones que sufre el chasis y los motores que se le instalaren.

En todo el taller el grado de limpieza es superlativo, así como el orden imperante, que se ve reflejado en un aumento de la productividad. También en Abarth se proyecta la logística de todos los traslados del equipo de rally a través del mundo.

### CLAUDIO LOMBARDI: "MEJORAMOS LA PRODUCCION"

Nadie creía a comienzos de año que a Lancia le resultaría fácil conquistar el título mundial de marcas de rally, ni siquiera a los mismos hombres de Abarth encargados de desarrollar el nuevo Delta HF 4WD Grupo A. Luego de un incierto comienzo, poco a poco el sucesor del Delta S-4 fue consolidando una supremacía que en este momento resulta indiscutible.

El Lancia Delta HF 4WD demostró sobre todos los terrenos, nieve, tierra, pavimento, ser el auto más regular en cuanto a prestaciones. En ninguna condición defraudó expectativas y no sólo a nivel de resultados sino que también evidenció una interesante confiabilidad teniendo en cuenta que es un auto debutante.

Todo esto fue conseguido mediante la gestión de Abarth, el departamento competición del Grupo Fiat que funciona en Turín bajo la dirección general de Cesare Fiorio y la conducción técnica del ingeniero Claudio Lombardi. Para ellos, triunfos y campeonatos son ya una costumbre más allá del reglamento que rija. Para conocer más sobre el auto y su evolución visitamos la sede del equipo y dialogamos con Lombardi, número uno del staff técnico italiano, a quien inicialmente consultamos acerca de la dificultad que significó el sorpresivo paso al Grupo A abandonando los superautos del Grupo B.

"Ambos reglamentos —expresaban— tienen sus dificultades. Mientras en el Grupo B teníamos libertad casi total para construir y modificar, debiendo trabajar con prestaciones casi de Fórmula Uno; con el Grupo A se cambió el libreto y debimos circunscribirnos a tratar de hacer competitivo a un producto estrictamente derivado de la serie, con los inconvenientes que surgen de las restricciones reglamentarias. Como ejemplo le puedo citar el Rally Acrópolis. En el '86 fuimos por primera vez con el Delta S4. Lo probamos y luego corrimos. Este año, con el Delta HF tuvimos que hacer dos sesiones de tests para que el auto fuese confiable en esos caminos. En esto el Grupo A nos resultó más complicado porque en un coche de serie cuesta mucho más conseguir la resistencia necesaria ante exigencias como las que provocó el rally."

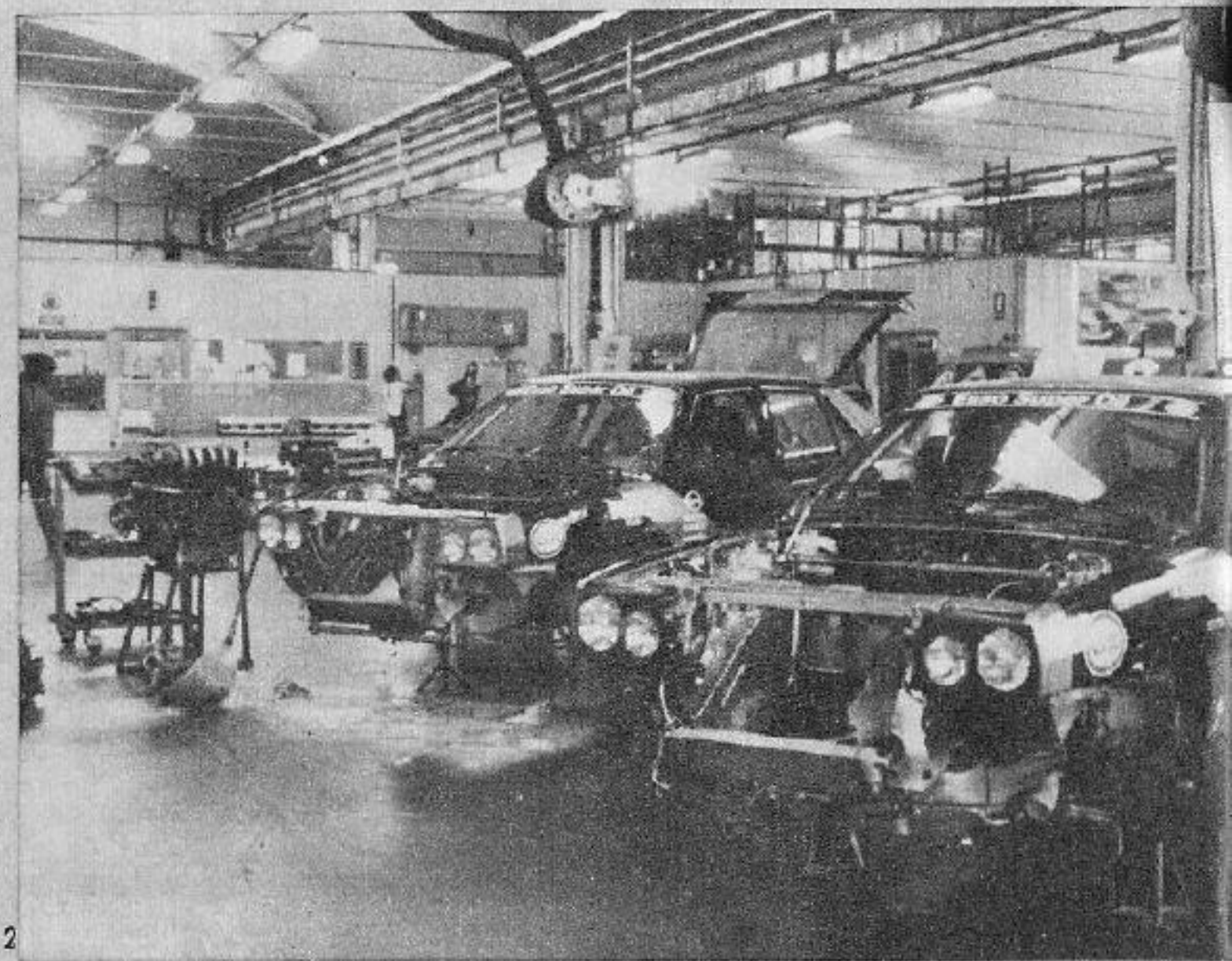
— ¿Cuáles son los aspectos en los cuales ha podido evolucionar el Delta HF de serie?

— "En la transmisión pudimos hacer bastante a nivel de caja, diferenciales, semiejes y árboles. En el caso de la caja usamos la libertad del reglamento para re proyectarla por completo modificando engranajes y selectores; sino no se hubiesen podido resistir los 40 kgm de torque y los 250 CV de potencia de que disponemos. Esto era concebido para 28 kgm y 165 cv. También hicimos bastante en suspensión manteniendo el diseño original y los puntos de anclajes, ree laboramos brazos, montantes, portamazas, etc., con lo que logramos salir airoso en los caminos griegos. Esta tarea provocó la contestación que sufrimos en Montecarlo pero no por nada esa provino de los recién llegados a la categoría (NDR: Mazda). Los otros equipos con más experiencia en esto bien que se cuidaron de objetarnos"

— Al comienzo del año los pilotos acusaban cierta dificultad en el manejo a causa de la fragilidad de la caja de velocidades. ¿A qué se debía?

— "Lo que sucedía es que los pilotos venían del grupo B, el que permitía un manejo más agresivo. Se encontraron con elementos casi standard y la confiabilidad no era la misma. Creo que luego de todo lo que hemos hecho por robustecer la caja, estamos bastante cerca de lo que era el Grupo B pero todavía pedimos a los pilotos ciertos cuidados. Entiendo que a principios del '88 ya se podrá exigir a ese elemento como en la época de los Delta S-4. De todos modos, creo que los pilotos inteligentes seguirán teniendo especial cuidado con el cambio por una razón elemental: por la disposición accesible de los elementos, reemplazar una caja en un grupo B era rapidísimo. Recuerdo que en el 037 empleaba-

Recuerdo que en el 037 empleaba-



1. Patio trasero de la empresa turinesa. En primer plano, un Lancia de rally. Más atrás autos del Jolly Club y vehículos de asistencia. 2. Dentro de Abarth hay espacios reservados a los equipos "clientes", tal como este.

ocupado por los Lancia 4WD del team Griffone, que habitualmente conduce Maurizio Tabaton. 3. También el Jolly Club posee su espacio. Este es el equipo que trabaja más ligado al oficial. 4. En esta

mos solo doce minutos para esta tarea y unos veinte minutos en el S4, en cambio ahora cambiar una caja nos lleva casi media hora por tener en el auto una disposición de serie."

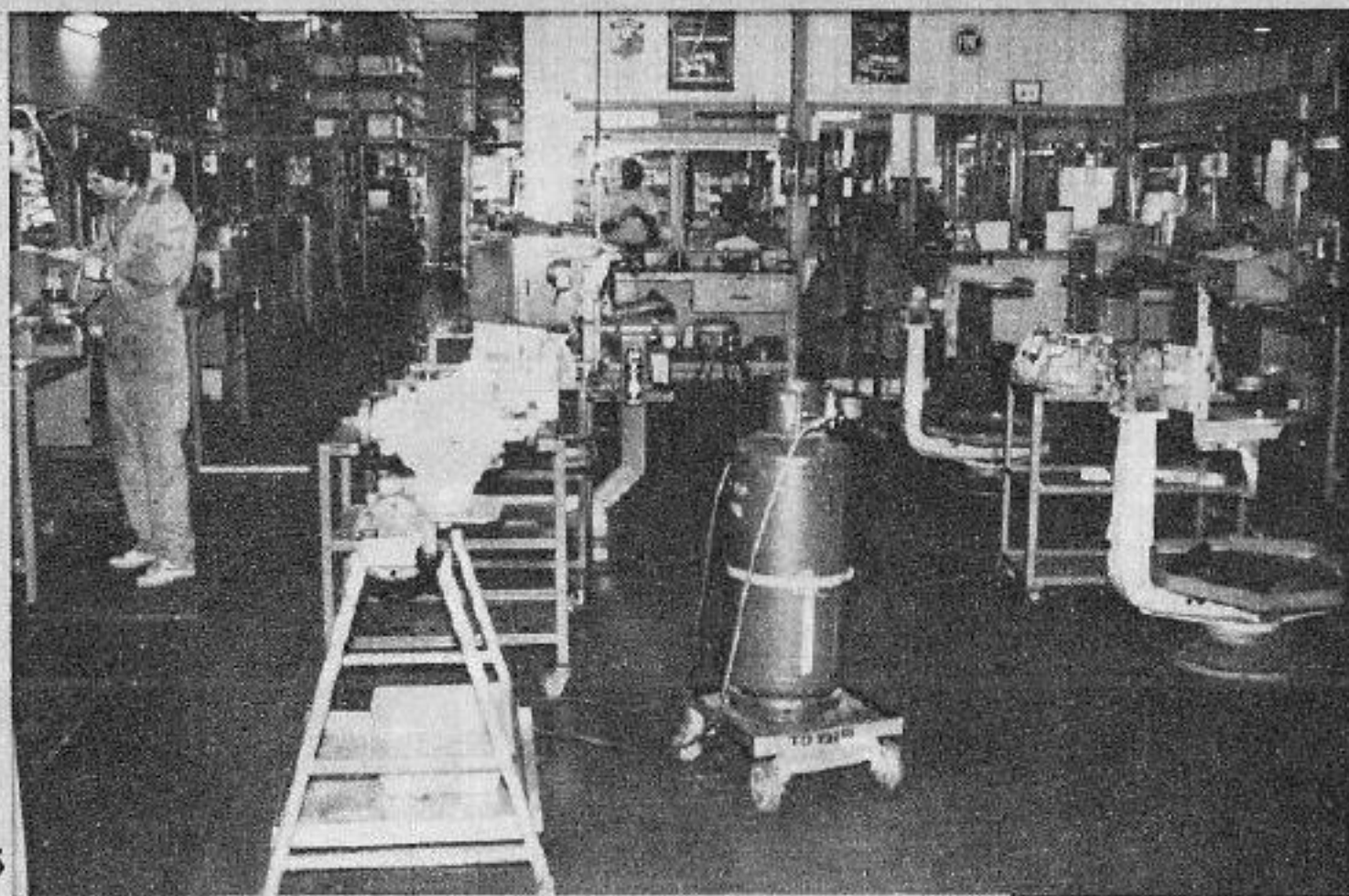
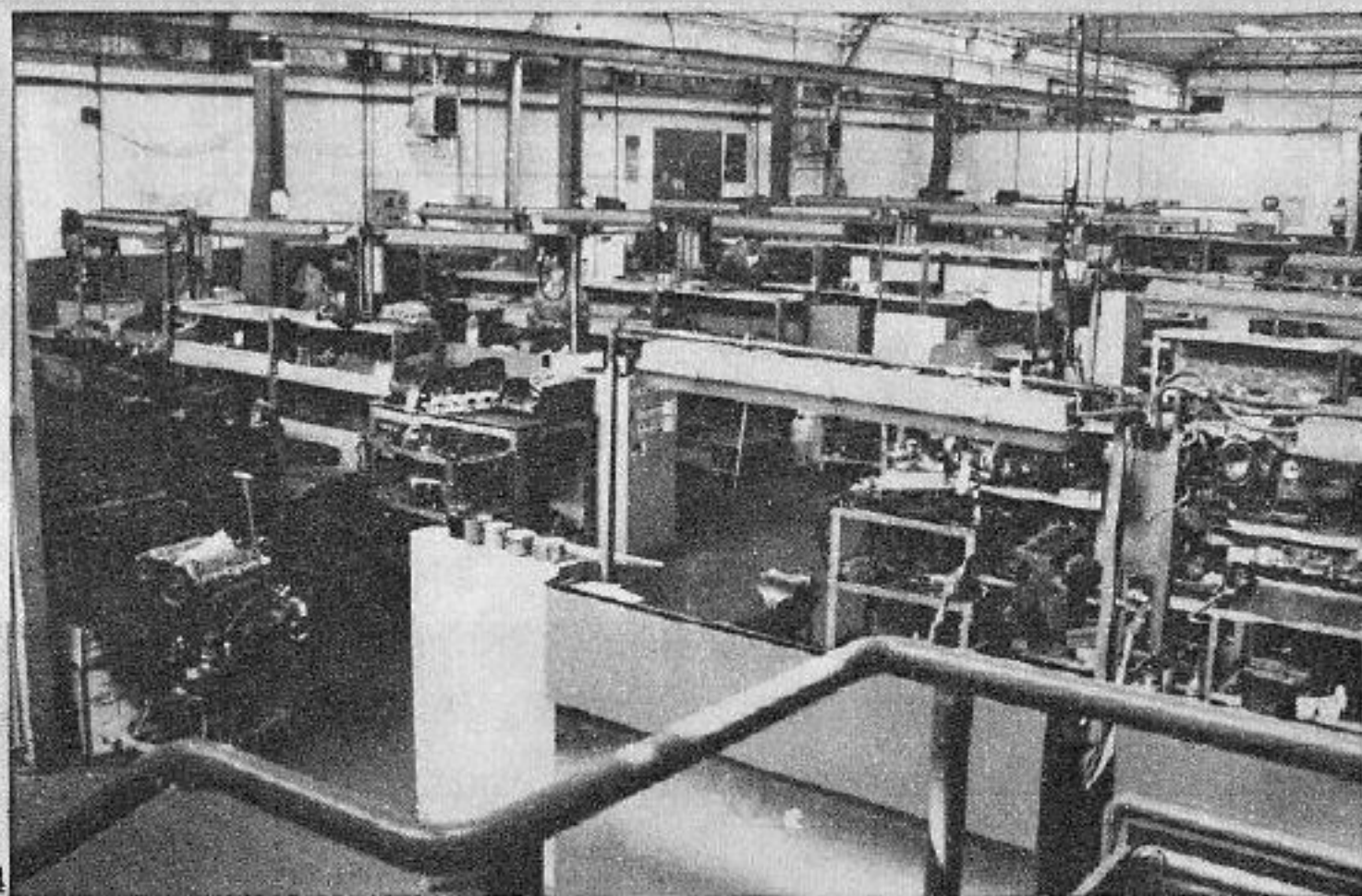
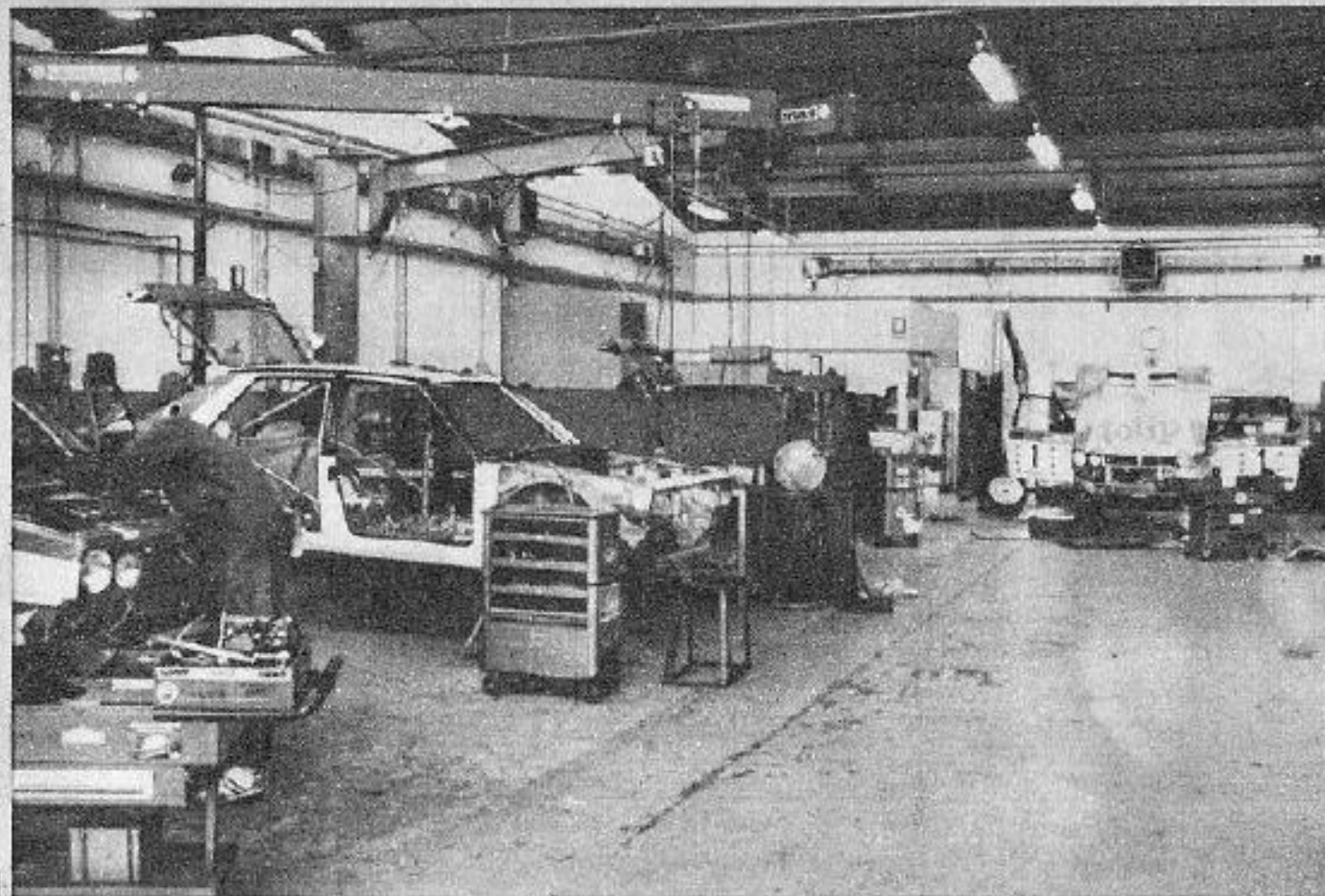
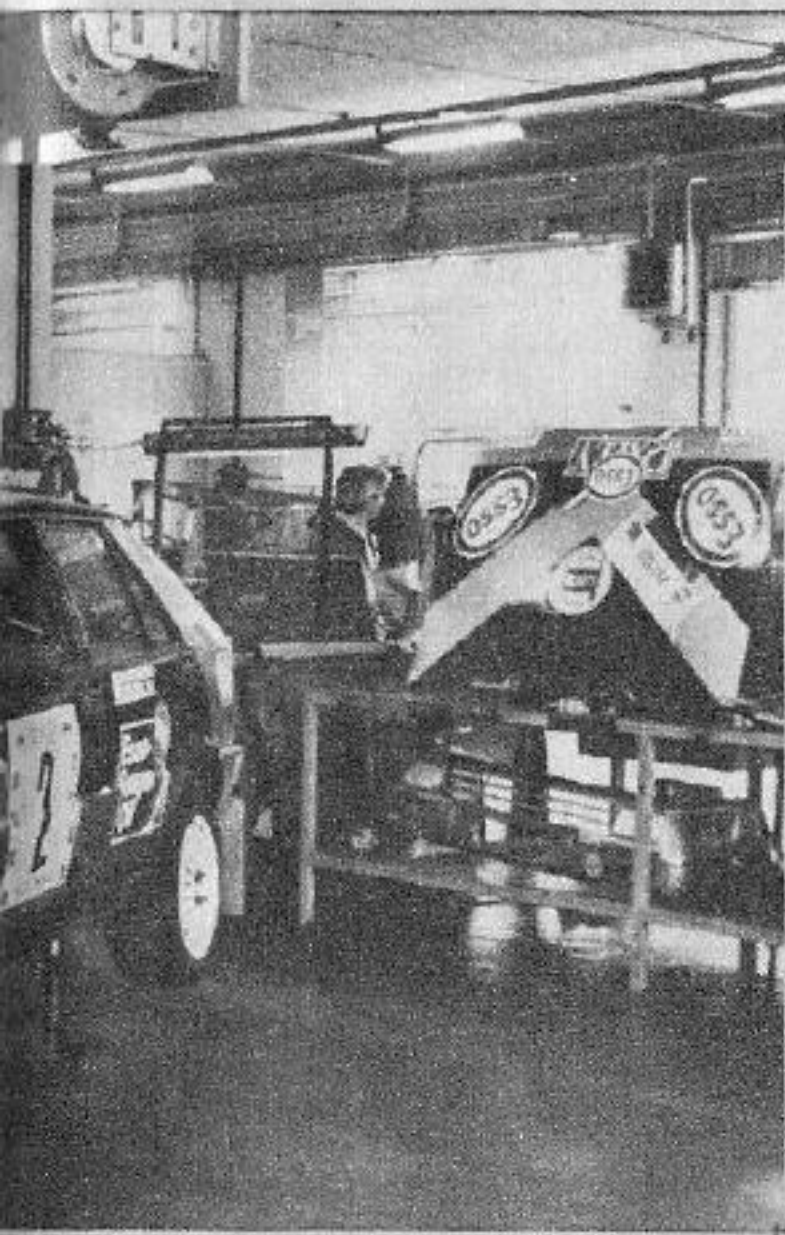
— ¿Han resuelto el problema del endurecimiento en la caja?

