

LARRAURI EN F-1
GRAND PRIX DE ARGENTINA '86
CADA VEZ MAS CERCA

Nº 1008 del 24 al 30 de
octubre de 1985 - Argentina - \$ 120 -
Uruguay - \$ 190 - Paraguay - Gs 1200

LA S S A

Nigel Mansell logró en Kyalami su segundo triunfo consecutivo en F-1, y el espectacular Keijo Rosberg lo escoltó concretando un inapeiabile 1-2 del equipo Williams-Honda, refferado dominador aplastante. Sólo siete autos llegaron al final de un G.P. "masacrante".



G.P. DE SUDAFRICA

MASACRE

- Mansell, Rosberg y los Williams-Honda...

EL TREN JAPONES

...Y finalmente, los dos veloces "vagones" propulsados por el poderoso motor Honda se unieron en un "tren" imbatible para lograr el primer 1-2 de la conjunción anglonipona. Sólo cinco más pudieron alcanzar la meta.

Doblete de Williams-Honda en este discutido Gran Premio de Sudáfrica, finalmente una fuente de emociones en una hermosa carrera. Y casi es un doblete doble, teniendo en cuenta que a este "uno-dos" en Kyalami antecedió el "uno-tres" de Bernd Harteck, creando un "sistema retrospectivo" en Alain Prost, en su nuevo papel de Campeón Mundial. Y decimos esto porque el francés se salvó por poco de que esta racha de efectividad del equipo Williams afectara una vez más sus ansias de darle a su país un título ecuménico.

Los productos anglo-nipones han hecho progresos evidentes en cuanto a los chasis, pero es sin embargo en el rubro motores donde la evolución se hizo más notable. Desde junio, en que el motor actual tomó el primer contacto con la pista, no ha dejado de mejorar: en la potencia máxima, en la brutal aceleración, y por supuesto en su confiabilidad, detalle éste que se hacía notar por su ausencia, meses atrás.

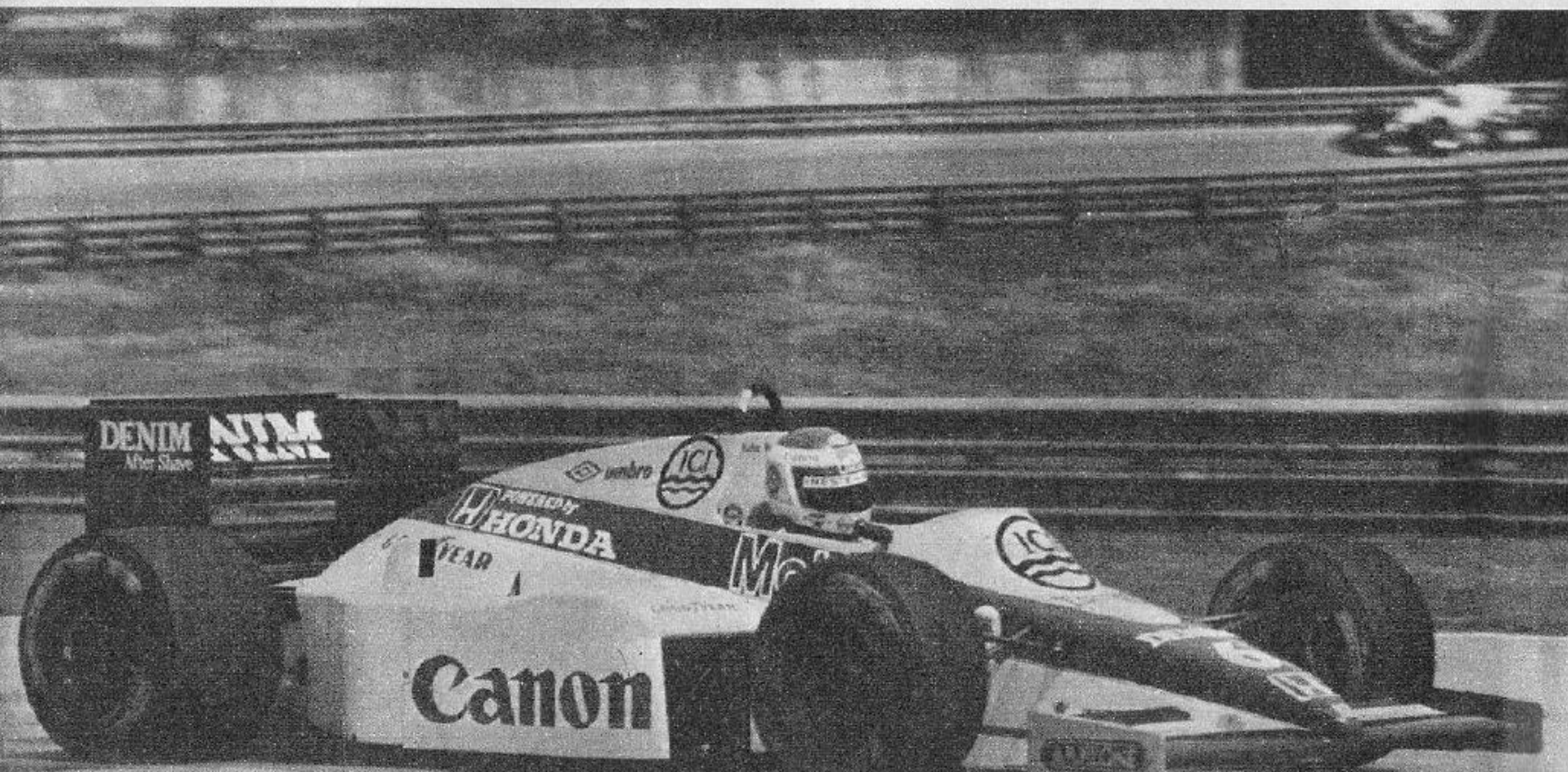
Incluso los motores Honda mostraron una adaptación perfecta a la altitud de la pista sudafricana, no evidenciando tampoco debilidades en cuanto a sus accesorios, que, digámoslo, son todos también de producción japonesa.

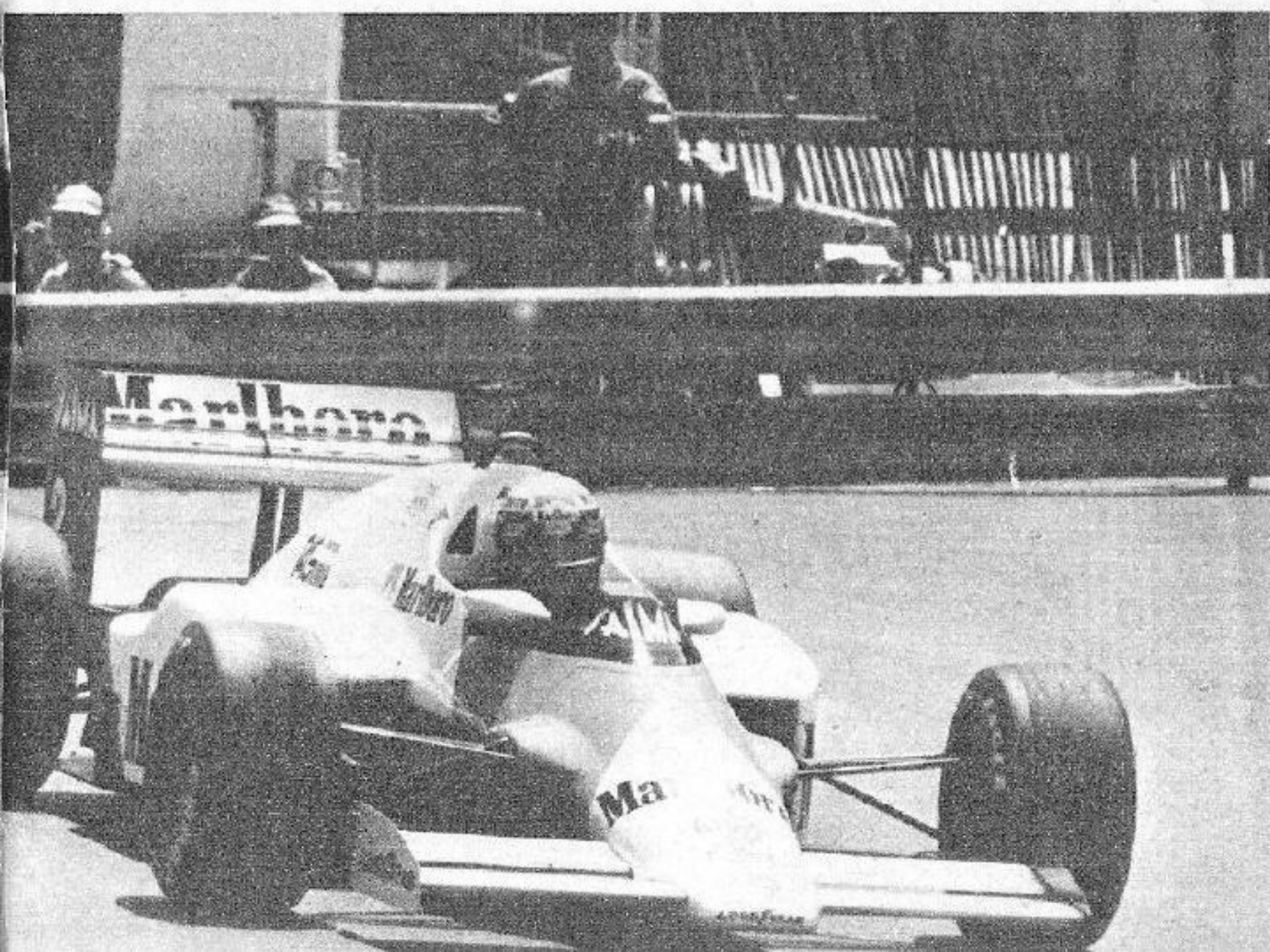
La debilidad mecánica fue, en cambio, una constante de esta carrera, en que el aire enrarecido de Kyalami obligó a los turbocompresores a girar a un ritmo excepcional, cercano al recalentamiento. La primera fase fue fatal para muchos, aparte de aquellos que quedaron fuera en la primera curva—los dos Alfa Romeo, y un Toleman retrasado—. Después de solo nueve vueltas restaban apenas once máquinas en carrera.

Afuera quedaban los Brabham-BMW con destrozos internos en sus motores (no en los turbos, curiosamente) y así también quedaron el Toleman y el Osella de Rothengatter. Para Pirelli fue una gran desilusión, precisamente en una ocasión que pintaba favorablemente.

Por el contrario, la oportunidad fue buena para constatar el buen momento por el que pasa Prost. Si bien se rompió un motor Porsche, fue el de Lauda y no el de Alain, con lo que el flamante campeón pudo subirse al podio, ayudado también por la desaparición de adversarios terribles. Su motor se venía para atrás posiblemente por un defecto en el chupador del combustible, pero la pista—con sus subidas y bajadas—le permitió terminar la carrera, aunque muy lentamente. Y como hemos dicho, los Williams que para los McLaren son hoy adversarios terribles, recién comenzaron a concluir carreras ahora...

En el fondo, mirándola bien, la de ayer fue una buena jornada también para Ferrari. En carrera, como ya no saben a qué santo encomendarse, decidieron poner una máquina con la configuración "vieja" (confiada a Alboreto) y otra con los apéndices aerodinámicos vistos en Monza. No había, sin embargo, mucha diferencia de rendimiento entre las dos, aunque en la





En la foto mayor, Nigel Mansell festeja por segunda vez consecutiva en la cima del podio. En esta oportunidad lo acompaña "Miss Grand Prix de Sudáfrica". ¿Qué tal...? A la izquierda, Rosberg, otra vez dando espectáculo... Al centro, Alain Prost, festejando bastante bien. A la derecha, el otra vez infortunado Alboreto, en charla previa con Keke.



LOS PROTAGONISTAS

Poca gente para entrevistar, obviamente, tras una carrera que terminó con sólo siete máquinas en pista, y que apenas dado el "vía libre" había sido reducida a la mitad del lote. De Ferrari, por ejemplo, se lo pudo encontrar sólo a Stefan Johansson, quien estaba satisfecho: "La carrera resultó proporcionalmente buena después de todo lo que pensamos en prácticas. No teníamos tanta potencia pero el auto llegó regularmente al final, y el arribar cuarto consuela un poco". Michele Alboreto, en cambio, se había ido apenas hubo abandonado, lo mismo que Niki Lauda, desilusionado porque estaba haciendo una linda carrera.

Caras sonrientes sobre el podio, naturalmente, con Nigel Mansell ganando por segunda vez y encontrando además un estilo adecuado. "Hice una largada pulcrísima y velocísima, perfecta, y me fui. Luego me alcanzó Keke, pero llevaba un ritmo acaso demasiado fuerte, tanto es así que se despistó. De inmediato vino la presión de Prost, siempre ahí atrás, una cosa infernal pero que hizo muy linda a la carrera. Ningún problema de motor o de gomas, al contrario, y éstas son las condiciones ideales...", dijo el repetido vencedor.

Keijo Rosberg, por su parte, tiene algo que decir: "Pronto me di cuenta de que tenía pequeños inconvenientes con la repartición de poder frenante entre las ruedas delanteras y las traseras. Es por eso que tras haberme ubicado en punta me encontré repentinamente fuera de trayectoria, sobre la arena, logrando empero volver a arrancar. Entonces se dio una persecución que resultó excitante y que me exigió bastante. Pude haber ganado pero también el segundo puesto es bueno. Lo que ahora resulta impresionante es el motor Honda que tiene tantos caballos y también tanta aceleración. Lástima que esto ocurra cuando estoy porirme...".

Y finalmente Alain Prost, en el podio que también esperaba imponerse: "El problema lo constituyen los Williams que van demasiado fuerte —dice sonriendo—, pero no estuvimos lejos. Sufrí una merma de rendimiento en el motor, aunque probablemente debida a dificultades en el circuito de combustible, no a otra cosa. De todos modos, para mí está bien así".

REFLEXIONES FRENTE A LA TV

En el sanjuanino —y hermoso— circuito de El Zonda había que terminar con un problema, ya viejo y comprometedor: el de "el Rulo", lugar al que los autos llegaban muy rápido y mal acomodados. Allí hubo en distintas oportunidades los más variados pines, con consecuencias varias. Para la versión del domingo de la Fórmula 2 Codasur se resolvió, entonces, poner punto final al susodicho problema. Macanudo, se hizo, como suele ocurrir en estos casos, una modificación en el trazado, poco antes del sector conflictivo. Que habitualmente se suele llamar "chicana", y presenta las características necesarias como para que las máquinas tengan que disminuir la velocidad antes del punto crítico, al que entonces podrán entrar con mayor seguridad y equilibrio. Pero yo creo que el uso del término "chicana" acá no corría, aunque haya sido la mulatilla del fin de semana. Lo que se hizo fue incorporar una horquilla —para peor, en retroceso con respecto al sentido de marcha en ese sector—, angostita, expresivamente cerrada, complicada, en todo caso, y según se entiende, destinada habitualmente al tránsito de karis. Lindos aparatos éstos, que no tienen nada que ver con un F.2 actual. Lo peor de todo (y aquí le cargo la responsabilidad de lo dicho a Héctor Acosta, que lo señaló y lo reiteró empleando el término), es que estaba prohibido de antemano pasar adversarios en el recorrido de esa insólita "veruga" que le adosaron a El Zonda en esta emergencia. La gente que pilota periódicamente las transmisiones de ATC tiene la experiencia suficiente como para no errar en una cosa de éstas, así que al menos por ahora —creo decididamente en la versión del colega cordobés.

Y aquí se me quemán los papeles. ¿Prohibir un lugar de un circuito para pasar a un rival? No... Señalar con las banderas el mantenimiento de posiciones de los competidores ante una emergencia (de las múltiples que pueden presentarse en cualquier carrera, y que no vale la pena

enumerar aquí), neutralizarlo, pararla si hace al caso, sí. Pero extraño. En todo caso, habría que sancionar al Yoyo Maldonado, que haciendo uso de ancestrales y lógicos derechos "constitucionales" —por ahí le dá el otro a Sammi —a la sazón segundo— dentro de la horquilla de marcos. En fin, que con inventos geniales como el de esta horquilla —con o sin "prohibición"— lo único que se consigue es cambiar el planteo del problema. Una chicanita al mejor estilo Turismo de Carretera hubiera bastado para obtener una solución lógica. Claro, ese cachito de trazado que usaron estaba hecho, y la chicana que "se nos ocurre" no. Doscientos, trescientos metros de pista nueva cuestan mangas. Saquemos nuestras propias conclusiones. En todo caso —y esto vaya como argumento a favor de quienes no comparten el punto de vista de esta columnita—, fue precisamente un sanjuanino —grande entre grandes admirado y respetado por el suscripto— quien dijo que "las cosas hay que hacerlas; aunque sea mal, pero hacerlas". Pareca que le hicieron caso. No les digo que fue Sarmiento porque ya lo saben.

De la carrera nos queda un Kissling que, bueno, cuando las cosas le salen bien (y es de los que los preparan bien), no hay con qué darle. Movido al trámite, con un oportuno Giacchino que trabajó magníficamente para llegar segundo, y un Sammi poco resignado a la merma de rendimiento de su auto y que —involuntaria pero incontestablemente— limitó la chance de Angelito Guerra, quien a lo león, y luchando contra un spoiler delantero reventado, en un circuito adonde eso es grave, llegó cuarto en un día en que merecía más, bastantemás. Uno que asusta, pero bien, es el teenager peruano Joachimowitz. La F.2 Codasur dista mucho de ser una categoría de promoción. Expresándolo mejor, si lo es, hay que pensar en cosas grandes. Y este debe muestra un equilibrio notable, y un ritmo poco común.

Por la noche, en la última etapa de las reflexiones domingueras, vimos a Rafa Sierra dialogando con la gente de "Coche a la vista". Recién llegado de Europa, y charlando sobre la posibilidad de tener otra vez nuestro ganado-perdido-recuperado-perdido Gran Prix de Fórmula 1 Internacional.

Sensatamente, Sierra nos soslayó las dificultades que presenta el propósito. Mencionó el estado actual de nuestro autódromo, que exige reacondicionamiento de su infraestructura para un evento de esa magnitud (y para cualquier otro, vamos, si está hecho un desastre). Lo no conveniencia de procurar una butaca para un piloto argentino por el hecho de tenerlo en carrera, improvisando una dudosa actuación, y el tradicional problema de los costos. Acerca de este último punto, sobre el que Parga y Merlo desahogaron sus inquietudes, la cosa no quedó esclarecida. ¿Cómo financiar el GP sin que le cueste al país? Ese resulta un enigma cuya solución podría encontrarse buscando las de otros. Me cuesta creer que en todos los países del mundo en los que se corren las Grandes Premios de Fórmula 1 piodan plata a cambio de prestigio, o de vigencia, o de lo que sea. La clave debe estar en alguna parte.

Para despedirnos de la TV dominical-automovilística pasamos a "Campeones", donde nos mostraron la excelente y divertida filmación de un rally inglés. Este tipo de material tiene gancho, y es de interés. A falta del TC una vez más suspendido en Olavarría, Legnani mostró desde adentro y en detalle lo que hace Juan Carlos Benavidez en su taller de computación. No vamos a desahogar hoy los quillates profesionales del muy conocido Negro Benavidez, pero realmente llama la atención la forma en que allí se trabaja. En serio, digamos. Se supo que el hombre va a meter mano en los motores de los Sierra del TC 2000. Va a ser lindo...

Por Jorge "Toti" Agromayor

Izquierda: Thierry Boutsen, compuso junto con su coequipier Gerhard Berger (derecha) una sólida tarea del team Arrows, logrando los dos últimos puestos puntuables. Johansson (abajo, en diálogo de boxes con Tomaini) salvó la plata ferrariista.



parte inicial Alboreto haya estado más brillante que Johansson. Para el italiano la competencia terminó muy pronto, a las ocho vueltas, pero la jornada, para él, lo mismo fue positiva porque ahora el segundo puesto en la clasificación mundial le está asegurado definitivamente, visto que Senna se detuvo una vuelta antes que Michele, y que Ferrari, asimismo, con los tres puntos de Johansson, todavía puede tener esperanzas en el título mundial de constructores, puesto que McLaren está a sólo diez puntos.

No obstante la crisis económica y todo cuanto se actuó internacionalmente en contra, acudió mucha gente a la carrera; no al punto de provocar un lleno total pero sí la suficiente para ocupar las nuevas tribunas construidas en los últimos tiempos. Tanto sol, tanto asado, tanto polvaco... Y todos, aparentemente, felices y contentos...

Se repetirá en otoño, porque en el calendario 1986 esta carrera estará entre las primeras.

EL "FILME" DE LA CARRERA

Veinte máquinas en la largada. Entre ellas no está la de Alan Jones, ausente por haber sido afectado por un virus no identificado por los médicos locales; el piloto se volvió de inmediato a Australia, confiando en estar presente en "su" GP.

En una partida normal, Nigel Mansell, impetuoso, se desprende limpio y velozmente del resto. En la primera curva, tres autos quedan fuera de carrera: el Toleman de Ghinzani chocó de atrás al Alfa de Patrese, que colisionó a su vez con el de Cheever. Ghinzani pudo proseguir con la trompa rota, pero los otros dos quedaron ahí no más... El sponsor común no da suerte...

En el primer paso por el control, las posiciones estaban encabezadas por Mansell, a quien seguían Piquet, De Angelis, Senna, Rosberg, Lauda, Prost, Alboreto, Fabi y el resto. Rosberg se recuperaba y atcababa, mientras se producía el primer refrito importante, el de Marc Surer con el motor roto. En tanto, Ghinzani volvía a la carga después de cambiar el alerón y Rosberg se ubicaba tercero.

En el cuarto giro es Teo Fabi quien abandona, estacionario su Toleman con el turbo roto. Las alternativas se sucedían sin pausas. En la quinta vuelta Rosberg deja atrás a los Lotus, tomando la punta mientras quedaba tras suyo Piquet. Prost, por su parte, se encargaba de Lauda, colocándose sexto, y más atrás formaban Berger, Brundle, Johansson, Boutsen y Streiff.

En la sexta vuelta, Piquet también queda "out" por falencia del turbo. Quedaban entonces en la pista, y en este orden, dos Williams, dos Lotus, dos McLaren; pero un minuto y fracción después, Rosberg ya está pegado a las ruedas de su com-

pañero de equipo y Ayrton Senna se convierte en el tercero relegando a Elio De Angelis.

Los embates del finlandés terminan con el liderazgo de Mansell en la octava vuelta. Al mismo tiempo Senna y Alboreto ven finalizado para ellos este movido GP: los turbos dicen basta.

La vehemencia suele plantearle inconvenientes desagradables a Keke Rosberg. Y pudimos comprobarlo una vez más, cuando un despiste lo mandó al quinto puesto, hecho que pone nuevamente a Mansell en la vanguardia. Prost queda segundo, seguido por Lauda y De Angelis, y más allá Brundle, Johansson, Boutsen, Berger y Martini. Otro de los beneficiados por la salida de pista del finlandés, es Berger, quien aprovecha la circunstancia doblegando a Johansson y a Brundle. Quedan sólo once autos (y van sólo 9 vueltas...).

Las posiciones se estabilizan. Rosberg es el único que se recupera. A catorce vueltas del comienzo Stefan Johansson supera a Martin Brundle y tres giros después Rosberg es cuarto al desbordar a De Angelis.

Pero lo que concita la atención de los espectadores es el acercamiento de Alain Prost al inglés que conduce el Williams N° 5. Está bajo sus escapes.

En la vuelta 18ª Streiff derrapa en demasía en la curva Club House: intenta la corrección y termina contra las redes de contención con la suspensión delantera rota del lado izquierdo. En punta, Mansell, Prost y Lauda estabilizados, Rosberg se detiene para cambiar gomas y vuelve a la pista en el sexto lugar.

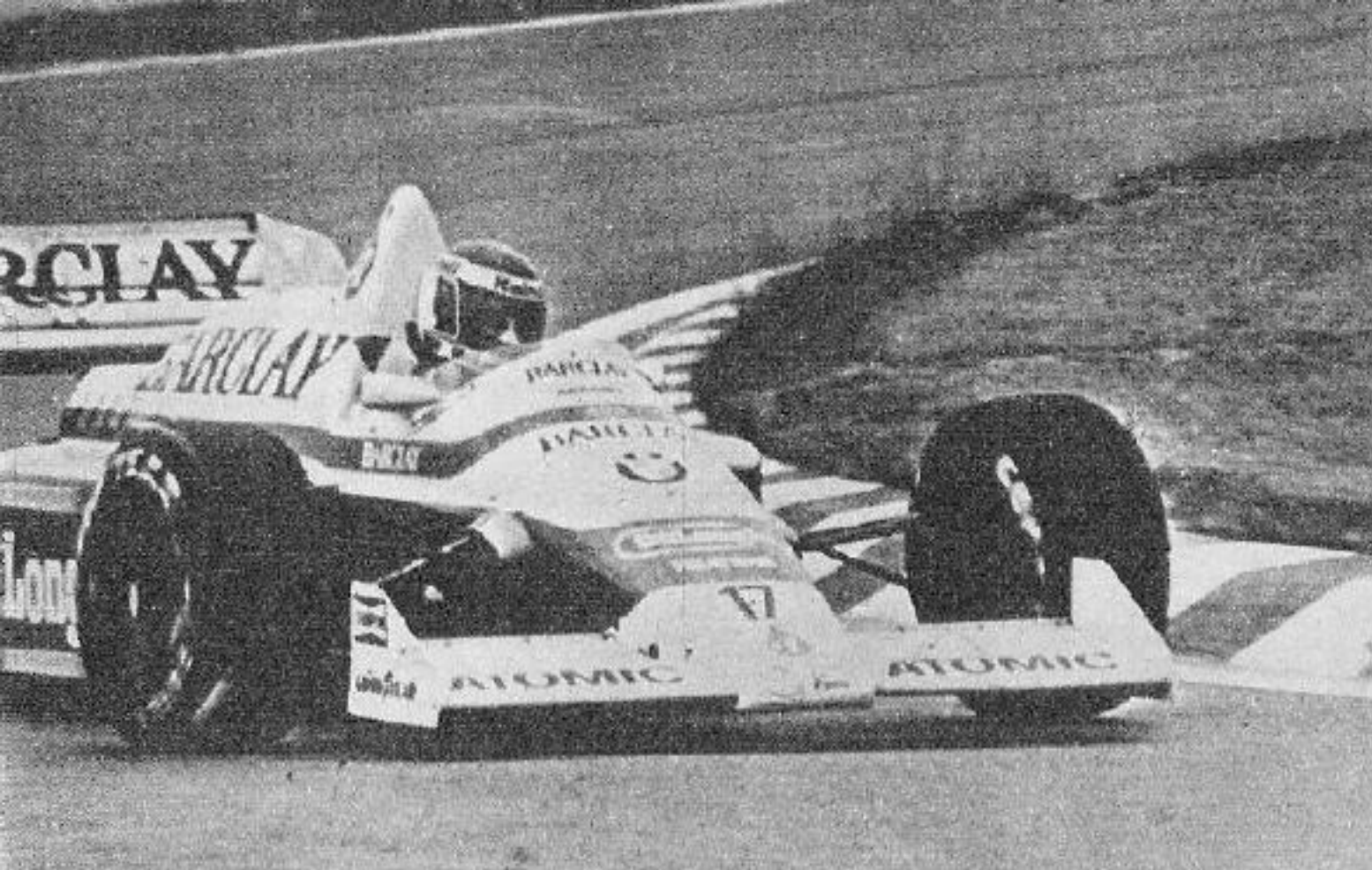
Mientras los demás también hacen sus "operativos caucha", se comienza a percibir un rumor extraño en el motor de Lauda. En el giro 38º, la rotura del propulsor confirma las previsiones.

Sobre 40 vueltas, casi todo está dicho en Kyalami, excepto los abandonos de Martini y De Angelis (motor roto, y van...) y la posición que Berger le ganó al belga Thierry Boutsen.

La última gran emoción se produce a cuatro vueltas del final: recobrándose tras un segundo cambio de neumáticos, Rosberg lo pasa a Prost (que venía con dificultades) y concreta el "uno-dos" de la escudería de Frank Williams.

A dos giros del banderazo, el McLaren TAG-Porsche del francés, ya coronado campeón mundial 1985, efectúa su paso con el motor silencioso. Sin embargo, se recobra en el descenso y conserva el tercer puesto, arribando a la meta lentamente. Cuarto Johansson, quinto Berger, sexto Boutsen y séptimo Brundle. Y nadie más, sobre la pista de Kyalami...

Por Franco Lini
Radiofotos: Reuters



RECALDE EN PERU

Jorge Raúl Recalde volvió a ganar con un Renault 5 Turbo en una competencia peruana. Lo hizo en el Gran Premio Almirante Grau, disputado sobre dos series de 45 minutos que se concretó este domingo pasado sobre el circuito de Santa Rosa (3.600 metros), en las cercanías de la ciudad capital del Perú, Lima. El argentino ganó la clasificación general, así como su categoría, denominada Turismo Mejorado "C". Lo secundaron en esta división Gianni Galeffi (Toyota) e Ivo Keles (Datsun). En T.M. Clase B ganó Raúl Orlandin (Datsun), en T.M. Clase D, Firdo Menchelli (Renault Fuego), en T.N. "C" Gustavo Costa (Datsun) mientras que el Grupo N lo dominó Dennis González (h) con un Toyota.



LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	MAN	PROS	LAU	DEAN	ROSB	BRUND	JOHA	BOUT	BERG	STREIFF
20	MAN	PROS	LAU	ROSB	DEAN	JOHA	BRUN	BOUT	BERG	MARTINI
30	MAN	PROS	LAU	DEAN	ROSB	BRUN	BERG	JOHA	BOUT	MARTINI
40	MAN	PROS	ROS	DEAN	BRUN	JOHA	BOUT	BERG	MART	LAUDA
50	MAN	PROS	ROS	DEAN	JOHA	BOUT	BERG	BRUN	MART	LAUDA
60	MAN	PROS	ROS	JOHA	BERG	BOUT	BRUN	DEAN	MART	LAUDA
70	MAN	PROS	ROS	JOHA	BERG	BOUT	BRUN	DEAN	MART	LAUDA

ORDEN DE LARGADA

Nigel Mansell
Williams-Honda
1m02s366

Nelson Piquet
Brabham-BMW
1m02s490

Keijo Rosberg
Williams-Honda 1
1m02s504

Ayrton Senna
Lotus-Renault
1m02s825

Marc Surer
Brabham-BMW
1m04s088

Elio De Angelis
Lotus-Renault
1m04s129

Teo Fabi
Toleman-Hart
1m04s215

Niki Lauda
McLaren-Porsche
1m04s283

Alain Prost
McLaren-Porsche
1m04s376

Thierry Boutsen
Arrows-BMW
1m04s518

Göthard Berger
Arrows-BMW
1m04s780

Riccardo Patrese
Alfa Romeo
1m04s948

Piercarlo Ghinzari
Toleman-Hart
1m05s144

Eddie Cheever
Alfa Romeo
1m05s260

Michele Alboreto
Ferrari
1m05s268

Stefan Johansson
Ferrari
1m05s388

Martin Brundle
Tyrrell-Renault
1m05s649

Alan Jones*
Lotus-Hart
1m05s731

Philippe Streiff
Ligier-Renault
1m05s205

Pierluigi Martini
Minardi-Motori Moderni
1m08s558

Hubb Rothengatter
Osella-Alfa Romeo
1m09s373

*No largó

LOS TIEMPOS

Piloto	No ofic. jueves	Clasif. of. juev.	Clasif. of. vier.	No ofic. sábado	Vta. más veloz carr.
Mansell	1m05s231	1m03s188	1m02s366	1m09s025	1m08s518
Piquet	1m05s382	1m03s844	1m02s490	1m06s855	1m10s476
Rosberg	1m04s875	1m03s073	1m02s504	1m08s635	1m08s429
Senna	1m07s187	1m04s517	1m02s825	1m08s296	1m10s077
Surer	1m07s221	1m05s411	1m04s088	1m10s104	1m12s100
De Angelis	1m05s924	1m04s611	1m04s129	1m09s368	1m09s960
Fabi	1m06s630	1m06s083	1m04s215	1m10s547	1m12s035
Lauda	1m06s098	1m05s357	1m04s283	1m08s977	1m09s500
Prost	1m05s059	1m05s757	1m04s376	1m09s270	1m08s713
Boutsen	1m08s243	1m05s079	1m04s518	1m10s329	1m09s230
Berger	1m08s491	1m06s545	1m04s780	1m10s750	1m10s256
Patrese	1m06s566	1m06s386	1m04s948	1m11s115	—
Ghinzari	1m08s887	1m07s800	1m05s144	1m10s967	1m29s450
Cheever	1m08s628	1m07s159	1m05s260	1m11s520	—
Alboreto	1m09s210	1m05s268	1m05s757	1m09s695	1m10s850
Johansson	1m06s712	1m05s405	1m05s388	1m09s880	1m10s413
Brundle	1m09s538	1m06s709	1m05s649	1m10s662	1m10s339
Jones	1m08s289	1m07s144	1m05s731	—	—
Streiff	1m11s978	1m07s935	1m06s205	1m11s469	1m11s404
Martini	1m10s648	1m10s025	1m08s658	1m12s821	1m14s428
Rothengatter	1m12s095	1m09s904	1m09s873	1m13s000	1m29s792

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vtas.	Nº	Piloto	Marca	Causa
1	22	Riccardo Patrese	Alfa Romeo 185T	Colisión al Cheever
1	23	Eddie Cheever	Alfa Romeo 185T	Colisión al Patrese
2	24	Hubb Rothengatter	Osella FA1	Electricidad
4	8	Marc Surer	Brabham BT54-BMW	Motor
4	19	Teo Fabi	Toleman TG-185-Hart	Motor
5	20	Piercarlo Ghinzari	Toleman-Hart	Turbo
7	7	Nelson Piquet	Brabham BT-54-BMW	Motor
9	27	Michele Alboreto	Ferrari 156/85	Turbo
9	12	Ayrton Senna	Lotus 97T-Renault	Turbo
16	25	Philippe Streiff	Ligier JS-25 Renault	Salida de pista
38	1	Niki Lauda	McLaren MP4/2-TAG	Motor
46	29	Pierluigi Martini	Minardi M185	Recalentamiento
53	11	Elio De Angelis	Lotus 97T-Renault	Motor

CLASIFICACION

Autódromo de Kyalami, Circuito de 4.104 metros, 75 vueltas. Recorrido total: 307.800 km, 19-10-85.

Fos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	5	Nigel Mansell	Williams FW10-Honda	1h28m22s866	75
2º	6	Keijo Rosberg	Williams FW10-Honda	1h28m30s430	75
3º	2	Alain Prost	McLaren MP4/2-TAG	1h30m14s660	75
4º	28	Stefan Johansson	Ferrari 156/85	1h29m07s822	74
5º	17	Göthard Berger	Arrows A8-BMW	1h29m09s266	74
6º	18	Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW	1h29m19s181	74
7º	3	Martin Brundle	Tyrrell G14 Renault	1h28m51s753	73

Promedio del ganador: 208.959 km/h.
Récord de vuelta: Keijo Rosberg, 1m03s149.

CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

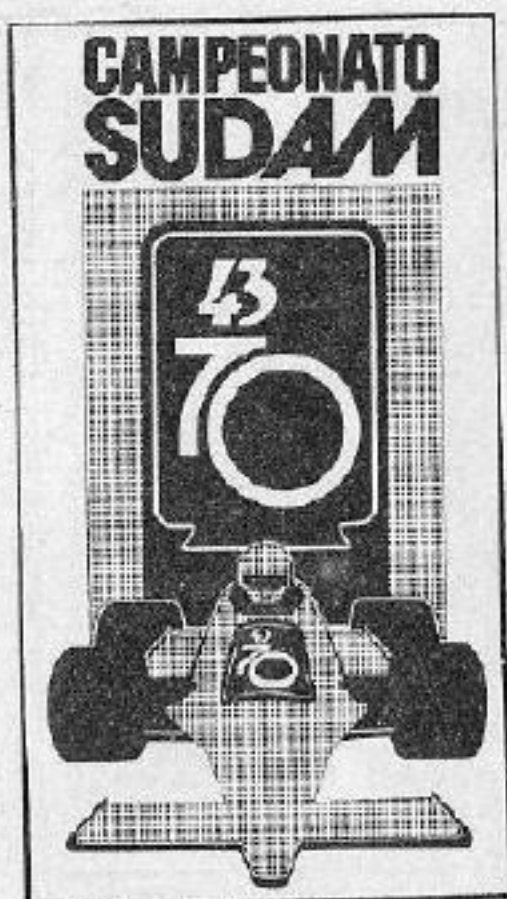
(disputadas 15 competencias)

Pos.	Piloto	Nación	Ptos.
1º	A. Prost	Francia	76
2º	M. Alboreto	Italia	53
3º	A. Senna	Brasil	39
4º	E. De Angelis	Italia	33
5º	N. Mansell	Inglaterra	31
	K. Rosberg	Finlandia	31
7º	S. Johansson	Suecia	24
8º	N. Piquet	Brasil	21
9º	N. Lauda	Austria	14
10º	P. Tambay	Francia	11
	T. Boutsen	Bélgica	11
12º	J. Laffite	Francia	10
13º	D. Warwick	Inglaterra	5
	M. Surer	Suiza	5
15º	S. Bellet	Alemania	4
16º	R. Arnoux	Francia	3
	A. De Cesaris	Italia	3
18º	G. Berger	Austria	2

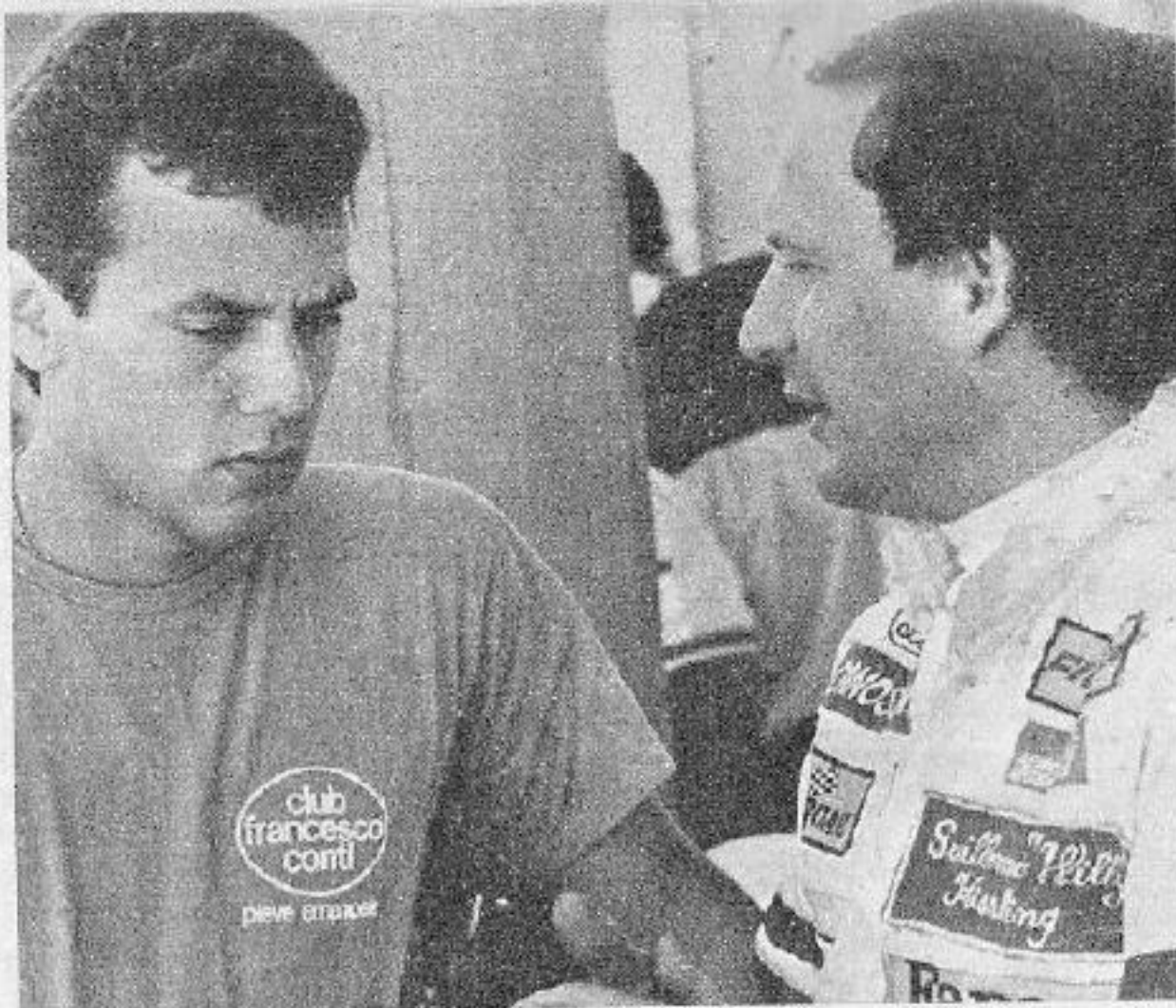
Próxima competencia: el 3 de noviembre en Adelaida, Australia.

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Ptos.
1º	McLaren	90
2º	Ferrari	80
3º	Lotus	71
4º	Williams	62
5º	Brabham	26
6º	Renault	16
7º	Ligier	13
	Arrows	13
9º	Tyrrell	4



Kissling circulando ante el escaso público que se acercó a El Zonda. Luego se le acercaría Giacchino -a quien vemos abajo a la izquierda-, Jochamowitz -izquierda- conversando con Kissling.



Texto y fotos: Eduardo Enrique Neira

F-2 CODASUR

EN EL AUTODROMO "EL ZONDA"

SAN JUAN, PATRONO DEL ROMBO

Apabullante la demostración que realizaron las huestes Renault en este circuito.

Kissling fue el mandamás desde la clasificación hasta que bajó la bandera de llegada, encabezando una caravana de seis chasis Berta impulsados por motores R-18.

Aunque Guillermo Maldonado abandonó, continúa liderando el torneo sudamericano. El joven debutante Jochamowitz y Giacchino, descollantes.

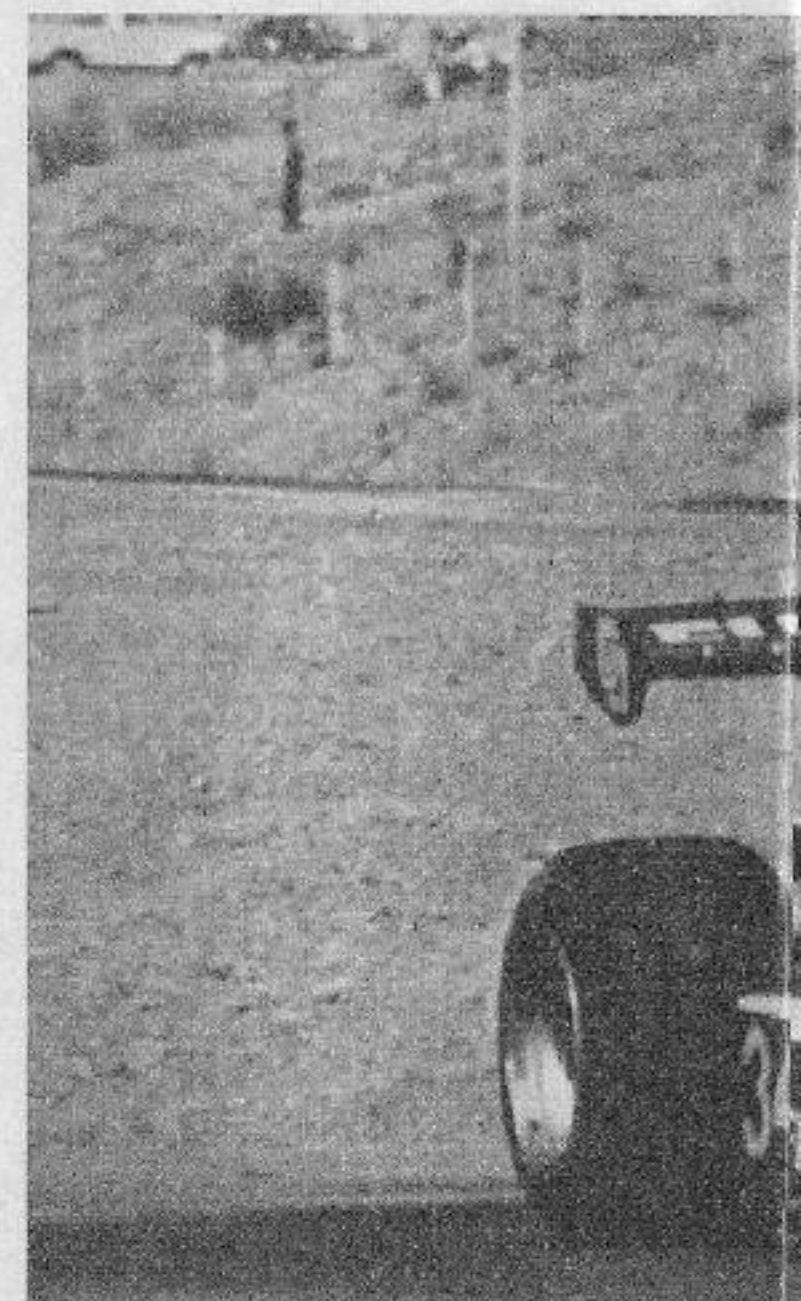
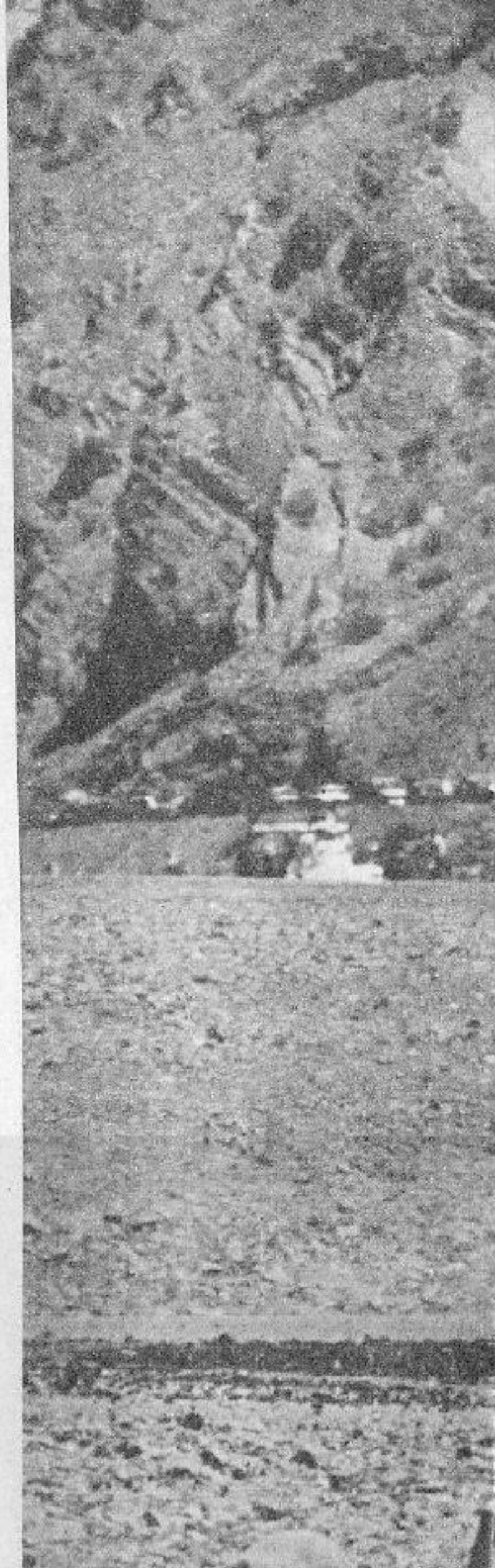
Pase a que el natural encanto del circuito fue disminuido en gran forma por una preocupante chicana, la octava presentación de la F-2 Codasur en esta temporada ofreció un buen espectáculo, si se considera aparte el total dominio que realizó Guillermo Kissling desde la largada hasta la vuelta 22, cuando hizo un semitrompo en el rulo y perdió 7350 respecto de Giacchino, su escolta, quien estaba, anteriormente al dibujo del puntero, a 8890.

Lucha por cada puesto -salvo el primero, claro- y alternativas importantes hicieron que desde la primera hasta la última vuelta la competencia se mostrase interesante para mirarla, algo que podía intuirse desde el viernes, cuando la categoría hizo su toma de contacto con el circuito. Veamos por qué. En los cinco primeros puestos de la clasificación, el viernes había tres Renault y dos Volkswagen 1500. El dominio de los primeros se hacía notar en las 17 centésimas con que Kissling adelantaba a Maldonado y en las 28 que le sacó a Scarazzini. El sábado se agudizaron esas diferencias. Kissling seguía adelante, pero Maldonado quedaba tercero a 24 centésimas. Los 10 motores Renault 18 no sólo eran más numerosas que los 6 Volkswagen 1500 sino que esa ventaja la ostentaban también en su rendimiento so-

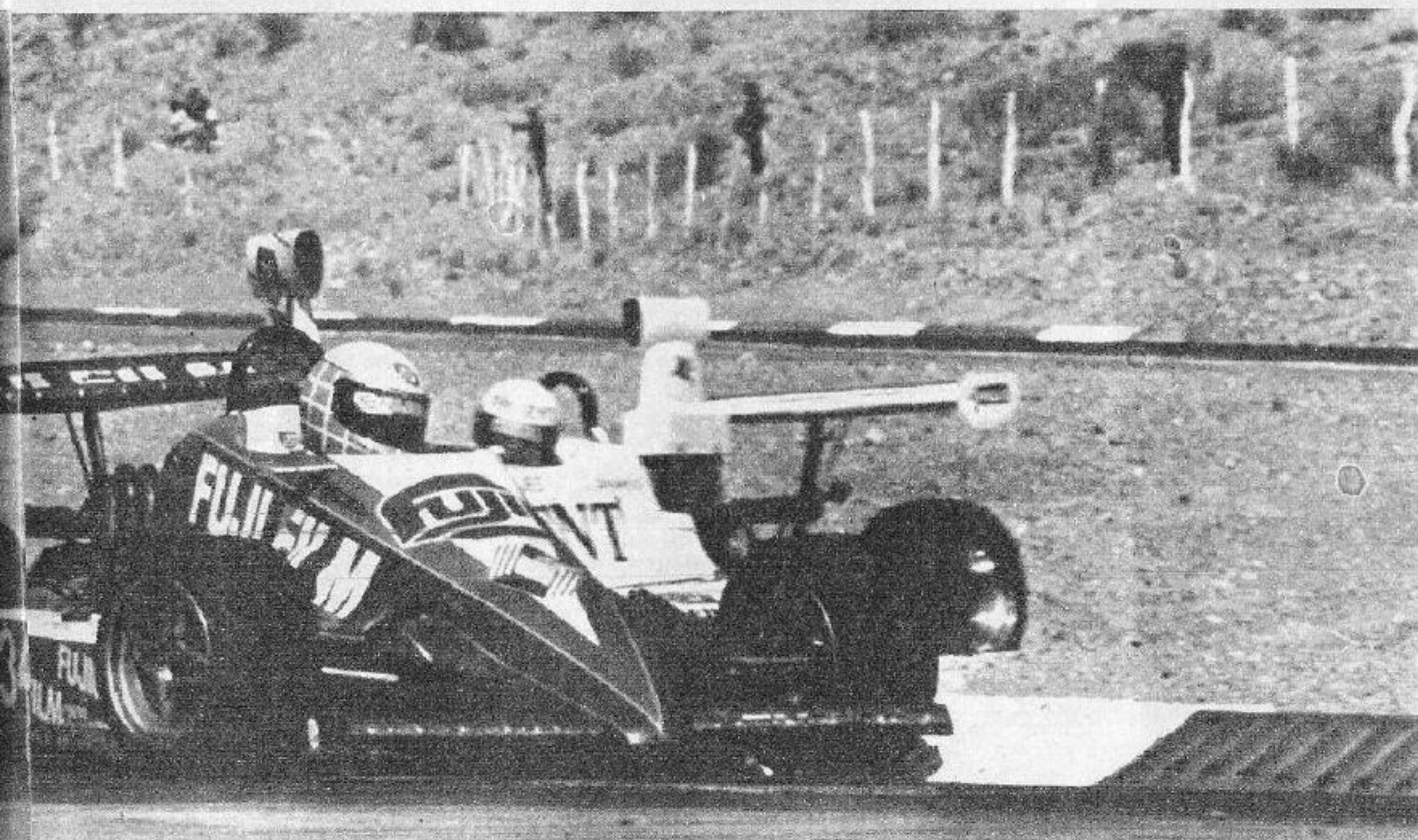
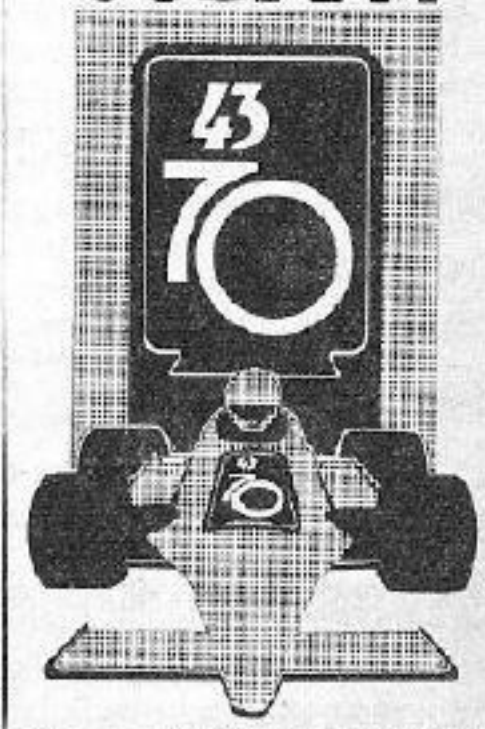
bre el trazado cuyano. Los seis motores Volkswagen Passat brasileños no contaban -lamentablemente- en la lucha por la punta, siendo Leonel Friedrich su mejor representante ese sábado.

El equipo de Kissling no sólo ofreció una adecuada herramienta a su primer piloto, sino que hizo lo propio con el joven peruano Jochamowitz, a quien vimos muy eficiente en un medio tan competitivo como la F-2 Codasur, dejando atrás a muchos veteranos de la especialidad.

Si algo preocupaba a todos, era la chicana. Específicamente la frenada para encararla en la primera vuelta. Se temía que el potencial número de chasis golpeados que se supuso evitaría, fuera reemplazado por una cantidad de autos fuera de carrera que podrían ser damnificados si algún piloto intentaba un extraño sorpasso o se confundía de zona de frenaje. Nada aconteció y Kissling, en impecable largada, comenzó el veloz viaje que le reportaría la victoria treinta vueltas y un semitrompo mediantes. ("Creo que se saltó un cambio", comentó un colaborador de Kissling, mientras éste reposaba en la enfermería luego de una accidentada apertura del mognum de champaña.) Sommi aguantó los embates de



CAMPEONATO SUDAM



Maldonado hasta que, en la sexta vuelta, finalmente fue doblegado por el campeón, quien a su vez abandonaría cuatro giros más tarde. **Croceri, Guerra y Giacchino** mostraron la lucha más entretenida, hasta que Croceri comenzó a tener inconvenientes con su caja. Los dos restantes se acercaron rápidamente a Sammi y, a poca que Guerra intentara pasarlo —dañando un spoiler delantero en el intento— Giacchino superó a ambos, alejándose progresivamente. El uruguayo **Pedro Passadore** —quien reemplazó la caja luego de la sesión de tanques llenos el domingo a la mañana— superó a Jachamowitz y Croceri en las vueltas finales, posibilitando que los seis primeros puestos fueran ocupados por autos con motores Renault, en una de las más contundentes demostraciones de la marca en la F-2 Codasur. **Leonel Friedrich** fue el mejor de los brasileños una vez más, aunque sus connacionales no pudieron siquiera mantener un ritmo que los ubicara en la misma vuelta de puntero. El chileno **Eliseo Salazar**, luego de una regular carrera, pinchó un neumático en las últimas rondas.

La próxima será el domingo en el Autódromo Oscar Cabalén cordobés. ¿Volverán los Volkswagen —y especialmente Maldonado— por sus fueros?

UVITAS SANJUANINAS

KISSLING - "El viernes colocamos el motor para clasificar, el cual usamos desde Rafaela. Adecuamos la suspensión y le dimos una menor incidencia —medio grado— al alerón trasero. El sábado calzamos un juego de gomas ideal y cuando me tiré a hacer el tiempo justo encontré una vuelta sin tráfico en la pista. Lo importante era tener la carburación bien adecuada para salir correctamente desde la horquilla." Así preparaba Guillermo Kissling su victoria en El Zonda.

GIACCHINO - "Desde que hice unas pruebas en el Autódromo de Buenos Aires, un par de semanas atrás, estaba muy confiado. Sabía que tenía un 'fierro'. Después de clasificar el viernes, cambié el motor para clasificar el sábado y dejé el mismo para la carrera. Antes hicimos con los Rullo —quienes le aman y preparan el auto con elementos Berta— una prueba de carburación que mejoró bastante." Luego de finalizar segundo, con su agitado y particular estilo nos dijo: "Cuando Willy Kissling hizo el semitrapo en 'el rulo' creí que pasaba adelante, pero aunque me tiré con todo no pude superarlo".

PUBLICO - Poco hubo en el circuito el domingo de la carrera. Los domésticos festejos del Día de la Madre causaron estragos en las boleterías. "Pero tampoco hubo mucha promoción anterior a la prueba para entusiasmar a los sanjuaninos..." nos confesó un cayo conocido de automovilismo.

SOMMI - "Trabajamos mucho el fin de semana. Probamos diferentes alternalvas en el chasis, endureciéndolo y ablandándolo. Finalmente lo dejamos relativamente duro, ya que, si bien es algo más difícil 'llevarlo', los mejores tiempos aparecen con esa configuración." Luego de dos vueltas impecables al parecer un resorte de válvulas le amargó el domingo al piloto de Chascomús.

DESCONSOLADO - Estaba el brasileño Pedro Muffato. "Rompí tres motores entre viernes y sábado. Uno por un tornillo de la toma de aire que cayó en el carburador. Otro por la polea de la bomba de agua y un tercero por el cigüeñal. Pero igualmente no se puede sacar más potencia de estos motores. Llegaron a su tope de desarrollo. Lo único que resta esperar es que Volkswagen Do Brasil haga un auto con tapa de cilindros de 16 válvulas y doble árbol de levas a la cabeza. Sé que hay un Scirocco y un Golf que las tienen en Alemania y Australia. Pero, de ahí a que los fabriquen en mi país... Además, el apoyo en Brasil es cada vez menor, ya que la F-1 absorbe casi todo el interés. Claro, con dos brasileños en la lucha por la punta..." Como ven, estaba desconsolado.

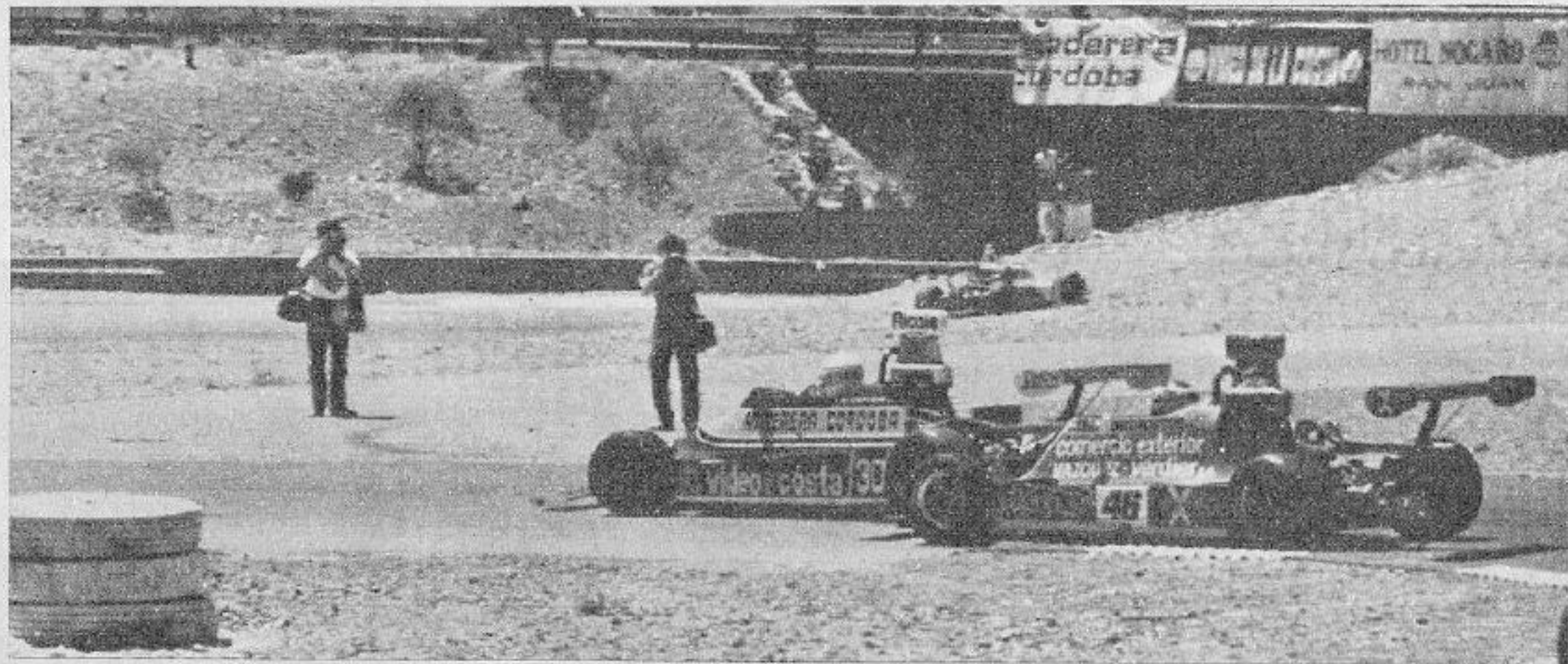
GUERRA - "El viernes, el motor no iba bien. Lógico, porque tenía muchos kilómetros y perdió rendimiento. Lo cambiamos para el sábado por otro que nos mandó Berta, pero no tuvimos tiempo de volver a equilibrar todo..." Lo suyo, igualmente fue grato de ver durante las treinta vueltas que compusieron la final.

MALDONADO - "Con el cambio que hicimos en la distribución de pesos y el hecho de ser cinco centímetros más corto, el auto es más dócil para manejar. Trabajamos sobre barras, amortiguadores, espirales y, por supuesto, caiga aerodinámica y en general quedó más blando que con la configuración anterior".

PREMIO CORSA-FORMULA ONE



El registro de 1m15s69/100 que realizó Guillermo Kissling el sábado en la segunda tanda de clasificación, le valió la pole position y, por ende, se hizo acreedor a un par de coquetos guantes antiflama (Medium) Fórmula One fabricados por Gabriel Rando. En la foto, CORSA los entrega al piloto de Olivos.



En la carrera, luego de circular tercero al principio, conquistó el segundo lugar a expensas de Gustavo Sommi, hasta que en la décima vuelta abandonó: "Se rompió algo en el motor".

CHICANA - Fue la que se construyó —pagada por los patrocinantes de la F-2 Cadasur— poco antes del paso debajo del puente. De esa forma se disminuyó en enorme medida la velocidad de ingreso de los autos a ese sector, considerado por los pilotos como el riesgoso del circuito. Fue pedida a la Asociación Sanjuanina de volantes por los integrantes de la F-2, con el argumento que ese tramo del autódromo era responsable de la destrucción de dos o tres autos por carrera. Cada uno de ellos vale unos US\$ 40.000 aproximadamente, y no están los tiempos... Además, claro, hay que considerar el riesgo físico para los propios pilotos. Los dirigentes de la A.S.J.V. no estaban precisamente "chochos" con esta variante, ya que "arruinó" un autódromo que está considerado como uno de los más exigentes del país. Pese a la chicana, hubo pilotos que no durmieron pensando en las consecuencias del amontonamiento que se produciría en la chicana en la primera vuelta. Felizmente y gracias a una toma de conciencia generalizada, nada aconteció. Pero, ¡qué lástima haber mutilado a "El Zonda"!

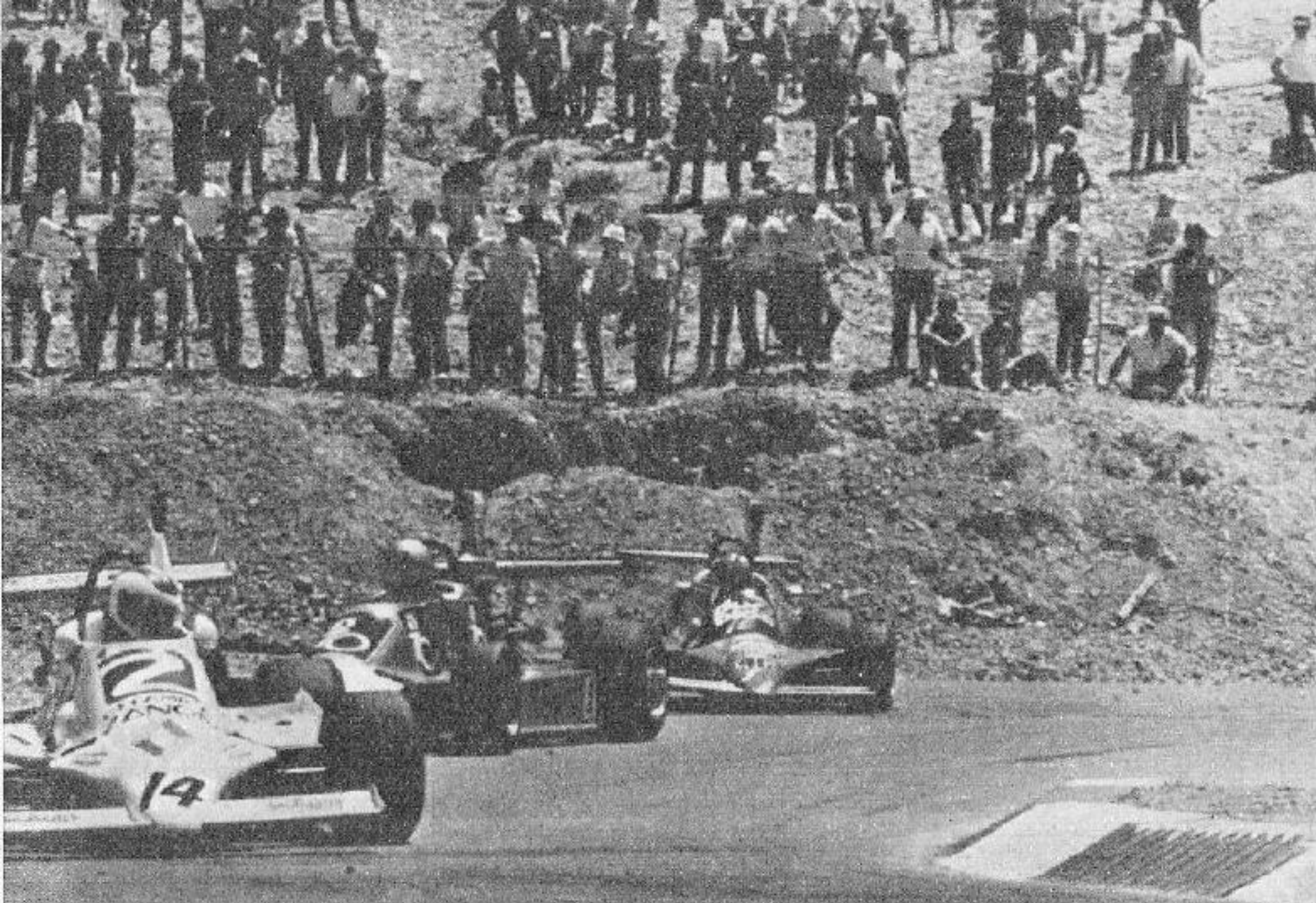
SCARAZZINI - "En los entrenamientos del viernes me moví con lógica, pero luego perdí la tanda cronometrada porque se rompió un resorte de válvulas. Aunque no logré un buen puesto de largada, estaba entreverado y conforme, dadas las condiciones en que quedó después de haberme ido afuera el sábado, en el rulo, al romperse el espárrago que fija un amortiguador. El chasis no quedó bien y aunque probé el auto muletto de Maldonado preferí correr con el mío para seguir adecuándolo en función de la siguiente carrera en Córdoba. Pero mi carrera terminó en la vuelta 18 cuando se rompió un balancín o se quemó la junta de tapa, no se muy bien..."

EL MEJOR VW - Finalmente fue el de Fernando Crocero, pese a terminar la final con la carroza de la caja de velocidades resquebrajada y, por ende con graves inconvenientes de transmisión. "El primer día que giramos aquí en San Juan tuvimos que solucionar un problema de carburación que se hacía sentir a la salida de la horquilla antes de boxes. Eso hizo que perdiera un día de clasificación. El sábado, cuando estaba girando en las vueltas rápidas de las gomas, encontré mucho tráfico y después se me rompió el motor."

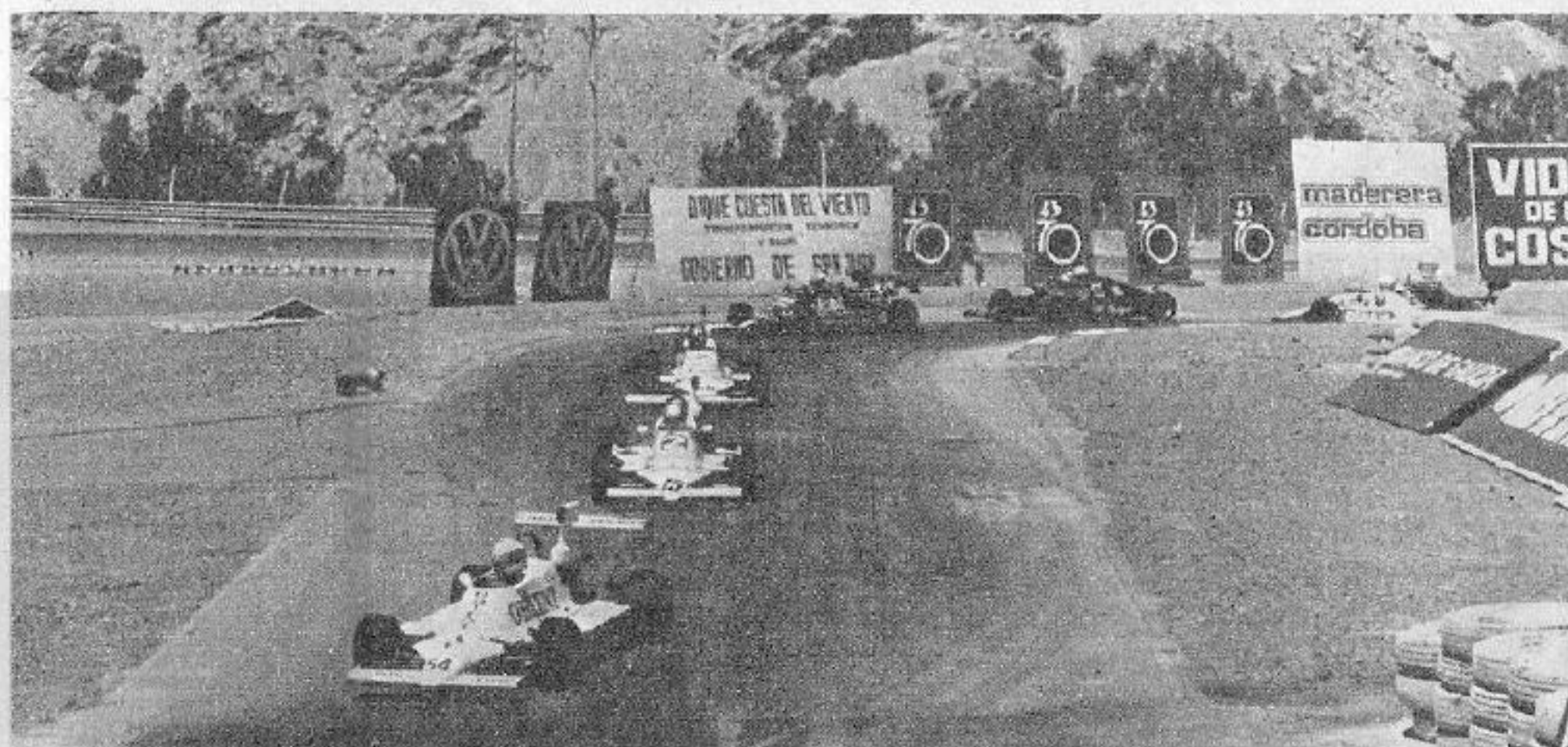
BENAMO - El bahiense tuvo inconvenientes con el equilibrio general de su auto. "No podemos encontrar el punto a solucionar. Y eso se manifestó en la carrera como un problema de sobrevivencia que aparecía cuando solicitaba más tracción. Me complicaba la vida cada vez que aceleraba..."

TOQUE - Fue el que hubo entre Norberto Picetti —quien tuvo una salida de pista grave con vuelco incluido el sábado— y Victor Romagnoli. Picetti esquivó a un brasileño —Bartelle— y Romagnoli, quien circulaba a su costado, se montó sobre las ruedas traseras del Berta de Picetti y levantó vuelo. No hubo consecuencias personales para el piloto cordobés, pero su prolija auto naranja quedó en condiciones lamentables. También Romagnoli había tenido un fuera de pista el sábado a la salida de la recta, donde rompió parte de la suspensión trasera.

GOMAS - Como otra muestra de consideración a los pilotos brasileños, los argentinos utilizan, desde la carrera de Buenos Aires, tan sólo tres juegos de neumáticos nuevos en clasificación y carrera. Se los sella y asigna antes de la primera tanda cronometrada del día viernes. En San Juan se solicitó a los brasileños que hicieron lo propio con las gomas Pirelli que utilizan.



Abajo izquierda: Guerra intentando pasar a Croceri en la chicana. Lo logró poco después. Abajo derecha: Panorámica de la controvertida chicana. Pasar por ella Benamo, Passadore, Verna, Pimenta y Leonel Friedrich. Arriba izquierda: Durante las primeras vueltas circularon así: Sommi, Maldonado y Guerra. Arriba: Pedro Passadore y Carlos Kechichian departiendo antes de largar la final.



CLASIFICACION FORMULA DOS CODASUR			
Piloto	Clas.vier.	Clas.sab.	Tanques llenos
Kissling	1m16s48	1m15s69	1m16s76
Sommi	1m16s50	1m16s23	1m16s21
Maldonado	1m16s65	1m16s33	1m16s55
Jochamowitz	1m17s39	1m16s58	1m18s03
Guerra	1m17s92	1m16s70	1m17s16
Croceri	1m17s82	1m16s71	1m21s20
Passadore	1m17s10	1m16s94	1m18s33
Salazar	1m17s65	1m17s06	1m17s98
Giachino	1m17s18	1m17s08	1m18s21
Scarazzini	1m17s16	1m17s52	1m19s08
Picelli	1m17s35	1m17s29	1m17s80
Guini	1m18s84	1m17s94	1m19s04
Benamo	1m19s62	1m18s24	1m18s81
Friedrich, L.	1m20s16	1m18s38	1m17s54
Pimenta	1m18s75	1m18s51	1m21s56
Troncón	1m18s77	1m18s52	1m28s25
Romagnoli	1m19s11	1m19s37	1m17s98
Verna	1m19s12	no clasif.	1m18s74
Muffato	1m19s98	1m19s13	1m18s13
Grinovero	1m20s20	1m20s57	1m18s78
Bartelle		no clasif.	1m19s69
Friedrich, A.	1m21s86	no clasif.	1m23s29

ERNESTO "NETO" JOCHAMOWITZ

Fue la revelación del fin de semana sanjuanino, algo que comenzó a verse desde el primer día de clasificación, el viernes, cuando realizó el octavo tiempo en la clasificación el cual mejoraría ampliamente el sábado, al asegurarse con el cuarto registro absoluto un lugar en la segunda fila de partida.

Nació en Lima, Perú, el 27 de noviembre de 1965 y desde muy, muy joven tiene que ver con los fierros. "Corrí en kart a partir de los 12 años y fui campeón nacional de la categoría 'expertos' en 1982 y 1983. Y me entusiasmé con los monoplasas cuando vine a la Argentina a ver el Gran Premio de F-1 en 1981. Ese mismo año, gracias a unos contactos con Marelli de Alfa Romeo, probé un Martini-Alfa de Crugnola en la pista de pruebas de la marca en Balocco.

"En 1984 corrí en la Fórmula Tres Italiana en el equipo de Coloni con un Ralt-Alfa. Fue una temporada de aprendizaje y lo mejor que logré fue un 7º puesto. Este año volví al campeonato italiano de F-3 y corrí todas menos las dos últimas. Inclusive clasifiqué 15º en la carrera de F-3 anterior al G.P. de Mónaco, pero no pude largar porque tuve inconvenientes con el varillaje."

Por intermedio de su compatriota y amigo Jorge Koechlin se conectó con Guillermo Kissling e hizo su primer contacto con el Berta-Renault 18 hace tres semanas en el autódromo de Buenos Aires, donde dio 8 vueltas al circuito N° 8 (mejor registro 1m20s30) y 12 al N° 9 (1m17s54) con el piso muy lavado, gomas usadas, el auto "blando" y la butaca sin ajustar. "Me gustó bastante, aunque el coche es mucho más blando en sus suspensiones que los F-3. Sobre todo me atrajo la organización del team de Kissling".

Luego de eliminarte el viernes de clasificación algo de subvirancia y de solucionar un problema con una rótula de suspensión el sábado asombró a todos con un tiempo de 1m16s58. "Pero en la carrera, luego de un buen principio, algo que puede ser en la carburación impedía que acelerara correctamente. Lo que así perdía lo recuperaba en las frenadas, pero no era suficiente".

Este joven peruano, de 19 años, estará en las próximas tres carreras de la F-2 durante 1985. Y ojalá que se entusiasme y continúe en 1986.

CLASIFICACION FINAL FORMULA DOS CODASUR

Asociación Sanjuanina de Volantes. Autódromo "El Zonda", Circuito de 3.270 metros. Recorrido total: 98,100 QKM. 20/10/85.

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	22	Guillermo Kissling	Berta-Renault	39m21s12	30
2º	34	Juan Carlos Giachino	Berta-Renault	39m23s47	30
3º	14	Gustavo Sommi	Berta-Renault	39m24s52	30
4º	46	Miguel A. Guerra	Berta-Renault	39m25s62	30
5º	23	Ernesto Jochamowitz	Berta-Renault	39m40s26	30
6º	15	Pedro Passadore	Berta-Renault	39m46s93	30
7º	30	Fernando Croceri	Berta-VW	39m55s53	30
8º	3	Leonel Friedrich	Muffatao-Passat	39m56s64	30
9º	54	Enrique Benamo	Berta-Renault	40m08s72	30
10º	31	Eliseo Salazar	Berta-VW	40m41s22	30
11º	20	Pedro Muffato	Muffatao-Passat	40m01s48	29
12º	4	Anor Friedrich	Muffatao-Passat	40m32s37	19
13º	2	Alberto Scarazzini	Berta-VW	25m10s41	19
14º	16	Marcos Troncón	Heve-Passat	25m31s21	18
15º	11	Jesús M. Pimenta	Muffatao-Passat	21m45s35	16
16º	18	Néstor Guini	Berta-Renault	17m21s00	13
17º	58	Rafael Verna	Berta-VW	12m31s34	13
18º	1	Guillermo Maldonado	Berta-VW	13m20s87	10

Luego se clasificaron: Ricardo Grinovero, 3 vueltas; Norberto Picetti, 2, y Victor Romagnoli y Pedro Bartelle, 1 vuelta.

Promedio del ganador: 155,976 km/h.

Récord de vuelta: Guillermo Kissling, en la vuelta N° 4, 1m17s44 a un promedio de 158,522km/h.

Próxima competencia: el 27 de octubre en el circuito Oscar Cabalén, de Córdoba. Posiciones en el campeonato (disputadas 8 competencias): Guillermo Maldonado, Argentina, 45 puntos; Gustavo Sommi, 33; Guillermo Kissling, 30; Fernando Croceri, 17; Miguel Angel Guerra, 14; Pedro Passadore, Uruguay, 13; Juan Carlos Giachino, 11; Alberto Scarazzini 9; Cesar Pegoraro y Leonel Friedrich, Brasil, 7; Marcos Troncón, Brasil, 6; Eliseo Salazar, Chile, 3; Ernesto Jochamowitz, Perú, 2, y Pedro Risatti y Roberto Uretavizcaya, de Argentina, y Juan Cochese, de Venezuela, 1 punto.

TOQUECITOS DE BOCINA



LA CLASE 3 SUMA

Un nuevo piloto espera integrarse a la Clase 3 de Turismo, para lo cual está preparando un Renault 18 GTX, con intenciones de presentarse antes de fin de año. Se trata de **César Cami Landaburu**, quien ya participó en algunos rallies nacionales, a bordo de un Renault 12 TS. En estos momentos se trabaja aceleradamente sobre el casco del R-18, que viene a reforzar el alicaído parque de esta clase de Turismo.

GESTION

Claudio Abdala, ex piloto de la Fórmula Cuatro y ahora **secretario de Acción Social** de la Municipalidad de Lobos (Buenos Aires) estuvo en la ACTC. Su visita obedeció al interés que existe en esa zona de la provincia de Buenos Aires para llevar el T.C. A tal efecto existe un circuito que puede tener tres variantes: 6, 8 y 10 kilómetros. **Norberto Bresano** y **Domingo Martínez** irán a observar el escenario y la semana entrante elevará su informe a la Comisión Directiva de la ACTC.

OLVIDO

Uno de los concurrentes del equipo de **Jorge Maggi**—que reapareció el pasado domingo en Aldea Romana con un Alfa Romeo GTV 2000—se olvidó de llevar a Bahía Blanca el arco que los Alfa tienen en la tapa

de cilindros, y con el cual penó Jorge durante el fin de semana. Por eso, Puchi Valles debió viajar urgente a Buenos Aires el sábado a la noche para buscar el repuesto y así calmar los nervios de Maggi.

INTENCION

En el seno de la **Comisión Directiva de la Asociación Propietarios de TC 2000** existe la intención de comenzar temprano con el campeonato del año entrante. Casi con seguridad, la primera carrera se hará el domingo 2 o el domingo 9 de febrero y el escenario podría ser Mar del Plata.

OTRO REGATTA

Carmelo Cordovana, luego de penar durante años con los Mitsubishi Lancer GSR, intentará probar suerte con otra marca. Para ello está pensando en armar un Regatta 100 S, con miras a encarar el próximo año con un auto de primera línea, que le brinde tanto a él, como a su piloto, Alberto Baldinelli, posibilidades de estar en los puntos gordos.

COMPRA

La **Agrupación Amigos Retorno Carlos Giustozzi al T.C.** adquirió recientemente el Ford Falcon que pertenecía a Julio Cá. El encargado de la preparación será José Miguel Heroeg, con lo que la categoría más popular recobra a un pi-

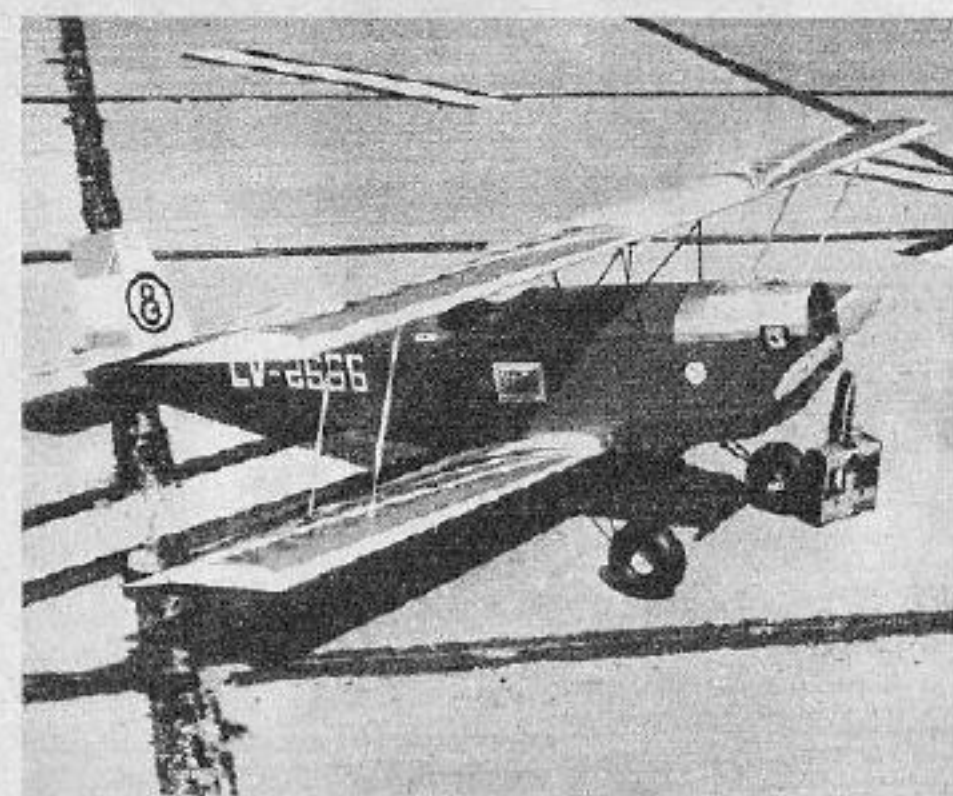
RALLY AEREO

El próximo sábado 26 de octubre, a partir de las 9 horas, se llevará a cabo un **rally de aeromodelos**, entre Luján y San Antonio de Areco. Dichos aparatos tienen motor radiocontrolado y serán piloteados desde automóviles que circularán por la ruta nacional 7 y la provincial 41.

CARACTERISTICAS

Estos modelos muestran la figura a escala de veteranos aviones biplanos. Su envergadura es de 1 a 3 metros, con un peso total, con combustible para más de una

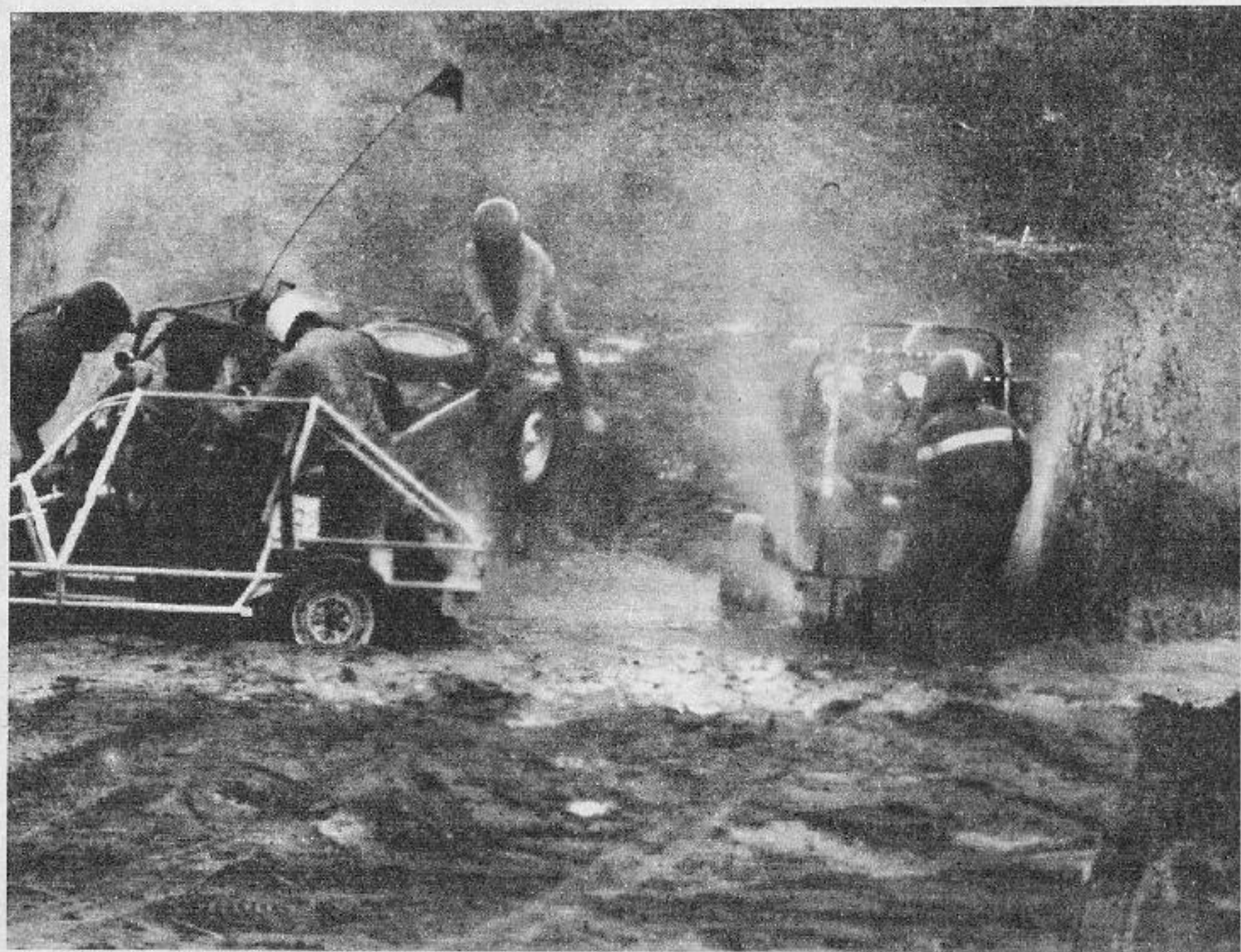
hora, entre 3 a 5 kilos y están equipados con motores de dos tiempos, cuya potencia oscila entre 1/10 de H.P. y 3 H.P., girando la hélice a 15.000 r.p.m. En cuanto al elemento de control y dirección se obtiene por un transmisor en tierra, en manos del piloto, que puede disponer desde 2 a 8 canales, que le permiten regular la aceleración del motor, los comandos de timón de dirección, plano elevador y otros controles y tiene un alcance de uno a dos kilómetros. A bordo del avión hay un receptor y los servos respectivos



que mueven y accionan las órdenes recibidas desde tierra por el piloto, que debe ser muy hábil en su manejo. Cada

equipo trabaja en distintas frecuencias para no interferir y la velocidad en vuelo se halla entre 60 y 100 kilómetros por hora.

AVENTURA EN MIRAMAR



Las carreras "off road", sobre playas, médanos y barro están, evidentemente, en pleno auge. Prueba de ello es la cantidad de competencias de este tipo que se realizan en estos últimos años y las que se están programando para los próximos meses. Entre ellas, se encuentra la segunda edición del llamado **Rally de la Aventura**, que organiza el **Moto Club Miramar**, jun-

tamente con la **Casa de Miramar** en Buenos Aires.

La competencia se realizará entre el 30 de noviembre y el 1º de diciembre, sobre un trazado de 30 kilómetros, que unirá la ciudad de Miramar con Mar del Sur en ambos sentidos. Aunque el recorrido será corto, las dificultades que deberán afrontar los participantes serán muchas y variadas, tal como se vio

en oportunidad de realizarse la primera edición, en 1984.

La largada simbólica se realizará en pleno centro de Miramar, mientras que la del primer tramo de velocidad se hará en el Viveiro Dunicola Florentino Ameghino.

Pueden intervenir vehículos de doble tracción (cuatro cilindros, seis cilindros y especial), areneros (850 cc y libre) y motos (ju-

nior, senior y nacionales).

Para mayor información dirigirse a la **Casa de Miramar**, cita en la calle Sulpacha 211, piso 2º, Capital Federal (C.P. 1008) o llamar al teléfono (01) 35-4735. En Miramar se puede recurrir al Moto Club Miramar, Diagonal Fortunato de la Plaza 1810, Miramar (C.P. 7600), o llamar al Tel. (023) 610812.

Radicales y no radicales.

Los que quieren una Argentina moderna no son todos radicales. Quedó expresado en las urnas en 1983.

Cuando el pueblo, por amplia mayoría, eligió presidente a Raúl Alfonsín.

Era el candidato de un partido: la Unión Cívica Radical. Pero su proyecto, transformador y democrático, contó con el apoyo de hombres y mujeres como usted.

Radicales y no radicales. Comprometidos sólo con el futuro, la vida y la esperanza.

Ese compromiso popular se reiteró en 1984, cuando el gobierno obtuvo un rotundo "SI" de la ciudadanía, antes de firmar el Tratado de Paz por el Beagle.

Y se afirma a través del decidido esfuerzo antiinflacionario que pueblo y gobierno están haciendo juntos y que permitió bajar la inflación del 30,5% al 2% en sólo tres meses.

En las elecciones del 3 de noviembre, la Unión Cívica Radical vuelve a convocar a los que quieren seguir avanzando. Que son mayoría en el país.

Y así deben estar representados en el Parlamento. Como ocurre en las democracias que funcionan.

Usted sabe. Sólo los diputados de la Unión Cívica Radical aseguran el apoyo que necesita Alfonsín.

Su voto los pondrá en el Congreso.

Demostrando, una vez más, que los que están por un país moderno tienen hoy una sola bandera: la Argentina.

Usted sabe:



Si sana Alfonsín,
sanamos todos.



UNION CIVICA RADICAL



EL FIN DE SEMANA QUE VIENE FORMULA DOS CODASUR EN CORDOBA



Cumpliendo con un agitado programa —que incluye dos competencias en una semana—, la **Fórmula Dos Codasur** realizará el próximo domingo una competencia sobre el circuito N° 2 del Autódromo Oscar Cabalén, con la organización del **Córdoba Automóvil Club**. La F-2 sudamericana no visita ese escenario desde el 6 de noviembre de 1983. En aquella ocasión, la pole position la realizó **Alberto Scarazzini** (Berta-VW) con un registro de 1m03s42, al igual que la carrera —disputada a cuarenta vueltas—, la cual fue ganada por el mismo Scarazzini, empleando 43m34s429/1000. También fue para el piloto de Villa Elisa el récord de vuelta, que hizo en 1m03s821/1000.

La programación comenzará el viernes 25 de octubre, con dos tandas de entrenamientos entre las 9 y las 10 horas, y las 11.30 y las 12.30 horas. Horarios que se repetirán el sábado 26. Asimismo, el viernes y sábado habrá tandas de clasificación entre las 14.30 y las 15 horas. El domingo 27 de octubre, de 10 a 10.45 hs. habrá una prueba de tanques llenos, mientras que la competencia final sobre 40 giros se desarrollará a partir de las 13.15 horas.

Complementando a la F-2 Codasur, se disputará el mismo domingo una competencia de motociclismo con motos de la categoría internacional 350 cc.

COMO LA FORMULA UNO...

La Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino está planeando reemplazar el sistema actual de cronometraje en las competencias nacionales. El viejo y ya perimido modo en que se realiza actualmente esta operación —que depende en gran medida del acertado pulso del

cronometrista interviniente— sería reemplazado a partir de los próximos meses por un sistema electrónico idéntico al utilizado por las máximas categorías del automovilismo mundial —F-1 incluida—. En efecto, el reloj-computador **Longines TL 5000**, que consta de una unidad central y sensores emisores colo-

cados en cada auto interviniente en la competencia, es el novísimo aparato que veremos en las carreras de circuito. De esa manera, si se concreta la operación de compra de dos sistemas TL 5000 incluyendo 150 sensores, el cronometraje se facilitará en gran medida, ya que, apenas el último auto cruce la línea

de llegada, con sólo pulsar un botón se obtendrá inmediatamente el ordenamiento, se trate de pruebas de clasificación, series, repechajes o la competencia final.

Los chicos —y no tan chicos— cronometristas de la C.D.A. esperan ansiosos la llegada de estos modernos y eficientes aparatos...

EL FIN DE SEMANA QUE VIENE

DATSUN Y TURISMO EN LA RIOJA

El Campeonato Argentino de Pilotos realizará en La Rioja una nueva competencia, junto a las clases dos y tres del Turismo pistero. El circuito que usará será el de 3.265 metros.

CRONOGRAMA

Viernes: de 14.00 a 18.00, entrenamientos no oficiales Turismo Clases 2 y 3.

Sábado: de 10.00 a 11.00 hs., verif. técnica y administrativa, Turismo, Clase 2 y 3; de 11.00 a 12.00, verif. técnica y admín. Datsun; de 12.30 a 13.00, entrenamientos Datsun; de 13.05 a 13.35, entrenam. oficiales Turismo C-3; de 13.40 a 14.10, entrenam. oficiales Turis-

mo C-2; de 14.15 a 14.45, entrenam. oficiales Datsun; de 14.50 a 15.20, clasific. Turismo C-3; de 15.25 a 15.55, entrenam. oficiales Datsun; de 16.00 a 16.30, primera tanda clasificatoria Turismo C-2; de 16.15 a 17.05, segunda tanda clasificatoria Turismo C-2; de 17.10 a 17.40, clasificación Datsun.

Domingo: 10.30 primera serie Datsun (Impares), 5 vueltas (16.325 km); 10.45, segunda serie Datsun (pares), 5 vueltas (16.325 km); 11.00, final Turismo C-3, 16 vueltas (52.240 km); 11.40, final Turismo C-2, 16 vueltas (52.240 km); 12.15, final Datsun, 20 vueltas (65.300 km); 12.50, podio y coronación.

lato que hace unos años adquiriera renombre.

VIAJEROS

Un par de días antes de que **Oreste Berta** partiera rumbo a los Estados Unidos de Norteamérica, llegó a Ezeiza, procedente de Europa, el "Turco" **Alcides Rales**.

MADE IN FRANCE

Durante su reciente viaje a Europa, el piloto **Juan María Traverso** estuvo por Francia y allí aprovechó para darse una vuelta por Viry Châtillon (sede de Renault) y entablar contactos para el diseño de la suspensión de las Renault Fuego que, tanto Juan María como **Ernesto Soto** conducirán el año entrante en TC 2000.

INTENCION

En estos días visitará la sede de la Asociación Corredores Turismo de Carretera **Oscar Pente-coste**, titular de APAT. El motivo es conversar con sus pares de la ACTC para ver qué posibilidad existe de que el Turismo integre el programa —junto con el T.C.— en la competencia del 22 de diciembre en el autódromo porteño.

REGLAMENTO

Durante esta semana, en la sede de la **APTC 2000** se hará una serie de reuniones en las que se clarificará el reglamento de la categoría, a fin de que el año entrante no se produzca ningún tipo de malos entendidos.

AUTORIDADES EN LA APTC 2000

Realizada la Asamblea Anual Ordinaria, el pasado 27 de septiembre, la **Comisión Directiva de la Asociación Proprietarios de Turismo de Competición 2000** quedó integrada de la siguiente manera:

Presidente: Carlos Akel; **vicepresidente:** Carlos Crocco; **secretario:** Aldo Bellavigna; **tesorero:** Angel Isoldi; **profesor:** José Fortunato; **vocales titulares:** Enrique Torriani, Rodolfo Zuain y Eduardo Uzandizaga; **vocales suplentes:** Fa-

bión Buzurro, Luis R. Di Palma y Horacio Varela; **revisores de cuentas:** Eduardo Tuero, José Miguel Herceg y Roberto del Campo.

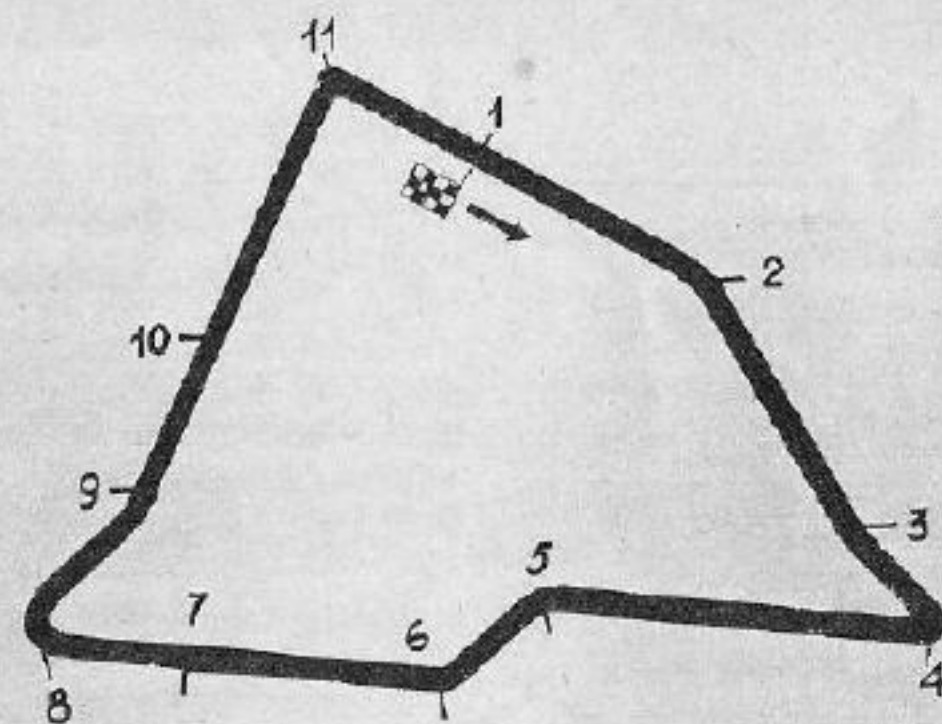
Una simple ojeada a la lista arroja como saldo que sobre los ocho miembros titulares 3 pertenecen a Volkswagen, 2 a Ford, 2 a Renault y 1 a Peugeot. En cuanto a la totalidad de la Comisión Directiva (14 miembros), 5 pertenecen a Volkswagen, 3 a Renault, 4 a Ford y 2 a Peugeot.

EL FIN DE SEMANA QUE VIENE

T.C. EN 25 DE MAYO

Si la lluvia lo permite, el próximo domingo 27/10/85 se realizará la "1ra. Vuelta de Saladillo", en el circuito de 25 de Mayo. Dicha competencia —suspendida en dos oportunidades— tendrá el siguiente cronograma: **SABADO:** Verificación técnica, administrativa y sellado de las máquinas, entre las 13 y las 18.30 horas. **DOMINGO:** El Parque Cerrado se abrirá a las 8 horas, y dos más tarde se correrá la primera serie a cuatro vueltas (59.840 km.), mientras que la segunda batería se largará a las 11, sobre idéntico recorrido. La final está anunciada para las 12.30 y será sobre doce giros, para totalizar 179.520 kilómetros, pudiendo participar los mejores 46 tiempos de ambas series.

¡IMPORTANTE!— Debido a que la competencia de Olavarría, prevista para el fin de semana anterior, fue suspendida, existe la posibilidad de que la XXXII Vuelta de Olavarría pase para el domingo 27 (en lugar de 25 de Mayo), lo que tendrá confirmación (o no) el día martes, después del cierre de esta edición de CORSA. En caso afirmativo, usted encontrará el programa de Olavarría en el número 1.006 de nuestra revista. Lo lamentamos, pero las intensas lluvias nos obligan a cambiar sobre la marcha nuestros esquemas de trabajo.



TAPAS DE CILINDRO: **LAS TENEMOS TODAS!**

DISTRIBUIDORES **INDUSTAP**

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA

CIGÜEÑALES GARANTIZADOS CAMIONES

AUTOMOVILES TRACTORES

PEFECT CIRCLE
CONJUNTOS ARMADOS
LINEA COMPLETA
PRECIO SIN COMPETENCIA

Avda. Juan B. Justo 3032 - Tel: 855-9537 Cap. Federal
Brandson 231 - Tel: 38480. Bahía Blanca

Feltrin TAPAS DE CILINDROS
Standard y competición

CONGRESO 9016 (cp. 1657)
LOMA HERMOSA. Pdo. 3 de Febrero (a 200 mts. de Ruta 8 Km. 20,500)

WARNES-DODGE

WARNES 1171 - CAPITAL TEL 855-0523 854-6655

ENVIOS AL INTERIOR

REPUESTOS Y ACCESORIOS

DODGE 1500 • KOMBI • VOLKSWAGEN
• GAGEL • PASSAT •

SOMOS FABRICANTES

VERUI ESCAP

Avda. SAN MARTIN 1974 (cp. 1024) LANUS OESTE. TEL. 240-3264

JAULAS - DEFENSAS

EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS
KITS ARMADOS O SEMIARMADOS

GANADOR DEL 1er PREMIO DE FIERROS CALIENTES DE LA EXPOSICION DE LANUS
Dibamos caños a medida de todo espesor
Por mayor y menor - consultenos -

AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

Farias Farias

COMPETICION
KAWASAKI - SUZUKI - HONDA
- YAMAHA -

CURUPAYTI 1044/46 - MORON

BUZOS ANTIFLAMA Y BOTAS "J.S."

GARANTIDOS

Brandson 1123. San Fernando (frente estación). Tel. 744-2583

Distribuidor en Rosario: SAGAL San Martín 2369 - Tel. 82-0998
Necesito distribuidor zona Córdoba

CARBURADORES CARESA

CUERPO DE ALIMENTACION

FABRICADOS CON PRODUCTOS **MASTER**

TELEFONO: 753-4769

NEUMATICOS DE COMPETICION "PAUL"

Fórmula 1-2-4-5-6. - Fiat 600 - Karting Slik y por tierra

Representante en Buenos Aires: **NEUMATICOS ROMEGOM S.R.L.**
Pcia. Unidas 7498. I. Casanova. TEL. 625-3994

HANDICRAFT
SERVICIO ESPECIALIZADO

MECANICA CHAPA PINTURA

¡AH! Y EL REPUESTO QUE UD. BUSCA!

CALDAS 1328
(CP 1427) 552-9051

BALNE

TAPAS DE CILINDRO STANDARD Y DE COMPETICION

Cnel. Cardenas 2322. Mataderos
Tel. 687-7593

ESCAPES ESPECIALES "EL CIRCUITO"

Rodolfo O. Malagrimo
EQUIPOS DEPORTIVOS Y ORIGINALES

PUAN 5752 - Caseros (cp. 1678)

WOTEC

FRENOS Y EMBRAGUES TODAS LAS MARCAS

JUAN B. JUSTO 9701 - CAP 641-8998

TALLERES BA.RO.BA.

Autos especiales, standard y de colección. Nacionales e importados.

OMBU 3656 (all. Pcia. Unidas 3100) San Justo. Tel. 651-7156

CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO DEPORTIVO FORMULA ONE

TRAJES ANTIFLAMA
CAPUCHAS
BABEROS
GUANTES
BOTAS
TIRACABEZAS
TAPONES
AUDITIVOS
ANTIEMPAÑANTE etc.

CASCOS
• FORMULA ONE
• NAVA
• SIMPSON
• TIPO BELL
• TIPO SIMPSON

BELL Precio especial

Tour Star #150 - Star II #140
* Star 120 #115 *

Av. del Libertador 6822 (cp. 1429) BS. AS. TEL 784-4806

NO TRABAJE MAS EN EL PISO O DENTRO DE UNA FOSA

ELEVE EL VEHICULO DONDE Y CUANDO USTED LO REQUIERA CON EL ELEVADOR MOVIL

"TECNO" 2000 (M.R.)

Indispensable para taller mecánico, chapista: estación de servicio y lavadero de autos, porque

- * Fácil de maniobrar aún en plena carga (carga máxima 2000 kg)
- * Hace accesibles todas las partes mecánicas (altura máxima 2 mts.)
- * Montado sobre ruedas, se desplaza con la misma facilidad de un gato.

GARANTIZA Y DISTRIBUYE

***** ASCOLIMPORT S.R.L.
E. WILDE 1958 (cp. 1609) - BOULOGNE (BS. AS.) TEL 766-6693

bielas de competición

COMPITIENDO CON LAS MEJORES DEL MUNDO AHORA CON LA INCORPORACION DE TORNILLOS, CARRILLOS.

OSVALDO ERCOLI
Av. CENTENARIO 856 VILLA CONSTITUCION STA. FE - TEL 75721

LLANTAS DE COMPETICION AERO

PARA: T.C. 2000, BONAERENSE y DEL OESTE • F.2 Codasur • F.4 • F.5 • SPORT 1050, 850 • C.A.P. • TURISMO CLASE 2 y 3 • RALLY y demás categorías zonales

También llantas de elección liviana para automóviles nacionales e importados

Envios al interior

AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

FABRICA ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 CAP. Tel: 854-7062

V.M.V. AUTOS ESPECIALES

VENTA Y ARMADO DE LOTUS, JEEP, MEHARI y TODO TERRENO Llantas deportivas

LUIS PIEDRABUENA 4631 - CAP. 601-6332/0927

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

automundo

• SCALEXTRIC • BACHI • VENTAS POR MAYOR. UNICAMENTE MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.
• SEBRING • LEONE

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

TOYOTA SUR

REPUESTOS NACIONALES E IMPORTADOS
PARTES DE CARROCERIA - MOTOR Y ACCESORIOS
ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA
DESCUENTOS ESPECIALES A TALLERISTAS

URIARTE 393 - REMEDIOS DE ESCALADA (1020) Pcia. Bs. As. (all. Avda. Hipólito Yrigoyen al 6800) - TEL. 242-2794

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008. 6º B. Tel. 96-6295

EXPOSICION DE FIERROS CALIENTES EXTRAÑOS AUTOS EN LANUS



El pasado domingo 13 de octubre, nuestro colega **Bernie Castillo**, de **Fierros Calientes**, realizó finalmente la exposición que había suspendido el fin de semana anterior. La muestra, denominada **Fierros Calientes Exposición**, se concretó en la cancha del Club Atlético

Lanús, y a la convocatoria respondieron 76 dueños de los más extraños aparatos que rueda por este país. Desde un **Jeep Fiat Campagnola**, totalmente original, hasta una **mini Van Subaru**, con extrañas pinturas en su carrocería, luz negra y decorada en su interior como un boliche

baillable. La mayoría de los autos participantes poseía televisión e inclusive, uno de ellos, tenía un equipo de videocasete integrado. Los baúles alforbrados estuvieron a la orden del día, destacándose un **Renault 12 TS**, con pieles de puma. Asimismo, una coupé **Tau-**

nus acaparó la atención por poder manejarse con control remoto. Hubo un **Rastrojero** impecable con todas sus piezas de metal cromadas, salvo el block motor, el cual estaba pintado en marrón metalizado. Entre los pickups, se apreció una impresionante **Chevrolet Bra-**

va, de color rojo, con caja angosta y un despeje del piso de más de un metro. Se otorgaron numerosos premios que fueron discriminados en múltiples categorías, de acuerdo al tipo y modificación de cada vehículo. Ellos se dilucidaron por medio de un jurado compuesto por **Ni-**

colas Simonetti, **Carlos Alvarez** (quien arma Hot Rod), **Rudy Fresco**, **Jorge Abeleira** y **Carlos Moreno** (integrada de Hot Rod). Por último consignamos que la próxima muestra se hará el 17 de noviembre, y para cualquier información debe recurrirse al 247-7899.

MAS DE TC 2000

Próximamente, los hermanos **Calvello**, quienes crearon el monstruoso Fiat 128 de dos motores, que arrasa en las picadas, comenzarán a preparar un Fiat Regatta 100 S, para presentarlo en competencias de TC 2000. Los hombres del barrio de Saavedra, en Buenos Aires, ya tienen en vista a un piloto en vista, pero no quieren dar a conocer su nombre. ¿Quién será?...

¿QUE PASA CON MISIONES?

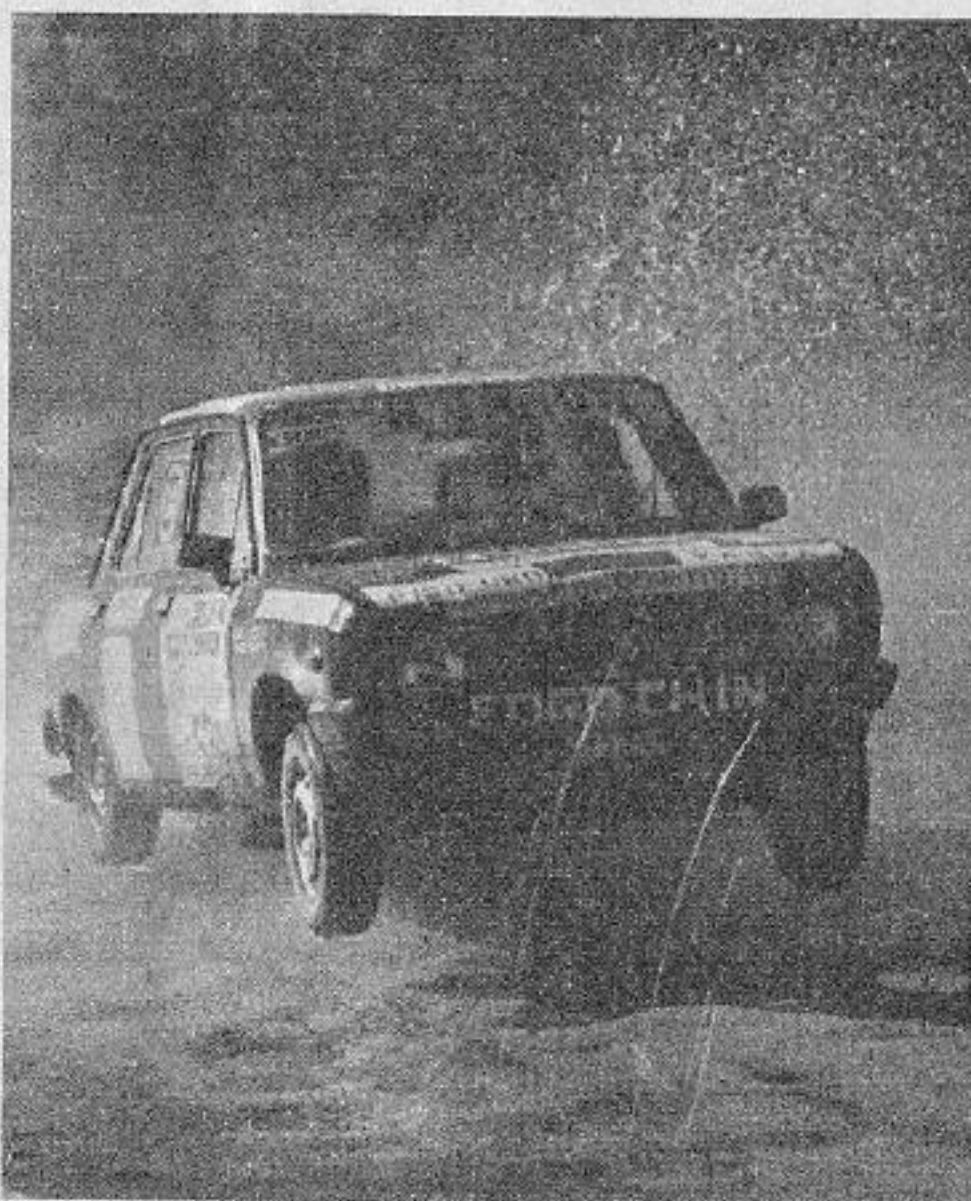
Cuando ya tendría que estar definido el itinerario del **Gran Premio de Turismo**, nada se sabe. Aunque la especie que circula en Misiones es que un alto directivo del Automóvil Club Ar-

gentino habría estado en esa provincia y ofrecido ser sede de dicha competencia. Oh, el misterio... La cosa se agrava ya que, paralelamente, en San Carlos de Bariloche tienen todo preparado.