— "Esto nunca ha sido un verdadero problema para nosotros, lo que pasaba era que los pilotos sentían una cierta dureza y temían por la rotura. La caja es dura porque estamos usando resortes más duros por una simple cuestión de confiabilidad, por eso les pedimos que se ha-

bilúen a la inserción más dura de las marchas en aras de la seguridad."

— ¿Por qué la amortiguación les había jugado una mala pasada en Portugal?

— "Fue un problema que se presentó en la misma carrera y que solucionamos en la última etapa con una confección especial de los amortiguadores. Luego, en el primer test previo a Grecia tuvimos problemas de plegamiento en los amortiguadores. Debimos cambiar su construcción y luego en carrera todo resultó normal. De todos modos cuando te-



sección se montan los motores, así como parte de las transmisiones. 5. Instalaciones dedicadas al montaje de cajas de velocidades y diferenciales. Notar el diferencial trasero en primer plano.

niamos veinte minutos al final de la etapa los cambiamos por seguridad."

— ¿Qué nos puede decir con respecto a la evolución del motor?

— "En este aspecto hemos avanzado permanentemente. Primero debimos resignar el uso de los turbos KKK por aquella cuestión de homologación de principios de año, debido a la necesidad de poseer a tiempo las cinco mil unidades exigidas, y a la demora de provisión por parte de los alemanes, tuvimos que recurrir a Garrett, empresa que nos suministraba

más rápidamente las cantidades necesarias. Limitados al turbo homologado, el progreso fue notable, aunque nunca como en el S4 donde nosotros elegíamos el tipo y el tamaño del turbo. Debido a eso hemos llegado a un límite que difícilmente podíamos superar. En Montecarlo teníamos unos 230 CV y en Córcega arribamos a 250 CV. Para fin de año (a lo sumo) podremos intentar unos 5 CV más, en cuanto a torque hemos avanzado de 32 kgm a 38 kgm a 4000 rpm pero con un diagrama de curva bastante plana que se mantiene

constante durante 4 000 rpm. A fin de año llegaremos a unos 40 kgm y eso será muy difícil de superar luego."

— El año próximo el reglamento prevé volver a los intercambiadores de serie. ¿en qué medida eso afectará las prestaciones?

— "En materia de potencia creo que perderemos unos 10 CV pues caeremos de 255 CV a 245 caballos. En torque será un diez por ciento menos, pienso que pasaremos de 40 kgm a 36 kgm para el '88."

— ¿Me puede decir como será la conformación del Delta HF para la carrera

de Argentina?

— "A grandes rasgos sí, porque ciertos detalles se decidirán luego de las pruebas que realice Recalde y de que se analice la información. Usaremos rodado de 15 pulgadas con seguridad porque catorce usamos sólo en Grecia. Esto es debido a que ofrecen mayor resistencia y por tanto son más resistentes ante las roturas. En trazados rápidos como Olympus, Argentina, Mil Lagos o San Remo, el 15 pulgadas es mucho más veloz por la mayor rigidez de los flancos (más bajos)."

— ¿Cómo es el reparto de la potencia?

— "Este tema es función directa de la distribución de pesos. En el S4 teníamos mayor concentración de peso en el tren trasero, por ello usábamos 30 - 35 por ciento adelante y 70 - 65 por ciento atrás. En Grupo A es el tren delantero el más cargado aunque la diferencia no es tan grande. Incluso con la transferencia de peso en la aceleración la distribución se equilibra. Estamos usando valores entre el 40 - 50 por ciento adelante y 60 - 50 por ciento atrás. Para Argentina podremos elegir entre tres relaciones de puente, 40-60; 45-55 y 50-50. En cuanto a porcentaje de autoblocante los valores son bastante diferentes. Adelante, en el ZF tenemos variables desde el 17 al 40 por ciento trabajando normalmente entre el 30 y 40 por ciento. Atrás con el Torsen llegamos hasta el 70% de autoblocante manejando variables del 25 al 70 por ciento. A principios de año tuvimos algunos problemas con el diferencial delantero por ser el más cargado, con varios cambios sobre el repartidor central y sobre el diferencial, así como en refuerzos de engranajes y de semiejes y cardan hemos logrado un discreto nivel de confiabilidad."

— Hemos sentido rumores de una posible evolución del Delta HF con motor de 16 válvulas, turbo de mayor tamaño y pasarruedas más anchos. ¿Qué nos puede decir al respecto?

— "Sucede que esas son las limitaciones actuales del auto pero no existen proyectos sobre ello. La necesidad de construir cinco mil ejemplares hace que sea muy costoso y por ello no creo que sea un proyecto practicable por ahora, mientras el auto actual sea competitivo."

— ¿Qué opina de la posibilidad de pasar a un reglamento grupo S con vehículos monotipo de lo que tanto se habla últimamente?

— "Me gustaría porque como proyectista permite expresar la creatividad, pero sostengo que debería adoptarse estrictas medidas en cuanto a la seguridad para no desembocar en autos peligrosos como en el '86. No habría que prohibir el uso de materiales compuestos ya que esa es una tecnología de gran futuro. Las estructuras de Fórmula Uno con los últimos accidentes vistos demuestran la validez de dichos materiales en cuanto a la seguridad. Habría que someter a las estructuras a tests de impacto muy severos. En cuanto a motores, habría que sostener el turbo porque se trata de una realidad cada vez más notable en la producción de serie de autos de prestación. Como limitante de potencia se puede usar tranquilamente una válvula 'pop-off' como en la Fórmula Uno actual."

— Usted ha trabajado en pista y en rally, dos especialidades técnicamente distintas. ¿Cuál le gusta más?

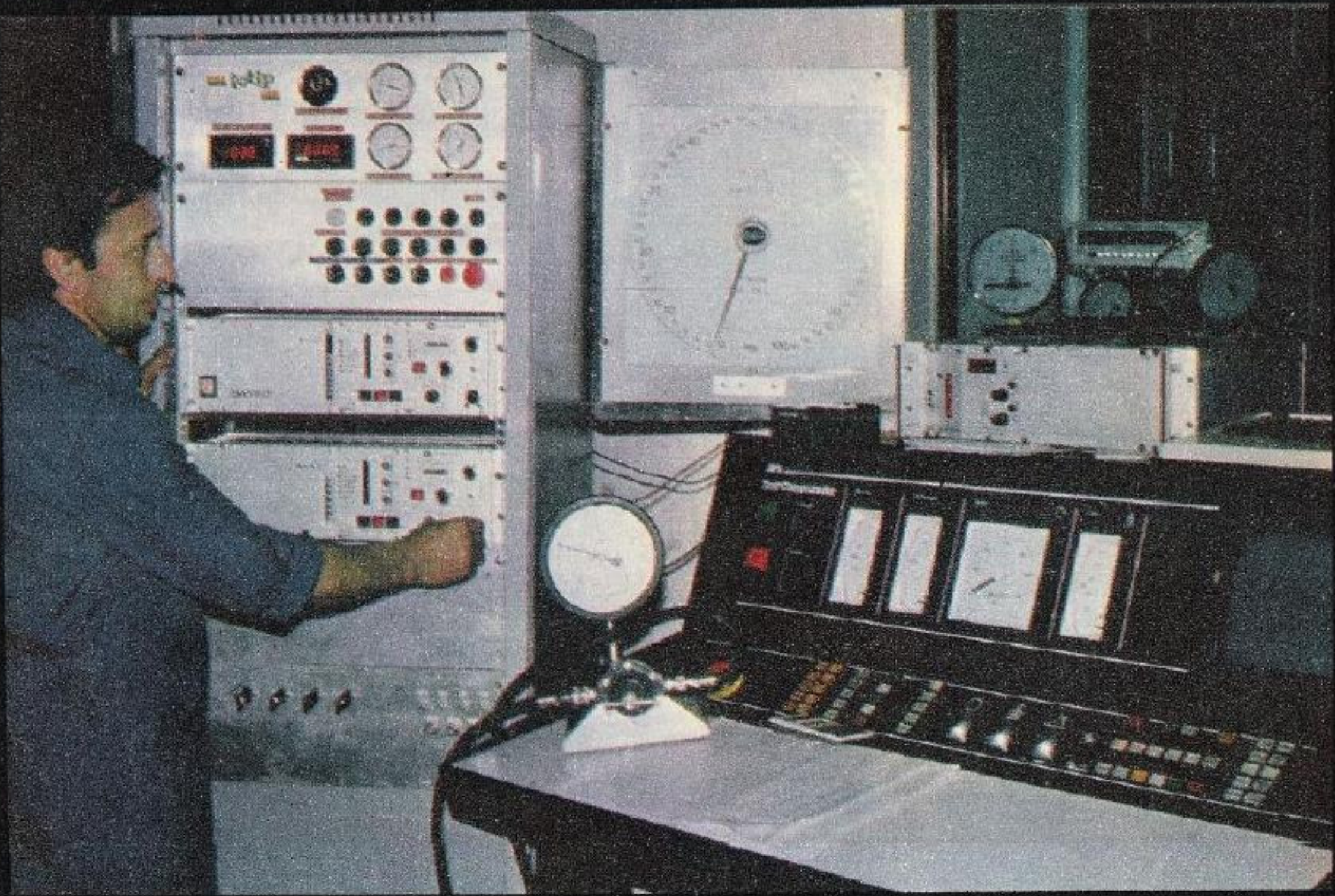
# ...ESCORPION

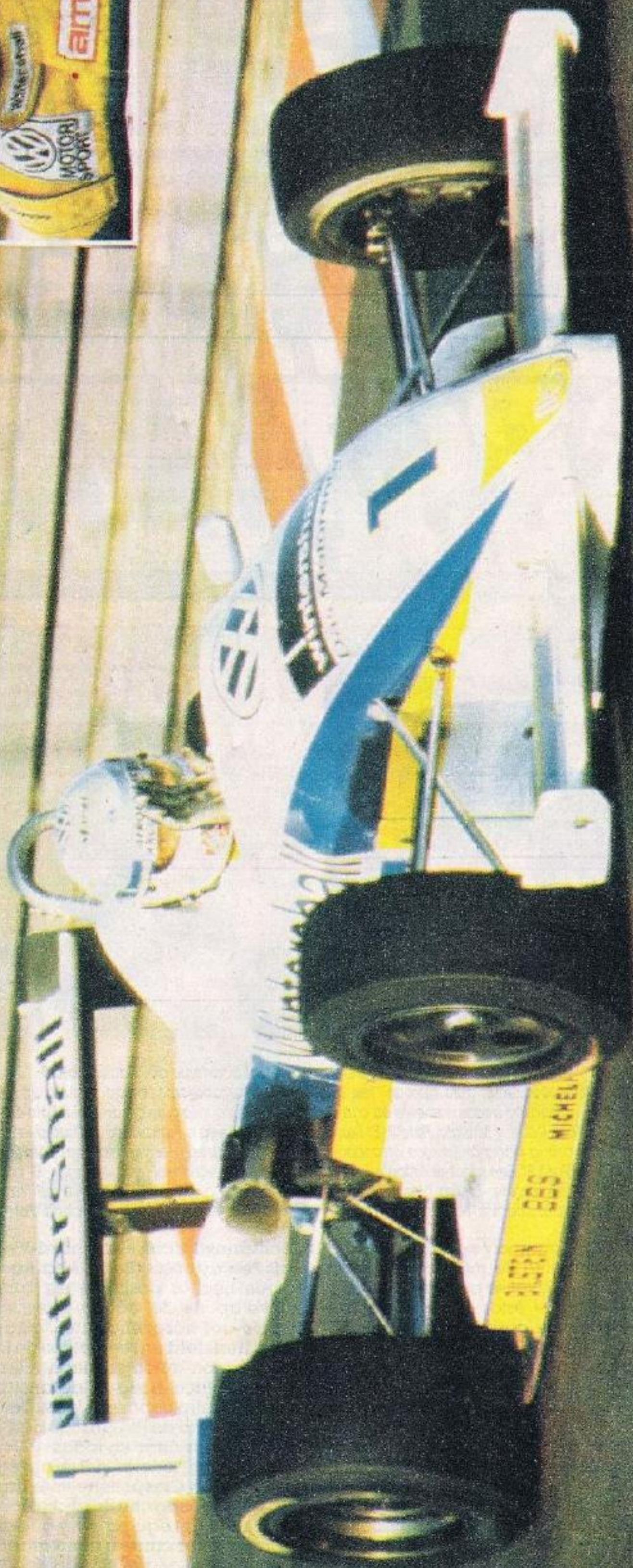
—“Esta es una pregunta de difícil contestación. Si me la hubiesen hecho un año atrás, hubiera respondido la pista. Ahora, en cambio, le diría el rally. Cuanto más tiempo pasa, más me gusta esta especialidad. En las relaciones humanas el ambiente es mejor, tanto personal como con los pilotos es mejor. Desde el punto de vista técnico es más exigente para el proyectista que debe trabajar ligado a la producción de serie lo que es muy diferente a la exasperación de la pista. Aquí un auto debe arrancar en un parque cerrado de Suecia a Montecarlo con 25°C bajo cero y soportar las extensas trepadas del Safari con 40°C o 45°C sobre cero. Esto hace que se logren beneficios indudables para mejorar la producción de serie, lo que en definitiva es la última finalidad del automovilismo deportivo.”

Texto y fotos: Néstor Palmetti  
(desde Turin, Italia)

**Arriba:** En esta verdadera fábrica de autos de competición, no se escatiman esfuerzos, tal como lo demuestra su excepcional equipamiento técnico. En la foto, la sala de control de uno de los ocho bancos de prueba.