MENEM CON COCHO LOPEZ

El gobernador de la provincia de La Rioja, **Dr. Saúl Menem**, participará el próximo domingo en la competencia del Campeonato Argentino de Pilotos que se concretará en el autódromo de la ciudad capital riojana. Para ello, el actual puntero del torneo, **Oswaldo "Cocho" López** le facilitará una coupé Datsun 280 ZX de su equipo, con la cual Menem comenzará a entrenarse a partir del viernes 25.

EL FIN DE SEMANA QUE VIENE 2º RALLY DE SAN JUAN



Entre el viernes 25 y el domingo 27 se realizará la novena fecha del campeonato argentino de rally. Será organizada por la Asociación Sanjuanina de Volantes, cuyo presidente es el Sr. Eduardo Sirena. El rally constará de dos etapas, disputándose a partir del viernes a las 16 horas, en que los participantes cumplirán un prime de **11,42 kilómetros** entre **Ullún** y **Albardón**, cuya clasificación ordenará la partida del segundo tramo de la primera etapa, a disputarse desde la mañana del sábado 26 de octubre. Se volverá a realizar el mismo prime de **11,42 km** y luego se disputarán los siguientes primes clasificatorios: **P.C.3:** Baños Las Lajas-Talacasto (105,66 km), **P.C.4:** Termas de Talacasto-La Ciénaga (24,08 km), **P.C.5:** Alto Colorado-Iglesia (117,94 km), **P.C.6:** Pismanta-Rodeo (45,76 km), **P.C.7:** San José de Jáchal-Huaco (25,26 km), **P.C.8:** Huaco-Río Jáchal (36,06 km), **P.C.9:** Matagusanos-Ullún (20,78 km). La segunda etapa, el domingo 27, se largará a las 6.30 horas y se compondrá de los siguientes primes: **P.C.10:** Ullún-Albardón (11,42 km), **P.C.11:** Baños Las Lajas-Talacasto (105,66 km), **P.C.12:** Termas de Talacasto-La Ciénaga (24,08 km), **P.C.13:** Alto Colorado-Callingasta (118,34 km), **P.C.14:** Callingasta-Pachaco (19,17 km) y **P.C.15:** Pachaco-Tambolar (25,03 km). El director de la prueba será el señor **Jorge González Garay**, mientras que como comisario deportivo oficiará el Sr. Raúl Escolar.



Thompson
INDUSTRIA ARGENTINA



AMORTIGUADOR
PRESURIZADO

GAS

REPUESTOS
LEGITIMOS

DISTRIBUIDORA
dinema

SUSPENSION Y
TREN DELANTERO



INDALTMED
INDUSTRIA ARGENTINA

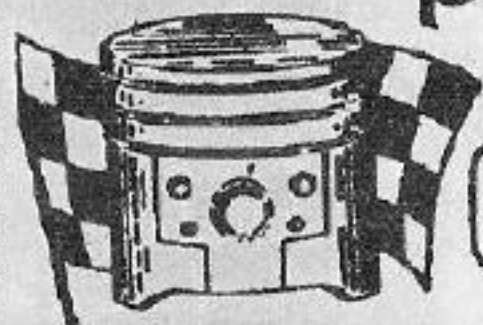
Autopiezas
Fomec

HONDURAS 5259 - CAPITAL

ENVIOS AL INTERIOR

TEL. 71-9062/72-8381

pistones



ODDI

PARA TODO TIPO
DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE
MUESTRAS Y PLANOS

J. M. Estrada 1974 - Tel. 25587
5800 RIO CUARTO (Córdoba)



SERVICIO ESPECIALIZADO

Mecánica
Chapa - Pintura
Repuestos originales

SOLER 5664

Alberto Orsi

T.E. 771-7158

camisas de cilindro centrifugadas

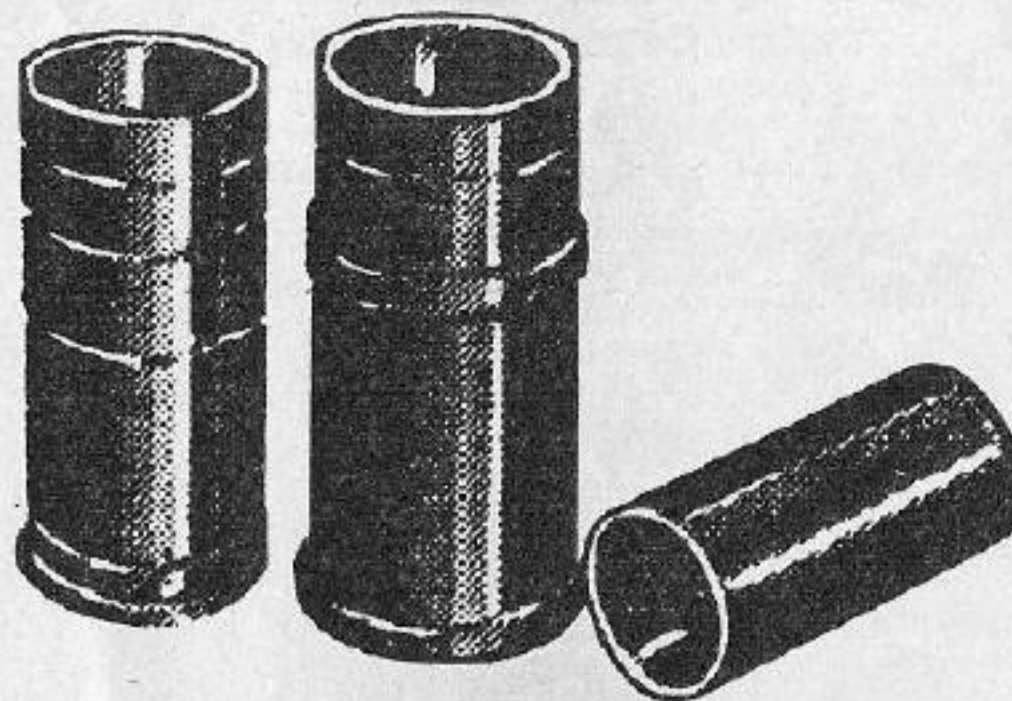
VERICROM



M. R.
ALTA CALIDAD

fabrica y distribuye

CANCILFER Ind. y Com.
S.R.L.



Alsina 3062 - Cap. Fed.
Tel. 93-8320
93-5318



• SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
• JAULAS DE SEGURIDAD

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

2400 AMORTIGUACION 7/43



HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS COMPETICION TURISMO - DATSUN TC. 2000 - RALLY F.2. CODASUR PISTA FRA Envios al interior

Fabrica, Administración Ventas UNICA DIRECCION MILLER 3464 TEL. 542-1533 CAP. (C.P. 1431)

Nuevo TEL. 543-9489



CABLES DE BUJIA PARA COMPETICION ALTA PERFORMANCE

ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE

LIDERES EN FABRICACION DE CABLES PARA BUJIAS

CHEFREN TAILLOT L'ELECTRICFIL
 sociedad anonima

ANDONAEGUI 2819. CAPITAL (1431) 52-4504

DISTRIBUIDORES

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

ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI:
 Saavedra 365 - VENADO TUERTO (STA. FE)
 TEL: 0462-25960

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

ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS
MOTORESCAP
 San Martín 1654. V. GDOR. GALVEZ (STA. FE)
 TEL. 041-921483

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



EMBRAGUES

WOBRON
 Legítimo

Vulcanizado de Pastillas y Patines de Freno para todo tipo de vehículos importados y Nacionales EQUIPOS DE COMPETICION

EMBRAGUES NOGOYA NOGOYA 6187 CAP. TEL 642-0772 Envios al interior

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

JORGE OMAR DEL RIO
 Escuela de Pilotos

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

* ASIENTOS Y AGUJAS
 * SURTIDORES
 * CONEXIONES, etc.

VENTAS POR MAYOR:
 MUÑOZ 2376 (C.P. 1663) SAN MIGUEL - TEL. 664-0619



OSCAR M. CACERES CIGÜEÑALES ESP. PARA COMPETICION

Turismo Carretera: Dodge, Torino 7 banc, Ford 221 contrap. 188 y balanceado de motores

J. Morganti 8241 - Loma Hermosa (alt. Av. Marquez y Santos Vega) Pdo. 3 de Febrero TEL 769-0361

REPUESTOS FIAT

STOCK COMPLETO

OMNIBUS 320-341A - 341A1
 CAMIONES 619N- 643EP-682

Horacio A. Ayosa

REPUESTOS AUTOMOTOR
 Importación - Exportación - Autopartes
 Adm. y Ventas:

Envios al interior
 MONTENEGRO 133 - TEL 855-6632 (cp. 1427). Bs. As.

F.A.D.E.S
BUTACAS

JAULAS DE SEGURIDAD CINTURONES ARNES TC. RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813 esq. H. Frignon FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

AMORTIGUADORES SADAR ENVIOS AL INTERIOR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Suspencar s.r.l.
 DISTRIBUIDORES OFICIALES AMORTIGUADORES REPARADOS SUSPENCAR

VIA MONTE 1512 040 3101/2255

ACCESORIOS ENCENDIDO

VENTA COLOCACION Y OTRAS MARCAS GARANTIZADOS
 TARJETAS DE CREDITO

La línea más completa en repuestos para tres delanteros.

VENTA Y RECAMBIOS Fiat 600, con cabezal * 13

BUTACAS
 Avda. GAONA 4058 (cp. 1702). CIUDADELA



FRENOS - EMBRAGUES - CARDANES

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

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



SANY S. R. L.

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS
 HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
 TALLERISTAS Y MECANICOS. SOLICITAR CATALOGOS
 TARJETAS DE CREDITO

ENVIOS AL INTERIOR OFERTAS INJEROS DE LLAVES Y LLAVES SUJETAS NUEVAS DE 2da. SELECCION

TEL 855-8710/3601. AV. PARHAL 2195. CAP.
 (Honorio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy)

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 151 - 152

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH - ALCUATTI - PITTATORE)

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

PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

OSVALDO MACEIRA
 COMPETICION ITALIA 355

LEVAS




PATRIREC
 COMPETICION

RECTIFICACIONES DE ARBOL DE LEVAS
 Alte. Brown 716. Tel. 290-0701. Monty Grande (Pcia. Bs. As.).

PEUGEOT CIUDADELA

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES Y ACCESORIOS 404 - 504 - 505 y Diesel

Abierto Sábado todo el día.
 y feriados de 9 a 12 hs. Avda. GAONA 4214 (CR 1702) Ciudadela




FRENOS A DISCO PARA MOTOCICLETAS

UNICOS FABRICANTES
 KITS DE COMPETICION Y ENDURO
 • KITS COMPLETOS
 PARA TODAS LAS MARCAS

REEMPLAZO PARA MOTOS IMPORTADAS

RODRIGUEZ MEDICI Y CIA. SRL
 AV. MAIPU 1115 - Vicente López (cp 1429) TEL 762-1540



COMPETICION

TODAS LAS CATEGORIAS

PRECIOS PROMOCIONALES A CORREDORES

LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS

FABRICA Y VENTA:
 MUNRO 1605) MUNRO. 762-3184 y 2647



Más fotos - Apostillas - Comentarios.

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS Y TURISMO CLASES 2 Y 3 EN BAHIA BLANCA (13-10-85)

“AHI VIENEN DOS CAMPEONATOS, ERNESTO. ¿SERAN LOS NUESTROS?”

Así es. Tanto Cocho López como el más veterano de los Bessone encararon en Bahía Blanca, aunque con dispar suerte, el tramo final de una temporada que los muestra como netos dominadores en sus respectivas especialidades... y futuros campeones.





PATIO DE BOXES

A PULMON.

Volvió a las competencias nuestro colega **Arnoldo Capra**, quien fuera Campeón de Turismo sobre un Peugeot 504 en 1983, esta vez sobre un Datsun del CAP. "Hacemos todo a fuerza de ganas compramos este auto y lo hicimos de carrera —no contó— pero en Dolores no hay quién pueda darnos un apoyo económico mínimo. Para terminar el auto nos dio una mano enorme la gente del Club Ever Ready (una institución de fútbol, nada que ver con los autos); pero gracias a la televisación de las carreras se está tomando conciencia en el interior de que hay algo más que el TC. No pretendemos nada en esta carrera, simplemente probar el auto." En la primera curva de la final quedó afuera por efecto de un toque.

LUJO

Carlos Pairetti se paseó el sábado por los boxes buscando a los que ya compraron las nuevas cupés 300 ZX. ¿Motivo?: elegir el color. Lista en mano les preguntaba qué tono preferían para su respectivo auto. La mayoría pidió blanco o rojo y Pairetti protestaba: "¡¡Chell! ¿van a ser todos los autos rojos y blancos...?" Tiene razón, nosotros pedimos uno azul rojizo con ligeros reflejos amarillo verdosos.

DEBUT

Pairetti Jr. debutó en el CAP. Lo hizo bajo los consejos de Gustavo Der Ohannessian "el Profesor Chupete", quien con su acostumbrada prudencia le aconsejó hacer todo a fondo. Pursuete Tim tenía un poco más claras las cosas y se manejó en función de aprender.

REVIVAL

Dos vueltas bastaron el sábado para que el **Alfa GTV de Jorge Maggi** hiciera su debut en la Clase 3, porque inmediatamente se quemó la junta de tapa. "Esto es una cosa de locos —nos decía—, armamos los dos autos igual; **Breard** usa el suyo hasta para ir a comprar el pan y no pasa nada y el mío da dos vueltas y se quema la junta. Además se trabó la válvula... Exactamente los mismos problemas que teníamos con Puchi cuando corrimos con el Peugeot en rally..." Y una infaltable víbora presente acotó: "¿Por qué no le preguntás a Puchi qué motor le puso?, no va a ser cosa que te puso el Peugeot, por costumbre, digo..."

FICHA GENERAL

Fecha: 13 de octubre de 1985
Lugar: Autódromo de Aldea Romana, Bahía Blanca.
Organizador: Bahía Blanca Automóvil Club.
Autoridades: Director de la prueba: J.P. Queheille
 Comisario Deportivo: Roberto Rissaro
 Comisario Técnico: R. Flores
Ubicación del escenario: A seis kilómetros de Bahía Blanca.
Condiciones climáticas: Grandes cambios de temperatura, lluvia intermitente y viento.
Público: 10.000 personas.
Televisión: Directo ATC.
Organización: Buena.
Servicio de prensa: No hubo.
Accesos: De tierra en buen estado.
Estado del circuito: Bueno.
Espectáculo: Muy bueno en las tres clases.
Participantes: 9 en Clase 3; 30 en Clase 2 y 25 en el CAP.

PROBLEMAS

Daniel Mustafá penó increíblemente el sábado con un auto que se negaba a funcionar. "Lo corro dos vueltas y cuando calienta comienza a fallar, pero no podemos descubrir si es un problema eléctrico o de combustible...". El domingo el motor sonaba saludable y Daniel produjo una brillante actuación.

MALARIA

El ex campeón de la Clase 2, **Carlos Zabala**, rompió dos motores entre viernes y sábado. "Me parece que es por la nafta porque en uno se descabezaron dos pistones y en el otro se pinchó un pistón más". Para el domingo le prestaron uno, pero no tenía los necesarios borriquillos.

CLASE 4

"Están avanzadas las gestiones —comentaba Pentecoste a quienes lo consultaban sobre la futura Clase 4—, ya tenemos doce fechas pedidas para el año que viene; queremos que se sepa de antemano dónde se va a correr."

RESPECTO

El misionero **Carlos Günther** comentaba sobre su experiencia en la Clase 2. "Yo voy de a poco, pero ya me di cuenta de una cosa: trato de ser respetuoso en la pista porque no me gusta lastimar el auto, pero acá confunden respeto con cobardía y le pegan por todos lados..."





Maggi: "Che, Puchi... revisá ahí atrás porque está hecha un humo blanco bárbaro, recién me querían contratar para tumbar..."

Valles: "Disimulé tarado, sonreí, que ahí están los de Corsa y recién les dije que todo andó de primera en el auto..."

Tres la piña del Chaco (impresionante, por cierto) Vicente Perini reapareció con esta coqueta máquina blanca hecha "de carrera" en diez días. Lucía bandera de Boca en el capot y era una fecha.

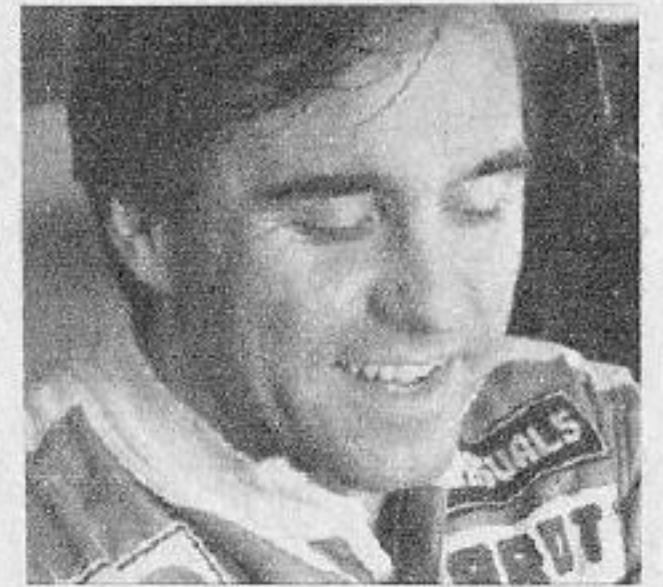
Tras marcar el mejor tiempo el viernes, Hugo Fierros acompañó a sus primas hacer las compras a como buena acción diaria. Aquí lo sorprendimos regresando con cuatro botellas de agua mineral que utilizarían por la noche para rebajar bebidas escintuosas de origen escocés. "Tenemos una fiesta -acató-, para festejar el aniversario de una torcedura de tobillo de mi prima menor..."

Primera vuelta de la primera serie de la Clase 3, se produce la detención del Alfa GTV de Maggi con problemas de junta quemada. Cuando este auto alcanza el nivel del de su compañero (Bicora) la Clase 3 se pondrá realmente interesante.

Después de ganar brillantemente en Chaco, el misionero Quique Urutia se encaramó en el tercer puesto en Bahía con un auto que es una belleza y camina realmente bien.

En su segunda aparición en pista de la temporada el seudónimo "el Suizo" remonó hasta un importante cuarto lugar, después de haber protagonizado junto a Bessone el desbande de la primera vuelta.

Instantánea del momento en que Heritier y Capra salen disparados fuera de la pista en la primera curva de la final de CAP. Hicieron ruido.



C.A.P.

a OSVALDO COCHO LOPEZ

Porque no hay con qué darle, al menos por ahora.



**TURISMO CLASE 2
a LUIS COSMA**

Los pilotos de Turismo Clase 2 no durmieron el sábado a la noche imaginando cómo los robaría el cordobés Serravalle el domingo. Y el gran protagonista era el "jei" que tenía bajo el capot. Y como sabemos de la seriedad de Luis Cosma y su dedicación para obtener resultados como éstos, va copa...



**TURISMO CLASE 3
a TODOS LOS PILOTOS**

Por su determinación de aceptar los dos series por suma de tiempos pensando en ofrecer un mejor espectáculo, aún a costa de perjudicarse individualmente.





OSCAR RAUL AVENTIN

A LA HORA DE LAS CONFESIONES

Figura predominante dentro del Turismo Carretera con el Falcon del Quilmes Automóvil Club, alterna también en TC 2000 con una coupé Taunus de José Miguel Herceg. Siente al TC como el que más, y paralelamente simpatiza con las competencias en autódromos. Por su garra le dicen "El Puma" y en la charla con CORSA nos dejó interesantes conceptos.



Con el Falcon del Quilmes Automóvil Club (arriba) Oscar Aventin viene hiviando un interesante trabajo en lo que va del campeonato de T.C. La coupé Taunus de José Miguel Herceg (abajo) que condujera en tres oportunidades. Oscar Raúl Aventin de ejecutivo (izquierda), con traje, al frente de su negocio.

El cartel que reza "Aventin fierros" luce en toda su amplitud, emplazado justo al 600, en la Avenida Hipólito Yrigoyen, allá en Morón. Una gran playa con muchos vehículos en venta y un legendario Ford T compitiendo en belleza con un Mercedes Benz.

—¿Oscar Aventin?...

Si. Suban por esa escalera, está en su oficina... Acostumbrados a verlo habitualmente con el buzo antiflama, la primera impresión, vistiendo impecable traje, sorprende. Pero es natural... Para Oscar Raúl Aventin, el automovilismo es una forma de canalizar la gran pasión de su vida, pero... está también el trabajo, en su caso la venta de automóviles y tras el escritorio pone el mismo fervor que en el auto de carrera. La charla comienza y aflora el mismo Aventin de los domingos, cuando el Turismo Carretera se presenta en las distintas rutas del país, aunque ahora bajo las formas de un eficiente ejecutivo.

—Y Oscar... ¿cómo están las cosas?

—Sinceramente, todavía me dura el sabor amargo por esa carrera que perdí en Balcarce. Más que nada porque





fue todo elaborado y las condiciones estaban dadas para lograr la victoria. No llegué a pensar que el auto reaccionaría de la forma en que lo hizo, ya que había entrado bien, si no lo hubiera largado para arriba y bajado después. Pasó algún tiempo y todavía no me perdono ese trompo, no había motivo...

—¿Se puede hacer alguna comparación entre el Dodge con que corriste las cuatro primeras carreras del año y el Falcon del Quilmes Automóvil Club?

—Básicamente, son autos distintos. El Ford es más movedido por ser corto entre ejes. La cola siempre va en el aire, transmite sensaciones distintas y tiene una mecánica más aguantadora a elevado régimen, lo que permite jugar más en las tiradas entre cambios. En

cambio el Dodge no era tan competitivo...

—¿Qué grado de adaptación lograste con el Ford Falcon?

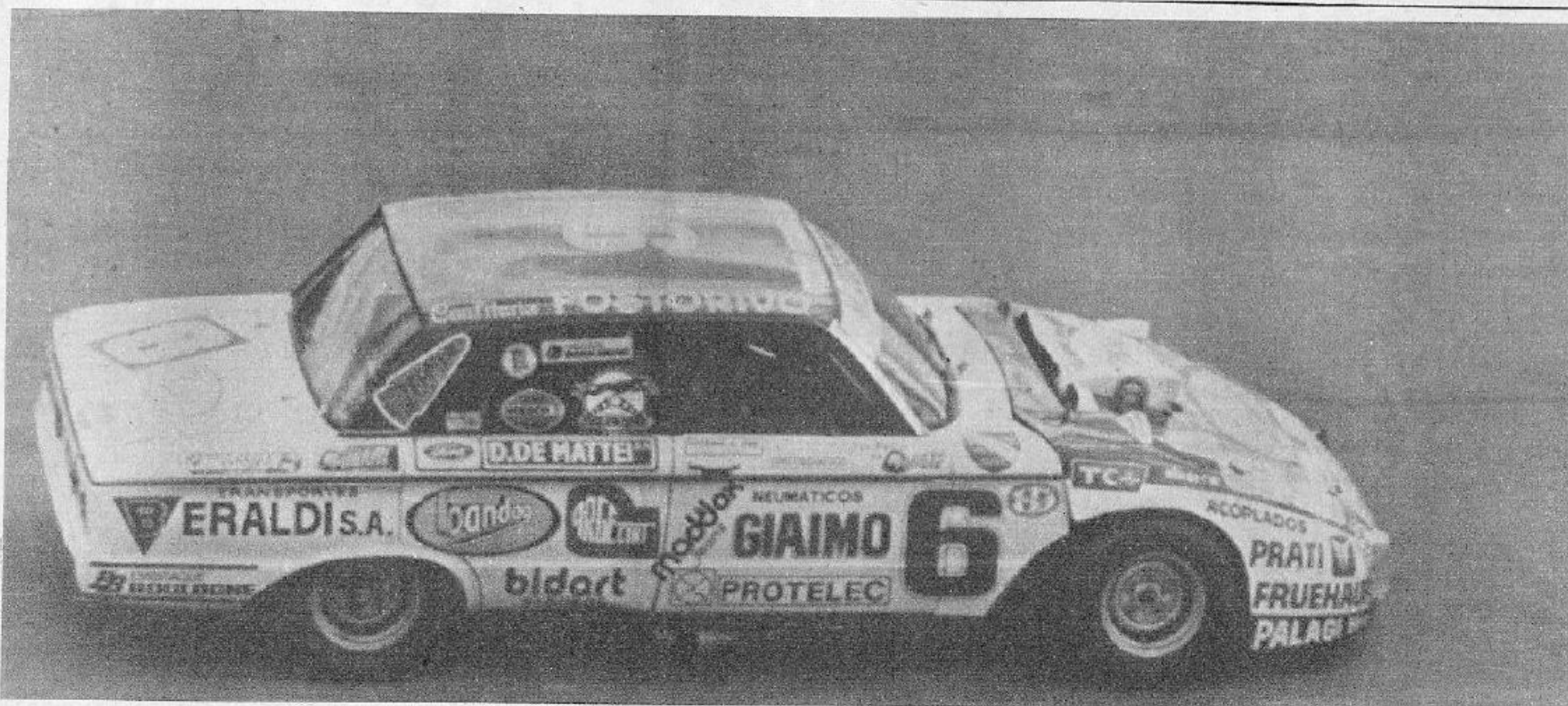
—En una escala de 1 a 10, diría que en materia de adaptación estoy en 7. Encontrarle el límite al auto se toma complicado por los trompos y en la carrera del autódromo de Buenos Aires, por ejemplo, el límite era del piso...

Los llamados telefónicos se suceden... La charla se interrumpe varias veces y Aventín retoma el hilo, con convicciones firmes, con el fervor que le despierta el Turismo Carretera. Ahora el diálogo se encamina hacia la seguridad.

—Hay algunas cosas que no comprendo... Escuchando y leyendo, creo que existe algún interés creado por par-

OSCAR RAUL AVENTIN

1) Impecable traje y la función de ejecutivo a pleno. Aventín al frente de su negocio. 2) El Dodge con el que comenzó la temporada y que usó hasta la competencia de Nueve de Julio. 3) El festejo por la carrera ganada en el Autódromo de Buenos Aires. 4) El Ford Falcon del Quilmes Automóvil Club, la herramienta actual. 5) No pudo con el genio y subió al Ford T, parodiando la forma de entrar en una curva. Una pasión que viene de muchos años atrás.





3

EL '85 PASO A PASO

Carrera	Marca	P. de Clas.	Serie	Final	Puntos	Total
Necochea	Dodge		3°	Ab.	2	2
Bahía Blanca	Dodge		6°	Ab.	0,50	2,50
25 de Mayo	Dodge		2°	5°	10,50	13
Nueva de Julio	Dodge	6°	2°	7°	6,50	19,50
Viedma						19,50
San Lorenzo	Ford		14°	Ab.		19,50
Junín	Ford		10°	7°	4	23,50
Autódromo Bs. As.	Ford	5°		1°	20	43,50
La Banda	Ford		2°	4°	12,50	56
Balcarce	Ford	2°	1°	2°	18	74

Además, durante el año corrió en tres oportunidades en TC 2000 con una coupé Taunus. En el Autódromo de Buenos Aires fue 14° en la prueba de clasificación y abandonó en la final. En Chaco logró el 10° tiempo en clasificación y también abandonó en la final y en Santa Fe, 10° en clasificación y 6° en la final, totalizando 6 puntos en el campeonato. Nota: No se incluye la competencia de Olavarría, ya que por razones técnicas esta nota se cerró antes de su disputa.

Referencias: P. de Clas. Prueba de clasificación; Ab. Abandonó.

te de cierta prensa. Nosotros aceptamos que los autos con que corremos son velutas y que no nacieron para ser de carrera, pero con esto no le hacemos daño a nadie. Entonces, ¿se explica que 2.800.000 personas se equivoquen?... Porque ésa es la cifra de espectadores al cabo del año. El público dice sí a la categoría, quiere al TC y nosotros tratamos de responder a tanta expectativa. Para eso trabajamos, hacemos mucho aunque reconozco que queda mucho por hacer. Y la seguridad es un tema al que le dedicamos todo nuestro esfuerzo, adoptando medidas cada vez más eficientes. Por eso, no entiendo esos sistemáticos ataques que el T.C. viene sufriendo de parte de un sector del periodismo. Si a veces, cuando veo un rally por televisión u ob-

servo fotos en revistas y veo al público ahí, casi encima de los autos, me doy cuenta de lo acertado que estamos en nuestro trabajo. Claro, a veces se nos escapa algo y por más que me digan que son autos de menor peso, que van casi constantemente "tirando" y todo lo que quieren, pienso que los riesgos existen en la misma proporción en rally como en T.C. aunque nosotros nos preocupamos fundamentalmente de que el público esté perfectamente ubicado...

Hablemos de TC 2000

—Si bien el Turismo Carretera es lo mío, por una razón de sentimiento y por que me siento identificado con esa categoría y con la ruta, me agrada también correr en autódromos. Por eso

acepté el ofrecimiento de José Miguel Herceg para correr la coupé Ford Taunus en TC 2000. Hasta ahora llevo corridas tres competencias: en Buenos Aires, Chaco y Santa Fe...

—¿Y cuál es el balance?

—En la parte humana estoy sumamente conforme, porque me encontré con un equipo excepcional en cuanto a comportamiento y, en lo deportivo, voy a definir brevemente mis tres participaciones: En Buenos Aires abandoné luego de ir prendido en el pelotón de punta. Al autódromo de Resistencia fui con la referencia de Fernando, cuyo tiempo del año anterior era de 1m.10s.52. Una vez en la pista, el sábado repito ese tiempo durante doce vueltas consecutivas. En Santa Fe culminé en el sexto lugar. Por todo esto estoy conforme,

ya que demostré que estoy en el nivel necesario como para alternar en esa categoría y lo que anhelo ahora es poder competir con una coupé Sierra XR4, por supuesto cuando las fechas no se superpongan con las del T.C. En esas tres carreras disputadas tengo que destacar que José Miguel Herceg me brindó todo tipo de apoyo en forma desinteresada; por eso y por la manera en que desarrolla su trabajo, le tengo mucho respeto...

—Cambiano de tema, ¿cómo ves estas carreras que fallan del campeonato de Turismo Carretera?

—Se llegó a una instancia en que las chances de muchos pilotos son parejas. Ya no existe más aquel dominio de una determinada marca o volante. Ahora, cada carrera es una verdadera incertidumbre. Hay quienes empujan desde atrás con fuerza, caso de Osvaldo Morales, Eduardo Marcos y Oscar Angeletti. Después están Oscar Castellano, Juan de Benedictis, que anda muy fuerte, Roberto Mouras, de vuelta con el Dodge, Emilio Satriano, quien creo que en este momento tiene el auto más veloz de la categoría y, por supuesto, yo. Mi anhelo de aquí al final de la temporada es, obviamente, el de ganar otra carrera, no sólo por lograr satisfacciones personales sino también para gratificar a la gente del Quilmes Automóvil Club, a la que se puede calificar como "de otro planeta". Es un grupo humano excepcional por la manera en que brindan afecto y cariño...

Oscar Raúl Aventín. Casi 39 años de edad (26/12/46). Un nombre con arraigo dentro del Turismo Carretera, categoría a la que vuelca todos sus esfuerzos como dirigente desde su puesto de profesor en la A.C.T.C. y en la que, deportivamente, es uno de sus pilares. Comenzó el año con Dodge y desde la competencia de San Lorenzo corre con el Ford del Quilmes Automóvil Club. El ejecutivo dejó paso al corredor de "Tecé".


Oscar Izzo

Fotos: Antonio Capria y Archivo Ed. Abril

5

4º SAFARI DE LA COSTA

AVENTURA... PERO NO MUCHA...



Por anunciadas razones de seguridad, se vio frustrado en gran parte el 4º Safari de la Costa, con epicentro en Villa Gesell y recorrido por los pagos del Tuyú. Llovió mucho y ante la imposibilidad de hacer llegar a sus apostaderos a controles y unidades sanitarias, todo quedó en un anodino tramo de velocidad (seco) y un trayecto por el barro, sin cronometraje. Lástima, porque participantes y público (numerosísimos ambos) se quedaron sin diversión en un elemento ideal para aquilatar virtudes.

1 - El IKA-Torino, de los gesellinos Pereyra, resultó el ganador de la general gracias a lo hecho en un corto tramo de velocidad el sábado. 2 - La sensación en el barro: el pequeño Suzuki de Silvestre-Suárez, con ruedas de Ford "A". Muchos corrieron en el barro con gomas apias para el arenal que vendría luego, con lo que perdieron en el matete. 3 - Un competidor tras su arribo a Gesell. En general, y como es comprensible, los pilotos se mostraron decepcionados por el corto recorrido.

1



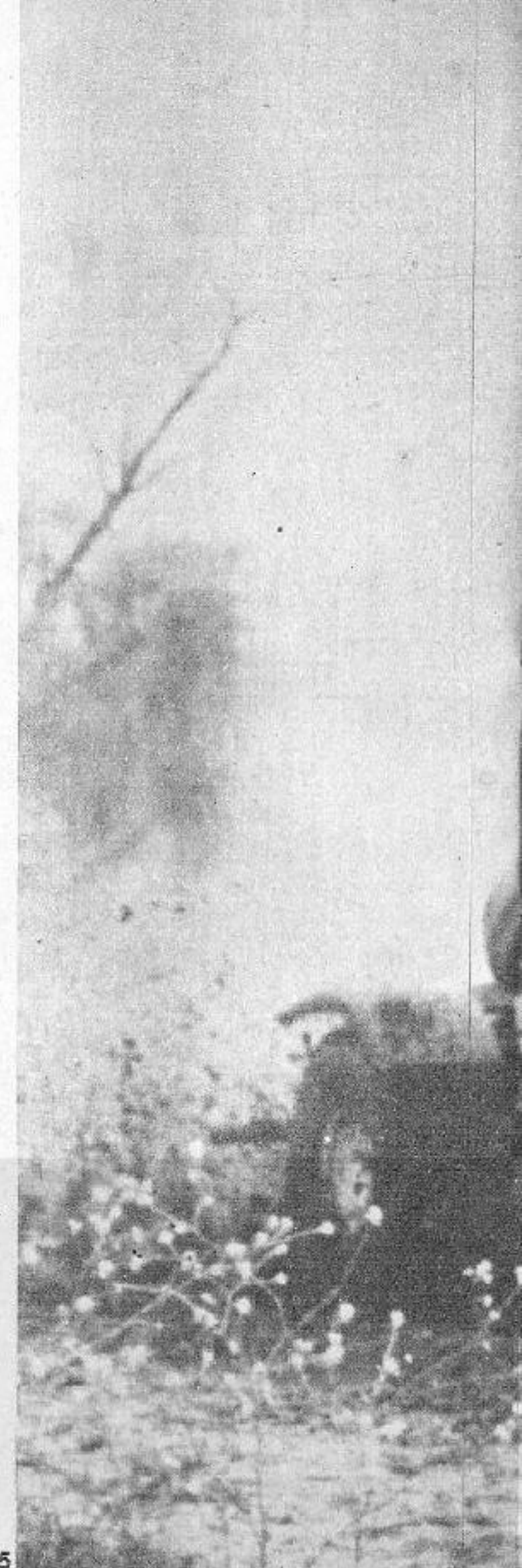
2



3

AVENTURA... PERO NO MUCHA...

4 - Dos jeeps IKA mano a mano en el sector de Cariló a Juancho, el único que se corrió el domingo.
5 - Observar los neumáticos del monstruoso pick-up Ford modificado de los marplatenses Iván-Ferrand, uno de los participantes de la categoría Libre. 6 - Una patinada, una cruzada, un último peludeo tratando de salvarla... y a la zanja. Un empujoncito y volvemos...



Los vehículos de doble tracción se sienten en el barro como los patos en el agua. La lentitud de los 4 x 4 queda compensada por su eficiencia en el terreno pesado. Sin embargo, y aunque parezca una paradoja, el "4º Safari de la Costa", organizado en los pagos del Tuyú por el **Villa Gesell Automóvil Club**, entre los días 12 y 13 de octubre, se vio reducido a una mínima expresión... por la lluvia y el barro.

Ciento treinta y siete "doble-traccas" salieron de la Rural en Palermo en una mañana de cielo amenazante de agua. Hasta un barrial se les había improvisado para que se encontraran pronto con el elemento vital para demostrar sus condiciones. Pero ese anticipo del picadero de la pista central de Palermo, estaba bajo control. El que vendría el domingo, tras un diluvio de 80 mm en pocas horas, escapó a toda previsión de los organizadores.