**Abajo:** Cada auto de rally es preparado con sumo esmero. Por ejemplo, la resistencia de las carrocerías aumenta de 500 a 1200 kg. En el elevador, el auto que utilizó Markku en el Rally Olympus.





*Colección*  
**CORSA**

**Victor Ruben Rosso (RA)**  
**RALT RT31-VOLKSWAGEN Schrick**  
Equipo Volkswagen Motorsport  
**CAMPEONATOS ALEMAN Y EUROPEOS 1987 DE FORMULA TRES**  
Fotos: Néstor Palmieri



# COMBATIENDO EL DESALIENTO



## BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** Federación de Automovilismo de San Pablo.  
**Accesos:** Varios. Todos de pavimento, excelente estado. 5 puntos.  
**Controles:** Excelentes. 5 puntos.  
**Comodidades:** Excelentes. Con instalaciones sanitarias de primer nivel. 5 puntos.  
**Estado del circuito:** Muy bueno después de la repavimentación completa de que fue objeto antes de comenzar esta temporada. 4 puntos.  
**Seguridad:** Regular. Bien el viernes, mal el domingo. 2 puntos.  
**Boxes (instalaciones):** Muy buenas. 4 puntos.  
**Boxes (condiciones de trabajo):** Excelentes 5 puntos.  
**Promoción del espectáculo:** Buena. 3 puntos.  
**Servicio de prensa:** Optimo. 5 puntos.  
**Puntualidad:** Buena. 3 puntos.  
**Total:** 40 (ideal, 50 puntos)

Foto 1: El Reynard-VW Judd del peruano "Nelo" Jochamowitz en acción. El auto hizo un "jes de presentación" y anduvo decorosamente en carrera, peleando con Risatti y Muffato. Foto 2: El Berta de Scarazzini con la barra antivuelco arrancada de cuajo (...?). Foto 2': Este señor es Antonio Regal, el director de la carrera. Estuvo bien el viernes cuando paró la clasificación. No tan bien el domi-

La categoría suma y sigue. Aun contra el descreimiento de muchos. De los 16 autos de Cascavel se pasó a 17 en Buenos Aires, y de éstos a los 19 de San Pablo, aun con ausencias importantes como la de José Luis Di Palma y la frustrada presencia de los brasileños Darcio Dos Santos y Djalma Fogaça, a quienes se daba como seguros participantes y "se borraron" a última hora. De cualquier manera fueron reemplazados por dos compatriotas, de mejor nivel aún, como son los ex campeones de la F.2 de Brasil Artur Braganlini y Marcos Troncón, quienes van a hacer lo imposible para proseguir en la categoría, aunque sus posibilidades están limitadas por lo económico. La incorporación en Interlagos del peruano Ernesto

go en el accidente de "Cachi". Foto 3: La prueba de cuánto trabajaron Pescador y su equipo. Aquí el propio Luiz con la caja desarmada. Foto 4: Maidonado aconseja a Furlan. Los dos cumplieron gran tarea y a ambos se les frustró al final. Foto 5: Raies y Biaggini "amándose" en Interlagos. El promotor cordobés le pidió a "Chiche" que vuelva a integrarse a la dirección de la categoría. Foto 6: ¿Lo

Jochamowitz con el Reynard-VW y de Luis Pescador con Berta-Alfa, también fueron hechos positivos, así como el nuevo aporte del equipo Grendene a través del sorprendente "gaúcho" Egon Hertzfeld en reemplazo de Pedro Bartelle, con quien seguirán alternando esa butaca hasta fin de año, dado que las múltiples ocupaciones del piloto-empresario de Río Grande del Sur no le permitirán estar en todas.

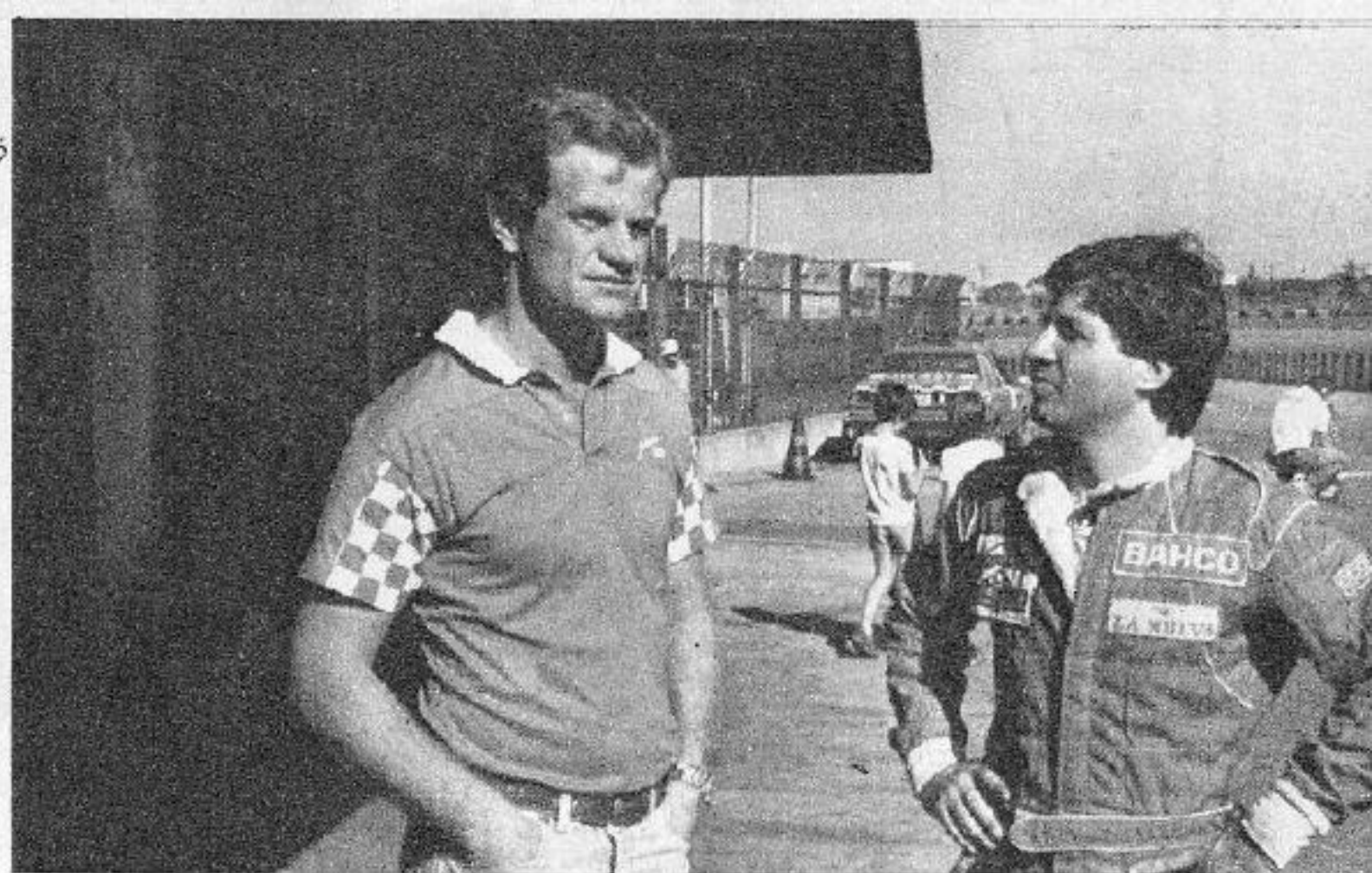
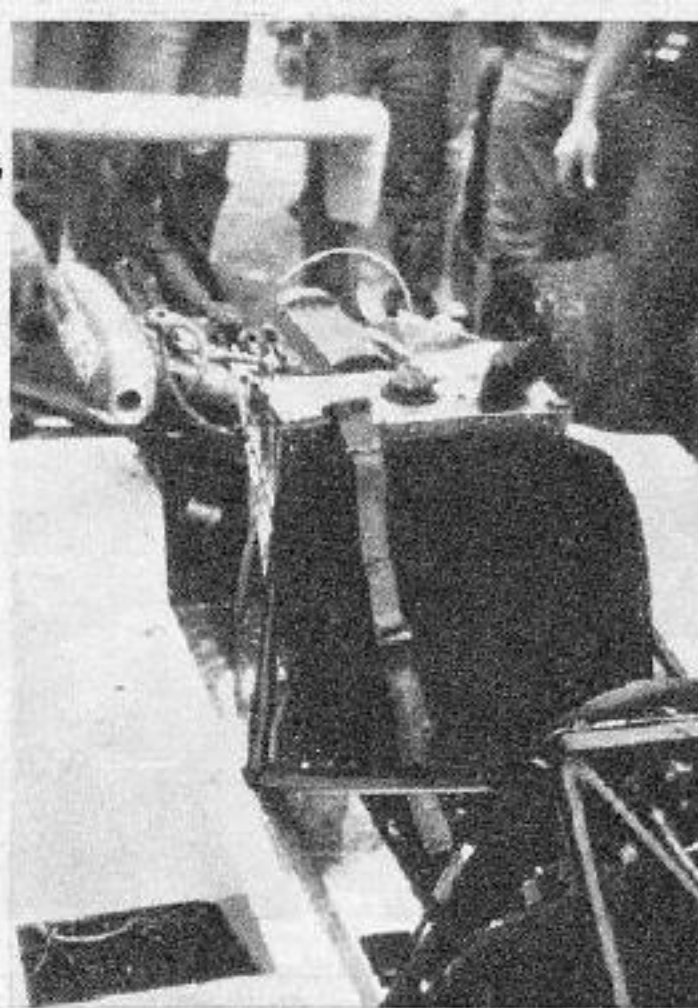
A estas presencias debe agregarse que ya Tulio Crespi tiene virtualmente listo su renovado chasis, ahora con mecánica VW del equipo INI, y que estará en la próxima carrera con Rafael Verina al volante, y que el brasileño Francisco "Chico" Feoli también tiene casi listo su Berta-VW y estaría para la carre-

recuerdan? Es Ingo Hofmann. Estuvo en San Pablo viendo a la categoría. Quiere estar en ella el año próximo. Aquí con Guerra, ex rival en la F.2 europea. Foto 7: Gutini y Sommi. Suertes diferentes en los pilotos Alia Romeo. Gustavo está más contento. Foto 8: ¿Saben quién es el que está con Muffato? Luiz Schäffer, el que fuera rival de Mansilla. También mira esta Fórmula 3 con ojos interesados.

ra argentina de agosto. Así, el panorama, más allá de lo estrictamente económico, es alentador. Quizás haga falta un poco más de seriedad por el lado de los pilotos y organizadores brasileños, que no respetan los compromisos al mismo nivel que los nuestros.

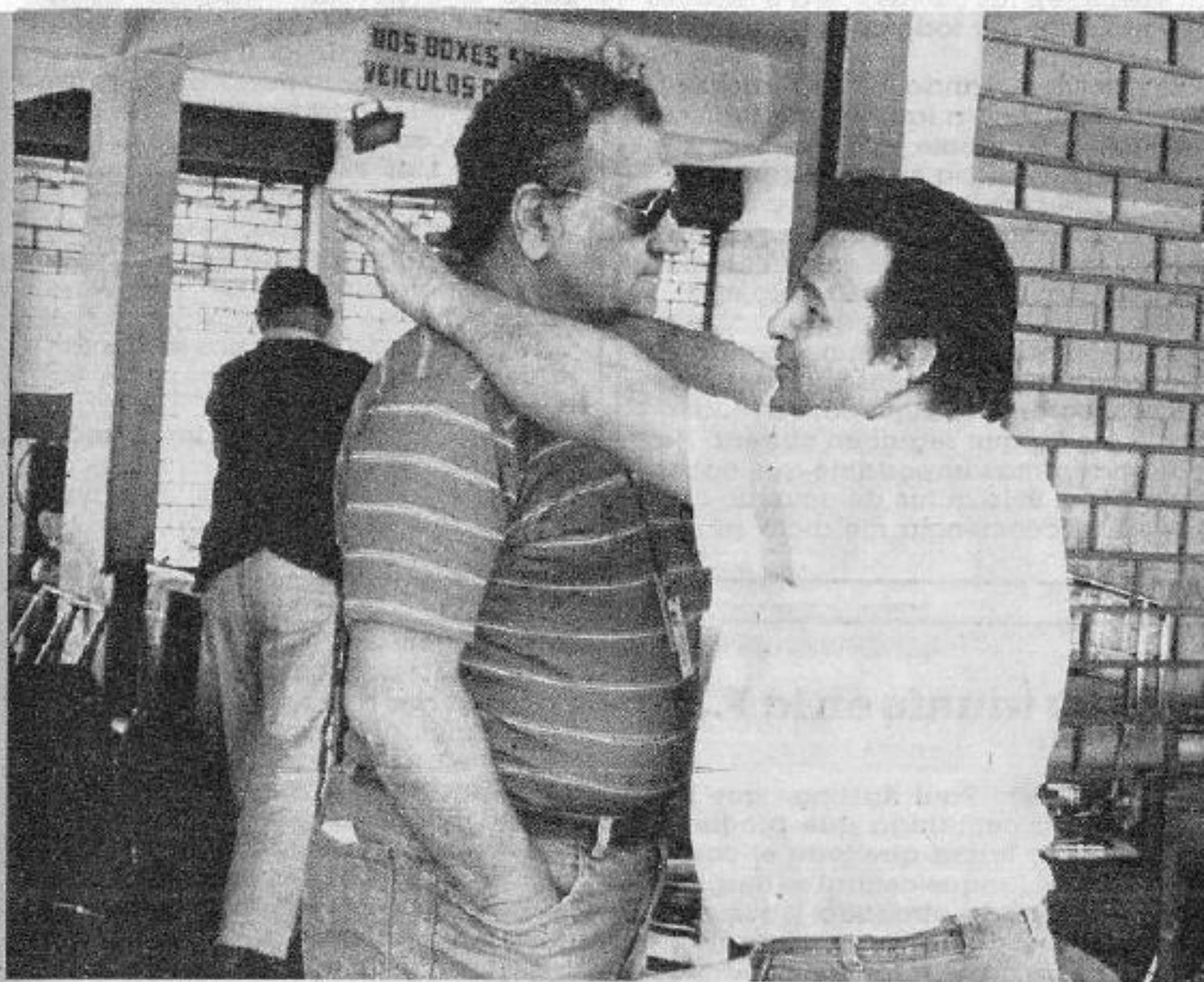
En lo técnico el saldo también es bueno, ya que los motores no se rompen. Los desequilibrios se producen por el trabajo de los equipos y los pilotos. La paridad se ha logrado, ya que las pruebas de clasificación paulistas mostraron seis autos en 99/100. Los dos primeros separados por sólo 9/100, y los otros cuatro apretados en 22/100, lo cual está dando la pauta de cómo se está funcionando, sobre todo si tenemos en cuenta que el "José Carlos Pace" es

# LO, BRASIL (19/7/87)



Más allá del escepticismo que ha rodeado la difícil transición de este año, la flamante F.3 subcontinental continúa sumando logros a un haber que igualmente por ahora dista, claro, de colmar las expectativas más optimistas. No obstante, y dado este especial momento general, un pasito adelante no es poco. Desmenucémoslo.

Texto y fotos: Nestor Carbia



un trazado de 8.900 metros y con un tiempo de giro por encima de los 160 segundos, lo cual no favorece la paridad. Por si ello fuera poco, la carrera tuvo alternativas variables, con tres punteros diferentes y muchos cambios en las posiciones posteriores, y arribaron al final dos marcas de chasis distintas y tres motores diversos en los primeros lugares. Sería como para tenerle fe al proyecto...

## ENTRE LAGOS Y GARUAS

**LAS PRUEBAS DEL LUNES.** Aprovechando la alternativa de tener disponible la pista de Interlagos el día lunes, y la presencia de Geoff Wyatt, el mecánico inglés que Adrián Reynard envió para prestarle atención al chasis en ca-

rrera, el equipo INI se quedó a trabajar en San Pablo con Jochamowitz. La experiencia resultó positiva, ya que fueron conociendo mejor el chasis británico y logrando un mejor equilibrio general del mismo. Las pruebas se vieron interrumpidas abruptamente cuando un perro se cruzó en la pista y al ser embestido por el peruano se rompió un anclaje de suspensión del Reynard, pero no hubo inconvenientes mayores para piloto y auto. Los ensayos proseguirán en Buenos Aires en aproximadamente diez días, pero ya con el motor Spiess.

**EL RETORNO DE EINÖDER.** El uruguayo estuvo "de pasada" en San Pablo el domingo. Vio la carrera, cargó ocho neumáti-

cos Pirelli en su auto y los llevó al Aeropuerto Internacional de Guarulhos, desde donde el lunes partió hacia Londres. El objetivo era hacer las pruebas sobre el primero de los Reynard-Alfa Romeo que tiene encargados y llevarlo lo antes posible a Uruguay. La idea es que Philippe Fabre, el suizo que es piloto oficial de la marca en el Inglés de F.3, haga los primeros tests y luego continúe Egon con los mismos. El auto estaría para correr las carreras de septiembre en Sudamérica, y además habría otro, "muletto". Los motores Alfa encargados a Pedrazzi son cuatro, dos de la nueva versión -"Twin Spark"- y dos de inyección mecánica.

**PIMENTA PASEA Y TRABAJA.** El paulista Josué de Melo Pimenta no estuvo en la

carrera de su ciudad, ni aun como espectador. Tal como habíamos informado después de Buenos Aires, se casó y viajó a Europa de luna de miel y... algunos agregados. Lo concreto es que casi con seguridad correrá el domingo 2 de agosto una carrera por el torneo Inglés de F.3 con un Reynard-VW Spiess en el circuito de Snetterton. La idea posterior es traer ese conjunto a Brasil, volver a tener su propio equipo y llegar a algún acuerdo con un argentino para su atención. Quizás el retorno a la actual F.3 S. del paulista pueda producirse esta temporada o directamente el año próximo. Ello dependerá de una intervención quirúrgica ocular a la que debe someterse y de su posterior recuperación.



La ausencia de Djalma Fogaça en el auto de Scarazzini dio lugar al retorno de Marcos Troncón. Hubo buen diálogo entre ambos. Derecha: reunión de fondo; tema: el Reynard. Dialogan Geoff Wyatt, Braggini, Jochamowitz y "Lucho". El mecánico inglés quedó satisfecho con la F3.



α BRAGANTINI y PESCADOR

## LUCES Y SOMBRAS

**Lo bueno:** La notable actuación de Angel Guerra, que demostró una vez más que tiene un ritmo excepcional en carrera y por algo es lo que es...

**Lo malo:** La informalidad de los organizadores brasileños que no supieron concretar la carrera de Brasilia y ni siquiera lo comunicaron a los nuestros.

**Lo positivo:** Que sigan sumándose autos a la categoría, y pilotos de buen nivel. En San Pablo hubo dos más que en Buenos Aires y tres más que en Cascavel.

**Lo negativo:** Otra vez la informalidad, pero en este caso de los pilotos brasileños. Para esta carrera habían prometido estar con seguridad Darío Dos Santos y Djalma Fogaça y fallaron nuevamente.

**Lo importante:** La actitud de Alcides Raes y los dirigentes de la categoría, que a pesar de las dificultades siguen adelante consolidando lenta pero firmemente a la misma.

**Lo mejor:** Que haya muchos preparadores y pilotos pensando en incorporarse o volver a la categoría, de distintas nacionalidades.

**Lo peor:** La crisis económica que existe en todo el Cono Sur y dificulta las posibilidades de crecimiento rápido de la categoría como los exitistas de siempre pregonan que debería darse.

**La ausencia:** La de José Luis di Palma y Oreste Berta, que se decidió a último momento a raíz de la rotura de dos motores en los días previos a la partida, probando en la pista del Cabatén y en el dinamómetro, y que dejó virtualmente sin impulsores al equipo del "Mago".

**Lo lamentable:** Que los servicios de seguridad demoraran tanto en llegar al lugar del accidente de Scarazzini. Que otros pilotos que pasaron por allí antes que Bragantini y Pescador no se detuvieran a pesar de ver el auto volcado y sin oficiales de pista ayudando al accidentado.

**Lo que hay que tener en cuenta:** La forma en que se desprendió la barra antivuelco del auto de Scarazzini al pegar en el pianito. Quizá merezca un replanteo en lo técnico en cuanto a su forma de anclaje al chasis, para evitar que se degüellen los bujes que lo fijan al mismo. El tema fue analizado luego de la carrera, en reunión de pilotos.

**La actitud:** La de Maldonado, que tomó su abandono filosóficamente y sin mostrar ningún tipo de bronca. Es evidente que los que saben ganar, también saben perder.

## EL VUELCO DE "CACHI"

Ocurrió en el transcurso de la segunda vuelta, cuando Alberto Scarazzini y Leonel Friederich disputaban el noveno lugar y ambos intentaban ir para adelante. La curva "pico de pato" es un viraje lento de segunda marcha a 4.800 rpm, aproximadamente, para un motor VW, lo que significa no más de 90 km/h. Cachi entró abierto a la misma, buscando hacer el radio ideal para no trabar el auto, y Leonel se mandó por adentro, cortando la misma. El toque se produjo con la rueda delantera izquierda del "gaúcho" en la parte posterior del pontón derecho del entrerriano. La rueda trasera derecha de Scarazzini pasó por encima de la delantera del brasileño, y el vuelco se produjo casi en cámara lenta. El auto dio un tumbó y, en posición invertida, comenzó a deslizarse sobre el pavimento. La barra antivuelco y el casco del piloto aguantaron bien ese primer impacto. Luego, el deslizamiento continuó hacia la parte externa de la pista y llegó al pianito. Allí se trabó la barra contra el mismo y se arrancó de cuajo, continuando la marcha del vehículo con el piloto adentro y sin protección, sobre el pasto. Cuando llegaron Bragantini y Pescador al lugar se detuvieron (no fueron los primeros en pasar por allí) y le prestaron ayuda a Cachi, dando vuelta el auto, ayudando a salir al piloto, que estaba totalmente lúcido, y deteniendo la marcha del motor, que seguía funcionando.

El testimonio de los actores fue el siguiente:

Scarazzini: "Leonel me tocó en el pontón derecho, se montaron las ruedas, el

auto se puso de costado y comenzó el tumbó. Luego se deslizó sobre la pista, y la barra aguantó bien hasta allí. Al pegar en el piano se arrancó y yo intenté meterme bien adentro, ya que no tenía más protección que el casco, que resistió bien. Tengo sólo unos magullones y raspones en las manos y los brazos. No creo que haya habido intención por parte de Leonel de provocar el accidente..."

Friederich: "Creo que Cachi no me vio por los espejos. Yo me di cuenta de ello cuando comenzó a cerrar su línea; allí bloqueé los frenos pero no pude evitar el toque, que no fue muy fuerte, pero sí lo suficiente como para desplazar a su auto. Creo que deberíamos revisar el rubro seguridad en la categoría. Si el arco se arrancó en una curva lenta, de esa manera, me pregunto: ¿qué ocurriría en un vuelco en las curvas 1, 2 o 3 de este circuito, que son todas por encima de los 200 km/h?"

Bragantini: "Cuando lo vi a Scarazzini volcado me vino a la memoria la imagen de mi accidente en Chile. Recordé que cuando estaba en esa misma posición se me cerraba el pecho y me iba quedando sin respiración. Es por eso que no dudé un instante en detenerme. Carreras hay muchas; vida, sólo una".

Pescador: "El fin de semana no había sido nada bueno hasta allí. Cuando vi el auto dado vuelta pensé que era más útil colaborar con Arthur para ayudar a Cachi a salir que seguir en carrera. No tenía nada más importante que hacer en la pista. Sólo actué de acuerdo con lo que mi conciencia me dictó en ese momento".

## LA FIGURA

### GUILLERMO KISSLING y su primer triunfo en la F.3 "HEMOS REALIZADO UN SUEÑO"

En nuestro número anterior destacábamos la actitud sincera y reconocida que tuvo Guillermo Kissling luego de su triunfo en Interlagos, en la tercera presentación en la categoría, para con su grupo de mecánicos y colaboradores. Quizás ese gesto de "Willy" esté emparentado directamente con otro no tan afectuoso que había tenido el viernes luego de la sesión clasificatoria, cuando peleando la posibilidad de la "pole" con Maldonado se quedó sin combustible y quedó segundo. Allí se bajó del auto mascullando su bronca y destilando veneno... Lo cierto es que quien esto escribe tiene una filosofía para la vida que se puede aplicar en todos los órdenes, y es que: "De cada cosa negativa que nos ocurre se puede rescatar algo positivo". Y así fue, nuevamente, en este caso. Una vez serenados los ánimos y acallados los gritos y acusaciones, el "clan" Kissling se puso a pensar, a analizar los motivos por los cuales el Berta-Renault se quedaba sin combustible cuando las mediciones —aun las efectuadas después de la clasificación— demostraban que existía una buena reserva. "Allí nos dimos cuenta —co-

mentaria luego Raúl Kissling— que la gran fuerza centrífuga que produce este circuito hacia que todo el combustible del tanque central se desplazara hacia uno y otro lado, y que por momentos muy cortos el chupador quedara sin nafta para succionar, lo cual producía que la inyección absorbiera aire. Allí fue cuando decidimos prolongar la extensión del mismo dentro del tanque para asegurar que aun con poco combustible, la absorción del mismo fuese correcta." Moraleja: lo que sirvió para perder una "pole" el viernes fue el recurso ganador del domingo. Que en definitiva era el objetivo final. ¿Verdad, Guillermo? "Sí, es así", respondió hidalgamente el triunfador después de la carrera, cuando le planteamos el lema: "Si los muchachos no hubieran hecho esa prolongación en el tanque nos habríamos quedado sin nafta en carrera y ni siquiera hubiéramos llegado", remató.

"Pasando a otro tema —prosiguió el piloto ingeniero—, quiero destacar que esta victoria, más allá de la parada del Yoyo, es el fruto del trabajo de un



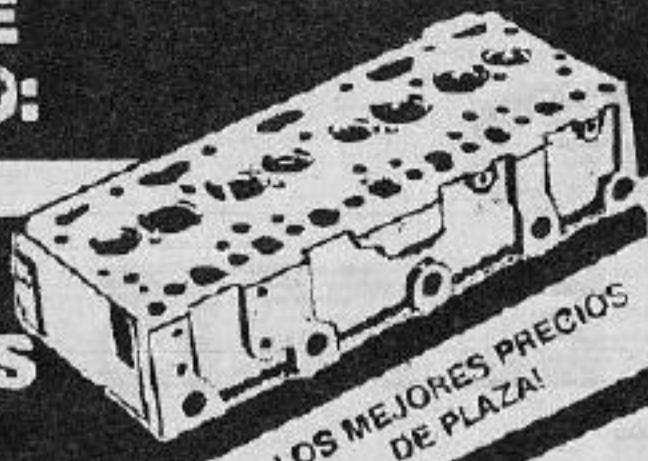
Quizá, deportivamente, pudimos haber pensado en algún momento en que esta distinción fuera para remarcar la capacidad de Guerra para largar 14° y llegar 4°. También, el talento que demostró apenas llegó a la categoría el debutante "gaúcho" Egon Hertzfeld, que hizo una carrera realmente notable y llegó al generoso podio. Pero la faz humana privó en la elección, y los destinatarios de la Copa CORSA de San Pablo son Artur Bragantini y Luis Pescador, pues ambos antepusieron su calidad humana a las necesidades deportivas cuando vieron invertido al Berta de Scarazzini y se detuvieron a auxiliarlo, ya que no había servicios de seguridad en esa curva. Y cuando hablamos de necesidades deportivas lo hacemos con conocimiento de causa, ya que para ambos y por motivos similares "mostrar" sus autos y poder seguir en la categoría, esta carrera era muy importante. Nada de eso les importó tanto y por ello comparten la Copa.

grupo de gente en la parte técnica y de otro en la política de empresa. En la primera hay que resaltar de manera fundamental lo realizado por Oreste Berta en los motores, que es realmente excepcional, ya que no existían antecedentes en el mundo en motores Renault para F.3, y él fue capaz de hacerlo, partiendo de cero, y ya estamos al mismo nivel que los Volkswagen y quizá mejor que los Alfa. En segunda instancia está mi equipo, que hizo un trabajo 'de primera' para poner el auto en condiciones de ganar en Interlagos. Por otra parte, le digo que la tranquilidad que me da el no tener que trabajar en los motores me ha permitido comenzar a estudiar un poco la faz aerodinámica y hemos logrado algunas mejoras en ese ítem, sin modificar notoriamente el conjunto pero sí agregando pequeños detalles que ustedes ya observaron. Finalmente, y entrando en la faz político-comercial, le digo que éste es un mérito casi exclusivo de la gente de la Asociación Concesionarios Renault Argentina, que confió en nosotros, en Oreste, y se lanzó al proyecto. Llegar a ganar con este reglamento, en la tercera carrera, en noviembre del año pasado, cuando decidimos intentarlo, era un sueño... Ahora es realidad."



## TAPAS DE CILINDRO:

**LAS TENEMOS TODAS!**



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!



**INDUSTAP**

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

**ANEXQJ**

EQUIPAMIENTO INTEGRAL  
COMPETICION

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

BOBINAS POTENCIADAS

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

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

TEL. 701-7948

**JERARQUE SU 505**

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



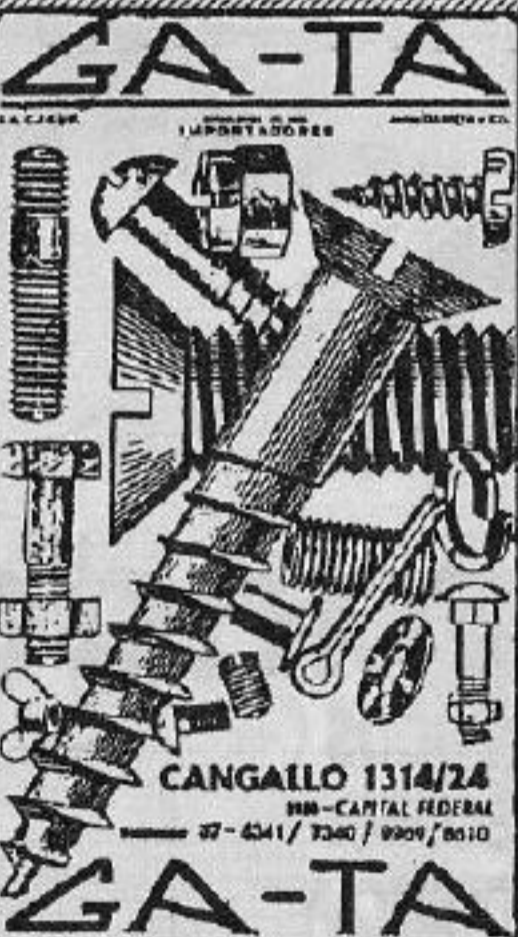
También para REGATTA  
Diseño Exclusivo

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

**R.I.D.A.C.**  
REPUESTOS

**PEUGEOT**  
**CITROEN**

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



**ARENEROS**  
TODO TERRENO



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

*ruedas*  
*argentinas*



**COMPETICION**

TC2000 ☆ F.2 CODASUR ☆ FRA ☆ TURISMO CLASE 2 y 3  
FORMULA SIERRA ☆ F.2 NACIONAL ☆ CAP Y CAT. ZONALES

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

FABRICA Y VENTA:

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

**DULBECCO**

**SERVICIO AUTORIZADO**

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE  
INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO



M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505

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

*Ramón Solar*  
*e Hijos S.A.*



TALLER DE CANONERAS

• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA  
Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES  
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

**LEVAS BOSCH**

Competición

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

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

\* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



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

**José Masciotra**

José P. Varela 6015. Cap.  
642-5584

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

**Benini Escap**

FABRICACION Y COLOCACION  
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

**COMPETICION**

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

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS  
CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS  
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

**techo hidraulica** - I DIAQ. 76 N° 1585

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

**EL NEGRO JUAREZ**

COMPETICION



TAPAS DE CILINDRO  
Pulido y mecanizado  
para TC - TN y standard  
B. de Montecagudo 1778  
MARTIN CORONADO

**FORMULA ONE**

J. B. JUSTO 4300  
CAP.

**TANQUES**

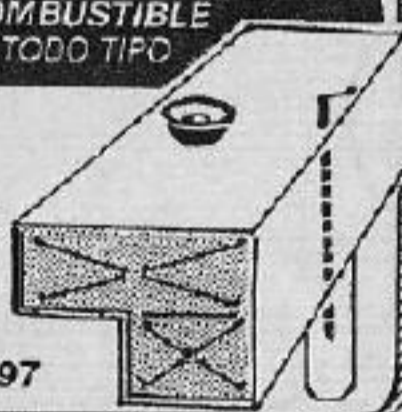
PARA  
COMBUSTIBLE  
DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD,  
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

**TANCERO SRL**

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



**ALBERTO J. DAPORTA**

\* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES \*

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

\* Turismo Carretera \* TC 2000 \* Rally

\* TC Bonaerense \* Stock Car

\* NACIONALES e IMPORTADOS \*

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



# RALLY DE ARGENTINA

Campeonato Mundial 1987

• SIERRAS DE CORDOBA - 4 al 8 de Agosto

Transmisión Completa



## LV3 RADIO CORDOBA

40 HORAS

**Sprinter**  
*Producciones*



Rodríguez Peña 452 - Córdoba - T.E. 46589 - 81-4041

# ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 164

29 de julio de 1987

## Karting en Santiago del Estero

### UN CHINO Y UN SANTAFESINO

Santiago del Estero - El 5 de julio, en el kartódromo pavimentado (trazado de 596 metros) Francisco De Aguirre, de esta capital provincial, se disputó en una jornada a todo Karting la 3ª fecha del campeonato provincial de Directo Nacional y la cuarta del campeonato del NOA de 125/180 con Caja, presentándose en esta última categoría pilotos de Santa Fe, Tucumán, Jujuy y lógicamente santiagueños.

#### Directo Nacional

Se corrió una serie clasificatoria para la largada de la final, y ésta a 16 vueltas. En ambas el desarrollo y el ganador fue el mismo: picó en la de-

lantera Antonio "el Chino" Gubaira y tra el se fue Héctor Fattor, persiguiéndolo inductuosamente.

Final, 16 vueltas: 1° Antonio Gubaira (Vara-Perotti) 7m59s99/100 a un promedio de 71.521 Kms/hora. 2° Héctor Fattor (Panther-Zanella) 8m00s70; 3° José Falcione (Vara-Zanella) 8m5s82; 4° Enrique Colucci (Vara-Zanella) 8m12s96; 5° Guillermo Fattor (Panther-Zanella); 6° José Palacios (Vara-Zanella); 7° Patricio Arluna (Vara-Zanella) y 8° Javier Perotti (Vara-Perotti).

#### 125/180 cc con Caja

Se corrieron en ésta dos series en las que triunfaron Gustavo González, el juvenil santafesi-

no y Daniel Anna, el campeón santiagueño de la especialidad en 1986. En la final se dio la lucha entre ambos pero el santafesino se fue alejando hasta alejarse notablemente del local. Tercero fue el veterano y siempre vigente Luis Toscano, mientras que los tucumanos Cosio y Collado siguieron con el duelo personal entablado ya la serie.

Final, 125/180, 16 vueltas: 1° Gustavo González (Vara-Zanella/Santa Fe) 7m42s96/100 a 74,152 Kms/hora. 2° Daniel Anna (Vara-Zanella/Santiago del Estero) 7m48s05; 3° Luis Toscano (Vara-Zanella/S. del Estero) 7m53s22; 4° Morocco Cosio (Track-Zanella/Tucu-

mán); 5° Ricardo Collado (Vara-Zanella/Tucumán); 6° Sergio Moreno (Vara-Zanella/S. del Estero); 7° José Guevara (Track-Zanella/Tucumán); 8° José Sevich (Track-Zanella/Tucumán); 9° Julio Cruzado (M 101-Zanella/Tucumán) y 10° Antonio Gubaira (Vara-Zanella/S. del Estero).

Organizó el Automóvil Club La Banda y fiscalizó la Federación Regional Santiagueña del Deporte Motor.