Para quien no está habituado a esta categoría incipiente pero fuerte desde su mismo nacimiento, las máquinas participantes resultan extrañas y pintorescas. Divididas en cinco clases, de acuerdo a sus cilindradas y grados de preparación, la única condición "sine qua non" es que tengan cuatro ruedas

matrices: vimos así híbridos con chasis utilitarios y motores de TC (como los Falcon Sprint de más de 200 burros), modernas pick-ups Bronco o Silverado, Jeeps IKA aparentemente domésticos, antiguos Willys con motores de avión, monstruos con ruedas de avión, facheros jeeps con carrozas de plástico y toda la parafernalia imaginable pasando por los simpáticos e increíbles Suzuki y un Unimog bamboleante y sobresaliente entre el montón. Curiosamente, no vimos ninguna pick-up tipo Toyota o Datsun, ni tampoco ningún auto de doble traca como el Subaru.

El 4º Safari comprendía dos etapas: la primera con un largo enlace desde Buenos Aires a General Lavalle y luego dos cortas pruebas especiales, vulgo "primes", pues ¡oh sorpresa! comprobamos que el safari es un rally, ni más ni menos, pero con otros vehículos y otro tipo de dificultades a afrontar.

De los dos primes, se hizo uno solo, ya que la protectora mano de CECA decidió suprimir el otro. Y ése fue el que prácticamente decidió la clasificación de la carrera (que por ello poco significa) corrido sobre 8,42 kms, en un camino circuitado a la inversa en el rally Pagos del Tuyú. En tiempo neto, fue gana-



dor Eduardo Lonati navegado por Jorge Del Buono, tripulantes de un Chevrolet Silverado, a una media de más de 126 km/hora. Sin embargo, luego tuvieron un problema con el distribuidor por lo que fueron remolcados por otro competidor, situación en la que fueron vistos por el gestellino Mouján, quien los denunció consiguiendo que fueran desclasificados.

Durante toda la noche del sábado al domingo llovió. Lo que parecía convertirse en campo propicio para la diversión y la demostración de habilidades, se trocó en un dolor de cabeza para los organizadores, ya que no podían mandar ambulancias, controles y tampoco podía despegar el helicóptero previsto para apoyo de sanidad. Tras muchas conversaciones donde se barajaron todo tipo de alternativas, se optó por suspender las cuatro pruebas especiales previstas y hacer cumplir a los participantes con un recorrido de aproximadamente 30 kilómetros para los cuales se les dio un tiempo máximo, con lo cual se penalizaron unos cuarenta autos, modificándose lo del día anterior en los puestos de retaguardia, especialmente.

En el barro, muy pesado, sobresalió

nítidamente un vehículo, comentario unánime de todos los que presenciáramos el paso de las máquinas: el pequeño Suzuki con motor Fiat 128 de los marplatenses Silvestre-Suárez, quienes basaron su no recompensado éxito en la viveza: calzaron al "yipito" con ruedas de 19 pulgadas con llantas de Ford "A" y todo. Fue un placer verlos en el barro, andando a 80 km/h derechito, cuando los demás penaban y peludeaban avanzando a 40. También despertó simpatía el paso de las hermanas Margarita y Jimmy Arbeláiz, quienes clasificaron 55° al final entre los 89 vehículos arribados.

Insistimos que sin las PP.EE. suspendidas, la clasificación obtenida en este problemático 4° Safari, es absolutamente relativa y no indica mayormente los merecimientos de máquinas y tripulaciones. El entusiasmo y la dedicación puestos por los dirigentes gesellinos, no alcanzaron para salvar, del barro, a esta prueba ya clásica de una especialidad en vertiginoso auge.

Textos y fotos:
El Negro Ene

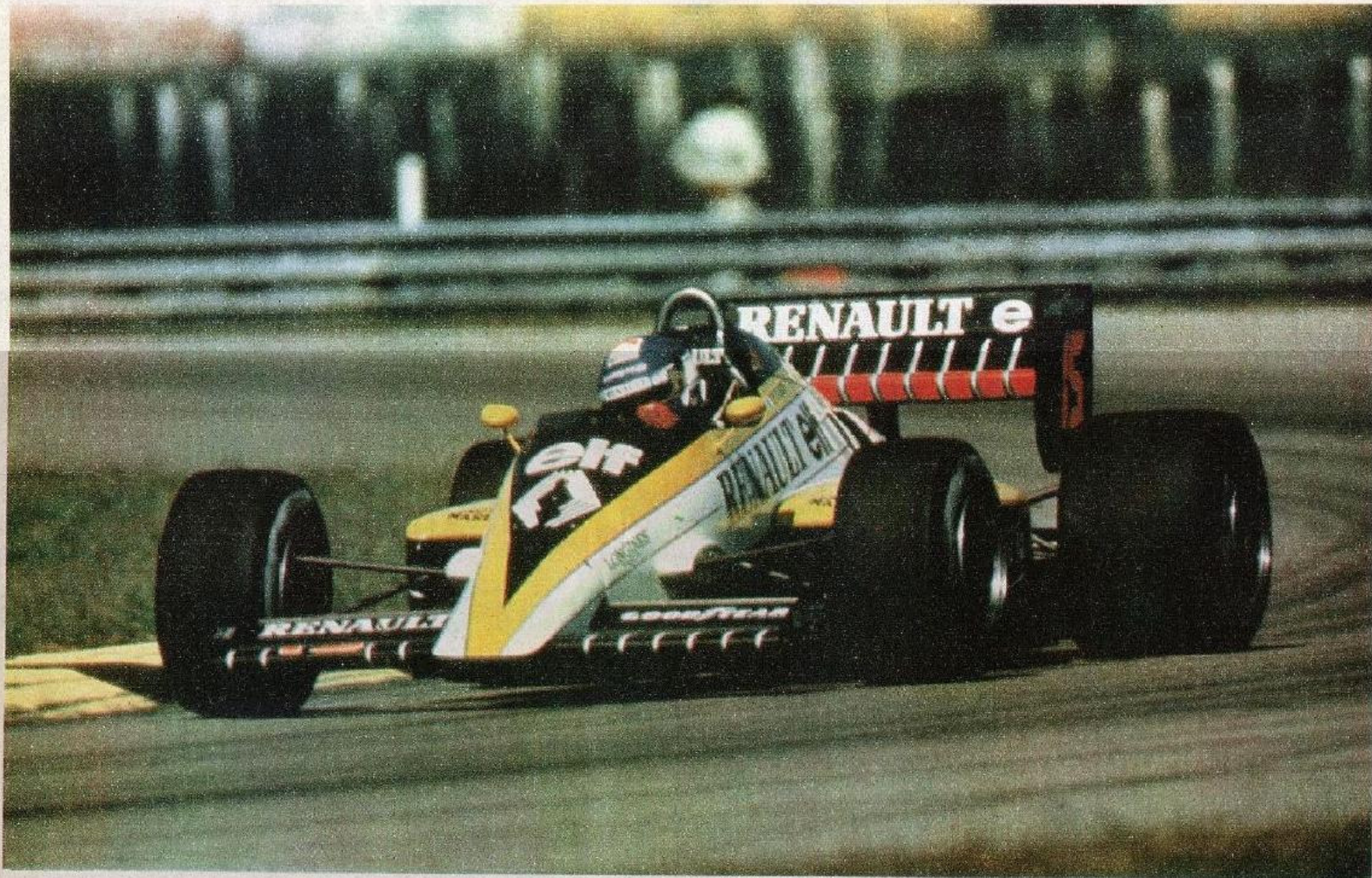
4° SAFARI DE LA COSTA Clasificación Final

Pos	N°	Pilotos	Clase/Marca	Procedencia	Tiempo
1°	23	C. Pereyra-G. Pereyra	Lib/IKA Torino	Villa Gesell	4m13s
2°	9	C. Mouján-S. Magani	Lib/IKA Dodge	Villa Gesell	4m16s
3°	15	M. Fache-P. Fache	Lib/Ford Bronco	Buenos Aires	4m17s
4°	14	R. Bonanni-G. Krieg	Lib/Gladialor Dodge	Villa Gesell	4m21s
5°	21	R. Hobalica-D. Phouyú	Lib/Estranciera Ford	Madariaga	4m33s
6°	3	C. Iván-M. Ferrand	Lib/Pick up Ford	Mar del Plata	4m36s
7°	148	E. Zoglio-E. Mondani	6CS/IKA Ford	Madariaga	4m39s
8°	26	H. Tracín-G. Lancieri	Lib/Estranciera Ford	Villa Gesell	4m49s
9°	52	J. Gil Melón-J. Gil Melón	6CP/Ford	Madariaga	4m51s
10°	152	Viqueira-Viqueira	6CS/Jeep Torino	Pinamar	5m04s
11°	19	Bascovich-Bascovich	Lib/IKA Ford	Buenos Aires	5m08s
12°	12	G. Madero-C. Madero	Lib/Chevrolet	Mar de Ajó	5m11s
13°	134	J. Alvarez-H. Alvarez	6CS/IKA Chevrolet	Mar de Ajó	5m13s
14°	126	J. Fuentes-J. Menéndez	6CS/IKA Torino	Mar del Plata	5m16s
15°	68	W. Mason-J. Ortiz	6CS/Jeep IKA	Mar del Plata	5m18s
16°	63	L. Echeber-M. Luques	6CS/Estrera Torino	Villa Gesell	5m24s
17°	114	O. Brizz-J. Volpachio	6CS/IKA Ford	Villa Gesell	5m26s
18°	138	N. Rivero-C. Rivero	6CS/Jeep IKA	Buenos Aires	5m32s
19°	110	E. Vera-C. Orfei	6CS/Willys Ford	Mar del Plata	5m38s
20°	105	C. Casanelli-C. Moran	6CS/IKA Ford	Mar del Plata	5m39s
21°	216	A. Calvo-A. Masquera	4CS/Jeep IKA	Buenos Aires	5m42s
22°	163	C. Mari-J. Bradersen	4CP/Willys Peugeot	Mar del Plata	5m43s
23°	136	M. Pereira-M. Balzarini	6CS/IKA Ford	Buenos Aires	5m44s
24°	131	A. Rodríguez-H. Fernández	6CS/IKA Ford	Mar del Plata	5m49s
24°	161	E. Silvestre-R. Suárez	4CP/Suzuki Fiat 128	Mar del Plata	5m49s
26°	123	E. Melón-Gil-P. Melón Gil	6CS/IKA Ford	Madariaga	5m50s
27°	17	J. Marchal-E. Morales	Lib/IKA Ford	Mar del Plata	5m53s
28°	201	R. Sellart-O. De Ada	4CS/Jeep IKA	Mar del Plata	5m56s
29°	112	O. Niglia-L. Zelezen	6CS/IKA Ford	Mar del Plata	5m57s
30°	75	A. Abad-S. Abad	6CS/IKA Valiant	Mar del Plata	5m58s
30°	142	E. Tavarani-C. Leguna	6CS/IKA Ford	Mar de Ajó	5m58s

En **negrita** los ganadores de cada clase. **Abreviaturas:** Lib=Libre; 6CP=seis cilindros potenciados; 6CS=seis cilindros standard; 4CP=cuatro cilindros potenciados; 4CS=cuatro cilindros standard.

A PROPOSITO DEL RETIRO DE RENAULT DE LA FORMULA UNO

"SIEMPRE TURBOS Y RECOGERAS FRUSTRAS"



Históricamente, suele decirse en política que las revoluciones terminan siempre devorando a sus propios líderes. Quizá con Renault en la Fórmula Uno haya ocurrido algo parecido porque, aunque resulte increíble, la marca que introdujo el gran cambio, la responsable directa de que hoy todos los motores sean turbocomprimidos, se ha visto obligada a alejarse de la categoría a la cual hizo el aporte más significativo que se recuerde en los últimos años. Para entender un poco este proceso nos tenemos que volver obligadamente atrás y recordar que la Fórmula Uno de tres litros y aspiración normal o litro y medio con sobrealimentación entró en vigencia en 1966 sin que nadie tuviera la menor idea de interesarse en

la segunda de las variantes que ofrecía técnicamente el reglamento. Así se mantuvieron las cosas por lo menos diez años y fue precisamente Renault la que sacudió el ambiente allá por 1975 cuando sacó al fuedo de las carreras de autos Sport una "barchetta" llamada Alpine A. 442 con motor turbo de 2.100 c.c. que era en realidad un primer paso para apuntarle en un futuro cercano a la F.1 con la misma unidad motriz reducida a los 1.500 de rigor. No se puede separar una cosa de la otra porque fue con el modelo Sport que Renault hizo su gran experiencia del turbo en las carreras. Luego, ya afianzadas las cosas, el siguiente proyecto fue la creación de un aparato al que se llamó laboratorio rodante, en el que giró du-

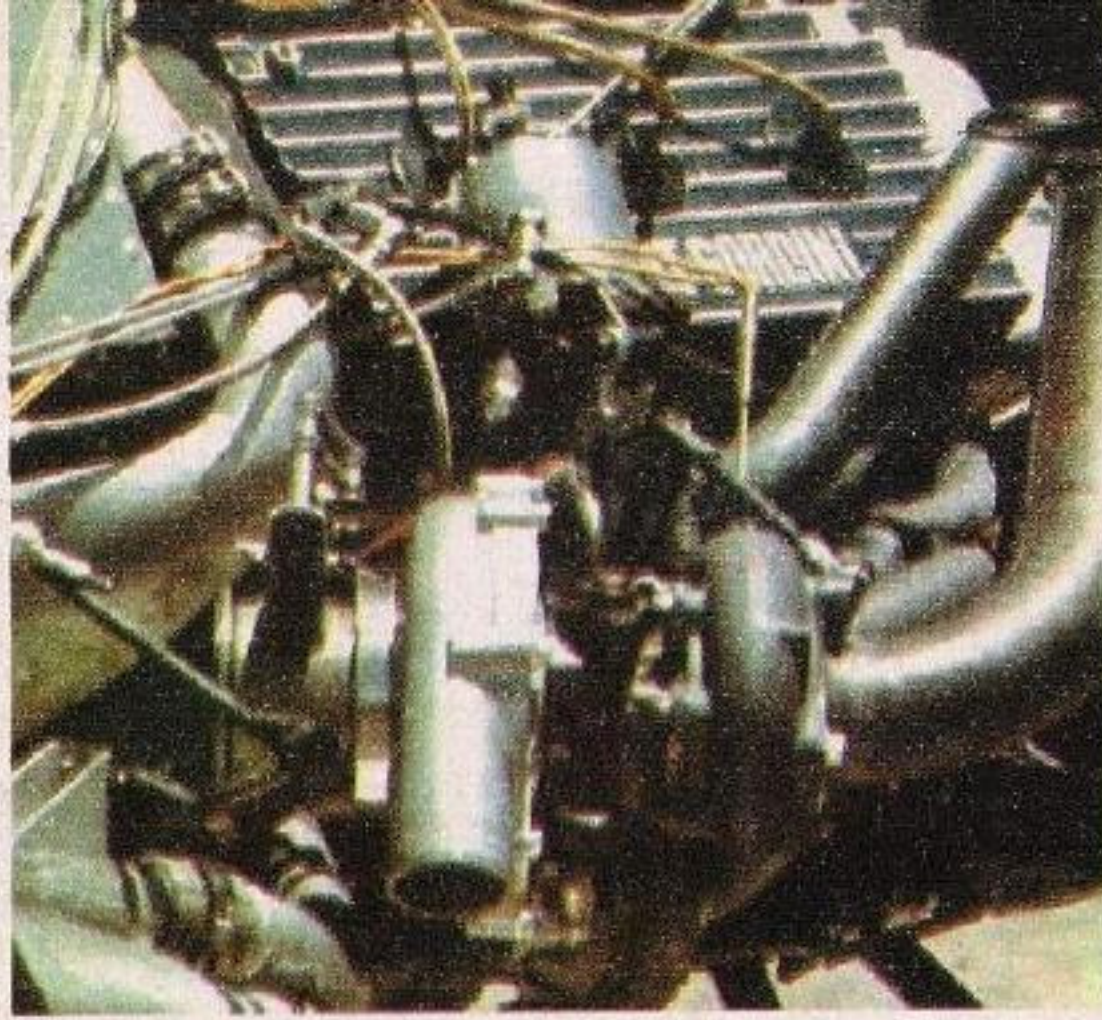
rante horas y horas ese verdadero obrero del volante que fue Jean Pierre Jabouille buscando ya concretamente darle una forma al menos embrionaria al proyecto de Fórmula Uno. Se trabajó durante todo el '76, buena parte del '77 y, en el Gran Premio de Inglaterra de ese año se produjo la primera presentación oficial del Renault Turbo que vino a introducirse como una cuña entre la mayoría fiel al Cosworth V8 y los doce cilindros de Ferrari y Matra. A partir de ese momento, a nadie le escapó que eso era una ventana abierta al futuro. Pero para ello debería pasar bastante agua bajo los puentes de París. El motorcito turbocomprimido tenía potencia de sobra, pero se recalentaba, se rompía con facilidad, no respondía de

inmediato a la aceleración, en fin, tenía una serie de problemas de dentición que lo colocaban de momento en franca inferioridad frente a sus rivales del doble de cilindrada.

Renault siguió invirtiendo tiempo, dinero, técnicas y de todo un poco en su proyecto que estaban seguros habría de llegar a buen puerto.

Como siempre ocurre, el turbo en la Fórmula Uno tuvo grandes detractores y opositores, el más firme de todos, Bernie Ecclestone. La sola introducción del turbo hizo que los ingleses avanzaran en materia de chasis una enormidad. O sea que, en dos palabras, fue una inyección más que positiva para una categoría que había entrado en un convencionalismo del que sólo Renault

ACIONES"



Extrema izquierda: La última versión de un Renault en Fórmula Uno que se verá por un largo tiempo. Izquierda: El motor que cambió la historia de la tecnología en la F-1. Abajo: Las primeras presentaciones de Renault en la máxima categoría se caracterizaron por la fragilidad de los motores, y las críticas recibidas dentro del "mundillo" de la F-1



1977		
G.B.	Jabouille / RS01	Ab. Turbo
Holanda	Jabouille / RS01	Ab. Susp.
Italia	Jabouille / RS01	Ab. Turbo
W. Glen	Jabouille / RS01	Ab. Turbo
1978		
Sudáfrica	Jabouille / RS01	Ab. Enc.
L. Beach	Jabouille / RS01	Ab. Motor
Mónaco	Jabouille / RS02	10°
Bélgica	Jabouille / RS02	Ab.
España	Jabouille / RS02	13°
Suecia	Jabouille / RS03	Ab. Motor
Francia	Jabouille / RS03	Ab. Motor
G.B.	Jabouille / RS03	Ab. Motor
Alemania	Jabouille / RS03	Ab. Motor
Austria	Jabouille / RS03	Ab. Caja
Holanda	Jabouille / RS03	Ab. Motor
Italia	Jabouille / RS03	Av. Válvula
W. Glen	Jabouille / RS03	4°
Canadá	Jabouille / RS03	12°
1979		
Argen.	Jabouille / RS04	Aband. Motor
	Amoux / RS03	Aband. Motor
Brasil	Jabouille / RS04	10°
	Aranoux / RS04	Aband. Despis
Sudáfrica	Jabouille / RS03	Aband. Válv.
	Amoux / RS 03	Aband. Despls.
España	Jabouille / RS10	Aband. Turbo
	Amoux / RS03	9°
Bélgica	Jabouille / RS10	Aband. Turbo
	Amoux / RS03	Aband. Turbo
Mónaco	Jabouille / RS10	Aband. Turbo
	Amoux / RS11	Aband. Frenos
Francia	Jabouille / RS10	1°
	Amoux / RS12	3°
G.B.	Jabouille / RS12	Aband. Motor
	Amoux / RS12	2°
Alemania	Jabouille / RS11	Aband. Despis.
	Amoux / RS12	Aband. Despis.
Austria	Jabouille / RS11	Ab. Embrag.
	Amoux / RS12	6°
Holanda	Jabouille / RS12	Ab. Embrag.
	Amoux / RS11	Ab. Choque
Italia	Jabouille / RS12	14°
	Amoux / RS11	N.C.
Canadá	Jabouille / RS11	Ab. Frenos
	Aranoux / RS12	Ab. Choque
W. Glen	Jabouille / RS12	Ab. Motor
	Amoux / RS11	2°
1980		
Argen.	Jabouille / RS20	Ab. Motor
	Amoux / RE20	Ab. Rueda
Brasil	Amoux / RE 20	1°
	Jabouille / RS20	Ab. Motor
Sudáfrica	Amoux / RE23	1°
	Jabouille / RE20	Ab. Goma
L. Beach	Jabouille / RE22	10°
	Amoux / RE23	9°
Bélgica	Jabouille / RE25	Ab. Embrag.
	Amoux / RE24	4°
Mónaco	Jabouille / RE25	Ab. Trásm.
	Amoux / RE24	Ab. Choque
Francia	Jabouille / RE23	Ab. Trásm.
	Amoux / RE22	5°
G.B.	Jabouille / RE23	Ab. Motor
	Amoux / RE24	N.C.
Alemania	Jabouille / RE24	Ab. Motor
	Amoux / RE24	Ab. Motor
Austria	Jabouille / RE24	1
	Amoux / RE25	9°
Holanda	Jabouille / RE23	Ab. Caja
	Amoux / RE25	2°
Italia	Jabouille / RE25	Ab. Caja
	Amoux / RE26	10°
Canadá	Jabouille / RE25	Ab. Accid.
	Amoux / RE26	Ab. Caja
W. Glen	Amoux / RE26	7°

SUS PARTICIPACIONES

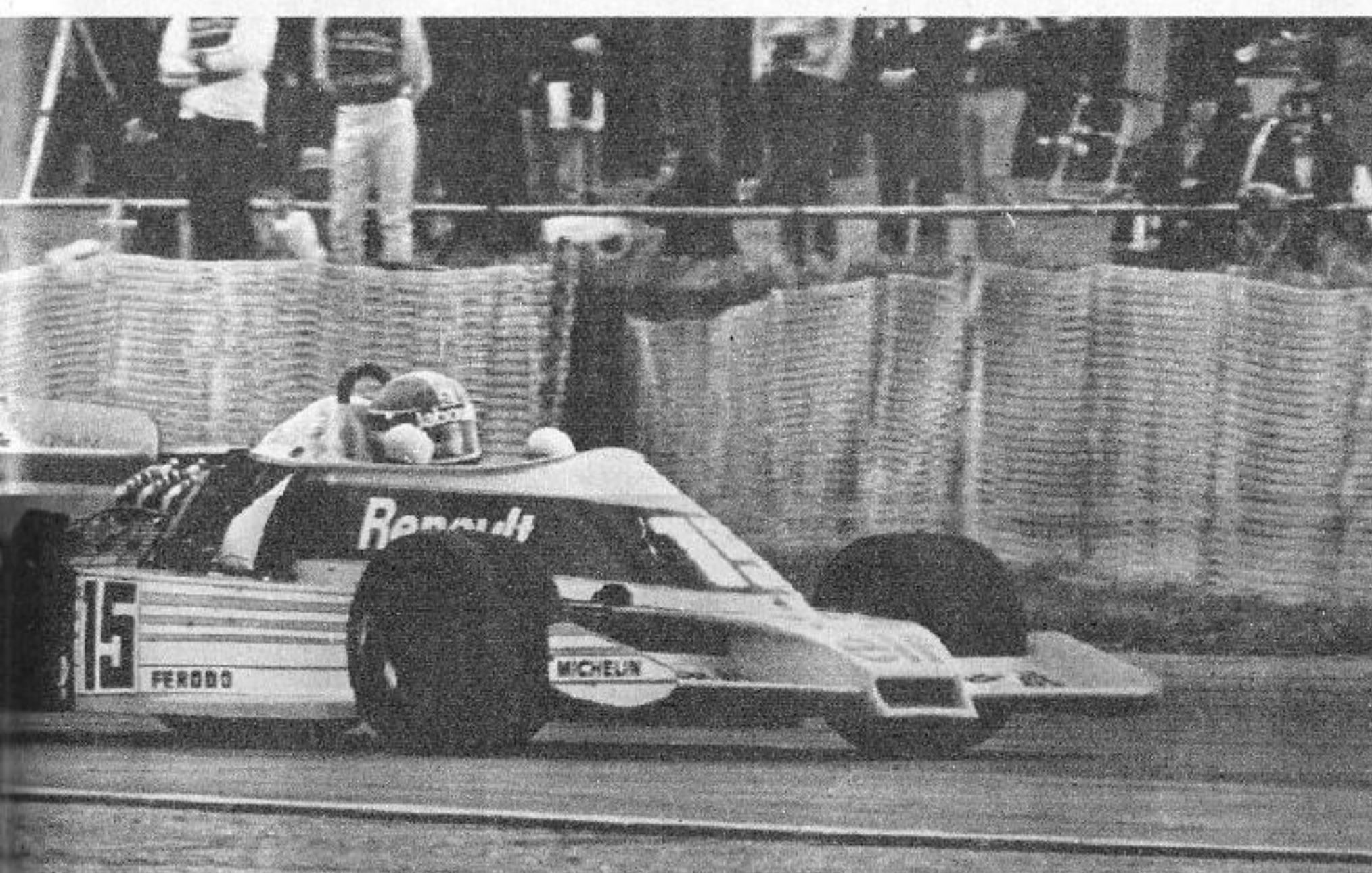
1981		
L. Beach	Prost / RE22	Ab. Choque
	Amoux / RE20	8°
Brasil	Prost / RE26	Ab. Choque
	Amoux / RE27	Ab. Choque
Argen.	Prost / RE20 B	3°
	Amoux / RE20 B	5°
S. Marino	Prost / RE26	Ab. Caja
	Amoux / RE27	8°
Bélgica	Prost / RE30 B	Ab. Embrag.
Mónaco	Prost / RE30	Ab. Motor
	Amoux / RE30	Ab. Choque
España	Prost / RE30	Ab. Despis.
	Amoux / RE30	9°
Francia	Prost / RE30	1°
	Amoux / RE30	4°
G.B.	Prost / RE30	Ab. Motor
	Amoux / RE30	9°
Alemania	Prost / RE30	2°
	Amoux / RE30	13°
Austria	Prost / RE30	Ab. Susp.
	Amoux / RE30	2°
Holanda	Prost / RE30	1°
	Amoux / RE30	Ab. Despis.
Italia	Prost / RE30	1°
	Amoux / RE30	Ab. Despis.
Canadá	Prost / RE30	Ab. Choque
	Amoux / RE30	
Las Vegas	Prost / RE30	2°
	Amoux / RE30	Ab. Alimen.
1982		
Sudáfrica	Prost / RE30	1°
	Amoux / RE30	3°
Brasil	Prost / RE30 B	1°
	Amoux / RE B	Ab. Accid.
L. Beach	Prost / RE30 B	Ab. Choque
	Amoux / RE30 B	Ab. Choque
S. Marino	Prost / RE30	Ab. Motor
	Amoux / RE30	Ab. Motor
Bélgica	Prost / RE30	Ab. Despis.
	Amoux / RE40	Ab. Turbo
Mónaco	Prost / RE30	7°
	Amoux / RE30	Ab. Despis.
Detroit	Prost / RE30	12°
	Amoux / RE30	10°
Canadá	Prost / RE30	Ab. Motor
	Amoux / RE30	Ab. Trompo
Holanda	Prost / RE30	Ab. Motor
	Amoux / RE30	Ab. Susp.
G.B.	Prost / RE30	6°
	Amoux / RE30	
Francia	Amoux / RE30 B	1°
	Prost / RE30 B	2°
Alemania	Prost / RE30	Ab. Encend.
	Amoux / RE30	2°
Austria	Prost / RE30 B	Ab. Motor
	Amoux / RE30 B	Ab. Encend.
Suiza	Prost / RE30	2°
	Amoux / RE30	Ab. Bominy.
Italia	Amoux / RE30	1°
	Prost / RE30	Ab. Inyecc.
L. Vegas	Prost / RE30	4°
	Amoux / RE30	Ab. Válvula
1983		
Brasil	Prost / RE30 C	7°
	Cheever / RE30	Ab. Motor
L. Beach	Prost / RE40	11°
	Cheever / RE40	Ab. Caja
Francia	Prost / RE40	1°
	Cheever / RE40	3°
S. Marino	Prost / RE40	2°
	Cheever / RE40	Ab. Motor
Mónaco	Prost / RE40	3°
	Cheever / RE40	Ab. Motor
Bélgica	Prost / RE40	1°
	Cheever / RE40	3°

Detroit	Prost / RE40	8°
	Cheever / RE40	Ab. B. Nafta
Canadá	Prost / RE40	5°
	Cheever / RE40	2°
G.B.	Prost / RE40	1°
	Cheever / RE40	Ab. Temp.
Alemania	Prost / RE40	4°
	Cheever / RE40	Ab. Caja
Austria	Prost / RE40	1°
	Cheever / RE40	4°
Holanda	Prost / RE40	Ab. Choque
	Cheever / RE40	Ab. Turbo
Italia	Prost / RE40	Ab. Motor
	Cheever / RE40	3°
Europa	Prost / RE40	2°
	Cheever / RE40	10°
Sudáfrica	Prost / RE40	Ab. Motor
	Cheever / RE40	6°
1984		
Brasil	Warwick / RE50	Ab. Susp.
	Tambay / RE50	6°
Sudáfrica	Warwick / RE50	3°
	Tambay / RE50	Ab. Alim.
Bélgica	Warwick / RE50	2°
	Tambay / RE50	8°
S. Marino	Warwick / RE50	4°
	Tambay / RE50	Ab. Accid.
Francia	Tambay / RE50	2°
	Warwick / RE50	Ab. Accid.
Mónaco	Tambay / RE50	Ab. Accid.
	Warwick / RE50	Ab.
Canadá	Warwick / RE50	Ab. Tenida
Detroit	Tambay / RE50	Ab. Difer.
	Warwick / RE50	Ab. Difer.
Dallas	Tambay / RE50	Ab. Accid.
	Warwick / RE50	Ab. Accid.
G.B.	Tambay / RE50	8°
	Warwick / RE50	2°
Alemania	Tambay / RE50	5°
	Warwick / RE50	3°
Austria	Warwick / RE50	Ab. Motor
	Tambay / RE50	Ab. Motor
Holanda	Tambay / RE50	6°
	Warwick / RE50	Ab. Accid.
Italia	Tambay / RE50	Ab. Aceler.
	Warwick / RE50	Ab. Motor
Europa	Tambay / RE50	Ab. Elec.
(Nüburg)	Warwick / RE50	10°
Portugal	Tambay / RE50	7°
	Warwick / RE50	Ab. Motor
	Streiff / RE50	Ab. Motor
1985		
Brasil	Tambay / RE60	5°
	Warwick / RE60	10°
Portugal	Tambay / RE60	3°
	Warwick / RE60	6°
S. Marino	Tambay / RE60	3°
	Warwick / RE60	10°
Mónaco	Tambay / RE60	Ab. Accid.
	Warwick / RE60	5°
Canadá	Tambay / RE60	8°
	Warwick / RE60	Ab. Accid.
Detroit	Tambay / RE60	Ab. Accid.
	Warwick / RE60	Ab. Trans.
Francia	Tambay / RE60 B	6°
	Warwick / RE60	7°
G.B.	Tambay / RE60	Ab. Accid.
	Warwick / RE60	6°
Alemania	Tambay / RE60	
	Warwick / RE60	
Austria	Tambay / RE60 B	Ab. Motor
	Warwick / RE60 B	Ab. Motor
Holanda	Tambay / RE60 B	Ab. Difer.
	Warwick / RE60 B	Ab. Caja
Italia	Tambay / RE60 B	7°
	Warwick / RE60	Ab. Caja
Bélgica	Tambay / RE60 B	Ab. Caja
	Warwick / RE60	6°
Europa	Tambay / RE60	12°
(B. Hatch)	Warwick / RE60	Ab. Elec.

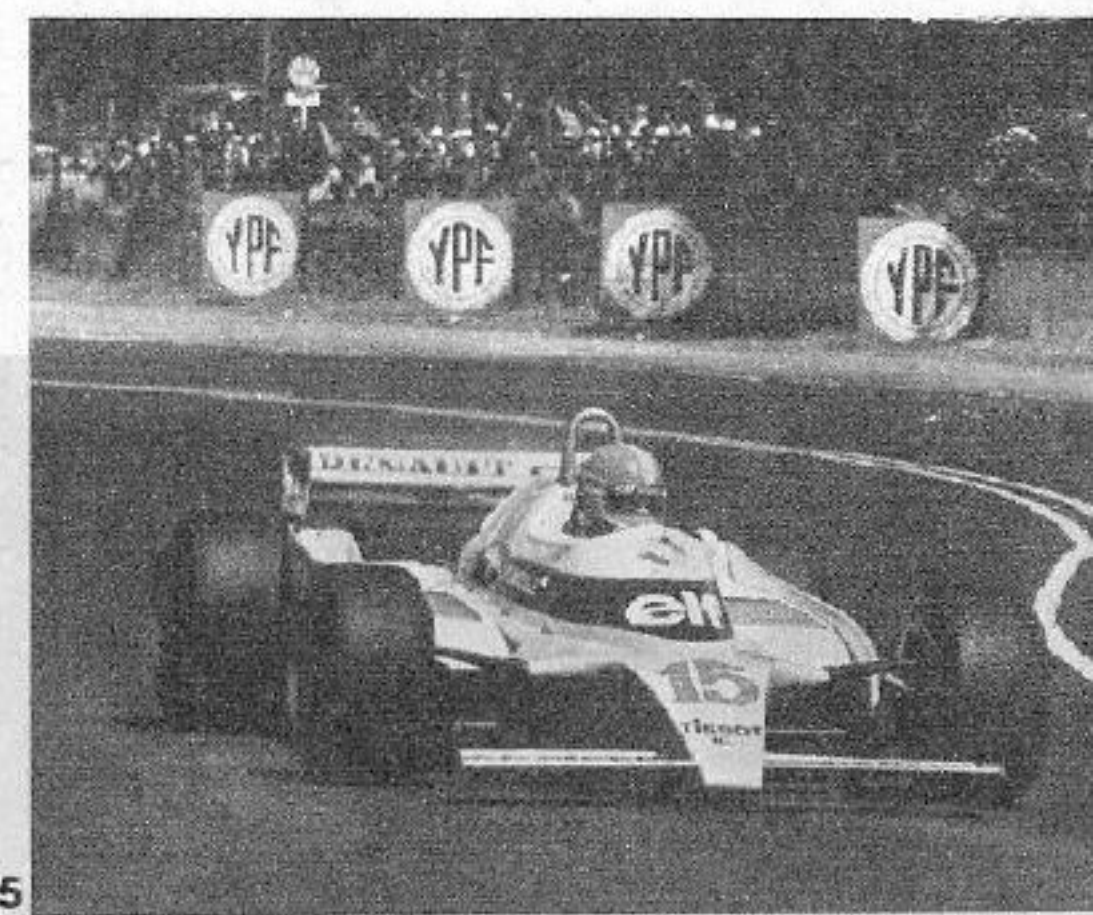
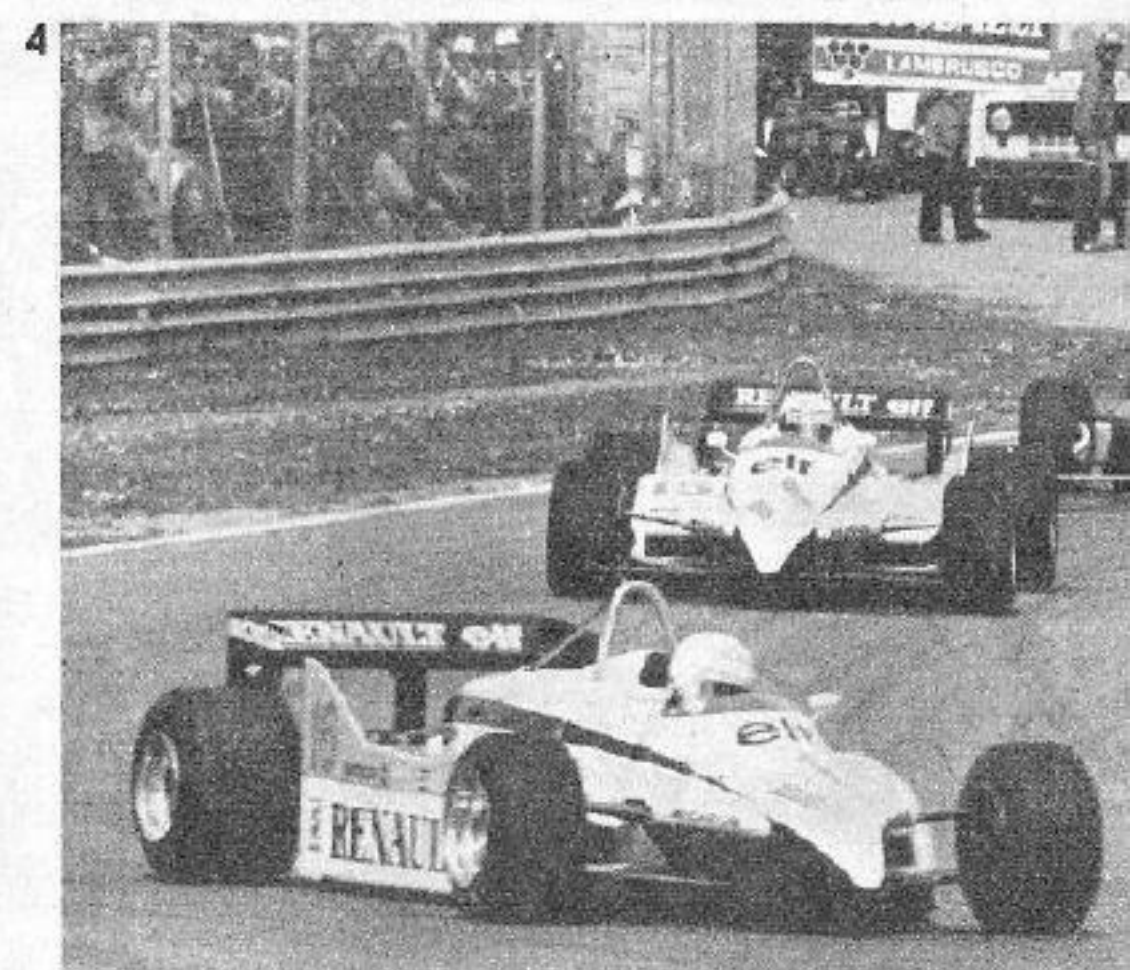


fue capaz de sacarla. Y eso hay que reconocerlo, con todas las letras.