(Informe de Mario René Luna)

1 Chino Gubaira, precediendo a Fattor y Falcione en Directo Nacional.

2 El santafesino Gustavo González y tras de él, Daniel Anna.



Francisco Maceroni, el hombre a vencer en Grupo 2. Va primero en el campeonato y sumó en Rosario su tercer triunfo en 1987.

## Grupo 2 Santafesino y F-2 Interprovincial en Rosario

### REPITIERON MACERONI Y VILLA

Totoras, SF - El Automóvil Club Deportivo Rosario organizó el pasado 5 de julio en el autódromo de Rosario (circuito de 1400 metros, de asfalto) un festival automovilístico con la participación de 27 autos de Turismo Grupo Dos y 14 de Fórmula 2 Interprovincial. Pagaron entrada 1500 personas en un día soleado y ventoso.

En Grupo 2, el campeón Francisco Maceroni (pole y tres victorias) ganó la serie inicial, la más rápida mientras que "Globulito" hizo lo propio en la segunda.

La final a 20 vueltas significó para Maceroni su tercer victoria de la temporada. Para ello tuvo que contener a Dari y a "Globulito" durante las primeras vuel-

tas. Como dato relevante digamos que el promedio general de la carrera fue más elevado que el de la mejor vuelta en pruebas de clasificación.

Final, Grupo 2, 20 vueltas; 1° Francisco Maceroni (Fiat/Rosario) a un promedio de 110,133 Kms/hora; 2° Fernando Dari (Renault/Rosario) a 2s81/100, 3° "Globulito" (Fiat/XX) a 9s90; 4° Juan Toticagüena (Fiat/Rosario) a 20s79; 5° Juan Carlos Nocelli (Renault/Rosario) y 6° Héctor Olivieri (Renault 4/Rosario). Campeonato, 6 fechas: Maceroni, 33 puntos; Olivieri, 19; Braccacini y Dari, 15; Espósito y Globulito, 7; Auguste y Mándola, 6; Toticagüena, 4 puntos.

La Fórmula 2 Interprovincial se presentó cumpliendo su cuarta fecha de este

año, lo que significó también el cuarto triunfo de Rubén Villa, el piloto de Fuentes. Se corrió sobre 45 kms y Villa ganó de punta a punta. Miguel Konjuh, Oscar Luciani y Norberto Tedeschi (que reapareció) sin poder seguir el ritmo del puntero hicieron una interesante carrera, quizá lo más emotivo de esta presentación.

Final F-2 Interprovincial, 32 vueltas: 1° Rubén Villa (Bini-R 18/Fuentes, SF) 19m24s40/100 a 138,509 Kms/hora. 2° Miguel Angel Konjuh (Bini-R 18/Los Molinos, SF) 19m28s09; 3° Oscar Luciani (XX-Renault 18/San José de la Esquina, SF) 19m51s91; 4° Norberto Tedeschi (Berta-R 18/Las Rosas, SF) 19m58s98; 5° Alberto Villa (XX-Taunus/Fuentes, SF) y 6° Juan Carlos Penta (Bravi-Fiat 125/Rosario) los dos a una vuelta. Campeonato: R. Villa, 80 puntos; Konjuh, 45; Luciani, 30; Yanantuoni, 20; Tedeschi, 10 y Pasacantando, 8 puntos.

## F-2 y VII Enterrriana y TC 850 en Viale

### GERARDO BEBER SIGUE GANANDO

Paraná, ER - Con la organización de la Asociación de Pilotos de la Fórmula 2 Enterrriana se disputó el 5 de julio en el autódromo Juan Manuel Pangio de la localidad de Viale una triple jornada automovilística con la participación de la F-1 ER, el Turismo Competición 850 y la F VII Enterrriana. La categoría más trascendente de nuestro medio -la F-2- utilizó el trazado N° 1, de 1890 metros, mientras que las otras dos usaron el N° 2, de 1.200 metros. Ambos de tierra, pero con un trabajo excelente de compactación, fruto de un trabajo que concluyó una semana antes de la fecha.

En la F-2 ER volvió a ser excluyente la figura del auto azul N° 1, el del campeón

Gerardo Beber que consiguió otra apas-tante victoria. Sólo al principio fue seguido su Bravi por Fabián Pérez, pero un nuevo abandono despejó aún más el camino del paranaense, quien así consiguió su cuarta victoria en 1987. Beber había sido el más rápido en las pruebas de clasificación (seguido por Mizawak, Grinóvero, Omar Martínez y Dionio), ganando su serie que fue bastante más rápida que la que arrojó como ganador a Alberto Galiano.

F-2 ER, 20 vueltas: 1° Gerardo Beber (Bravi-Peugeot/Paraná) 18m41s57/100 a 118,762 kms/hora. 2° Jorge Mizawak (Bravi-Fiat 125/Paraná) 18m44s57; 3° Edgardo Dionio (Bravi-Peugeot/Lucas González)

18m48s28; 4° Alberto Galiano (Crespi-Peugeot/Paraná) 18m48s57; 5° Rodolfo Marconi (Bravi-Peugeot/Paraná) 19m25s88; 6° Ramón Ferreyra (Bravi-Peugeot/Villaguay) 19m31s09; 7° Sergio Hoet (Bravi-Peugeot/Villaguay); 8° Omar Martínez (Berta-Peugeot/Febre); 9° Justo Bourlot (Marsico-Peugeot/Febre) y 10° Hugo Perrota (Berta-Volkswagen/Nogoyá).

En TC 850 Humberto Block (Fiat 800 Spyder/V. Libertador G. San Martín) logró quebrar la racha victoriosa del paranaense Jorge Laporta. Ambos lucharon con Walter Coloma, Mario Libert y Horacio Grinóvero. La carrera terminó con el siguiente resultado:

Final, TC 850, 16 vueltas: 1° Humberto

Block (Fiat 800 Spyder/V. Libertador G. San Martín) 12m23s39/100; 2° Walter Coloma (Fiat 800/Paraná) 12m31s96; 3° Jorge Laporta (Fiat 800/Paraná) 12m47s14; 4° Mario Libert (Fiat 800 V. Libertador); 5° Horacio Grinóvero (Renault Gordini/Cerito); 6° Héctor Bonet (Renault Gordini/Rosario del Tala); 7° Carlos Frick (XX/XX) y 8° Américo Tonutti (XX/XX). Campeonato 4 fechas: Laporta, 41 puntos; Block, 24; Coloma, 19; Ramírez, 11 y Libert, 8 puntos.

En Fórmula VII Enterrriana, Pablo Trósero, de la ciudad de Diamante, se impuso por segunda vez consecutiva, ya que había sido el triunfador en la fecha inicial de la categoría en sus pagos.

(Informe y fotos de José A. Zapata)

Sport Prototipos, IES 3CV y Brío en Buenos Aires

## VICTORIAS DE LINARES, SERGIO GIANETTO Y SCIOLI

El domingo 28 de junio, con la organización de la A.C.T.C. y utilizando el circuito N° 9 del autódromo de Buenos Aires, se presentaron las categorías zonales **Fórmula IES 3 CV Competición, Sport Prototipos y Fiat Brío 1100**, en todos los casos realizando una final sobre ocho giros a los 3.645,50 metros del trazado.

**Fórmula IES.** A sólo siete días de su anterior compromiso, se presentaron 41 participantes con un pelotón donde tuvieron la posibilidad de triunfar una decena de pilotos. Demostrado esto con el triunfo de Sergio Gianetto que en la segunda ronda ocupaba el décimosegundo lugar en la fila india. Este grupo de punta estuvo conformado por Omar Morelli (punteo en 5 vueltas), Edgardo González, Carlos Gianetto, Ricardo Hegui, Julio Pucciarelli (en su mejor producción), Daniel Altamirano, Oscar Villamor y Carlos Manzur entre otros. Al final el Comisario Deportivo sancionó con recargos que oscilaron entre los 5 y 15 segundos a varios pilotos, basando las sanciones en empujones y toques. Queda acotar que esta categoría ya está sobrepasando su característica de zonal, no sólo por la calidad y espectacularidad de sus confrontaciones sino que además están recorriendo varios circuitos de diferentes zonas de la provincia de Buenos Aires, inclu-

so con presentaciones en Santa Fe, en Rafaela y posibilidades de incursionar en Balcarce y en el Oscar Cabalén de Alta Gracia.

**Final, 8 vueltas:** 1° Sergio Gianetto (Tigre) 15m 45s 56/100 a 101,897 km/h; 2° Omar Morelli (San Martín) 15m 46s 93; 3° Ricardo Hegui (Tapias) 15m 47s 36; 4° Julio Pucciarelli (Tigre) 15m 51s 78; 5° Daniel Altamirano (Victoria) 15m 52s 15; 6° Carlos Gianetto (Tigre) 15m 52s 63; 7° Carlos Altamirano (Tigre) 15m 56s 16; 8° Edgardo González (Morón) 16m 01s 12; 9° Oscar Villamor (Gral. Pacheco) 16m 04s 62; 10° Carlos Manzur (San Isidro) 16m 04s 99. **Campeonato:** Sergio Gianetto, 136 puntos; Carlos Gianetto, 87; Nelson Gianetto, 78; Carlos Altamirano, 66; Omar Morelli, 60.

**Sport Prototipos** sorprendió a la mayoría de los presentes (incluyendo periodistas especializados), quienes desconocían las cualidades de esta categoría zonal; esta sorpresa se fundó no sólo por la cantidad de máquinas (treinta y tres), sino además por la excelente presentación de las mismas y por su desempeño en pista. Recordemos que se trata de autos ex Fórmula Renault carrozados, con la mecánica anterior de la misma o sea con motores Renault de 1020 cc de cilindrada. La lucha por la

punta prácticamente no existió, ya que sólo en la vuelta sexta Héctor Arias logró acercarse al dominador de la carrera Luis Linares, quien enseguida marcó nuevas diferencias manteniéndolas hasta el final. En cambio no sucedió lo mismo con el tercer puesto, el que sí fue disputado entre varios aspirantes, perdiendo la posibilidad en la última ronda Fernando González que había comandado el pelotón durante toda la carrera aunque acosado muy de cerca por Ricardo Torrese, quien además soportó los embates de Domingo Vázquez Ramis y Alejandro Treglia.

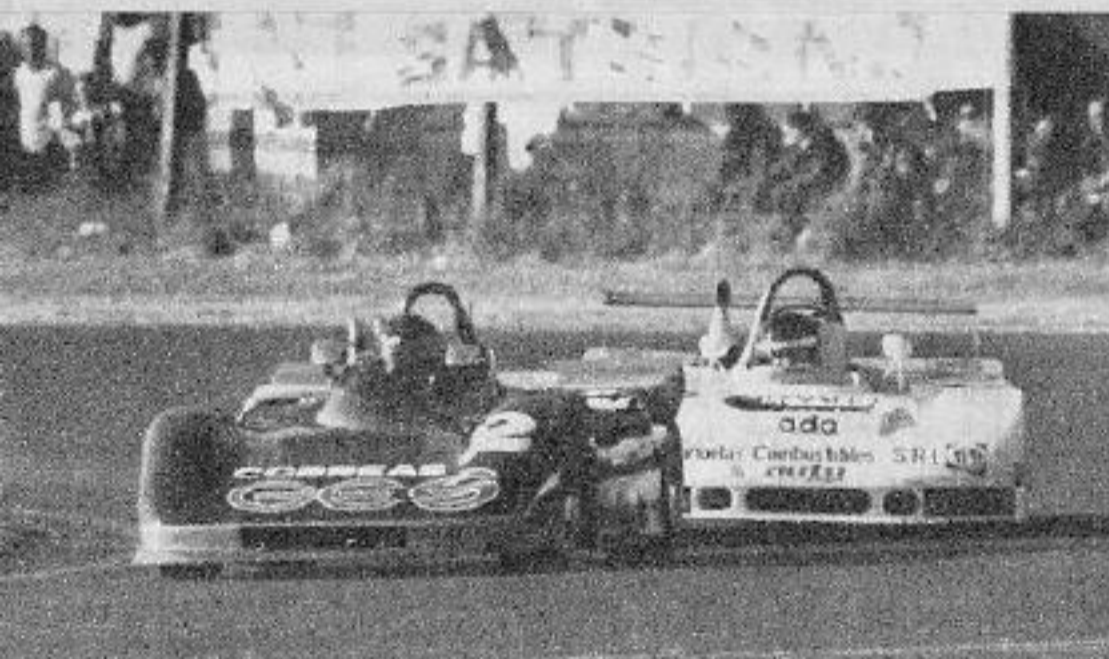
**Final, 8 vueltas:** 1° Luis Linares (A.D.A.) 12m 13s 27/100 a 131,398 km/h; 2° Héctor Arias (Sergio) 12m 16s 11; 3° Ricardo Torrese (Crespi) 12m 20s 67; 4° Domingo Vázquez Ramis (Xammar) 12m 21s 13; 5° Fernando González (Crespi) 12m 22s 90; 6° Alejandro Treglia (Crespi) 12m 23s 27; 7° Eduardo San Millán (Vinto) 12m 27s 22; 8° Juan Magré (Muñoz) 12m 31s 47; 9° Ricardo Almada (Avante) 12m 42s 85; 10° Carlos Sosa (Crespi) 12m 43s 73. **Campeonato:** Linares, 69 puntos; González, 38; Arias, 34,50; Vázquez Ramis, 25,5; Torrese, 21.

**Fiat Brío TC.** En la segunda presentación desde su creación por parte de la Asociación Corredores Turismo Carretera, se

presentaron 19 pilotos que mostraron como cualidad principal en sus máquinas una gran confiabilidad mecánica ya que solamente se produjo un abandono. La carrera tuvo dos punteros: al principio Héctor González picó en punta, logrando mantenerla durante las dos primeras rondas, siendo superado por José Scioli, quien mantendría el liderazgo hasta el final haciendo inútiles los esfuerzos de González para recuperar la vanguardia. Mientras tanto, un poco más atrás, Fabián Isoldi, Carlos Servadio y Armando Passarelli, se trenzaban por el tercer escalón del podio, el que quedaría en poder de Isoldi mientras que Passarelli superaba por poco a Servadio.

**Resultado final 8 vueltas:** 1° José Scioli, 13m 57s 90/100 a 114,131 km/h; 2° Héctor González, 13m 59s 59; 3° Fabián Isoldi, 14m 7s 39; 4° Armando Passarelli, 14m 9s 20; 5° Carlos Servadio, 14m 9s 62; 6° José Remogida, 14m 10s 18; 7° Daniel Tiddens, 14m 14s 28; 8° Carlos Blasco, 14m 19s 41; 9° Gustavo Bianchi, 14m 20s 23; 10° Daniel Rodríguez, 14m 20s 75. **Campeonato:** Scioli 40 puntos, F. Isoldi y Ramogida 18, Servadio 16, Joaquín y González 15.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)



Los Sport Prototipos de Arias y Linares. Ganó este último y se escapa.



González todavía tiene la punta en Brío. Scioli, a la derecha, espera el momento para atacar y ganar la segunda carrera de la categoría.

### Karling con Caja en Alcira-Gigena PELUCIO POR EL PROVINCIAL

**Río Primero, Cba.** - Se llevó a cabo la segunda fecha por el campeonato provincial (cordobés) de **Karling con Caja** de velocidades, el que es fiscalizado por el Club Bernardino Rivadavia de esta localidad. La reunión se realizó en **Alcira (Gigena)** con la participación de 35 pilotos.

Rubén Ramello fue el más rápido en pruebas de clasificación al establecer 35s 92/100 para recorrer los 650 metros del circuito a un promedio de 65,144 km/hora. Raúl Pelucio y Adrián Hang ganaron las series, y aquél le ganó a éste la final, por casi seis segundos.

**Final, 25 vueltas:** 1° Raúl Pelucio (Rufino, SF) 15m 47s 30/100 a 61,754 km/hora; 2° Adrián Hang (Franck, SF) 15m 53s 25; 3° Ariel Pecci (Río Primero, Cba.) 15m 53s 72; 4° Rubén Ramello (Hernando, Cba.) 15m 54s 67; 5° Jorge Giraudó (Villa del Rosario, Cba.) y 6° Raúl Lencina (Matorrales, Cba.). **Campeonato:** dos fechas: Hang, 15 puntos; Pelucio, 9; Hongn, 6; Cladera y Pecci, 4 puntos. **Próxima fecha:** 17 de agosto en **Villa María**.



### Buggys en Frontera TRIUNFO DE LINGUETTI

**Marcos Juárez, Cba.** - Horacio Linguetti fue el triunfador de la tercera fecha del campeonato 1987 de la categoría **Buggys**, cumplida el 28 de junio en la localidad de **Frontera**, provincia de Santa Fe, a escasa distancia de la ciudad cordobesa de San Francisco. Alfredo Andreo y el propio Linguetti fueron los ganadores de las series previas a diez vueltas al circuito, en la reunión programada y

organizada por el Club de Caza La Perdiz. Esta categoría es regida por la Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la Provincia de Córdoba.

La **carrera final** arrojó el siguiente resultado: 1° Horacio Linguetti, 9m 29s 87/100 para 20 vueltas. 2° Carlos Echagüe, 9m 34s 15; 3° Gerardo Vietto, 9m 38s 16; 4° Carlos Depetris, 5° Elvio Garello, 6° Carlos Bischoff y 7° Juan Pelancino. **Campeonato:** Andreo, 22 puntos; Depetris, 19; Linguetti, 16; Grasso, 13; Garello, 9 puntos. (N. de la R.: el informe no aclara de dónde proceden los pilotos, marca de los vehículos, detalles del circuito, etc.)

### ¡GRACIAS SPACIUK!

Nuestro enviado a Misiones para cubrir el Rally de esa provincia, el Negro Ene, posa junto a Miguel Angel Krujoski, un colado y dos coladitas, y a la Ford Ranchero que facilitó la gente de Spaciuk SA, concesionario oficial de la marca en Posadas y Apóstoles. Valioso aporte para nuestro trabajo que agradecemos por este medio.