Cuando en 1978 Pironi y Jaussaud con el Alpine A. 443 ganaron las 24 Horas de Le Mans, la marca del rambo a partir de ahí juega todas sus cartas en la Fórmula Uno y Jean Pierre Jabouille en esa misma temporada cierra la primera parte del ciclo experimental con un cuarto puesto en el Gran Premio de Estados Unidos, en Watkins Glen, logrando los primeros puntos para la casa francesa. Esta siguió con su trabajo muchas veces con resultados un tanto ingratos, hasta que al fin llegó el día de gloria (como en La Marsellesa, via?), en el Gran Premio de Francia de 1979 donde Jean Pierre Jabouille obtuvo la primera victoria y solamente el talento indiscutido de Gilles Villeneuve pudo impedir ese día en Dijon-Prancis el unidos de los turbo, ya que René Arnoux venía con todas las ganas de llegar segunda y se lo impidió el recordado canadiense en una última vuelta que quedará grabada para siempre. De todos modos la euforia de los franceses fue tremenda. Al grito de ¡Viva Francia! ¡Viva la revolución! (técnica, por supuesto) temblaban de repente las estructuras convencionales de la Fórmula uno y se iba poco a poco haciendo palpable el sueño de ganar algún día



1. El RE 40 dando sus primeros pasos en el circuito chico de Paul Ricard con Warwick al volante. 2. La euforia de la primera victoria del Renault Turbo en la F-1. Era en Dijon, con Jabouille. 3. La primera carrera: Silverstone '77. 4. Imola '83. Presentación del RE30 con Arnoux y Prost. 5. Jabouille en Buenos Aires '80 con el RS10.



el campeonato del mundo. Pero cuando alguien revoluciona un ambiente con algo efectivo, enseguida surgen los competidores. Ferrari, que de esto sabía un montón, presentó rápido el turbo de Maranello. Los alemanes de BMW lanzaron el suyo y, con ardimañas dignas de una historia especial, Bernie Ecclestone se apropió de éste. Paulatinamente la fiebre del turbo se fue metiendo en la Fórmula Uno, aunque con muchos problemas institucionales de por medio que no vale la pena repetir.

En el '80, con una experimentación de tres años, Renault salió con la justificada pretensión de ir a luchar por la vanguardia. Sin embargo, los resultados finales de esa temporada no fueron lo auspiciosos que parecían luego de los dos triunfos consecutivos de René Arnoux, en Brasil y en Sudáfrica. Las siguientes actuaciones no estuvieron en el mismo nivel y la marca volvió a co-dearse con la victoria recién en el Gran Premio de Austria, donde Jean Pierre Jabouille aprovechó las reatas de Zellweg para hacer valer su mayor resto de potencia, aunque terminó con lo justo delante de un amenazante Alan Jones con el Williams-Cosworth. El saldo final del año fue apenas discreto, pese a esos tres grandes premios ganados: Arnoux terminó sexto en el mundial de

volantes, Jabouille octavo y Renault en la copa de constructores quedó cuarto.

Una inyección importante fue el ingreso de Alain Prost reemplazando a Jean Pierre Jabouille en 1981. El ex campeón europeo de Fórmula Tres entró pisando fuerte, venció en los Grandes Premios de Francia, Holanda e Italia y —lo que tendría consecuencias a posteriori— eclipsó a Arnoux. Al igual que el año anterior, el rédito de Renault en el campeonato fue magro: Prost quinto entre los pilotos, Arnoux noveno y un tercer puesto en la copa de constructores, atrás de Williams y Brabham, no daban para la publicidad que la casa gala esperaba hacer de una inversión que ya llevaba varios años sin el rédito buscado.

En 1982 todo parecía indicar que Renault lograría al fin encontrar la directriz que le permitiera llegar a su anhelo, especialmente luego de los 13 puntos sumados por Prost en las dos primeras fechas, Brasil y Sudáfrica. Pero éste fue un año muy irregular y dentro del equipo francés la situación entre Prost y Arnoux se hizo tensa. No era cuestión de que los muchachos no se daban bolilla, sino un más grave enfrentamiento que en definitiva resintió las posibilidades de ambos. Prost no volvió a ganar en el resto de la temporada, Arnoux lo hizo

en Francia e Italia, pero el esfuerzo se dispersó. Con una sola victoria en su haber, Rosberg se llevó el título. Al final Prost quedó cuarto y Arnoux sexto, mientras en la copa Renault se reiteraba en tercer lugar pero con un dolor muy particular: el título fue para Ferrari con un motor turbo y el segundo puesto para McLaren con un Cosworth. Esta derrota obligó a Renault a replantear varias cosas, entre ellas desafectar a René Arnoux que se fue a Ferrari. Para 1983 todo el apoyo se volcó a los manos de Alain Prost y se contrató como volante de apoyo a Eddie Cheever. Y ese año, para qué lo vamos a negar, las cosas pintaban divinas hasta el Gran Premio de Austria. Prost contabilizaba cuatro triunfos (Francia, Bélgica, Inglaterra y Austria), punteando la tabla con relativa comodidad. Cheever, que no rendía en la medida de lo esperado, también hacía su aporte para la copa que estaba dentro de lo factible. Y ocurrió lo que nadie esperaba; increíblemente, Prost decayó considerablemente (según él fue el auto el que se vino abajo). Piquet creció inusitadamente y el brasileño que en la última fecha se calzó su segunda corona, relegando a Prost a un subcampeonato con sabor amargo. Ferrari se vuelve a llevar la copa y Renault queda

segundo.

Este fue el golpe más duro y del que nunca se rehabilitó totalmente la casa francesa. Tambay y Warwick en 1984 y en lo que va del '85 no pudieron lograr ninguna victoria. Para colmo, este año se fueron Gerard Larrousse y Michel Tatu a Ligier, de modo que la fuga de genios fue total. Prost, el hombre que más éxitos les brindó se fue también en malos términos y demostró en McLaren que su calidad era la misma de siempre.

Renault perdió probablemente en la batalla contra sí misma porque paradójicamente los motores sobre el chasis Lotus se repitieron este año como vencedores. Entonces surgió la decisión de retirar el equipo oficial de la marca, sin dejar de proveer unidades motrices a quienes tienen compromisos asumidos con anterioridad. O sea que de alguna forma, Renault seguirá en carrera. Pero no será lo mismo. El gran objetivo original sólo se logró a medias. Faltó la corona y eso achica todo lo demás. Pero a no engañarse, que lo hecho por esta marca en nueve años no puede ser pasado por alto. Su aporte fue revolucionario y decisivo en el rumbo técnico que hoy tiene la Fórmula Uno

Miguel Colazo

Estadística: Miguel A. Sebastián

CORSA 1000

JAGUAR "E" TYPE

EL AUTO

QUE NACIO CLASICO

No cabe ninguna duda de que el Jaguar "E" Type sintetiza el concepto de automóvil clásico desde el mismo momento de su nacimiento. En la presentación despertó admiración y las expectativas que se crearon a su alrededor no fueron defraudadas en ningún momento. Quien por entonces lo adquiriera podía darse el gusto de lanzarse a 150 kilómetros por hora. De las 72.507 unidades fabricadas, 15.000 llevaban en sus entrañas un motor V-12, hasta que éste fuera reemplazado por el XJS, un dignísimo sucesor...

1. Un clásico por excelencia: el Jaguar "E" Type. Su presentación en el Motor Show de Ginebra en 1961 despertó grandes expectativas que de ninguna manera fueron defraudadas. Hoy, 24 años después de su lanzamiento, el "E" ya forma parte de la reducida élite que componen nombres tanasos como Hispano Suiza, Aston Martin, Delage, etc. Se lo merece sin dudas.

2. El modelo "E" Type 2+2 solucionó los serios problemas de incomodidad que se presentaban en el habitáculo para los eventuales pasajeros. La solución fue definitiva: la distancia entre ejes se incrementó 23 cm.

Hay ciertos automóviles que se incorporan a la categoría de "clásicos" a través de su "añejamiento en cubas de roble", pero hay una élite (reservada sólo a unos pocos elegidos) con auténtica estirpe que desde su nacimiento lleva otorgada dicha distinción. En este selecto grupo de automóviles podríamos citar a nombres de la talla de Bugatti, Ferrari, Delage, Hispano Suiza, Mercedes Benz y, ciertamente, a Jaguar.



3. Solo doce de estos "supervivientes" Jaguar "E" fueron construidos en toda la historia y hoy son valiosísimas piezas de colección. Aquí, la máquina que fuera conducida en el terreno deportivo por el acaudalado alemán Peter Lincher-Peter Nocker.

4. El Lincher-Nocker Jaguar fue el poseedor de unos de los motores más potentes jamás realizados por la casa británica: 344 bhp y una velocidad máxima de 170 mph habiendo a los alcances de las prestaciones de esta poderosa blanda matriz de 3,6 litros y block de aluminio.

2



5. Para los amantes de los cabriolet, el Jaguar "E" Type convertible es directamente el summum. En esta versión, la imagen de pura sangre se potencia, inaudiblemente acentuada por las generosas dimensiones del capot, que lo estiliza aún más.

Coincidentemente, si tomáramos el período de tiempo comprendido entre la aparición de nuestra querida Garsa y nuestros días, podríamos rápidamente orientarnos hacia un Jaguar que puede sintetizar el concepto de automóvil clásico desde su nacimiento: el "E" Type. La presentación de este automóvil en el Motor Show de Ginebra de 1961 despertó admiración y ciertas expectativas que de ningún modo fueron defraudadas. La imagen retamente de-

portiva que otorgada al "E" Type es toda plenamente justificada, pues su "looking" era marcadamente similar al del Jaguar "D" Type, que cosechó laureles en las pistas de todo el mundo, en especial en Le Mans, donde se alzó con la victoria en tres oportunidades: 1955 con Hawthorn-Webb, 1956 con Flockhart-Sanderson y 1967 con Flockhart-Webb.

Si el styling del vehículo de calle se aproxima al del "D" Type, entonces, su

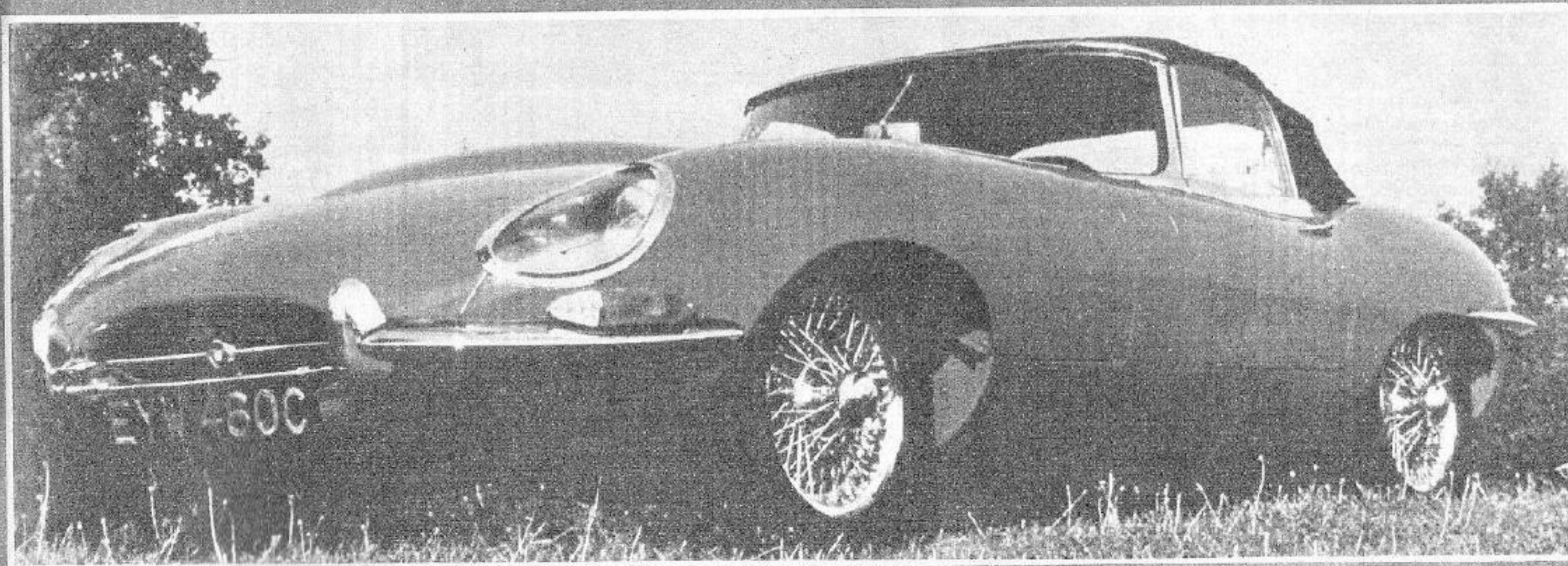
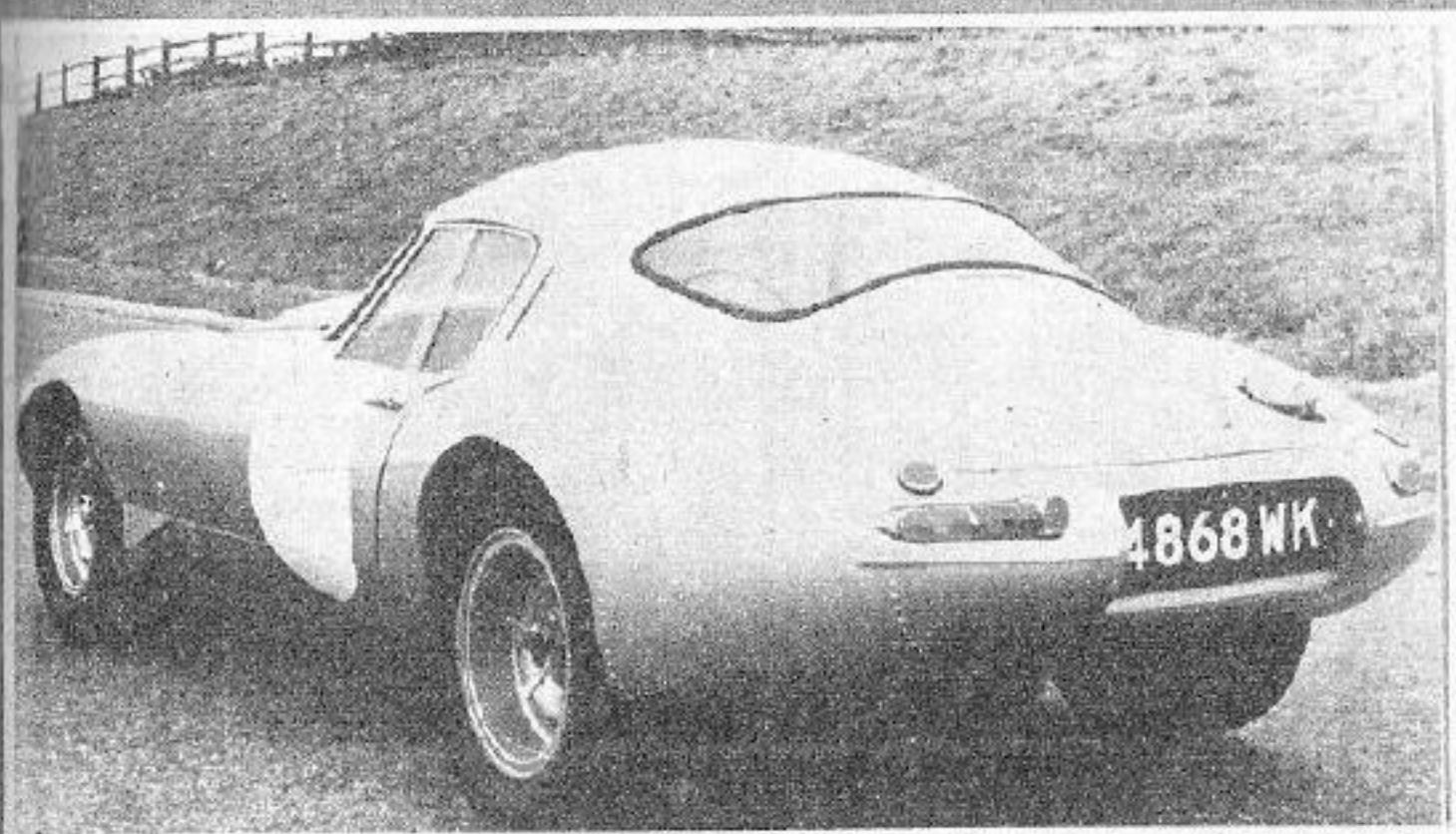
imagen de pura sangre será inevitable.

Si bien su presentación en sociedad fue en 1961, el primer "E" fue diseñado en 1956, para reelaborar justamente el exitoso "D", pero solo se determinó su construcción en serie cuando Jaguar anunció su retiro de las pistas. El proyecto "E Type Competition" fue concebido para un vehículo de configuración spider, pero para su producción masiva se adoptó el concepto "Fast back Coup-

pet" con una tercera puerta.

La primera aparición de uno de los prototipos Jaguar se produjo en las 24 Horas de Le Mans 1960, cuando el Cunningham Racing Team solicitó concurrir a dicha prueba con el auto de test de la fábrica, construido en aleación liviana. Si bien este auto se mostró particularmente veloz, lamentablemente no pudo concluir la exigente prueba.

Si analizáramos al Jaguar "E" Type, fácilmente surgiría una primera conclusi-



sión: en la mayoría de sus aspectos, es un descendiente directo de los modelos "D" y "XK/SS", pero, lógicamente que fue refinado y en especial, se lo adaptó al manejo dócil que exige todo vehículo de propósito "Road Car".

El chasis era una combinación mono-casco-multitubular (como en el "D") cubierto por una carrocería sumamente agradable, de aspecto nervioso y con un styling sumamente depurado, que aún hoy es un ejemplo de sobriedad y, por qué no, soberbia, siendo tomado como estandarte por muchos estilistas.

Comparemos simplemente el continente del "E" Type junto al del Datsun 240Z. La similitud es palpable desde muchos puntos de vista y es muy probable que se haya tomado como ejemplo a la noble máquina inglesa para el posterior desarrollo del styling del auto japonés. Yo no pondría las manos en el fuego afirmando lo contrario..

El motor de la primera versión del "E" Type, un 3,8 litros, era básicamente el mismo que fue utilizado en el Jaguar XK 150; inclusive, su caja de velocidades de cuatro marchas era la misma, pero la suspensión independiente sí era el resultado de una búsqueda de nuevas soluciones para aplicar a este nascente producto... En el caso de la suspensión trasera, su diseñador, (Heynes) la concibió pendiendo con el diferencial y los frenos "inboard" de una pequeña subestructura, que sentó las bases de la suspensión trasera de todos los vehículos Jaguar desde aquel momento hasta nuestros días.

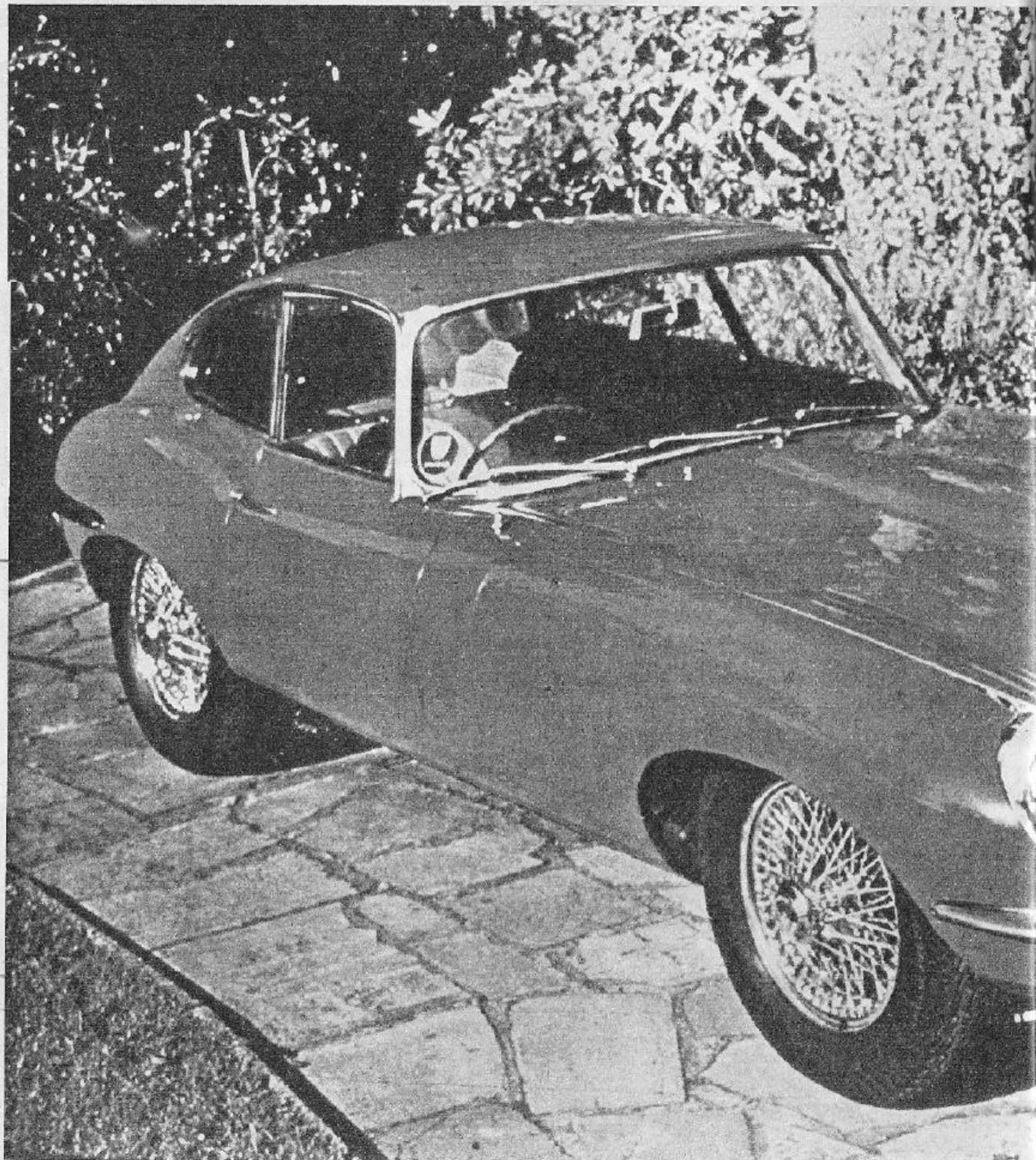
Los poderosos seis cilindros "XK" llegaron a desarrollar 150 mph en el modelo presentado en Ginebra. Realmente, por aquellos años, eran pocos los automóviles con los cuales, un cliente que lo había adquirido, podía lanzarse a 150 mph como si nada fuera. La primera serie de Jaguar "E" Type poseía algunas serias inconvenientes que debían ser subsanados. Uno de ellos era la poca comodidad interior, otro era la pobre ventilación y un tercer problema, ya no de diseño sino mecánico, era que la planta impulsora levantaba rápidamente temperatura en tráfico lento en los meses de verano.

Todos estos problemas fueron estudiados y corregidos en 1964, cuando se presentó el Jaguar "E" Type con un nuevo motor, ahora llevado a 4.235 cm³ y con la incorporación de una nueva caja de velocidades con marchas totalmente sincronizadas.

En cuanto a la poca comodidad para los eventuales pasajeros, este tema también tuvo su solución cuando se introdujo la versión 2+2 con una mayor distancia entre ejes. Hasta 1966, los Jaguar "E" Type poseían una distancia entre ejes de 244 cm, valor que fue incrementado a 267 cm para el 2+2. Asimismo, las puertas fueron alargadas para posibilitar un fácil acceso hacia los asientos posteriores. Inclusive, se pensó en mejorar el problema del escaso espacio para el transporte de equipajes. Para ello se diseñaron los asientos traseros rebatibles y gracias a ello, dos personas ubicadas en las butacas delanteras podrían llevar una mayor cantidad de maletas al integrarse el baúl con el respaldo en un mismo plano horizontal.

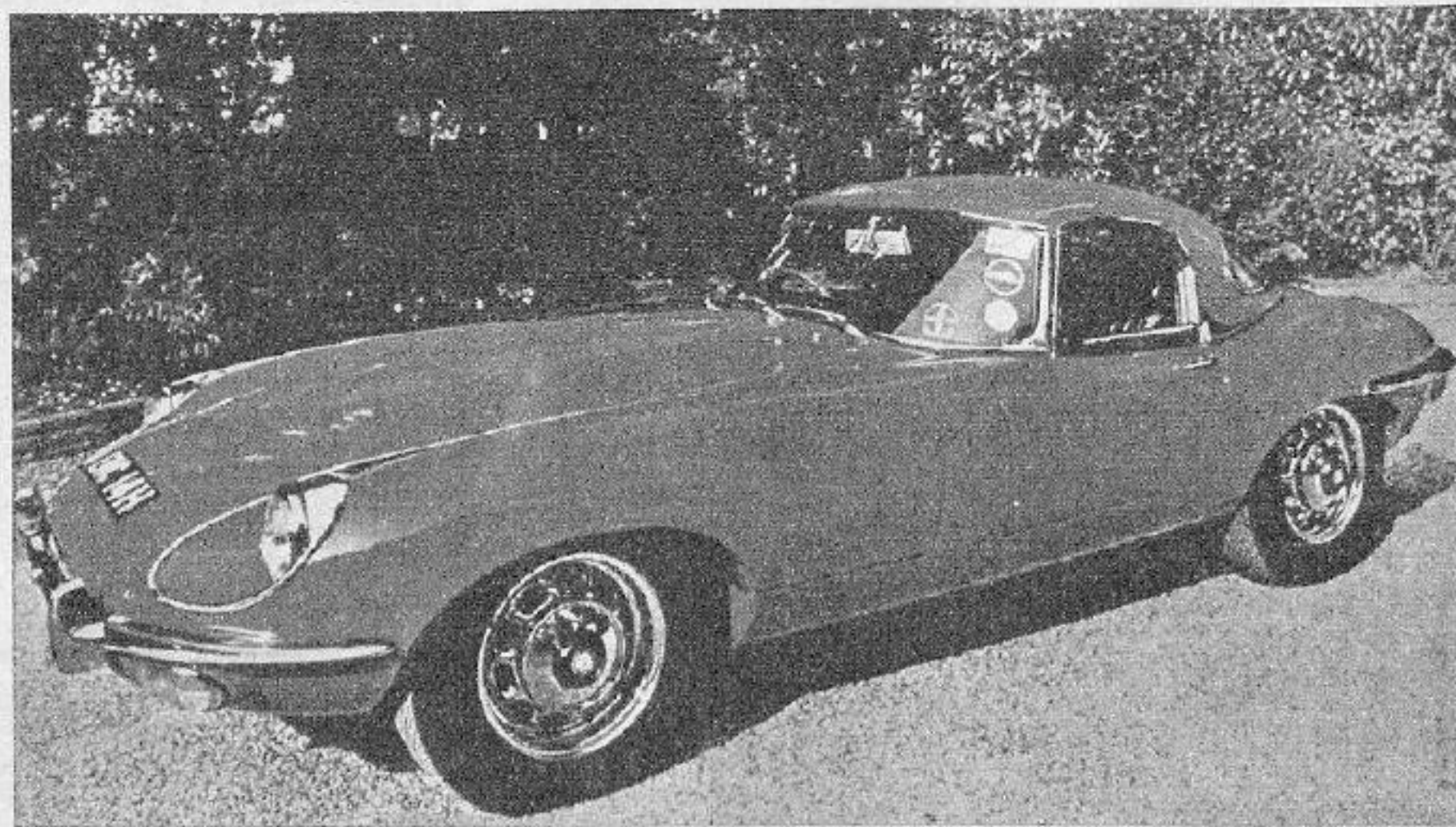
En 1967, se incorporó como una variante del Roadster, el triple limpiaparabrisas, pero, por lo demás, no hubo modificaciones dignas de destacar.

Posteriormente se le dio un mayor ángulo de inclinación al parabrisas que

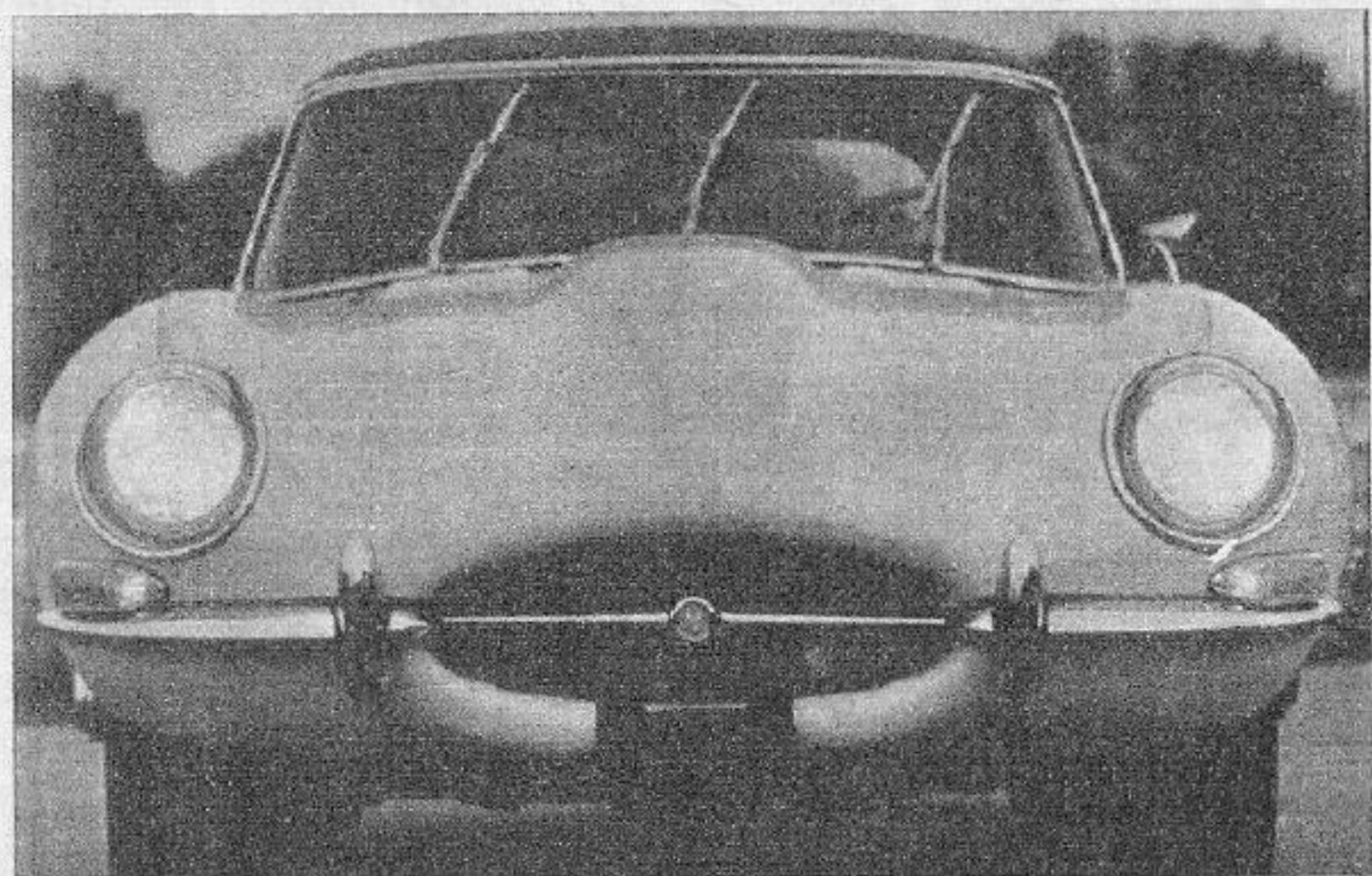




8



10



6. La disminución de performance y las continuas demandas de las leyes norteamericanas en cuanto a polución sobre la planta matriz del "E" Type, llevaron a la fábrica Jaguar a reemplazar al "4,2" por el nuevo "5,3" litros. Era el año 1971 y la arquitectura ya era "V-12".

7. El Roadster "Series I" fabricado durante 1967 incorporó el triple limpiaparabrisas y faros carenados. Por lo demás, no hubo variantes significativas.

8. Este Hard Top está equipado con la planta matriz de 4,2 litros que originalmente se ofrecía como opcional y finalmente reemplazó al 3,8. La potencia se incrementó en este modelo a 265 bhp. Posiblemente, el Hard Top sea la versión más "excitante" de las ofrecidas por el "E" Type.

9. En 1968 se amplió la toma de aire delantera y se incorporaron nuevos carburadores para los autos que se exportaban a los Estados Unidos. Esto trajo aparejada una reducción de potencia, pero ya cumplía con las normas que había redactado el gobierno norteamericano en cuanto a polución.

10. Una de las trompas más hermosas realizadas jamás en un automóvil de origen inglés. Sólo el Aston Martin podría discutirle en cuanto a belleza. Pero en donde no puede haber discusión, es en cuanto a que este auto hoy forma parte de la élite de clásicos eternos, junto a los grandes de la historia del automovilismo mundial. No le quepan dudas.

además de otorgarle una mayor penetración aerodinámica le daba un aspecto bastante más "lanzadillo", que además armonizaba mucho mejor con la tradicional larga trompa del Jaguar "E" Type.

También fueron modernizados los paragolpes y ampliada la toma de aire frontal, pero el gran cambio llegó en el año 1971 cuando la planta matriz de seis cilindros fue desechada y reemplazada por un tremendo V-12 a 60° con block de fundición de aluminio. Con un diámetro y carrera de 90 mm x 70 mm y 5.343 cm³, este nuevo motor desarrollaba 272 bhp (DIN) a 5.250 rpm. Estaba equipado con cuatro carburadores S.U. de aspiración constante, cabezas de cilindro de aleación de aluminio y dos válvulas por cilindro.

El resto del automóvil no sufrió varian-

les, excepto por la incorporación de neumáticos más anchos.

Los últimos Jaguar "E" Type fueron producidos durante el invierno europeo de 1974/75, de los cuales, cincuenta de ellos fueron pintados en color negro y se le colocaron plaquetas numeradas, para que queden como mudos testigos de una producción que cesaba pero de una leyenda que comenzaba.

Un total de 72.507 "E" Type Jaguar fueron fabricados, de los cuales 15.000 unidades poseían el motor V-12, hasta su reemplazo por un digno sucesor, el XJS.

El "E" Type es un clásico con mayúsculas, pero que no conoció otro calificativo, porque hoy es un clásico pero cuando nació, también.

Sergio Marcelo Goldvarg

AHORA APRENDA UNA PROFESION

***** ¡Y TRIUNFE! *****

ASEGURE SU PORVENIR, MEJORE SU EMPLEO Y GANE MAS DINERO

INDEPENDICEMSE

no importa su edad.

Basta saber leer y escribir!

ELIJA SU CURSO:

- 1 Electricidad del Automóvil
- 2 Carburación - Afinación - Encendido
- 3 Mecánico de Motores Nafteros y Diesel
- 4 Mecánico de Motos de 2 y 4 Tiempos.
- 5 Mecánico-preparador de motores de Carrera.

CURSOS UNICOS

EN LATINOAMERICA POR CORREO

Pida informes GRATIS Y SIN COMPROMISO hoy mismo



C.C.40 Suc. Caseros (B) 1678. BUENOS AIRES

★ ESTUDIE ★ APRENDA ★ PROGRESE ★ TRIUNFE ★



REPUESTOS LEGITIMOS Y NACIONALES
PARTES DE CARROCERIAS Y ACCESORIOS

de Oscar y Claudio Bucci

Pasco 1213 - TEL. 245-3538 - TEMPERLEY (c.p. 1834)

BATOR COCCHIS S.A.

PIONEROS EN LA FABRICACION DE BARRAS DE TORSION EN LA ARGENTINA

EQUIPOS ORIGINALES PARA AUTOMOTORES

RENAULT R-4 * R5 * R6 * GLADIADOR * RASTROJERO * JAVELIN

* C. M. APACHE * VALIANT * VOLKSWAGEN * COMPETICION *

Y DESDE 1982: TOYOTA * SUBARU * DATSUN
Desde 1937 al servicio del automotor

Todas las marcas y modelos

AMORTIGUADORES BATOR A GAS
EXPERIENCIA Y CALIDAD

Administración y Ventas:

AVDA. MUSCONI 3767 - CAPITAL - TEL 50-0487 53-1706

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

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

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

CYCLE WORLD

DEFENSAS INTEGRALES Y LINEA "U"

PARA AUTOMOVILES Y PICK-UPS



Precios especiales a revendedores
Envíos al Interior
Av. del Libertador 6822 (cp. 1429)
BS. AS. 764-4608

LEVAS ROMERO
COMPETICION

Calle 14 N° 3829 (ESPOSA 168) V. LYNCH
S. MARTIN Bs. As. (1672) Tel. 755-3926

TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE
Bulbos de Electroventilador

PISCAR

CASA **ISIDRO** VENTAS POR MAYOR
GALICIA 102 esq. Warnos 600
Tel. 855-4464 • Capital Federal

LEON MOTORS

TODO PARA SU PEUGEOT

J. J. MCGRABI

Colocación de Parabrisas en el acto.

● AUTOS ● CAMIONES ● COLECTIVOS ●

Av. URIBURU 1484 - LUIS GUILLON - TEL. 290-0073

UNICA CASA EN EL PAIS
Atención Compañías de Seguros
Reparamos su automóvil afectado por granizo sin dañar su pintura original
Cojines - Buclitas - Cerrajería

RACING PARTS

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

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
Tel. 701-7942

LEVAS BOSCH

Competición

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

TODO TERRENO

CONSTRUCCION Y ARMADO

● ESTRUCTURA DE CAÑOS ●
G. MENDEZ 3777 - MUNRO
766-0260

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"

Tel. 821-2226 y 701-7948

HIDRAULICA TOTAL

DIRECCIONES HIDRAULICAS

Reparación - Ventas
Colocación

Válvulas, Bombas, Cilindros
TODAS LAS MARCAS

Av. HIPOLITO YRIGOYEN 948
(cp. 1708) MORON. Bs. As.

EL GRAN PUMA

ELASTICOS PARA AUTOMOTORES
de BIANCO E HIJO
Alineación y Balanceo Electrónicos
Tran-Delantero y Suspensión
AV. ROSALES 1427 HAEDO NORTE

FORMULA ONE

SAFETY EQUIPMENT

Juan B. Justo 4300 - Cap.
MENSAJES: 543-5201

CARLOS ALBERTO PRANDE

FRENOS Y EMBRAGUES

COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12.526
CIUDADELA - Tel. 653-6568

DAMIAN

Ford

REPUESTOS ORIGINALES
Avda. H. Yrigoyen 950 (cp. 1708)
MORON

BATERIAS UNIVERSAL

PARA ARRANCAR, ANDAR Y CONFIAR

OFERTA: NUEVAS
12 x 55 - \$ 19

ARENALES 700 (esq. H. Yrigoyen)
cp. 1708. MORON. TEL. 628-5348

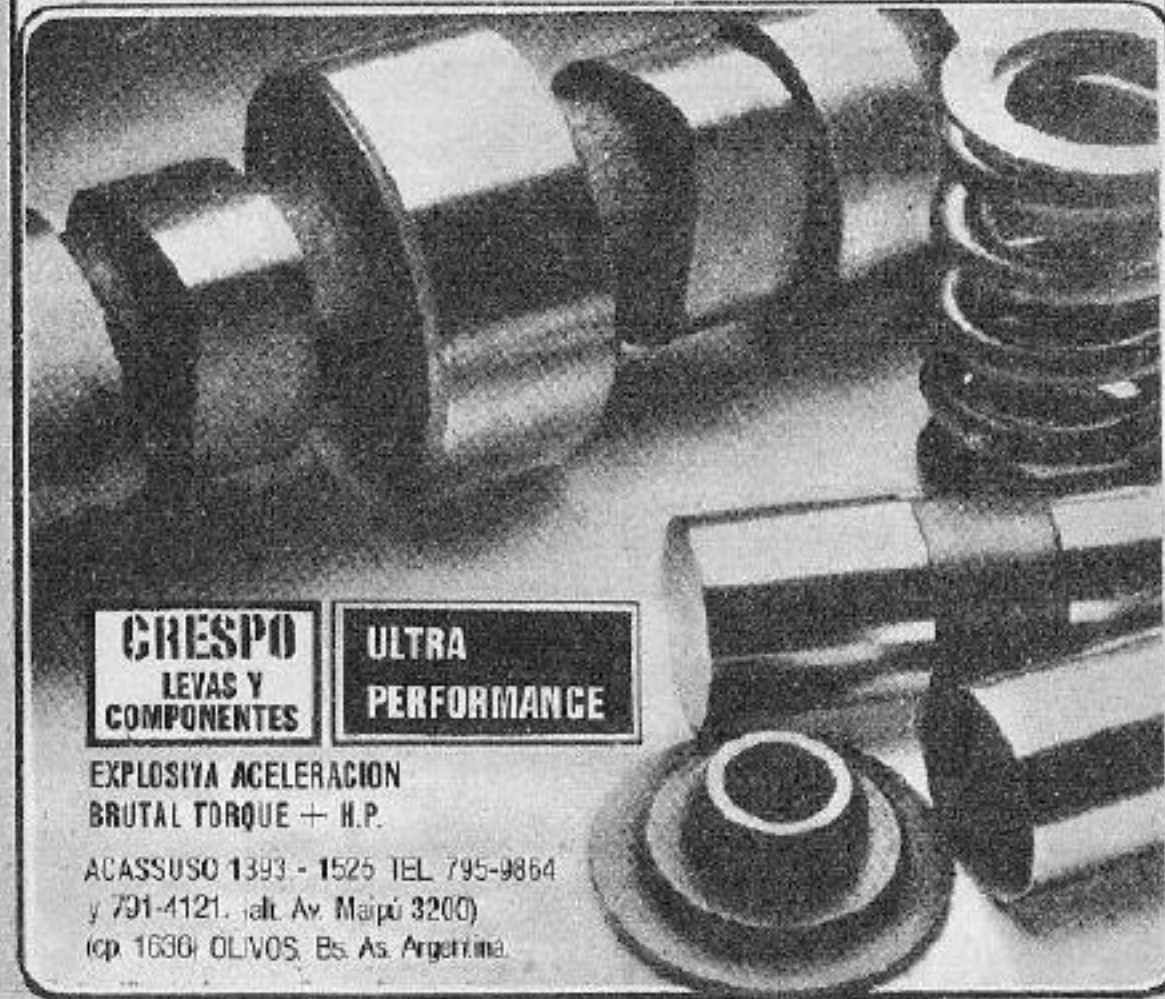


FORD 2000/2300 cc

BOTADORES REGULABLES

795-9864-791-4121

UN EXITO



GRESPO
LEVAS Y COMPONENTES

ULTRA PERFORMANCE

EXPLOSIYA ACELERACION
BRUTAL TORQUE + H.P.

ACASSUSO 1393 - 1525 TEL. 795-9864
y 791-4121. Jalt. Av. Maipú 3200
(cp. 1630) OLIVOS. Bs. As. Argentina.

LEO REPUESTOS

Envíos al interior

● CAJAS ● DIFERENCIALES y CUALQUIER TIPO DE REPUESTOS

NUEVOS Y USADOS ● CHAPAERIO ● REFORMAS ● COMPETICION
ALMAFUERTE 4352. MUNRO (cp. 1605). TEL. 762-1858

CABLES DE BUJIAS PARA COMPETICION

- AUTOMOVILISMO
- MOTONAUTICA
- AVIACION
- COBRE
- GRAFITADO
- ANTIPARASITARIO



- TECNOLOGIA DE AVANZADA
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD

FERRAZZI SRL

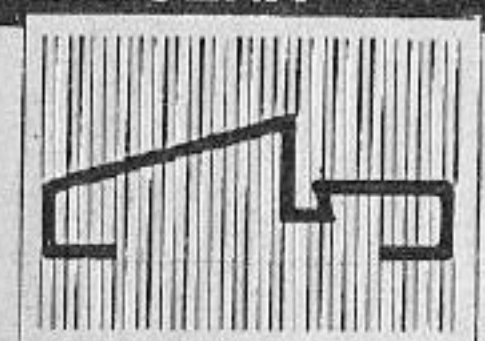
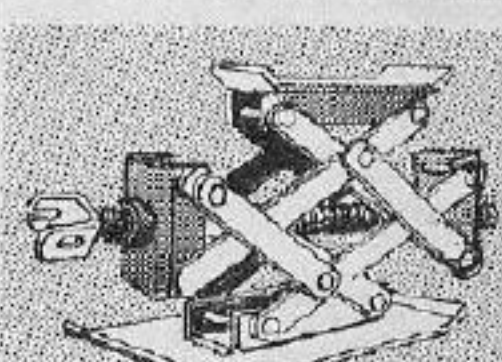
U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

ENCENDIDO - CARBURACION - ELECTRICIDAD

"EL MAGO"

Provincias Unidas 5143 - SAN JUSTO (Frente a Accesorios EL MAGO)

CRIQUE DOBLE TIJERA



VENARO

● PARA COCHES CHICOS

● MEDIANOS ● GRANDES ● PICK-UP

● BOMBAS DE AGUA PARA PICK-UP GM. MODELÓ CHEYENE Y SILVERADO

● BARRAS DE REMOLQUE CON AMORTIGUACION

FABRICANTES METALURGICA

VENARO Envíos al interior

CARLOS BERG 2856/58

(1437). CAPITAL FEDERAL. TEL. 92-8439/0791

● CARROCERIAS ●

* MEHARI * JEEP * LOTUS *

* Bastidores, techos duro, defensas, barras, llantas.

S. SALVADOR 9780 (275). LOMA HERMOSA ☎ 766-9707

ACTIVIDAD ZONAL

Año II N° 82

23 de octubre de 1985

TC del '47 y Fórmula 3 Cordobesa en Laguna Larga

AMICUCCI: UN TRIUNFO MERECIDO

VILLA MARIA, Cba. — El 22 de setiembre pasado, el circuito Don Mario (1670 metros), ubicado en la localidad de Laguna Larga, fue escenario de una jornada automovilística en la que fueron protagonistas las categorías TC del '47 y Fórmula 3 Cordobesa. La competencia fue organizada por la Federación Regional de la provincia y en ella los pilotos de ambas categorías mostraron su generosidad, ya que donaron vícticos y premios al ente rector, destinados a la compra de una nueva sede. Carlos Amicucci (Chevrolet/ Córdoba) en TC y Alberto Vecchio (Bravi-Fiat/ Almatuerte) en F3, fueron los ganadores de sus respectivas finales, este último por desclasificación del olivarense Marcelo Andrada, ya que en la revisión técnica posterior a su triunfo se encontraron anomalías reglamentarias en su Bini-Fiat.

Carlos Amicucci ya



Carlos Amicucci, ganador en TC del '47 (Foto Oscar, Cba)

había sido el más veloz en las pruebas de clasificación del TC del '47, ya que con 1m 09s 82/100 superó por escaso margen a Néstor Badino.

En la primera serie, Amicucci superó a Miguel Marchetto, Rodolfo Godoy y Edgardo Rimoldi. En la segunda Hugo Boaglio se llevó una victoria —parcial—

por la que bregaba desde hacía mucho, relegando a Néstor Badino, Eliseo Zapata y Rubén Ceballos.

La final de TC tuvo un trámite emotivo, especialmente en su parte culminante. Amicucci se hizo decididamente de la punta, protagonizando un vibrante duelo con Marchetto, hasta que Badino se puso se-

gundo, hasta abandonar en la vuelta 13°. Badino siguió acosándolo al puntero y en el último giro lo sobrepasó. Pero no estaba todo dicho: un neumático del auto del hombre de Arroyito se comenzó a desinflar, y eso fue aprovechado por Amicucci para retomar el liderazgo y gratificarse con un triunfo merecido, ya que ha-

bia hecho el gasto del día. Por supuesto, muy meritorio también lo de Badino.

Final TC del '47, 20 vueltas: 1°, Carlos Amicucci (Chevrolet/ Córdoba), 24m 49s 45/100, a 80,701 km/hora. 2°, Néstor Badino (Chevrolet/ Arroyito), 24m 59s 48; 3°, Rodolfo Godoy (Dodge/ La Calera), 25m 18s 94; 4°, Juan Echeverría (Chevrolet/ Villa María), 25m 29s 98; 5°, Rubén Ceballos (Chevrolet/ Villa María), 6° Eliseo Zapata (Chevrolet/ Villa Dolores), 7°, Sergio Echeverría (Ford/ Villa María), todos con 20 vueltas; luego, con 19: 8°, Miguel Vicentini (Chevrolet/ La Calera), 9°, Juan Dematteis (Chevrolet/ Villa María), y 10°, Fulgencio Martínez (Ford/ Córdoba). Campeonato: Badino, 57 puntos; J. Echeverría, 45; Crislini, 38; Amicucci, 35; Marchetto, 29; Torres, 27; Vicentini, 21; Godoy, 18; Ceballos, 17; Rimoldi, 11, y Zapata, 9 puntos.

En la F-3 Cordobesa

se clasificó y luego se fue a una carrera final de 20 vueltas. En la toma de tiempos fue primero Alberto Vecchio, con 1m 07s 10/100, seguido en el ordenamiento para la grilla por Andrada. Héctor Latanzi, Néstor Ochelli, Oscar Ponso y Oscar Lubatti. En la pista, la carrera definitoria fue una fácil faena de Andrada, pero luego la revisión dio el triunfo a Vecchio.

Final, F-3 Cordobesa, 20 vueltas: 1°, Alberto Vecchio (Bravi-Fiat/ Almatuerte), 23m 17s 91/100, a 86,010 km/hora. 2°, Carlos Bertino (Berta-Peugeot/ Córdoba), 23m 20s 02; 3°, Héctor Latanzi (Avante-Peugeot/ Río Tercero), 23m 26s 02; 4°, Oscar Ponso (Berta-Fiat/ Córdoba), 19 vueltas; 5°, Daniel Pesci (Ponso-Fiat/ Río Primero), 6°, Marcelo Vecchio (Bravi-Peugeot/ Río Tercero).

(Informe de Luis Gallegos)

F-2 Bonarense y TC Zonal en Pergamino

ANGEL BIANCHINI, CERCA DEL TITULO

Pergamino, BA — El 29 de setiembre hubo Fórmula 2 Bonaerense y TC Zonal en la pista del Auto Moto Club Pergamino, que cuenta con 1370 metros de cuerda. La novena fecha de ambos torneos anuales se realizó en una jornada de temperie amenazante, ya que se largó la lluvia una vez concluida la última carrera del programa, presenciado por sólo 1.600 personas. Correcta la organización y excelente el piso de tierra apisonado.

En Fórmula 2 Bonaerense, con el triunfo de Angel Bianchini se disipa el matiz de incertidumbre con respecto al título, o por lo menos se aclara bastante, ya que

ahora el arrecifeño cuenta con una ventaja de 14 puntos sobre su paisano Giraud. De los 16 presentes, el más veloz en la toma de tiempos fue el de Giraud, que encabezó la lista de ocho máquinas encerradas en el primer segundo.

La primera serie de F-2 fue cómodamente ganada por Giraud a Gorosurreta. Tampoco fue difícil el triunfo de Angel Bianchini en la segunda, donde superó a Guillermo Gjurisich.

En la final, Bianchini aprovechó la "pole" y se fue al frente con Gjurisich, Giraud, Saranitte, Gorosurreta, Norberto Hi-

dalgo, Matijacevich, Hernández, Trombetta y Bueno, en ese orden, detrás suyo. Tempranamente abandonó Gorosurreta y Bianchini comenzó a tomar diferencias con el segundo, Gjurisich, quien a partir de la octava vuelta acosó al campeón, hasta que en la vuelta 17° se jugó y le salió mal: un semitrompo lo dejó sin chance (aunque no perdió el puesto de escolta) y le dio la victoria a Angel Bianchini.

Final, F-2 Bonaerense, 22 vueltas: 1°, Angel Bianchini (Rossi-Renault/ Arrecifes), 15m 58s 73, a 113,175 km/hora. 2°, Guillermo Gjurisich (Bravi-Peugeot/ Teodolina), 16m 02s 68; 3°, Guillermo Giraud (Berta-Renault/ Arrecifes), 16m 05s 27; 4°, Miguel Saranitte (Bravi-Renault/ Pergamino), 16m 11s 96; 5°, Norberto Hidalgo (Fontana-Volkswagen/ Viña), 16m 12s 96; 6°, Roberto Matijacevich (Bravi-Renault/ Pergamino), 16m 21s 82; 7°, Hugo Hernández (Bravi-Renault/ Teodolina); 8°, Daniel Trombetta (Bravi-Volkswagen/ Arribeños), y 9°, Rodolfo Arata (Bravi-Renault/ Arenales), todos con 22 vueltas. Campeonato: Bianchini, 49 puntos; Giraud, 35; Saranitte y Hernández, 33; Gjurisich, 22; Matijacevich, 14; Hidalgo, 11; Gorosurreta, 10; Arata, 8, y Polinon, 4 puntos.

En TC Zonal, Darío Matkovich cortó una mala racha de cuatro carreras sin sumar puntos, tras ganar tres carreras consecutivas a principios de temporada.

Angel Bianchini (el mismo de la F-2) hizo el mejor tiempo en la clasificación, donde participaron 14 máquinas. Las series las ganaron Matkovich y Norberto Pavone.

En la final, Darío Matkovich se tomó el buque, seguido por Pavone, Angel Bianchini, Bailo, Bertini, Rubén Bianchini, Morea, Denoya y el resto, manifestándose pronto el avance de Bailo, que pronto llegó hasta los escapes de Matkovich; eso lo perdió, ya que el barrito que desprendía el auto puntero (Iloviznaba), le obstaculizó la visión y tuvo que resignarse a ser segundo. Pavone se retrasó y Angel Bianchini abandonó, con lo que Bertini quedó tercero.

Final, TC Zonal, 16 vueltas: 1°, Darío Matkovich (Ford/ La Violeta), 12m 32s 57/100, a 104,857 km/hora. 2°, Roberto Bailo (Chevrolet/ Gaham), 12m 38s 52; 3°, Miguel Bertini (Ford/ Arrecifes), 12m 49s 76; 4°, Rubén Bianchini (Torino/ Arrecifes), 12m 53s 57; 5°, Claudio Denoya (Ford/ Salto), 13m 03s 99; 6°, Omar Escollá (Ford/ Arrecifes), 13m 08s 16; 7°, Norberto Hidalgo (Torino/ Viña), y 8°, Norberto Pavone (Chevrolet/ Tres Sargentos), todos con 16 vueltas. Campeonato: Rubén Bianchini, 48 puntos; Matkovich, 42; Bailo, 26; Bertini y Denoya, 21; Rosell, 19; Pavone, 18, y Angel Bianchini, 12 puntos.

Informe de Roberto Ostovich



El arrecifeño Angel Bianchini, triunfador en F-2 Bonaerense en Pergamino, y el más firme candidato al título de 1985.

Enduro en San Javier y en Mina Clavero

PRIMER CAMPEONATO CORDOBES

Córdoba - En virtud del crecimiento de la categoría Enduro motociclística, la Federación Cordobesa, junto al recientemente creado Enduro Moto Klan y al Club Atlético Colón, de Alta Gracia (principal cultor de la especialidad), pusieron en marcha el primer Campeonato Cordobés de Enduro, subdividido en cuatro clases. El certamen se inició a mediados de setiembre en Boca del Río; prosiguió el 29 de setiembre en San Javier (Departamento Villa Dolores) y el 6 de octubre se realizó la tercera fecha.

En San Javier, en un circuito de unos 3.000 metros de extensión, con la participación de 64 máquinas, resultaron ganadores: **Fabio Roda** (Córdoba) en 500 cc Senior; **Mike Casañas** (Córdoba) en 500 cc Juniors; **Rodolfo Sancho** (Alta Gracia) en 250 cc Todo Terreno y **Guillermo Ortega** (San Luis) en 250 cc Nacional.

Siete días después la cita fue en **Mina Clavero**, en el circuito Las Chacritas, de 2.300 metros de extensión. Organizó la Asociación Mutual Empleados de la Municipalidad de aquella ciudad. El día frío y con lluvia quitó marco de público, pero el espectáculo fue bueno. Estos fueron los resultados y así quedaron los campeonatos en cada clase tras las tres fechas disputadas:

500 cc Senior, dos etapas de 6 vueltas cada una: 1° **Pablo Dávila** (Río Ceballos) 45m40s; 2° **Rubén Bordanzi** (Río Ceballos) 45m56s; 3° **Daniel Ruiz Luque** (Córdoba).

ba). Campeonato: Dávila, 30 puntos; Bordanzi, 24; Roda 15; Reed, 12 puntos.

500 cc Juniors, dos etapas de 5 vueltas cada una: 1° **Carlos Vega** (La Falda) 37m41s; 2° **Matías de la Torre** (Córdoba) 38m00s; 3° **Miguel Casañas** (Córdoba), 4° **Daniel Adamo** (Córdoba) y 5° **Fernando Arroyo** (Córdoba). **Campeonato:** Casañas, 40; Adamo, 18; Vega, 15; de la Torre y Fariás, 12 puntos.

250 cc Todo Terreno; dos etapas de cuatro vueltas cada una: 1° **Jorge Rosset** (Alta Gracia) 30m49s; 2° **Edgardo Musso** (Villa María), 31m48s; 3° **Rodolfo Sancho** (Alta Gracia) 38m49s; 4° **Héctor Barrera** (XX), 5° **Horacio Montalvo** (XX), 6° **Fernando Zagaglia** (Córdoba) y 7° **Adrián Del Pino** (Río Ceballos). **Campeonato:** Sancho 40; Rosset, 27; Musso, 22 y Barrera, 13.

250 cc Nacional, dos etapas de 4 vueltas cada una: 1° **Juan C. Accendere** (Villa Carlos Paz) 36m11s; 2° **Juan C. García** (San Luis) 37m42s; 3° **Guillermo Corizola**. **Campeonato:** Accendere, Heredia y Ortega son punteros con 15 puntos cada uno.

El torneo continúa durante octubre y noviembre en Santa Rosa de Calamuchita, Malagueño, Despeñadero y Alta Gracia.

(Motokart.LV 3)

Motociclismo en Santiago del Estero

KIKO GONZALEZ

Santiago del Estero -

El cambiante y desperejo calendario de este año por fin arribó a esta capital una competencia de motociclismo en pista de tierra. El hecho aconteció el 29 de setiembre en la pista Madre de Ciudades, la que tiene una extensión de 350 metros en su cuerda. Concuraron motocicletas de tres clases: **Standard Promocional**, **100 cc Libre Preparación** y **200 Standard**.

En Promocional, la más numerosa, se hizo una serie previa a la final en la que se impuso Oscar Fernández. En la final, Hernández volvió a tomar la punta, pero desde las últimas posiciones vino atropellando Rago, quien fue superando rivales hasta conseguir el triunfo. Hernández, por su parte,

desertó. Final: 1° **Carlos Rago**; 2° **H. Fernández**; 3° **M Yocca**.

En 100 cc LP, la preparación de Juan Boglione de dos motores de Avido y Chein fue la novedad. Empero, cuando el siempre vigente **Kiko González** dice presente, es porque es número puesto en lo alto del podio. Y así fue, con una conducción excelente, remontando desde el fondo, tanto en serie como final, superando a los rivales en la zona más peligrosa del circuito. Juan Chein debió resignarse a ser segundo, mientras que Avido abandonaba.

En 200 Standard, sobresalio Molin por su triunfo en la pista y por la presentación de su moto.

En cuanto a la pista, si bien no es lo ideal, podría mejorarse con trabajos

Fórmula 6 y TC del Litoral en Concepción del Uruguay

PEREZ Y PIETROBONI LO HICIERON FACIL

Zárate, BA - El TC del Litoral y la Fórmula 6 Entrerriana se presentaron en Concepción del Uruguay, Entre Ríos, el 6 de octubre para disputar otra fecha puntuable para sus campeonatos, ante una escasa cantidad de público. Rubén Pérez (en los monoplazas) y Roberto Pietrobóni, en TC, fueron los ganadores de las carreras finales.

En TC del Litoral **Hugo Palermo** ganó fácilmente la primera de las series, superando a Sánchez y a Rey. **Juan Carlos Iregui** triunfó en la restante, relegando a Pietrobóni y a Lucci.

En la final tomó la delantera **Sánchez**, enclaustrándose detrás suyo Rey, Pietrobóni, Palermo e Iregui, que constituyeron el pelotón más interesante de la carrera. Hubo gran lucha entre estos cinco pilotos, sobresaliendo el trabajo del local **Roberto Pietrobóni**, quien se adueñó de la vanguardia en la vuelta 12ª y a pesar de algunos problemas mecánicos, pudo contener sobre el final al hombre de los pagos de Areco, que se conformó con el segundo puesto, tras un leve despiste en el último giro.

Final, TC del Litoral: 1° **Roberto Pietrobóni** (Chevrolet/ Concepción del Uruguay), 18m 21 s 85s, a 98,605 km/hora. 2° **Hugo Palermo** (Chevrolet/ San Antonio de Areco), 18m 22s 41; 3° **Gustavo Sánchez** (Chevrolet/ Gualeguaychú), 19m 28s 60, 4° **Carlos Rey** (Chevrolet/ Gualeguaychú); 5° **Juan C. Iregui** (Chevrolet/ Gualeguaychú); 6° **Juan Farabelló** (Dodge/ Gualeguaychú) y con vueltas menos **Carlos Lucci** (Chevrolet/ San Antonio de Areco), **Carlos Barreto** (Tornado/ Concepción del Uruguay), **Miguel Rubertti** (Chevrolet/ Zárate), **Ronald Negro** (Ford/ Federal) y **Juan Tar-**

lara (Ford/ Zárate). **Campeonato:** Rey, 78 puntos, Iregui, 71, Pietrobóni, 60; Palermo, 53, y Sánchez, 38 puntos.

En Fórmula 6 Entrerriana también hubo dos series clasificatorias: en la primera **Alberto Galeano** superó a **José Luis Cruz**, mientras que en la otra, **Gerardo Beber** doblegó a **Omar Martínez**. La final mostró a **Galiano** en punta desde el principio, estirando las diferencias con el pelotón integrado por Beber, Cruz, Martínez, Enrique, Arancibia y Pérez. En la octava vuelta, para en boxes el líder hasta entonces, quedando en la punta el campeón **Jorge Enrique**, mientras se hacía evidente el avance de **Perico Pérez** al cuarto lugar, del que pasó unas vueltas más tarde al segundo, y en la vuelta quince, consiguió desplazar al N° 1 para ganar una carrera memorable para su historial, la que dio un gran espectáculo, lastimosamente observado por muy poca gente.

Final, Fórmula 6: 1° **Rubén Pérez** (Bravi-Peugeot/ Paraná), 19m 28s 90, a 123,962 km/hora de promedio. 2° **Omar Martínez** (Bravi-Ika/ Nogoyá), 19m 30s 19; 3° **Jorge Enrique** (Crespi-Peugeot/ Ramírez), 19m 30s 90; 4° **Gerardo Beber** (Bravi-Ika/ Paraná), 19m 57s 32; con menos vueltas quedaron **Juan Sturzeneger** (Bravi-Ika/ Nogoyá), **Jorge Brutti** (Crespi-Peugeot/ Nogoyá), **José L. Cruz** (Crespi-Peugeot/ San Salvador), **Alberto Galeano** (Bravi-Ika/ Paraná), **Julio Ruiz** (XX-XX/ Victoria) y **Eduardo Crovetto** (Crovetto-Peugeot/ Paraná). **Campeonato:** R. B. Pérez, 98 puntos; O. Martínez, 76; Enrique, 59; Galiano, 55; y Beber, 40 puntos.

(Informe de Walter Luna)

850 cc, TC del NE y TN Clase "B" en Posadas

OKULOVICH, CAO LOPEZ

Posadas, Mnes. - **Carlos Okulovich** (en la categoría 850 cc), **Juan Carlos Cao López** (en Turismo Carretera del Nordeste) y **Enrique Urrutia** (en TN Clase B, virtualmente monomarca de Fiat 128 IAVA de 1300 cm3), fueron los ganadores en las varias veces postergada reunión correspondiente a la 6ª fecha del campeonato misionero, disputada el domingo 29 de setiembre en el autódromo del paraje San Isidro, en las afueras de esta ciudad capital, donde la primera de las categorías recorrió el circuito N° 1 (de 1.800 metros), en tanto que las otras dos lo hicieron sobre la variante N° 2 (de 2.340 metros).

La lluvia, culpable de dos postergaciones anteriores se hizo presente también el sábado, lo que ayudó a la compactación del circuito, en el que pe-

se a la gran cantidad de autos (61) no desprendía una sola nubecita de polvo. El público asistente superó las 6.000 personas, cifra extraordinaria, dado lo inestable del tiempo. Sin embargo, la gente del Automóvil Club de Posadas esperaba mayor afluencia aun, dado el momento por el que atraviesa el deporte misionero, indudablemente el mejor de su historia, con las excelentes actuaciones en el nivel nacional de varias de sus figuras, como **Enrique Urrutia**, ganador en la clase 2 del Turismo Pista, y otras no menos llamativas, como las de **Carlos Okulovich** y **Carlos Günther**.

En 850 cc la cosa fue sensacional. Pesé a que **Okulovich** largó primero y llegó primero en la final, los puestos tras suyo fueron peleados con fiereza, superando los primos **Badaracco** a **Ratoski**, que

arribó cuarto; fueron lamentadas especialmente las deserciones de **Carlos Brandt**, **Miguel Marín** y **Ceferino Leguizamón**, este último al volcar. Las series habían significado sendos triunfos para **Carlos Okulovich** y **Guillermo Badaracco**.

Final, 850 cc, 16 vueltas al N° 1: 1° **Carlos Okulovich** (Oberá), 17m 48s 02/100, a 97,076 km/hora. 2° **Juan A. Badaracco** (Eldorado), 17m 52s 43; 3° **Guillermo Badaracco** (Eldorado), 17m 58s 19; 4° **Miguel A. Ratoski** (Posadas), 18m 02s 95; 5° **Mario Rudakow** (Aristóbulo del Valle), 18m 21s 37; 6° **Rodolfo Müller** (Eldorado), 18m 21s 91. **Campeonato:** Okulovich, 51 puntos; G. Badaracco, 37; J. Badaracco, 20; Fritz, 19; Oliveira, 18; Marín, 15,30; Brandt, 13,30; Ratoski, 12,10; Rudakow, 12,10, y Lima, 10,30 puntos.

En el TC del Nordeste, **Juan Carlos Cao López** (un chico de 27 años, perteneciente a la segunda generación automovilística de este apellido), le ganó la primera serie a **Humberto Pastori** (toque mediante); por su parte, **Heno Klein** (que luego sería desclasificado de la final)



NUMERO PUESTO



Motociclismo casi de entrega: Las 100 L.P. se aprestan a cargar. Atras, el vencedor Kiro González.

de protección en la zona de tribunas para prevenir accidentes. Buena compactación y lamentablemente poco público, mol-

vo de lo que apuntábamos al principio: un calendario inestable.

(Informe de Lito Giambroni)

Y URRUTIA

hizo lo propio con Miguel Angel Pastori en la segunda.

En la final de los TC, Cao López y Humberto Pastori volvieron a enfrentarse. Esta vez, Pastori padre se fue en trompo solo y tuvo que reiniciar la marcha en último lugar; pese a que remonó, no llegó a los puntos. Por el lado de Cao López, todo anduvo a la perfección: el manejo y la máquina, que le dio el primer triunfo en esta categoría. Klein, segundo, fue desclasificado tras la revisión técnica.

Final TC del SE, 15 vueltas al N° 2: 1°, Juan Carlos Cao López (Iguazú), 19m 12s 59/100, a 109,631 km/hora. 2°, Miguel Angel Pastori (Posadas), 19m 32s 13; 3°, Roberto Bose (San Ignacio), 19m 49s 73; 4°, Roberto Linell (Oberá), 20m 13s 57 y 5°, Bernardo Pizzutti (Oberá), 20m 21s 77. Campeonato: H. Pastori, 41 puntos; M. A. Pastori, 39; Lépori, 27,10; Cao López, 25; Linell, 22,10, y Klein, 21 puntos.

En cuanto a la Clase "B" del TN, las series ganadas por Federico "Fiti" Kruse y por Enrique Urrutia, hacían presagiar el gran duelo para la final, no sólo por la paridad de-

mostrada hasta ahí, sino también por la lucha que sostienen.

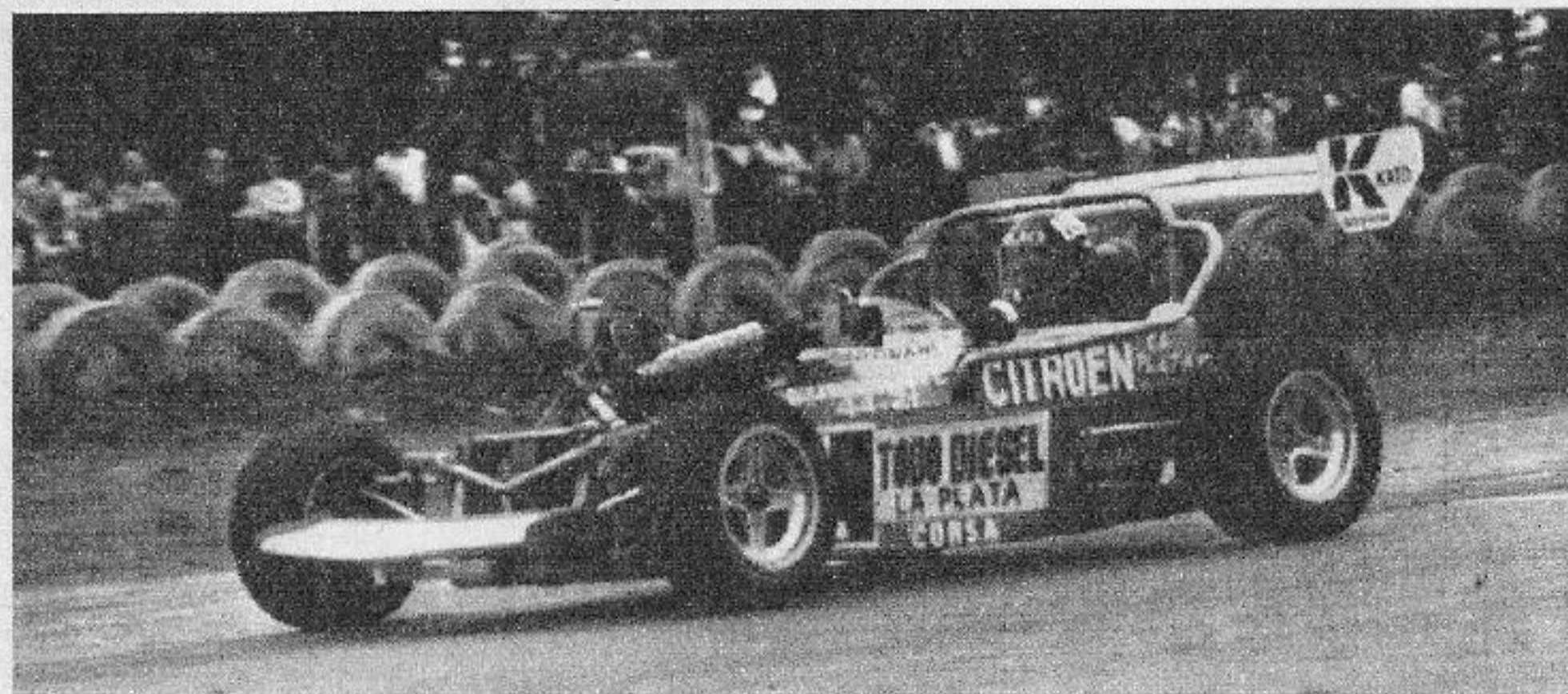
Pero no hubo tal match. Urrutia se fue en la punta y Kruse fue doblegado por Raúl Badaracco, en gran parte debido a fallencias en los frenos, lo que lo obligaron a buscar auxilio en boxes, de los cuales salió pero ya sin esperanza de sumar algún punto que libere la presión de Urrutia, ahora a sólo 4 puntos en el campeonato. Por parte de Badaracco, una satisfacción haber llegado a un puesto tan encumbrado, ya que últimamente penó por cuestiones mecánicas.

Final TN Clase "B", 15 vueltas al N° 2: 1°, Enrique Urrutia (Oberá), 19m 57s 91, a 105,483 km/hora. 2°, Raúl Badaracco (Eldorado), 20m 04s 96; 3°, Oscar Trendell (Eldorado), 20m 06s 27; 4°, Hugo Juritsch (Oberá), 20m 12s 27; 5°, José Luis García (Apóstoles), 20m 32s 38; 6°, Luis López Vedoya (Posadas), 20m 55s 21. Campeonato: Kruse, 44 puntos; Urrutia, 40; Okulovich, 27; Juritsch, 18,10; R. Badaracco, 16,20; Bisdorff, 13,10; Sarmiento, 11,10.

(Informe de Rubichá Guazú)

Fiat 600 TN, F-1, IES 3 CV y Limitada 1931 en Estancia Chica

LOS PATTOS, LO MEJOR



Rubén Pennissi, ganador en F-2 BB, es además el puntero del ítem

La Plata, BA. - En el circuito de Estancia Chica, sito en la localidad de Abasto, la subcomisión de automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima de La Plata llevó a cabo el 29 de setiembre carreras por los campeonatos de las categorías zonales (Federación N° 1), Fiat 600 Turismo Nacional, Fórmula 2 Biplaza Bonackerense, IES 3 CV Competición y Limitada 1931.

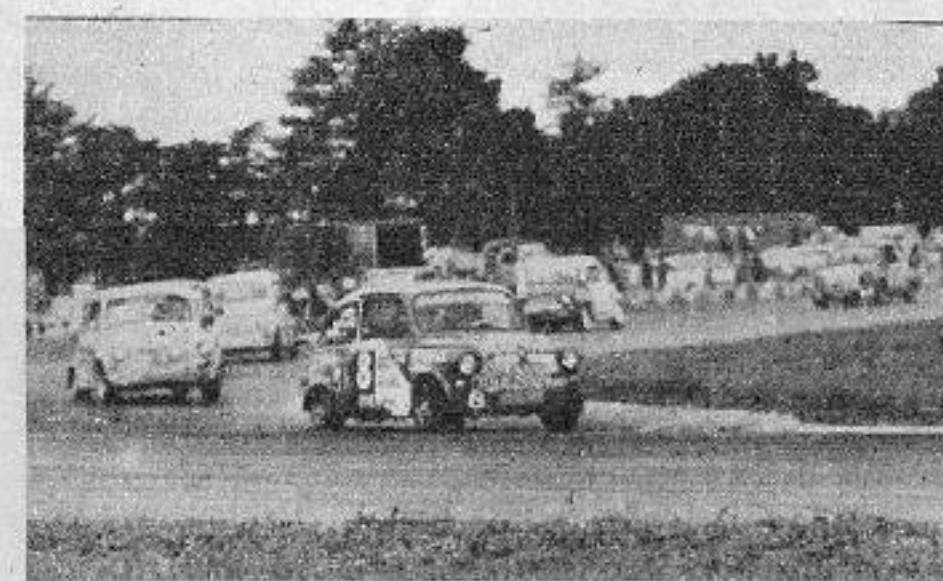
Fiat 600 TN tuvo en Rubén Muñiz al neto dominador durante las 16 vueltas de la final, lo que le permitió tomar la punta del campeonato disputadas nueve fechas, de las que triunfó en las últimas tres, en todas ellas con el récord de vuelta. El segundo lugar fue duramente disputado entre Beloqui y Raúl Muñiz, a tal punto que ambos quedaron fuera de carrera en la última vuelta, permitiendo así el acceso de Medrano al segundo lugar. Destacable lo de Genoud, estronando mecánica de Enrique Torriani, y la confirmación de Pérez Pelli, en su segunda carrera.