## Libres 850, TC 1000 y Clase Dos 1600 Regional en Arrecifes

# SOLO TANGRETTI LE GANO A LA LLUVIA

Zárate, BA - El 28 de junio tras un paréntesis causado por la suspensión de la carrera de Campana, las categorías **Libres 850, TC 1000 y Clase Dos 1600 Regional** llevaron a cabo la sexta presentación del año en el circuito "Costanero" de Arrecifes, de 1.321 metros, ante aproximadamente mil espectadores. Recién al mediodía salieron los coches a pista debido a que no estaba la ambulancia, falla organizativa que motivó la posterior suspensión de las finales de 850 y 1000, pues la lluvia había mojado demasiado la pista. Otra demora la ocasionó el insólito fuera de pista, en clasificación, del 850 de Urbano Leguizamón. Su auto siguió de largo al final de la recta, se elevó, pegó en la rama de un árbol y cayó al agua de una zanja con seis metros de profundidad. Afortunadamente ambos ocupantes resultaron ilesos.

Creo que sería bueno que se examine esa primera curva pues no cumple con las normas de seguridad que sí son respetadas en otros escenarios donde habitualmente se presentan estas categorías.

La **Clase Dos 1600** fue la única especialidad que pudo concretar la final. El parque fue bastante bueno (doce máquinas) y se corrió una serie con todos ellos, imponiéndose **Norberto Tangretti** que en el tercer giro aprovechó muy bien un "exceso" de Luis Cagno, puntero en el inicio. La lucha siguió siendo electrizante hasta el penúltimo circuito, cuando el dodge de Müller molestó al escolta, facilitando el triunfo de "Pelusa".

También para Tangretti quedó la final

donde no estuvo Cagno. Su escolta en pista fue Julio Vacari, pero sus diferencias reglamentarias, aclaradas de antemano, hicieron que el tercero ocupara el puesto de escolta en el clasificador, y fue Urbano Leguizamón uno de los principales protagonistas, junto con López Zamudio y Barbalarga. Muy buena carrera y esperamos que esta categoría continúe creciendo en parque y espectáculo.

**Final, Clase Dos 1600, 10 vueltas:** 1° Norberto Tangretti (Fiat 128/Tigre) 8m 42s 85/100 a 90,955 km/hora. 2° Urbano Leguizamón (Fiat 128/Matheu) 8m 48s 11; 3° Osvaldo Barbalarga (Fiat 125 C/Caseros) 8m 51s 12; 4° Horacio López Zamudio (Fiat 125 C/Olivos); 5° Mario Muglia (Fiat 125 C/Buenos Aires) y 6° Angel Demarchi (Fiat 125 C/Pilar).

Como dijimos, las finales de **L.850 y TC 1000** no se corrieron. Ya durante la tanda de clasificación la llovizna amenazaba con frustrar todo y en parte fue eso lo que ocurrió. Hubo tres baterías de **Libres 850** ganadas por Juan Carlos Bisieri, Roberto Blandi y Jorge D'Angelo, mientras que en **TC 1000**, Angel Gasperini y Angel Tapia fueron los ganadores de las dos series. Fue una tarde de vuelcos, pues al de Leguizamón se sumaron el de Silvio D'Angelo en la segunda serie de TC 1000 y el de Luis Zappani en la "vuelta previa" de la suspendida final de Libres 850.

(Informe de Walter Luna)



Largada de la serie en la Clase Dos. Puntea Cagno, flanqueado por Tangretti y Leguizamón. Atrás vienen las cupés 125 (Foto Ruben's)



Impresionante barranco adonde cayó el auto de Leguizamón. Por milagro, piloto y acompañante salieron ilesos del trance. Hay que modificar esa curva (Foto Ruben's)

## Midgets del Litoral en San Francisco

# CALIGARIS, SIEMPRE VIGENTE

**Humberto 1°, SF** - El 5 de julio, en la ciudad cordobesa de San Francisco, se cumplió con la octava fecha del campeonato de Midgets que fiscaliza la Asociación de Midgets del Litoral, con organización del Auto Club San Francisco en su magnífico circuito El Bosque, de 450 metros de extensión. Un buen día y más de 2.000 personas pusieron marco al interesante espectáculo.

Fueron 29 los pilotos inscriptos, los que tomaron parte de las pruebas de clasificación. Gabriel Maletto (Fiat 125/Freyre, Cha.) hizo el mejor registro a un promedio de 84,994 km/hora; Rogelio Mitri (Jeep 4/Sunchales, SF) empleó 3/100 más y tercero en esa instancia fue Henry Merke (Peugeot/Susana, SF).

Las tres series a doce vueltas cada una dieron como ganadores a Maletto, Mitri y Merke, los tres que largaron en la "pole" en cada una de ellas. Las semifinales a catorce giros consagraron al campeón, Jorge Daniele (quien postergó a Maletto y a Oscar Ferpozzi en la primera y a Raúl Caligaris, que dejó atrás a Merke y Mitri).

La final a 25 vueltas tuvo 25 participantes. En buena largada se adueñó de la punta Caligaris imponiendo su fuerte tren a la carrera. Lo suyo fue de punta a punta y con el promedio más alto de

todas las carreras de la tarde.

**Final, 25 vueltas:** 1° Raúl Caligaris (VW 1500/Ramona, SF) a 84,010 km/hora. 2° Henry Merke (Peugeot/Susana, SF); 3° Gabriel Maletto (Fiat 125/Freyre, Cha.); 4° Carlos Zanor (VW 1500/Zenón Pereyra, SF); 5° Oscar Giraud (Renault 12/Sunchales, SF) y 6° René Zenklucen (Peugeot/Rafaela, SF). **Campeonato:** Caligaris, 37 puntos; Zanor, 33; J. Daniele, 29; Merke y Giraud, 26 puntos.

(Informe de Enzo Ludovico Rocchia)



El veterano Raúl Caligaris, ganó en San Francisco y pasó a la punta del campeonato 1987 (Foto Méndez, Ramona)

## MARIA DE LAS MERCEDES IPOLITTO

**Su fallecimiento.** Víctima de un accidente de tránsito, falleció en Olavarría, María de las Mercedes Ipolitto, joven muy adentrada en el ambiente automovilístico de esa ciudad, como que fue muchas veces acompañante de su novio, Mateo Amanzi, en el Renault N° 4 del Promocional 850 del torneo zonal. Además era hija de Alberto

Ipolitto, dirigente del Auto Moto Club Olavarría. Por esas cosas del destino, un automóvil, pero fuera del riesgo de las carreras, fue el que le causó la muerte. Su desaparición enluto al deporte motor de la "ciudad del trabajo". CORSA adhiere a ese sentimiento. Que en paz descanse.

## CRODEM: NUEVA COMISION

Rosario, SF - Ya está en funciones la nueva comisión directiva del CRODEM (Club Rosarino de Deportes Mecánicos) elegida a fines de junio. La encabeza el colega Alberto Vega, como presidente y está integrada además por Milton Barbagallo (vice), Edgar Rossi (secretario), Ricardo Blumenfeld (prosecretario), Carlos Gómez (tesorero), José Zanetta, Oscar Ottagui y Néstor Spertino (vocales

titulares), Gustavo Rosito, Omar Baiocchi y Néstor Rauzzini (vocales suplentes), Constantino Romani y Ricardo Colombo (revisores de cuentas) y Basilio Rauzzini (secretarios de actas). Son secretarios administrativos de la entidad Julio Oberti y Enrique Mascetti. El CRODEM tiene su sede en Jujuy 1455 - (2000) Rosario, Santa Fe. Tel. (041) 38-1501/394522.

## TURISMO PROVINCIAL PISTA

El 9 de agosto, en el circuito N° 7 del autódromo de Buenos Aires, se presentará la categoría Turismo Provincial Pista, con sus tres clases, la "1" (hasta 1.150 cm<sup>3</sup>), la "2" (de 1.151 a 1.305 cm<sup>3</sup>) y la "3" (de 1.306 a 2.000 cm<sup>3</sup>). Está previsto que la categoría se presente en esa oportunidad con los autos del Stock Car Argentino y luego en diversos escenarios de la provincia de Buenos Aires, como el de Estancia Chica, Dolores y Olavarría, es decir trazados asfaltados de 1.400 a

2.000 metros de cuerda. Durante lo que resta de este año, se disputará el Torneo Preparación. Los interesados por el tema pueden informarse en la Asociación Provincial de Turismo, Tel. 567-3565 o con Carlos Cacia, Tel. 255-0507. Como se ve, una opción interesante para aquellos que tienen máquinas que han quedado desactualizadas para el Turismo Pista nacional. Nada se pierde, todo se transforma.

ACTIVIDAD  
ZONAL EXTRA

# LOUSTO, TRAS POLEMICO FINAL

Fotos e informe de Laura Neira



1 - Juan Carlos "El Zorro" Loustó sigue de racha. Primer vencedor de la general en el torneo 2 - El viejo don Mirio Bonucci, a los saltos. Un error lo privó del triunfo y del segundo puesto general. 3 - Raúl Loustó se resarcio del sinsabor de Clavarría. La Uno fue suya 4 - El Citroën de Fossat ganador en la 850. 5 - Premio para el intachable Tavolaro. Al fin se lo dio...

**Rally Crodem '87 (Rosario) - Club Rosarino de Deportes Mecánicos - Primera fecha del Campeonato del Litoral 1987 - 15 PP. CC., con un total de 187,25 km más enlaces - 11 y 12 de julio de 1987.**

### CLASIFICACION GENERAL

Pos N°	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1°	4 J.C. Loustó-V.Fariás	3-Peugeot 504/V. Cañas, SF	1h 30m 31s
2°	9 D.Marrone-R.Gómez	5-Toyota Célida/Rosario, SF	1h 39m 13s
3°	19 J. Tavolaro-C. Scavone	2-Fiat 128/Lanús, BA	1h 45m 01s
4°	18 M. Bonucci-O.Desiderato	2-Fiat 128/Sanford, SF	1h 46m 54s
5°	28 E. Tassi-H.Mattei	2-Fiat SE 1.5/Casilda, SF	1h 48m 01s
6°	36 R.Loustó-L.Bolognese	1-Fiat 128/V. Cañas, SF	1h 48m 52s
7°	17 M.Monserrat-J.Acuatitico	2-Renault 12/S.Nicolas, BA	1h 50m 11s
8°	26 J.Quinteros-L.Nardi	1-Fiat 128/Monte Buey, Cha	1h 50m 25s
9°	12 P.Payró-J.Payró	1-Fiat 128/Concordia, ER	1h 50m 43s
10°	16 J.Marquet-C.Svetko	2-Renault 12/Rosario, SF	1h 52m 21s
11°	35 R.Muguerza-A.Milbenda	1-Fiat 147/Rosario, SF	1h 52m 25s
12°	8 J.Zanetta-G.Bonitoz	6-Fiat Sorpasso/Rosario, SF	1h 55m 30s
13°	5 A.Fontana-H.Carvalho	3-Renault 13/Paraná, ER	1h 57m 29s
14°	37 C.Padua-E.Destéfano	1-Fiat 128/Rosario, SF	2h 09m 43s
15°	42 J.Fossat-L.Cassini	8-Citroen 3CV/Concordia, ER	2h 57m 51s

Promedio de J.C. Loustó: 124.121 km/hora.  
Ganaron PP.CC.: Lonati-Madero (R-18) ganó 9. J.C.Loustó, 5, y empataron en el restante.  
Excluido: Lonati-Madero, por artículo 27.7 del Reglamento de rally.  
Próxima fecha: 22 y 23 de agosto, Rally de Hughes (válido también por el campeonato bonaerense).

El auge que tomó el rally en la provincia de Buenos Aires en los últimos años se contagia y extiende ahora a las de Santa Fe y Entre Ríos. Y al respecto de esta prueba inaugural del campeonato del Litoral (centralizado a pocos kilómetros de Rosario, en la zona de Casilda) hay que puntualizar que uno de sus saldos más interesantes es la constatación de que hay un elenco propio de autos y binomios.

Muchos de los presentes ya han incurrido en el rally bonaerense. Otros son recién atraídos por la especialidad. Por eso el relativamente exiguo número de 32 autos largados en el Rally Crodem tiene que ser valorizado desde esa perspectiva. Otro aspecto favorable lo fue el de la adhesión del público, en cantidades inimaginables para los organizadores, más conociendo cierta apatía del rosarino por movilizarse tras los autos de carrera.

En el aspecto deportivo hubo duran-

te los 15 primes una puja entre dos autos por la primicia en la Clase 3 y en la general. Fueron el Renault 18 de Lonati-Madero y el Peugeot 504 de Juan Carlos Loustó-Fariás. La cosa se peleó por segundos desde el principio, con una permanente ventaja para Lonati, la que se neutralizó tras la PC N° 8, en que ambos equipos empataban el primer puesto en 39 minutos 40 segundos. Desde ahí Lonati fue sacando diferencias leves a su favor, y cuando comenzaba la última prueba llevaba 9 segundos al de Villa Cañas. Allí se pudo todo, ya que por unas pancartas mal puestas, Loustó pasaba a ganar por gran diferencia la carrera. Lonati profesó y al no dársele razón se "autoexcluyó" de la carrera, emprendiendo el regreso a Buenos Aires. Loustó, por su parte, ganó así ante su amigo y rival su tercera carrera consecutiva, si contamos a los rallies bonaerenses de Rojas y Macachín (La Pampa).

No merecía la carrera un final tan polémico y tan diluido.

En la Clase 2 brilló desde el comienzo el binomio Néstor Corso-Gómez Correia, quienes mientras estuvieron en carrera fueron terceros. En esta división brillaron también Miglio-Fariás (R-12), Tenorio-Rossi (R-12), el veteranísimo Mirto Bonucci-Desiderato (Fiat 128 1300) y quien fue ganador al final, Jorge Tavolaro-Carlos Scavone. Sin tratar de desmerecer el triunfo, el de Lanús se benefició con los abandonos de Corso y Miglio, la penalización de 8 minutos en el último control de Bonucci (que entregó cuatro minutos antes el carnet) y la desclasificación de Tenorio.

En la Clase 1, Vanelli-Alsogaray venían ganando por más de un minuto hasta la PC 12 y abandonaron. Ganaron Raúl Loustó-Bolognese (quienes habían sido desclasificados en Clavarría cuando fueron primeros, por el dicho filtro. El hermano de Juan Carlos,

el del Peugeot, les hizo un minuto y medio a los cordobeses Quinteros-Nardi, quienes corrieron toda la carrera con el auto emparchado tras un vuelco el sábado. En la Clase 5, el conocido Danny Marrone no tuvo prácticamente contra y corrió pensando en la general. Ganó y fue segundo en el cómputo total, con la Toyota Célida GT 2000 alquilada a Donato Cecchini (la que habitualmente corre Lephaille). El veterano Pepe Zanetta fue segundo con un Sorpasso lleno de problemas.

En la Clase 8 brillaron al principio los Grupo 2 Santafesino de Maceroni y Braccini, pero cedieron y ganó el Citroën 3CV de Fossat, que llegó prácticamente deshecho, pero dándole una gran alegría al entrerriano Mención para los casildenses Botticelli-Morazzo, quienes alquilaban el segundo auto de Lonati (otro R-18) y abandonaron junto a Corso-Gómez Correia cuando ambos empataban al tercer lugar.

# para vivir el rally mundial Argentina '87



# A FONDO

**solamente sintonice**



## RADIO GRAL. PAZ

970 KHZ.

MOVILES EN TODA LA RUTA... AVION TRANSMISOR  
CENTRO DE COMPUTOS PROPIO  
Y EL EQUIPO MAS ESPECIALIZADO EN RALLY

ANTES... DURANTE Y DESPUES... PARA VIVIRLO A FONDO.

Realización:  
NORTE PRODUCCIONES — San Martín 70 - 2º Piso Of. 76 - Córdoba - Tel. 20996

Conduce:  
JORGE OCAMPO

Participación:  
WILLIAM ALEM - MARCELO CAMMISA - MARCELO GUZMAN  
GUSTAVO RODRIGUEZ — CESAR TAPPA

**50 Hs.**  
**TRANSMISION**

**DIARIAMENTE**  
Lunes y Viernes 19,30 a 20 Hs.  
Martes a jueves 19,15 a 19,45 Hs.  
Sábado 20,30 a 21.00 Hs.  
Domingo 13.30 a 14.00 Hs.

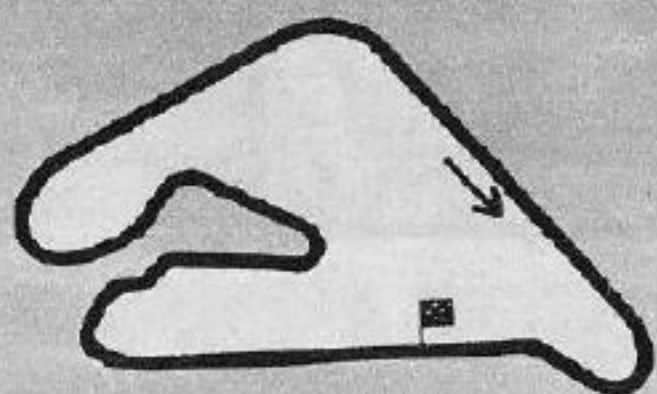
turismo pista

EN BUENOS AIRES, Valenti, Bonomo y Del Campo, ganadores en jornada pasada

# AL MAL TIEMPO

El Turismo sacó adelante su carrera bajo pésimas condiciones climáticas y más allá de las imposiciones televisivas. Hubo ganadores con relativa comodidad, pero también variadas luchas por los puestos de retaguardia, lo que conformó un espectáculo interesante.

*Marcha triunfal, solitaria y pasada por agua de los ganadores del Turismo en Buenos Aires. Lo demuestra Gerardo Del Campo (1) quien en la "ventilana" es saludado por Ayerza, el puntero del Campeonato. Horacio Valenti (4) y Omar Bonomo (5), en las clases Sierra Tres y Dos respectivamente. En la foto 3 posan de izquierda a derecha el luchador Daniel Valdez, el despedido Fernando Acha, el golpeado Jorge Delgado y el escolta "Flash" socios "renovistas" de la Clase Tres de Turismo*



## FICHA GENERAL

**Fecha:** 26 de julio de 1987.

**Denominación de la prueba:** Premio San Isidro Automóvil Club, sexta competencia de los Campeonatos Argentinos de Turismo Clases 3, 3 y Fórmula Sierra.

**Lugar:** Autódromo Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, circuito N° 8.

**Ubicación:** Av. Gral. Paz y Av. Roca, Capital Federal.

**Autoridades:** Director de la prueba: Oscar Calandra; Comisarios Deportivos: Egidio Frangella y Héctor González; Comisarios Técnicos: Rubén Flores y Juan Manuel Esnal.

**Condiciones climáticas:** Lluvioso y frío.

**Participantes:** Clase 3, 14 autos; Clase 2, 34 (habilitados para largar, 26); Fórmula Sierra, 19.

**Público:** Alrededor de 300 personas.

**Infraestructura del escenario:** Mejorable en muchos aspectos.

**Organización:** mala.

**Espectáculo:** Bueno en las tres categorías.

Este Turismo, que una vez más se presentó en el Autódromo capitalino pero en un trazado distinto, presentó alternativas cambiantes en las competencias, tomando las pruebas clasificatorias del sábado y las finales del domingo en forma global. Temas que bien merecen un análisis.

Comencemos por la organización, que dejó mucho que desear en diversos aspectos. Si bien la misma se complicó por la lluvia del domingo, los inconvenientes comenzaron el sábado por la mañana cuando quienes controlaban las credenciales habilitantes no fueron correctos y tuvieron problemas varios pilotos, hasta que hubo acuerdo y la cosa se calmó. Los errores continuaron con el retraso de las pruebas clasificatorias, pues la Clase Tres tenía programada la salida a pista a las 1300 horas y recién lo hizo a las

14.16. Las complicaciones llegaron más tarde por el accidente de Nestor Badino y continuaron con la falta total de control que hubo el domingo "A mí nadie me pidió credenciales para entrar", acotaba un colega algo sorprendido y por si esto fuera poco, una grúa del Automóvil Club Argentino estaba remolcando el VW de Aldo Calderalla, quien había abandonado en la final de la Clase Dos, cuando los autos de la Fórmula Sierra se acercaban cumpliendo la vuelta de salida a pista. Los banderilleros reaccionaron rápidamente en la Horquilla y alcanzaron a mostrar la bandera amarilla, y la grúa debió estacionarse en ese sector. El punto a favor fue la rapidez para parar la clasificación en el accidente de Badino, pues el público había invadido la pista y las circunstancias exigían tomar decisiones rápidas, tal como se hizo.

En lo deportivo, hubo alternativas dramáticas, sobrepasos y en definitiva salió un buen espectáculo en general para la escasa cantidad de público que desafió a la lluvia y se llegó hasta el Autódromo.

### UN VALENTI EN LA LLUVIA

Fue meritorio lo realizado por Valenti. La desvinculación del team de Stanzu hace poco tiempo, la frustrada presentación en San Jorge y el poco tiempo que hubo entre aquella competencia y esta no le dieron respiro al piloto para organizarse como corresponde. No obstante todos estos factores, Valenti se las ingenió para hacer la pole position el sábado y triunfar el domingo. Obviamente que la lluvia no le hizo mucha gracia, pues toda carrera disputada bajo esas condiciones no refleja lo ocurrido en la "clásica" pero el triunfo quedó en sus manos.



... agua

# ... BUEN TURISMO



Adriano parecía afianzarse en la punta en momentos en que se fue de pista, y su desesperación lo lleva a perder el segundo lugar que tenía ganado beneficiando a "Flash", que realizó una carrera cerebral y si bien le costó superar al sureño Romero, no desesperó y lo pudo conseguir.

En esta clase hubo tres que dejaron el alma en la lucha por el quinto puesto. Ellos fueron Catalan Magni, Daniel Valdez y su tocayo Finocchio. Llegaron en ese orden, luego de varios roces, y todas las miradas eran para ellos pues mantenían la lucha franca en la pista cuando el peloton se había desgranado.

La alternativa dramática estuvo en la primera curva de la segunda vuelta cuando Delgado se despistó y en momentos en que se bajaba del auto Lustig le apuntaba con la trompa de su R-18 descontrolado. Bobby pasó en

entre medio del auto de Delgado y el guard-rail sin tocar a nadie, y poco después hacia lo propio Adriana Seba, teniendo que abandonar. Descoloridos los rojos Altas, con Breard retrasándose poco a poco y el campeón Maggi desertando con un delatador humo que salió del caño de escape.

### BONOMO LOS APLASTO

La competencia de la Clase 2 fue tal como lo indica el subtitulo. Solo se vio un destello de Mario Serravalle, que duro lo que un suspiro, y a partir del "sorpasso" con el que Bonomo le arrebató la punta, se acabó la lucha por el lugar de privilegio.

Donde sí hubo lucha fue en las posiciones de escolta: Abdala, Breard, "El Suizo", Percaz, que se defendió muy bien con el Fiat 128 SE 1.5 en un terreno que igualaba las posibilidades. Scioli, Paolucci, Fossati, y en los primeros mo-

mentos Gallicchio, Tinnacher y Bessone. De todos ellos, quien mayor provecho sacó fue Horacio Paolucci, quien finalizó en quinto lugar luego de pasar a varios rivales. Breard y "El Suizo" no se dieron tregua en una lucha limpia que los premio con el segundo y tercer puesto en la clasificación. Scioli se retrasó algo en el comienzo y solo pudo capturar el cuarto puesto, mientras que Fossati tuvo el honor de ser el mejor entre los Fiat Super Europa 1500, los que cada vez están más lejos en posibilidades si las condiciones son normales.

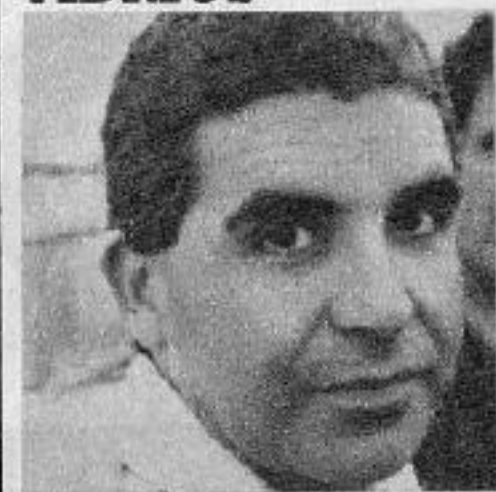
Los VW Golfs son más que los Fiat Regatta por el momento, y el de Omar Bonomo sigue siendo uno de los mejores productos salidos del taller que el piloto tiene en la avenida Lastra de la Capital Federal. Abdala demuestra que se trabaja seriamente en las máquinas y para él las posibilidades están latentes más allá de la mala suerte que

lo persiguió en las últimas competencias. En el panorama de la marca italiana las cosas no son tan claras. Una vez más, el principal defensor del Regatta -Baldinelli- debió desertar a principios de la competencia. Paolucci consiguió una buena colocación pero lejos de poder luchar mano a mano con los VW más veloces, Juan Manuel Massey ni siquiera largo. Ottaviano tampoco pudo estar más adelante, y a Trejo y a Muscio aun les falta más trabajo sobre sus autos. Así está por el momento el panorama de la clase más concurrida del Turismo.

### POR FIN... DEL CAMPO

Amago en varias oportunidades desde el año pasado, pero no pudo concretar. En esta temporada decidió dirigir todos sus esfuerzos hacia la F-Sierra y dejar el TC 2000, con "Willy" Garofalo

## LOS PROTAGONISTAS DEL CAMPO: "PUSE JABON EN LOS VIDRIOS"



El triunfador en Clase 3, Horacio Valenti.

**Horacio Valenti:** "Esta es una alegría inmensa, porque el triunfo fue por demás complicado. No debimos haber ido a San Jorge, la organización del nuevo equipo se nos retrasó algo por eso. Hicimos la 'pole position' y luego se largó a llover... Era una lotería, ablandé todo lo que pude y afortunadamente salió todo bien".

**Fernando Abda:** "Se me quedó el acelerador trabado y me fui afuera, perdiendo el primer puesto. Salí enloquecido, los ojos se me salían en la desesperación por alcanzar el puntero, y me pasé de largo en la horquilla... Cuando lo vi a Romero adelante de mí, entendí que también había perdido el segundo puesto".

**Omar Bonomo:** "Trabajamos en todo, y con la lluvia tuvimos que ablandar el auto esta mañana. Serravallo era uno de los rivales a vencer, y luego de pasarlo en la recta anterior a la horquilla, me quedé relativamente tranquilo y traté de hacer las cosas bien".

**Eugenio Breard:** "Anduvo todo bien. El abollón de la puerta es porque un Fiat se fue afuera en la curva de la confitería, y justo cuando doblé por la cuerda, quiso entrar y me pegó. En la Clase 3, con el Alfa no podía andar más rápido".

**Gerardo Del Campo:** "Les dije a mis colaboradores que pusieran jabón en el parabrisas para que no se empañara, pero con el correr de las vueltas la visibilidad disminuía. Es la primera carrera que gano, y se lo debo a todo mi equipo y mis patrocinantes. A ellos está dedicado este triunfo, y especialmente a Willy Garófalo y a Hugo Bini".

**Jorge Guiral:** "No se veía nada, llegué a la primera curva sin saber dónde estaba la pista y hacia dónde había que doblar. En Ascari hacía todo al tanteo, para colmo, bajé los vidrios pero el sistema eléctrico de una de las puertas lo tengo anulado y parabrisas y luneta se empañaron..."

como aliado incondicional, y la incorporación de Hugo Bini en la preparación de la planta matriz a partir de la competencia de Nueve de Julio. Todos estos factores se amalgamaron en Buenos Aires para darle a Gerardo Del Campo el primer triunfo en su carrera deportiva.

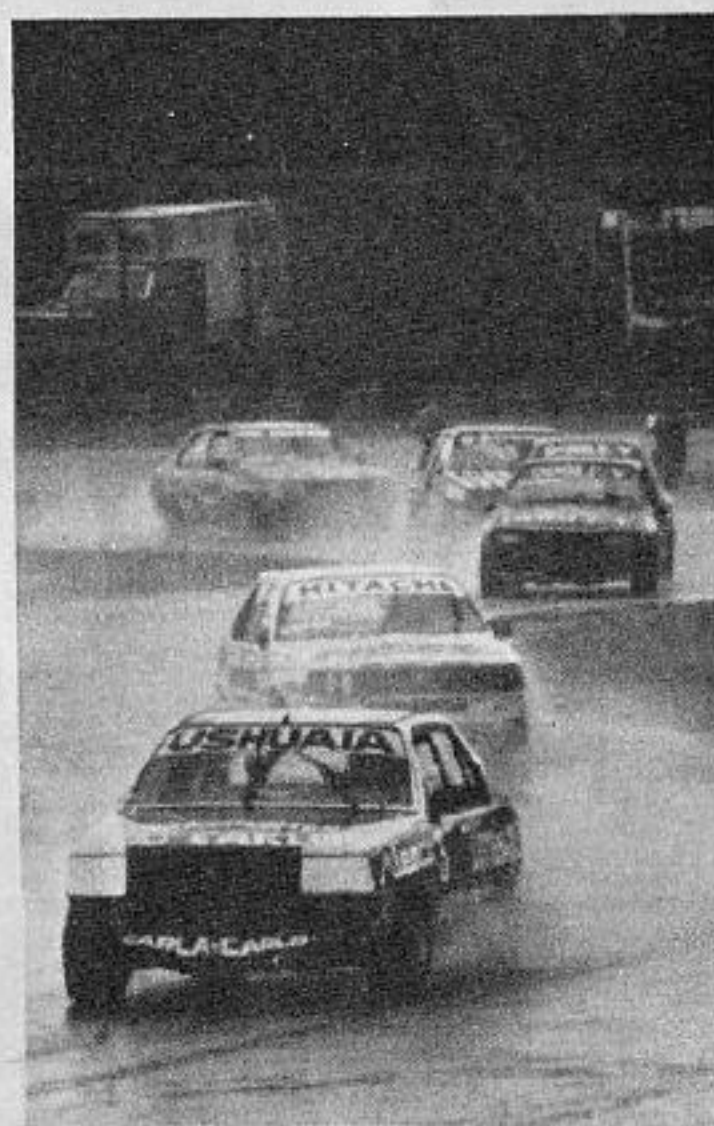
Obviamente que no resultó fácil, pues la poca visibilidad debido a la lluvia le complicaba algo las cosas, pero en cierta forma también lo ayudó a distanciarse. Guiral debió hacer "a tientas" la primera vuelta y parte de la diferencia estuvo allí. Ayerza se retrasó al comienzo pero fue ayudado por los "acucitajes" de Albertengo, en la última vuelta y Pablo Rafú. También Eidilstein anduvo en esos menesteres, junto a



6



7



9



6 - "El Suizo" y Breard lucharon así durante toda la carrera; al final invirtieron las posiciones 7 - Albertengo, apurado por un Sinelli inspirado en la lluvia, con Eidilstein y Pentecoste como privilegiados espectadores 8 - Así se corrió la final de Clase Tres, cuando la lluvia arreciaba. En la foto levantan agua Romero, "Flash", Breard, Maggi, Catalán y Finocchio. 9 - Fondo de la

## EN POCAS PALABRAS

**Alberto Baldinelli:** "¡Cómo se transpiró!"; **Jorge Piening** (preparador de Grossi): "Esta semana empiezo a armar el Fiat de Martínez Parra"; **Jorge Guiral:** "Tuve que pelear con medio mundo por las credenciales"; **Jorge Giorgi:** "A excepción de mi auto particular, es la primera vez que me subo a uno de tracción delantera"; **Ricardo Joseph:** "Si anda todo bien, voy a Allen con el Regatta 85"; **Pablo Rafú:** "Si llega a llover, sone, no tengo gomas"; **Juan Carlos Gianni:** "En San Jorge rompí el motor y tuve que poner pistones y aros nuevos"; **Horacio Valenti:** "Con esta lluvia, esto es una lotería"; **Jorge Maggi:** "Por mí, que llueva por lo menos hasta las doce"; **Omar Bonomo:** "Abda, tenemos que ir a algún lado juntos para cortar la mala racha..."

Pentecoste, quien completó un "coque-to" trompo al pisar un charco en plena recta opuesta. La lluvia siempre muestra a pilotos que se las ingenian para andar rápido, aunque a veces el medio mecánico no los favorezca. Raúl Sinelli fue uno de ellos, pero sólo le alcanzó para el séptimo puesto. La monomarca Sierra sufrió mucho el golpe múltiple de San Jorge. No pudieron terminar los autos Agostino, Stambul, Kruses, y sólo Fierros estuvo presente de los que se golpearon en aquella ocasión.

En definitiva buen saldo para el Turismo, que en condiciones decididamente malas cumplió con sus propuestas. Lamentablemente, y tal como se suponía, fue muy poca la gente que se acercó a ver la carrera...

## EL VUELCO DE NESTOR BADINO



Un fuerte golpe retumbó en el Autódromo el sábado por la tarde, y cuando dirigimos la mirada hacia el lugar de donde provenía, vimos volar al Fiat 128 SE 1,5 de Néstor Badino. Luego de pegar contra el guard-rail y catapultarse muy alto, el auto cayó en posición invertida. Rápidamente el piloto de Arroyito (Córdoba) saltó de la máquina destruida, con unos cortes en las manos y la cara y un fuerte golpe en la rodilla; nada serio si tenemos en cuenta lo espectacular del accidente. Al respecto, Badino comentó: "Bongioanni me tocó justo en el momento en que pasaba de cuarta a quinta, en la recta principal; tuve miedo cuando se me salió el brazo izquierdo fuera del auto, porque pensé que me podía quebrar. Es una lástima, porque el casco lo tenía vendido para terminar de armar un Regatta".

Con respecto al loque, Bongioanni declaró: "Estoy muy preocupado por el golpe, que se produjo justo cuando iba a pasar, obviamente, fue sin la menor intención".

De este episodio se pueden analizar va-

rios aspectos para tener en cuenta. Por un lado, la seguridad de los actuales autos, pues el habitáculo no estaba deformado en absoluto luego de los fuertes golpes sufridos. Quizá con esto se entiendan un poco más los motivos por los cuales se hacen revisiones previas a las competencias y se miran muy especialmente las jaulas, los anclajes y demás aspectos de seguridad que incluyen los sistemas anti-incendio. Punto a favor para los que se ocupan de estos temas.

Lo otro que salta a la vista es el lugar donde ocurrió el accidente (100 metros más allá de la Enfermería). Muy cerca de allí, pero sobre el lado derecho, se situaba el Parque Cerrado de la Clase 3, que ya había terminado de clasificarse. ¿Qué hubiera pasado si el toque se producía doscientos metros antes, y el auto de Badino apuntaba para la derecha, en vez de ir hacia la izquierda? Hay que hacer el Parque Cerrado en otro lugar, y no allí, que es peligroso. ¿Por qué no organizarlo en sectores de pista que no se utilicen en la jornada? Es un tema para no obviar.



conlleva del Autódromo para el segundo en la Fórmula Sierra. Jorge Guiral. 10 - La lluvia permitió destacarse a Néstor Percaz, quien intentó aguantar los embates de Scioli, sin conseguirlo.

## LA CARRERA EN SINTESIS



Paolucci, Baidinelli, Gallicchio y Bessone, en la Clase Dos.

**Clase 3:** Abda tomó la punta en la largada, escoltado por Delgado, Valentí, Romero, "Flash", Breard, Maggi, Catalán, Finocchio, Gianni, Valdez, Giorgi, Lustig y Seba. En el transcurso de la segunda vuelta se despidió Delgado, y en el mismo lugar lo hicieron pocos instantes más tarde Lustig y Seba. Abda se mantuvo primero hasta la quinta ronda, despidiéndose y retomando la fila india en segunda posición; "Flash" superó a Romero, y poco después quedó segundo, cuando Abda se pasó de largo en la horquilla. No hubo más novedades en la parte, si en cambio en el pelotón integrado por Valdez, Finocchio y Catalán, Breard se retrasaba poco a poco con el Alfa, y Maggi rompió el motor, debiendo abandonar.

**Clase 2:** Serravalle fue el primer puntero de la carrera, superado en la segunda vuelta por Bonomo, quien lideró hasta el final. Detrás se formó un pelotón compuesto por Abdala, Breard, Scioli, "El Suizo", Percaz, A. Caldarella, Fossati y Paolucci. En la quinta vuelta, el puntero se había escapado, mientras Abdala y Breard estaban aun muy juntos, quedando en un tercer plano los restantes nombrados. Una vuelta más tarde se retrasó Abdala, y Percaz luchaba por el cuarto puesto. Luego de doce giros en la pista, el orden era el siguiente: Bonomo, Breard, "El Suizo", Scioli, Paolucci, Fossati, Percaz, Tinnacher, Gallicchio, Padilla, Harpe, Heguy, Bessone, Bongioanni, Muscio, Ansaldo, Abdala, Blandini y Treja. Pero Padilla tenía un recargo por adelantarse en la largada. Así llegaron hasta el final.

**Fórmula Sierra:** Del Campo fue puntero desde la largada hasta el final y Guiral su escolta permanente. Ayerza largó tercero, pero fue superado por Rafu en la vuelta cinco y por Albertengo en la diez, recuperando luego la posición por los trompos de estos últimos. En la quinta vuelta, el orden era Del Campo, Guiral, Rafu, Ayerza, Albertengo, Sinelli, Edelstein, Scruppo, Penicoste, Seretto, Gutiérrez (retrasado en la largada), Fierros, Kesqui, Fernández y Abusi. La lucha se centró entre Ayerza, Albertengo, Sinelli, Edelstein y Scruppo, Albertengo se despidió en la última vuelta, y ya lo habían hecho antes Penicoste y Edelstein. No hubo más novedades en la punta hasta el banderazo final.

## Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION  
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

**COMPETICION**

Envíos  
al Interior

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

MOTOR SUPER  
AFINADO CON...  
Encendido  
Electrónico

**ECOM**

- Mayor Aceleración
- Arranque Inmediato
- Antirrobo Incorporado

1 AÑO DE GARANTIA

PASO 946-48 R. MEJIA  
TEL.: 653-3524 - C.P. 1704

EMBRAGUES

**CE PE**

STANDARD Y COMPETICION  
REPARACION Y RECAMBIO  
NACIONALES E IMPORTADOS  
RECTIFICACION DE VOLANTES



AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

PASTEUR 1185 - VICTORIA - Tel.: 744-5791

FABRICA DE RUEDAS  
**THE TIGERS**  
Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap  
TEL. 611-0371 1416

Envíos 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"  
También Bronco Buggy en 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"  
1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

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

FABRICA DE RUEDAS  
**THE TIGERS**  
Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap.  
TEL. 611-0371 (1416)

Tarjetas: 1-2 y 3 pagos  
Ventas por MAYOR y MENOR  
ENVIOS AL INTERIOR

GRAN OFERTA mod. FORMULA a 2990  
Contado efect. con cheque ó giro

Fabricamos p/ autos: Nac. e Import. de comp. y Esp.

Blasco y Asociados tel: 761-1569

MOTOS

**Killer**

Adquieralos en:

PERFORMANCE CENTRE  
AV. JUAN B. JUSTO 3525. CAP.

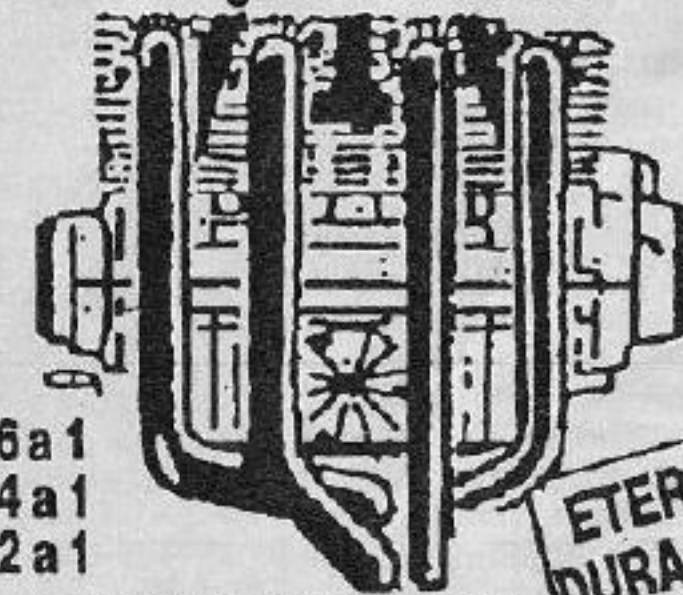
58-5143

Envios al interior

Presenta sus  
nuevos Modelos  
de Escapes  
y Silenciadores  
*Ninja*  
Totalmente  
fabricados en  
duro aluminio.

Tarjetas  
de Crédito

1 año de garantía escrita



6a 1  
4a 1  
2a 1

ETERNA  
DURACION

También Mod. 2 tiempos



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

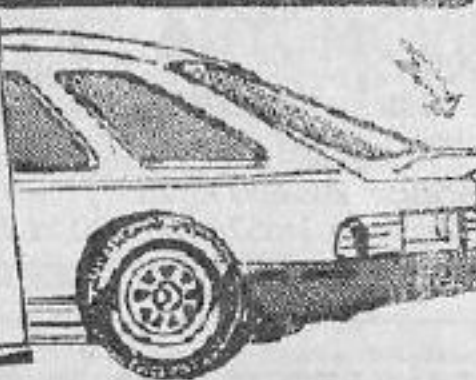
LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



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

**Casa ZAGAGLIA S.A.**

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



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

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

**LLANTAS DE COMPETICION**

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



• AMPLIA GARANTIA • REPARACIONES • FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS

DORREGO 58 Tel: 854-7062

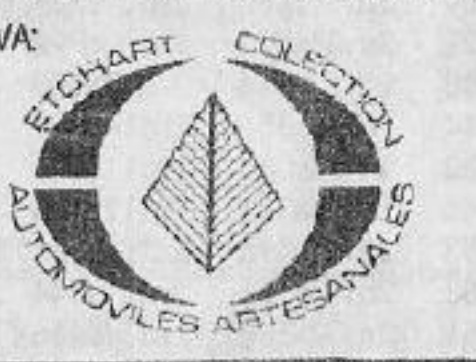
**AUTOMODELISMO DEPORTIVO**



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

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

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



**LA CARROCERIA PLASTICA TOTAL "COBRA"**

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



**RACING PARTS**

- Recambios para vehículos 1600.
  - Todas las marcas.
  - Bujías e inyectores CHEVY y DODGE 1600.
  - Válvulas favoritas válvulas 1600.
  - Platinos para válvulas Tri-Angle Ferro y Dual 1600.
  - Tacómetro JONCO con escala lineal.
  - Radiador para todas las marcas ARO.
  - Encendido MALLORY y todos los tipos.
  - Carburadores WEISS y sus accesorios.
  - Bombas de nafta (válvulas) con regulador HOLLEY y S&W.
  - Caño flexible para frenos espaciales.
  - Buzos y guantes SIMPSON.
  - Bulones de biela CAPRILEO.
  - Cajas de velocidades de las HEWLAND.
  - Pintura para caños de Escape VHT. Va los colores.
- ESPERAMOS SU VISITA  
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital  
TEL 701-7948

**BUZOS ANTIFLAMA**

¡VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO! NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE ENGRASADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL MUNDO YA CORRECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOME II USA

**KARTING MIDGET:**  
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES  
ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO  
Distribuidor en MAR DEL PLATA "FIRST COMPETITION"  
Av. Colón 5002. Tel: 725627  
ENVIAMOS AL INTERIOR  
BRANDSEN 1123. TEL. 744-2583  
Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).

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

**PINTURA DE ALTA TEMPERATURA PARA ESCAPES Y PISTONES**  
**VHT**  
Acassuso 1393-1525. OLIVOS. 795-9864  
791-4121 (All Av. Maipú 3200) (1636) Bs As

**Joseph**  
EL PODER DE LA EXPERIENCIA  
Av. del Libertador 15209  
Tel 747-2557 - (1640) Acassuso

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

**LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA**



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

**DATSUN-NISSAN**

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

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

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

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS  
**amortiguadores**  
**sadaf**  
• SUSPENSION  
• DIRECCION  
• REPUESTOS  
DISTRIBUIDORES OFICIALES  
**Suspencar s.r.l.**  
Ardo. La Plata 506/72. TEL: 803-4782  
Viamonte 1512. TEL: 40-3191/2255  
Envíos al interior Tarjetas de Crédito  
PREPARAMOS PARA TODAS LAS CATEGORIAS DE COMPETICION

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

## FANGIO JR. EN AUSTRALIA

El equipo oficial BMW que participa en el Campeonato Mundial de Turismo confirmó las tripulaciones de sus tres autos oficiales que intervendrán en la carrera de Bathurst, Australia, que tendrá lugar el 4 de octubre. Dichos autos serán conducidos por Emanuele Pirro-Roberto Ravaglia, Markus Oestreich-Roland Ratzenberger, y el tercero estará en manos de Juan Manuel Fangio Jr. y Gary Brabham, confirmando lo que se había anunciado hace un tiempo en función de lo que entiende BMW como prestigio, al sentar en un mismo coche a dos hombres de apellidos ilustres.

## NUEVOS MOTORES PARA FORMULA TRES

La última semana, en los corrillos de la Fórmula Tres Europea, circularon insistentes versiones acerca de las incorporaciones

de nuevas marcas de motores que se están preparando para ingresar en la categoría. El prestigio de estas marcas hace que las cosas se tomen con cierta reserva en cuanto a cada uno de los proyectos, pero fundamentalmente se sabe que en el caso de Honda, se está trabajando ya en el motor de dieciséis válvulas que equipa al coche de serie Prelude, para usarlo en 1988. Los primeros ensayos del motor japonés habrían sido realizados sobre un chasis Ralt RT31 de la factoría de Ron Tauranac, y aparentemente todo estaría dado para que este impulsor japonés se integre a la F-3 a partir de la próxima temporada. También se supo que el preparador alemán Siegfried Spiess, cuyos motores están dominando en el Campeonato Alemán, y en cierta medida también en el inglés de la F-3, está haciendo los primeros intentos para desarrollar un Ford Sierra Cosworth, el motor que equipa a la coupé de la marca del óvalo. Por otra

parte, General Motors estaba interesada en el proyecto del desarrollo del motor Opel, el que aparentemente ya habría comenzado en esa filial germana, y muy posiblemente la presentación oficial se haga en ocasión del Salón de Francfort, que se llevará a cabo en setiembre.

Además, en tierra italiana circula la versión de que en Novamotor se estaría analizando la posibilidad de desarrollo de una unidad impulsora Peugeot para la F-3. Todos estos motores ya cuentan con la correspondiente cantidad de vehículos producidos, como lo exige el reglamento, para su inminente homologación.

## NIGEL BENNETT DEJA LOLA

Luego de cuatro benéficos años en los que trabajó junto a Eric Broadley en la ingeniería de los exitosos Indy Cars de Lola, Nigel Bennett deja la empresa para reali-

zar el flamante proyecto de un equipo de competición del cual se espera vea la luz en 1989.

La partida de Bennett se efectúa en los términos más amigables, ya que tanto el como Broadley manifiestan haber aprendido mucho el uno del otro durante el tiempo en que compartieron el trabajo dentro del team; incluso Bennett espera mantener vínculos con Lola en el campo de los Indy Cars durante los próximos 18 meses.

El trabajo de diseño sobre los nuevos Lola T88/00 para el año próximo, se encuentra realmente avanzado, y Bruce Ashmore (codiseñador de Bennett en el altamente exitoso T87/00) continúa desempeñando un importante rol, siendo responsable de gran parte del trabajo aerodinámico, a la par que se recibe la colaboración estrecha del ingeniero del Team Newman-Haas, Adrián Newey.

## ¿CASTELLANO AL RALLY?!



Luego de su reciente victoria en San Lorenzo, Oscar Castellano decidió cambiar de categoría y eligió el rally. Para conocer mejor los secretos de esta actividad —cuya raíz bien puede ser el T.C. de antaño—, recurrió a Jorge Del Buono, para que lo iniciara al respecto. Se instaló en el Lancia Delta HF 4WD "muletto" con el que Recalde recorre la ruta del Rally de Argentina, y no le alcanzaron los ojos para ver todo el instrumental. ¿Qué me dice?...

Bueno, la verdad es que "Pincho" se llegó "de curioso" a Córdoba luego de haber estado recorriendo y filmando el trazado de Potrero de los Punes en San Luis donde el T.C. correrá el 16 de agosto, y calificó al trazado puntano como "el Montecarlo del Turismo Carretera". En estos momentos, Castellano debe estar analizando cada uno de los detalles filmados para no dejar nada librado al azar en su próxima carrera. Profesionalismo, que le dicen.

## sport prototipos

### LARRAURI, QUINTO EN BRANDS HATCH

Una nueva presentación concretó el pasado fin de semana Oscar Larrauri en el Campeonato Mundial de Sport Prototipos. Fue en este caso en el circuito británico de Brands Hatch, escenario de los tradicionales 1.000 kilómetros, en esta ocasión séptima fecha del certamen mundial de Pilotos y sexta del torneo reservado para los equipos.

Larrauri compartió la conducción de un Porsche 962 del Brun Motorsport con el alemán Jochen Mass, ubicándose quinto en la clasificación final de la competencia. Similar colocación ostentó el binomio argentino-alemán en las pruebas clasificatorias del sábado, tras establecer un registro de 1m17s71/100, quedando a 2s73/100 de la pareja John Watson-Jan Lammers, autora del mejor tiempo con un Jaguar XJR8.

Ya en carrera, y sin posibilidades de plantearle abierta lucha a los Jaguar oficiales y a los Porsche de Stuck-Bell y Baldi-Dumfries, el binomio Larrauri-

Mass impuso un ritmo de marcha regular, que le permitió, a la hora de la bandera a cuadros, ubicarse quintos, tres vueltas adelante del Porsche de Nissen-Weldler (6°), aunque a diez giros de los ganadores, que resultaron Ralf Boesel y John Nielsen, quienes sobre uno de los Jaguar completaron las 238 vueltas a las 4.206 metros de Brands Hatch, en un tiempo de 5h33m48s51/100, a un promedio de 179,920 km/h. Como escolta a 1m13s, quedó el Porsche 962 de Baldi-Dumfries, escalonándose a continuación el Jaguar de Lammers-Watson, a 9 vueltas, y el Porsche de Stuck-Bell a 10 giros. El record de vuelta (nuevo primado) fue para Lammers, en 1m16s44/100 a 196,930 km/h.

Gracias a este triunfo, Boesel quedó como único líder del Campeonato de Pilotos, con 90 puntos, seguido de Stuck y Bell con 84, y Cheever con 70. Entre los teams, el nuevo éxito afianzó al frente al Jaguar, que ahora totaliza 108 puntos,

## indy cars

### FITTIPALDI: UNA CATEDRA EN TORONTO

Una carrera brillante, ni más, ni menos... Dueño de una inapelable "pole position", desde la largada Bobby Rahal tomó la punta y se dejó, seguido por Roberto Guerrero, Danny Sullivan, Emerson Fittipaldi y Michael y Mario Andretti. Pero muy pronto las cosas cambiarían. Como siempre en este tipo de carreras, los reabastecimientos y cambios de neumáticos (dos o tres, generalmente) fueron decisivos en la definición de la competencia. En su primera parada en boxes, Rahal tuvo más suerte que Guerrero, que sufrió un contratempo y tardó muchísimo en volver a salir. Fittipaldi, por su parte, se reaprovisionó a toda velocidad y ello le permitió salir adelante de Rahal, es decir a la cabeza. Fue entonces cuando dio comienzo el "show". Calculadores, tranquilos, caracterizados por tácticas de manejo similares, Fittipaldi y Rahal pusieron "manos a la obra" brindando un excelente espectáculo en el callejero trazado canadiense. Rahal intentó pasarlo al brasileño en varias oportunidades, pero éste lo bloqueó en todas partes impidiéndoselo. Además, el motor Chevrolet de Fittipaldi tenía más potencia que el Cosworth de su adversario. La segunda parada en los "pits" determinó que un hecho secundario se convirtiera en preponderante. A raíz de una mancha de combustible en la calle de boxes, se debió echar agua, y al no ser notificado

de ello a tiempo, Rahal no pudo frenar en su ingreso, el auto patinó, siguió de largo y el piloto tuvo que retomar la pista sin efectuar el cambio. Fittipaldi, por el contrario, lo hizo despacio, debidamente avisado, y cargó nafta en tiempo record: 14 segundos. Guerrero, que había recuperado, estaba cuarto detrás de los Penske de Mears (que abandonó luego) y de Sullivan, que quedó segundo tras pasar a Rahal quien sufría problemas de frenos.

Seguro, Fittipaldi disminuyó el ritmo pero se encontró con un pelotón de rezagados que le facilitó las cosas a Sullivan, acercándose éste al brasileño. Tanto es así que en las últimas vueltas Sullivan intentó pasarlo y, en una curva cerrada, el cálculo le falló y su March tocó el del puntero. Semitrompo para Sullivan... Fittipaldi encaró la recta totalmente cruzado, sin daños en su máquina, y se llevó así la victoria complementando los 103 giros. Sullivan pudo conservar el segundo puesto; tercero fue Rahal, con Lola-Cosworth, y cuarto Guerrero con March-Cosworth.

Campeonato (disputadas ocho competencias): Rahal, 105; Michael Andretti, 88; Guerrero, 85; Mario Andretti, 62. Próxima carrera: 2 de agosto en Michigan, 2da. de las 500 Millas.

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

## PORSCHE-REPLICA



La fábrica de Stuttgart anunció la producción de una pequeña serie de replicas del auto que ganó la edición '84 del Paris-Dakar. Este modelo, denominado 953, incluye tracción permanente en las cuatro ruedas, caja de cinco marchas tipo 964, motor atmosférico de seis cilindros, 3.164 cm³ y 238 HP, así como llantas de 15 pulga-

das. El chasis deriva del 911 SC Coupé con paneles de aluminio, pesando el conjunto 1.250 kg. El precio (sin impuesto) es de 275.000 marcos alemanes (cerca de 140.000 dólares). La idea es venderlo a los participantes en la versión '88 de la carrera euro-africana, como a los del rally Paris-Pekin.

EL LUNES PROXIMO

# CORSA TRIPLE EDICION

# A TODA POTENCIA es RALLY



## PARA VIVIRLO A FONDO

GUIA **ADEMAS**

**RALLY** *Sprint* PROGRAMA COMPLETO DE LA GRAN CARRERA  
**CORSA** CON LA MAXIMA ACTUALIDAD

# CORSA **¡TRES VECES UNICA!**

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



## carburando

**BATE TODOS  
LOS RECORDS  
DE AUDIENCIA**

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

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

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

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

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