Final, Fiat 600 TN: 1°, Rubén Muñiz (La Plata), 13m 01s 3/10, a 109,746 km/hora. 2°, Gabriel Medrano (La Plata), 13m 22s 0s; 3°, Enzo Paris (La Plata), 13m 23s 8; 4°, Horacio Genoud (Florencio Varela), 13m 31s 3; 5°, César Pérez Petit (Bernal), y 6°, Guillermo Bruno (La Plata). Campeonato: Rubén Muñiz, 49 puntos; Beloqui, 42; Raúl Muñiz, 37; Flamini, 24, y Maso, 17 puntos.

En F-2 BB, durante la semana previa, varios pilotos habían bajado la difícil barrera de los 42 segundos por vuelta, lo que daba un interés especial a la prueba, al que se agregaba la vuelta a la actividad de Claudio Garófalo, quien no acusó los largos meses de inactividad. No se cumplieron las promesas, sin embargo. En la final, Talamona y Garófalo quedaron afuera por problemas mecánicos. Grigione y Marich perdieron chance tras un choque entre ambos y todo jugó en favor de Pennissi, quien así cortó una mala racha que se prolongaba. Trovatto, con el Dodge de la Peña el 28, de Ranelagh, logró la mejor actuación desde su presentación el año pasado, en una categoría prácticamente monomarca (Peugeot).

Final, F-2 BB, 20 vueltas: 1°, Rubén Pennissi (Peugeot/La Plata), 14m 26s 3/10 a 124,682 km/hora. 2°, Jorge Trovatto (Dodge/Ranelagh), 14m 36s 2; 3°, Héctor Agostinelli (Peugeot/La Plata), 14m 46s 2; 4°, Carlos Aboy (Peugeot/Wilde); 5°, Guillermo Bacot (Peugeot/La Plata), y 6°, Juan Tagliaretto (Peugeot/La Plata). Campeonato: Pennissi, 66 puntos; Grigione, 55; Marich, 31; Agostinelli, 25, y Bacot, 16 puntos.

Los IES 3 CV indudablemente brindaron lo mejor de la tarde, con continuos cambios en la vanguar-



Otro triunfador y líder de su campeonato: Rubén Muñiz, dominador en Fiat 600 TN.

dia. Algo se clarificó el panorama cuando se engancharon en la 14ª vuelta Niego y Carlos Gianetto, sufriendo éste último un espectacular vuelco, lo que sirvió para demostrar lo efectivo de los elementos de seguridad, ya que el piloto no sufrió ni un rasguño. Su hermano Nelson le ganó a René Rivaneegra la posición de privilegio por sólo 2 décimas de segundo, en un final de bandera verde.

Final IES 3 CV, 16 vueltas: 1°, Nelson Gianetto (Tigre), 14m 03 0, a 102,505 km/hora. 2°, René Rivaneegra (Capital Federal), 14m 03s 2; 3°, Omar Morelli (San Martín), 14m 08s 8; 4°, Horacio Bague (Munro), 14m 21s 8; 5°, Alberto Morelli (Lobos) y 6°, Rubén Salerno (Lomas de Zamora). Campeonato: Podestá, 40 puntos; Morelli, 34; N. Gianetto, 31; Giudice, 19, y Niego, 18 puntos.

En la final de Limitada 31, Archanco, tras superar en la 6ª vuelta a Spinella, se adjudicó sin sobresaltos la carrera, estableciendo además una significativa diferencia en el campeonato. También se favoreció por la detención en el octavo giro de Alejandro Dolcini. Pocas alternativas, salvo la remanada de Núñez, sexto al final, que había quedado atrás, al hacer un trompo al principio.

Final Limitada 1931, 16 vueltas: 1°, Norberto Archanco (Jeep/La Plata), 12m 17s 1/10, a 117,238 km/hora. 2°, Norberto Spinella (Chevrolet 4/ Sarandí), 12m 19s 7; 3°, Horacio Lloveras (Chevrolet 4/ Ranelagh), 12m 27s 5; 4°, Roberto Costa (Jeep/La Plata), 5°, Carlos Cognetti (Jeep/La Plata), y 6°, Alfredo Núñez (Jeep/Sarandí). Campeonato: Archanco, 53 puntos; Dolcini, 41; Lloveras, 26; Núñez, 25, y Curia, 20 puntos.

(Informe y fotos de Carlos R. Varela)

Fórmula 07 y TC del Oeste en Pilar

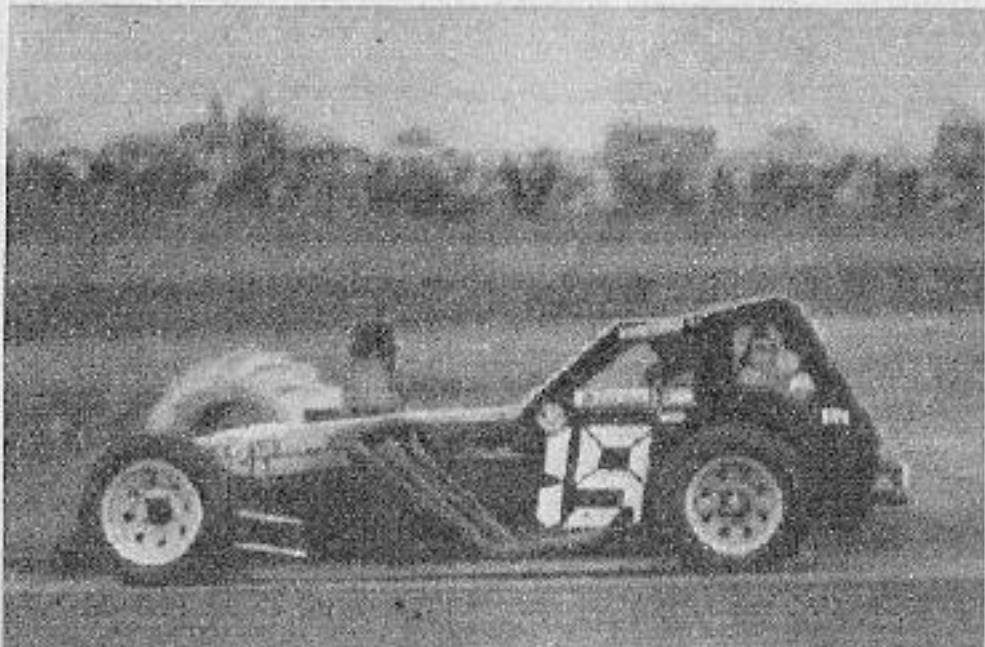
CASELLI, UZANDIZAGA Y DUARTE



Mario Caselli, el ganador en Fórmula 07 seguido por el pelotón en la final de Pilar.



El libertense Osvaldo Duarte ganó en la Clase "B" con tiempo de los de la "A". Acá con su barra.



Uzandizaga, con su triunfo, se acercó a la punta del torneo y mantiene alguna esperanza.

Merlo, BA - La niebla no resultó un obstáculo para que más de 3.500 personas conformaran el público que presenciaron en Pilar, el 29 de setiembre, una jornada deportiva con las categorías **Fórmula 07** y **TC del Oeste**. La tenida fue en el circuito de 1.730 metros del Círculo de Amigos del Automovilismo Deportivo de Pilar, el que se presentó en excelente estado.

En **Fórmula 07**, tras una larga tradición de dominación por parte de los Fiat 600, ahora pareciera que la manija la tienen los Renault Gordini, aunque los fiatistas no están muy lejos. Jorge Carreira (Fiat) ganó la primera de las series y Mario Caselli (Renault) la segunda.

En la **final**, Carreira se hizo de la punta perseguido por una jauría de "renoles" pisándole los talones. En el 6° giro

derrapó excesivamente y perdió la vanguardia, que quedó para Mario Caselli, dominador hasta el fin, seguido por otros dos productos del rombo, ya que Carreira se retrasó posteriormente.

Final F-07, 10 vueltas: 1° Mario Caselli (Renault/Ituzaingó) 11m35s74/100, a un promedio de 83,089 km/hora. 2° Hugo Díaz (Renault/Remedios de Escalada) 11m39s46; 3° Juan Fernández (Renault/Remedios de Escalada) 11m39s71; 4° José Santana (Fiat/Ciudadela) 11m47s28; 5° Eduardo Caselli (Renault/Ituzaingó) 11m48s28, y 6° Carlos Nicieza (Renault/Capital) 11m49s02. **Campeonato:** M.Caselli, 151 puntos; Trevisán, 97; Díaz, 67; Nicieza, 59; Santana, 45; E. Caselli, 38; Vicente, 37, y Romano, 34 puntos.

Del **TC del Oeste** el público siempre espera buen espectáculo y esta vez no quedó defraudado. Las dos clases que lo componen, la "A" y la "B", hacen las series en conjunto, para establecer el ordenamiento de las finales, que entonces sí se corren por separado.

Hubo tres series clasificatorias: en la **primera**, Oscar Uzandizaga superó a José Fernández y Roberto Peón; en la **segunda** venció Osvaldo Duarte, quien fue escoltado por Anibal Degioannini y Alberto Martínez; en la **tercera**, Jorge González venció a Carlos Álvarez y Agustín Dopico. En las finales se obtuvieron los siguientes resultados:

TC del Oeste Clase "B", 14 vueltas: 1° Osvaldo Duarte (Chevrolet/Libertad) 14m06s82, a 95,387 km/hora. 2° Roberto Peón (Chevrolet/José C. Paz) 14m08s44; 3° Carlos Álvarez (Chevrolet/Villa Ballester); 4° Oscar Piccoli (Falcon-Gral Rodríguez); 5° Jorge González (Chevrolet/Haedo), y 6° Agustín Dopico (Torino/Caseros). **Campeonato:** Álvarez, 167 puntos; Peón, 165; Duarte, 121,5; González, 83; Ottati, 64; Scoppa, 62; Reinero, 52,5; Dopico y Scalise, 48,5 puntos cada uno.

Final TC del Oeste Clase "A", 14 vueltas: 1° Oscar Uzandizaga (Chevrolet/Baradero) 14m23s06/100, a 96,020 km/hora. 2° José Fernández (Falcon/José León Suárez) 14m05s22; 3° Alberto Martínez (Falcon/San Miguel); 4° Jorge Parrondo (Chevrolet/San Martín); 5° Anibal Degioannini (Chevrolet/San Miguel), y 6° Armando Ciccale (Chevrolet/San Miguel). **Campeonato:** Degioannini, 145,5 puntos; Ciccale, 140,5; Uzandizaga, 115; Fernández, 83,5; García, 82,5; Parrondo, 81; Iglesias, 46; Guala y J. Roux, 38,5 puntos cada uno.

(Fotos e informe de Héctor Ocampo)

CORONACION DEL CAM

Carcarañá, SF - El 5 de octubre se procedió a la apertura de las ofertas para la realización del **Premio Coronación del Certamen Argentino de Motociclismo (CAM)**, culminación del programa del año de la categoría motociclista que reúne a los mejores especialistas en velocidad en pistas de tierra, provenientes de una decena de provin-

cias. Presentaron ofertas dos entidades: el **Club Sportivo de Suardí** (provincia de Santa Fe) y los **Bomberos Voluntarios de Justiniano Posse** (provincia de Córdoba), con 2.048 y 5.350 australes, respectivamente. En consecuencia, la carrera se hará en la localidad cordobesa el día 10 de noviembre, (Premio Raimundo Peretti, edición 1985).

Karting con Caja en Jesús María

PAUTASSO SIGUE INVENCIBLE



Carlos Pautasso, ganador en Jesús María (su pago) y puntero del campeonato provincial cordobés de Karting con Caja.

Córdoba - El domingo 29 de setiembre, el parque del **Karting con Caja** provincial se presentó en la ciudad de Jesús María, compuesto por más de 60 máquinas de las dos categorías que lo componen: **Junior** y **Mayor**. Con la acostumbrada fiscalización del Club Rivadavia de Río Primero y la organización del Club Atlético Talleres de Jesús María, se realizó la 11ª fecha en el trabado circuito de 700 metros nominado Eduardo Copello en homenaje al gran piloto cuyano, quien fue invitado de honor a la reunión. El público asistió en gran cantidad, quizá motivado por la lucha que jornada a jornada protagonizan dos pilotos jesumarienses en la clase mayor: Carlos Pautasso y José Luis Grasso.

Precisamente ambos se sacaron chispas en series y final de la categoría Senior, imponiéndose Pautasso en la carrera decisiva, afirmandose en la punta del torneo, que lo tiene ya como el "rival a vencer". En la primera serie, Pautasso les ganó a Papa y a Ledesma, en tanto que en la segunda el triunfador fue Grasso, sobre Héctor y

Abundio García. En la final, a 30 giros, se reiteró la victoria de Pautasso, seguido por su coterráneo, con quien seguramente definirá el campeonato.

Final Clase 180 cc: 1° Carlos Pautasso (Savekart/Jesús María); 2° José Luis Grasso (Savekart/Jesús María); 3° Héctor García (XX/Córdoba); 4° José Ledesma (XX/Dean Funes), y 5° Elio Tornavaca (Panther/Dean Funes). **Campeonato:** Pautasso, 206 puntos; Grasso, 165; Carvallo, 114; A. García, 91.

En la **Clase Junior**, "Panda 1" le cortó la racha a "El Tuco" en la final. Ese orden se había dado ya en la serie inicial, mientras en la segunda, Néstor Ciocatto superaba a Checo Aguilar y a A. Pecci.

Final Clase Junior: 1° "Panda 1" (Tiger/V. Carlos Paz); 2° "El Tuco" (DAP/Santa Rosa del Río Primero); 3° Néstor Ciocatto (Panther/La Puerta); 4° José Luis Brignone (Panther/Santa Rosa del Río Primero), y 5° Carlos Agostinelli (XX/V. Carlos Paz). **Campeonato:** "El Tuco", 148 puntos; "Panda 1", 130; R. Cáceres, 117, y Turletti, 116. (Informe de Luis J. López, Motokart-LV 3)

Karting en Loreto

GUBAIRA DOMINO EN LA CALLE

Santiago del Estero - El 6 de octubre, en Loreto, a 50 kms de esta capital provincial, se presentó el karting, una de las pocas manifestaciones que mantienen viva la actividad fuerza en nuestra provincia. La pista utilizada para las competencias de las categorías **125 LP con Caja** y **125 Directo Nacional** fue trazada en una avenida, con un recorrido simple y de poca longitud y, para colmo, con deterioros en dos puntos. La buena voluntad de los pilotos (que años atrás seguramente se hubieran negado a correr) hi-

zo posible que se llevara a cabo la programación.

En **125 LP con Caja** el dominio de Héctor Egea fue total: ganó la prueba de clasificación, la serie y la final a 20 vueltas. En ésta fue inquietado apenas por su coequipier Danilo Rafael, hasta que éste sufrió la rotura de la biela. El veterano Luis Toscano se afianzó entonces en la segunda posición, quedando tercero Lalo Rubens con un chasis indócil.

Final 125 LP con Caja: 1° Héctor Egea (Brekart-Zanella/La Banda)

6m11s93/100; 2° Luis Toscano (Track-Zanella/Santiago) 6m18s28; 3° Eduardo Rubens (Track-Zanella/Santiago) 6m18s48.

En **100 cc Directo Nacional**, Antonio Gubaira ganó cómodamente la primera serie, mientras que tampoco tuvo problemas para imponerse en la segunda Leiva. En la final a 25 vueltas largaron diez máquinas: Leiva fue seguido por Lladhon, Egea, Gubaira y Colucci. En la cuarta vuelta Gubaira se puso segundo y tres más tarde primero, al desertar Leiva. Lladhon se afirmó

en el puesto de escolta, y ante el retraso de Egea, finalizó tercero Héctor Fattor.

Final 100 cc DN: 1° Antonio Gubaira (Vara-Perotti/Santiago) 7m54s73; 2° Juan Lladhon (Panther-Zanella/Cnia. Dora) 7m59s84; 3° Héctor Fattor, Panther-Zanella/La Banda) 8m00s43; 4° José Falccione (Vara-Perotti/Santiago) 8m01s44; 5° Roberto Lissi (Track-Perotti/Santiago); 6° Patricio Arluna (Vara-Zanella/Santiago), y 7° Guillermo Fattor (Panther-Zanella/La Banda).

(Informe de Lito Giamboni)

DEL ETER AL PAPEL

RUEDAS Y MOTORES, REVISTA DE SAN LUIS

Hemos recibido el número inicial de la revista **Ruedas y Motores Competición**, revista periódica de 30 páginas editada en San Luis para cubrir la actividad automovilística de esa provincia, la que es editada por **Ramón Humberto Balmaceda** y **Andrés Atilio Pedernera**, con la coordinación de Roberto Atilio Orozco, con la colaboración de un grupo de conocidos periodistas locales. Balmaceda y su equipo son vastamente conocidos por el programa radial del mismo nombre que se emite por la filial de Radio Nacional.

El N° 1 de RyMC ha sido íntegramente dedicado al rally de San Luis por el campeonato argentino, pero es intención de la revista reflejar en sus páginas la actualidad de su provincia en lo que hace a la participación de los pilotos sanluisenses en el nivel nacional, así como la actividad zonal. Deseamos a nuestros colegas muy buena estrella en esta nueva etapa.

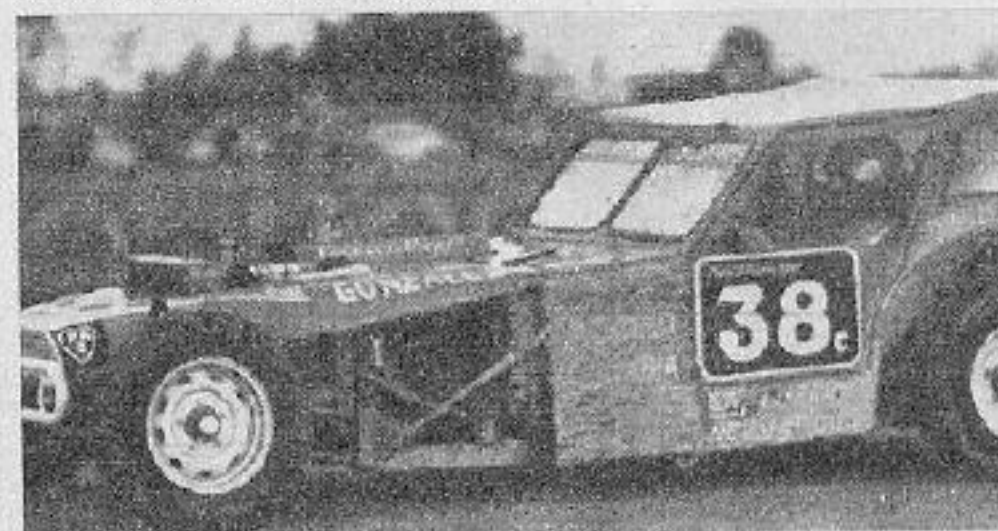
TC Bonaerense en Merlo

HASTA QUE SAN PEDRO ABRIÓ LA CANTILLA...



Ganador de la Clase "D", Nicolás Lemmo.

Carlos Orlando, vencedor en la Clase "C".



Hasta la lluvia, primero "Puerta-Rendina".

Merlo, BA - Con la constante amenaza de agua, se llevó a cabo el 6 de octubre la 13° fecha del campeonato anual de TC Bonaerense, para sus cuatro clases, en el circuito de Merlo, de 1.580 metros de extensión. La organización corrió por cuenta de la Peña El Bosque, del Club Argentino de Merlo. La amenaza se concretó, y la lluvia cayó copiosamente durante la última de las competencias, la final de la Clase "A", que por ese motivo quedó inconclusa con sólo una vuelta disputada.

En la Clase "D", Elio Martínez y Nicolás Lemmo hicieron suyas las baterías clasificatorias. En la final, Lemmo fue inalcanzable para el resto; tomó la punta en la largada y no la dejó hasta el banderazo, al que llegó regulando su marcha. **Clasificación final:** 1° Nicolás Lemmo (Chevrolet/Morón) 12m23s16/100, a 91,845 km/hora. 2° Juan José Tomaz (Chevrolet/Monte Grande) 12m24s31; 3° Hugo González (Chevrolet/Huzaingó) 12m27s96. **Campeonato:** Tomaz, 66 puntos; Capellino, 39; Molina y González, 28; La Venda, 22; Do Sume, 19; Scuteri, 15, y Lemmo, 10 puntos.

En la Clase "C" fueron vencedores de las series Carlos Orlando y Julio Fernández. Orlando también fue vencedor de punta a punta en la final sacando gran ventaja al segundo. **Clasificación final:** 1° Carlos Orlando (Falcon/Gral. Rodrí-

guez) 12m47s12, a 88,976 Km/hora. 2° Carlos Abraham (Falcon/Pilar) 12m59s41; 3° Carlos Dándolo (Falcon/Tigre) 13m02s25; 4° José Amerio (Torino/Capital) **Campeonato:** Pace, 60; Abraham, 39; Orlando, 36; Amerio, 30; Fernández, 20, y Argento, 18 puntos.

Clase "B". Tuvo por ganador de serie a José Scatizza, y en la final, este luchó durante las siete primeras vueltas con Stranger, Pietranera y Biando, logrando entonces escaparse y conseguir el triunfo. **Clasificación final:** 1° José Scatizza (Falcon/San Miguel) 12m42s72, a 89,490 km/hora. 2° "Margaride-Albertini" (Dodge/Castelar) 12m43s25; 3° Daniel Biondo (Falcon/José C. Paz) 12m46s25; **Campeonato:** Scatizza, 52 puntos; Stranger, 47; "Margaride-Albertini", 38; Peón, 26; Masquerre, 26; Piccoli, 23; Biondo, 20, puntos.

Inconclusa quedó la final de la Clase "A". Las series las habían ganado "Puerta-Rendina" y Natalio Ciccia. En la decisiva, cuando "Puerta-Rendina" marchaba primero con su Chevrolet, la lluvia paró la carrera. Hasta ahí, el campeonato estaba así: Ciccia, 61 puntos; Tornatore, 56; "Puerta-Rendina", 34; Angliani, 26; Wagner, 20; Rafá, 13, y Tobares, 11 puntos.

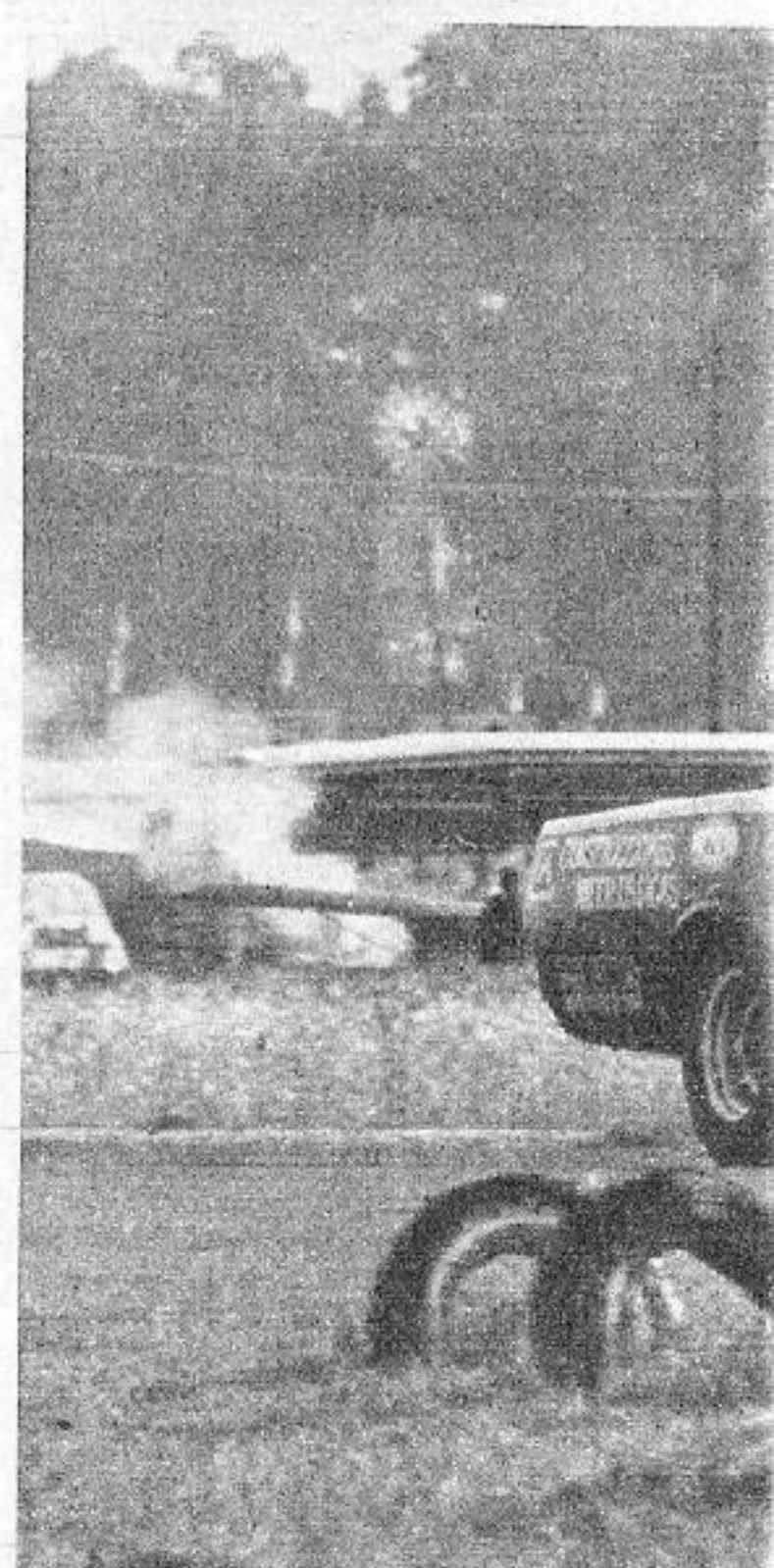
(Informe y fotos de Héctor Ocampo)

1) "Nunca cambies el caballo a mitad del río" dice la sabiduría popular. Roberto Mouras corrió las cinco primeras con Dodge y luego cambió por Chevrolet. No le fue bien y retornó al Dodge. 2) El Chevrolet, el día del reencuentro de Mouras con esa marca, fue en San Lorenzo. 3) El Dodge con que Roberto Mouras "volvió sobre sus pasos", para encarar la última parte del campeonato '85. 4) En primer plano, Pedersoli observando el habitáculo del Chevrolet, mientras que Wilke y Riga trabajan en el motor.

EL REY NO



QUIERE AB



Comenzó con Chevrolet, continuó con Dodge logrando dos campeonatos y, a mediados de este año, decidió volver a la marca del comienzo. Pero las cosas no se dieron de acuerdo con lo planeado, y desde la última competencia (Balcarce) el campeón volvió a recurrir al Dodge, con la intención de conservar su corona...

No viejo.. de esta forma el T.C. pierde todo su atractivo. Lo que tiene que hacer Mouras es cambiar de marca. Que corra de una vez por todas con Chevrolet y así, los demás tienen alguna posibilidad..." (Comentario escuchado más de una vez entre la gente que sigue habitualmente al T.C. e incluso hecho por algunos pilotos.)

Roberto Mouras cambió de marca. Se pasó al Chevrolet como lo había anunciado tiempo atrás y los resultados no aparecieron. Fueron cuatro carreras donde lo mejor que logró fue un cuarto puesto en San Lorenzo. Entonces, la mayoría de aquellos que meses antes pregonaban lo del comienzo, "se dieron vuelta en el aire" despachándose con comentarios de este tipo: "¿Viste?... se pasó al Chevrolet y le vino la malaria. Ahora no le queda más remedio que volver al Dodge si quiere salir campeón. ¿Para qué habrá cambiado... si con Dodge era número puesto en todas las carreras?..."

rieron, claro que con una minúscula cuota de validez. La realidad concreta y que el propio Roberto Mouras esbozó claramente en las páginas de CORSA era muy diferente. Y mientras muchos pretendían "llar fino", el bicampeón expresaba: "Es cierto que el Dodge me dio muchas satisfacciones. Sali campeón dos años, pero la respuesta de la gente no fue la misma que cuando corrí con Chevrolet. Por eso cambié, ya que quiero volver a experimentar aquellas sensaciones..."

Inudablemente, existía un factor de tipo emocional en la decisión de cambiar de marca. Y ahora que las cosas no salieron de acuerdo a lo planeado, conviene conocer la opinión de Roberto Mouras al respecto: "El problema fundamental radica en las tapas de cilindros. De las cuatro que teníamos para el Chevrolet, dos eran nuestros y se rompieron: una en Balcarce, mostró una fisura en un lugar delicado, donde no convenía soldar, y la otra, se rajó cuando se quiso hacer el asiento de válvulas. Lo que hay que entender es que para hacer una tapa completa se requie-

re un mes de trabajo y el campeonato no ofreció el tiempo suficiente como para dedicarse a pleno a esa labor. En consecuencia, faltaron horas de desarrollo... Por lo demás, el Chevrolet dobla y frena bien y demostró tener —al margen del problema con las tapas— un motor confiable... Tal como estaban las cosas no quedó otro remedio que volver al Dodge y seguir trabajando en el desarrollo del Chevrolet, y mi idea es que voy a terminar el campeonato con la marca de la primera carrera del año. Para nosotros es como volver a empezar y entiendo que a pesar de que el auto de De Benediclis es más veloz que el mío, en estas seis competencias que restan me puede beneficiar la infraestructura del equipo. No hay que olvidarse que de ahora en más se sucederán las fechas sin dejar prácticamente margen para nada, por lo que ese detalle adquiere una importancia casi fundamental y puede jugar a mi favor para la definición del campeonato".

luego de haber perdido puntos importantes. Como él mismo lo expresara "re-cién empieza el campeonato" y de aquí en más pesará la capacidad y los medios con que cuenta la trilogía Mouras-Wilke-Pedersoli en el sprint final del campeonato.

De todos modos y a pesar de los problemas, nada quebrantó la fe del bicampeón... su aspiración sigue siendo la de repetir los lauros conseguidos en las dos temporadas anteriores.

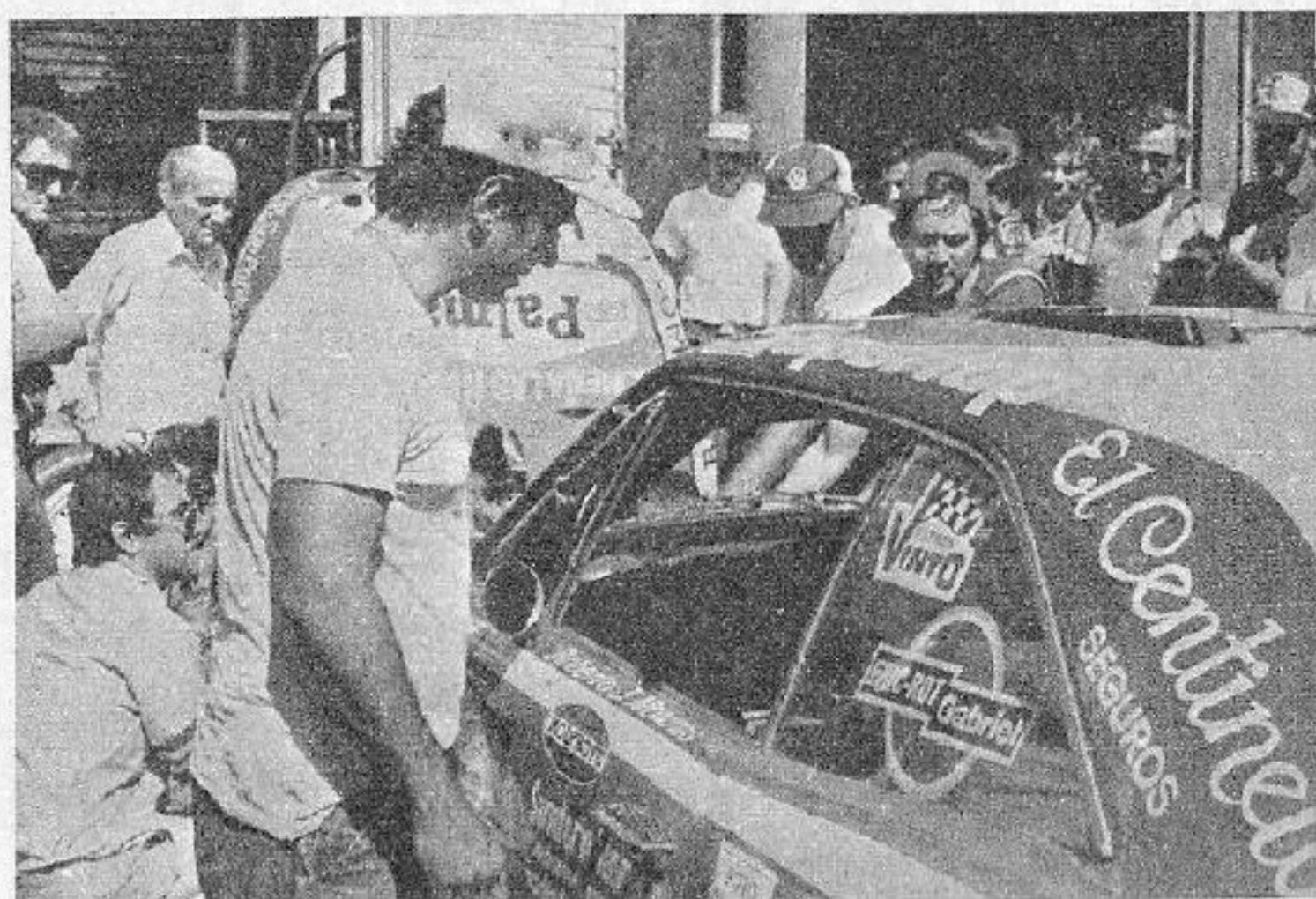
Roberto Mouras corrió con Chevrolet entre 1974 y 1978. Durante ese lapso conquistó ocho victorias (seis de ellas en forma consecutiva). En la temporada 1979 estuvo inactivo, retomando en 1980 y hasta la competencia de Viedma '85 con Dodge, logrando 23 triunfos. Volvió a Chevrolet en la competencia de San Lorenzo de este año, marca con la que también corrió en Junín, Buenos Aires y La Banda, retornando a partir de Balcarce a Dodge, marca con la que seguirá hasta fin de año, pensando en el tercer título.

Créase o no, estos comentarios co-

Intimamente, tal vez sea penoso para Roberto Mouras volver sobre sus pasos

Oscar Izzo

DICAR



SU VAIVEN EN EL '85

Carrera	Auto	P. de C.	Serie	Final	Puntos	Camp.
Necochea	Dodge	—	1º	1º	23	23
Bahía Blanca	Dodge	—	2º	13º	3,50	26,50
25 de Mayo	Dodge	—	2º	1º	22,50	49
9 de Julio	Dodge	1º	1º	1º	23	72
Viedma	Dodge	—	2º	1º	22,50	94,50
San Lorenzo	Chevrolet	—	7º	4º	10	104,50
Junín	Chevrolet	—	8º	9º	2	106,50
Buenos Aires	Chevrolet	7º	—	NC	—	106,50
La Banda	Chevrolet	—	4º	5º	9	116
Balcarce	Dodge	3º	3º	5º	10	126

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central**, o deposítelo en el buzón de **Leandro N. Alem 896 P.B. de Capital Federal** o en alguna de las siguientes receptorías: en **Vicente López (Bs.As.)**, Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en **Rosario**, Entre Ríos (308), 6° piso, Tel. 40-181.

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante.

Los avisos recibidos hasta el día jueves de cada semana serán publicados en el próximo número de Parabrisas Corsa.

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

Parabrisas Corsa Casilla de Correo N° 4494 Correo Central		1000 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.		CUPON
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

- Llene cada casillero con una palabra o cifra.

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo F5 listo para largar. Llantas, cubiertas nuevas, motor, carburador Mikuni. Todos los chiches. Montero 1441 Barfield Oeste de 17 a 20 hs.

Vendo TC BONAERENSE o Regional carrocería 34, embrague multidisco, carburador Weber 48/48 caja ZF. Relaciónada 1. delantero ojo freno disco, 4 ruedas M. Entero. Dif. antilockante. Pasaje El Artesano 1220 Cap. Parque Chacabuco. Enrique E. Soto.

FORMULA RENAULT TULIA 22 y TULIA 21, rótulas impantadas 3 motores, 20 llantas, caja T.C.M. completa todo nuevo vendo Rafael Vera 762-3109/762-1298.

Vendo KARTING CHASIS BREKART MOD 85 MOTOR DAP CARRERA LARGA MOD 84 juntos o separados, ocho juegos de llantas, accesorios. Casi nuevo. Se escuchan ofertas serias o permuta por auto o moto T.E.: 67-6657.

FIAT 600 STANDARD mejorada, ganador primera carrera del año modelo 1975. Tomo auto particular. Ideal categoría del interior. Ver Av. Avellaneda 3754 631-7460. Ver Carlos Alejandro Capital, Servadio Hnos.

Vendo CARROCERIA SPORT 1050 CRESPI sin uso. A 100. Distribuidor R-12, standard nuevo A-50, butaca Ebra para autos de Formula. Nueva Sunshales 550 Capital o 245-6139. Llamar de noche señor Héctor.

Vendo urgente SPORT 1050 listo para largar. Chasis Tulia 12, caja Merigi. Motor Padovani. Tomo coche de calle parte de pago. Llamar todo el día T.E.: 255-1822 Av. San Martín 1126, Felo, Varela.

Compro RENAULT 12 equipado para rally. Dirigirse a Alsina y Uruguay, Los Toldos T.E.: 0358-2152 después 19 hs. Sr. Osvaldo Piñeyro.

Vendo SPORT 1050 listo para correr. Chasis Tulia 12, caja Merigi, motor Padovani. Tomo coche de calle parte de pago. Gran oportunidad. Vendo urgente T.E.: 255-1822. Avenida San Martín 1126 Felo, Varela.

FIAT 600 STANDAR mejorada Escucha ofertas, motor R.G. tapa R.G. árbol Bamse. Dirigirse a Blanco Encalada 2502 esquina Amenabar de 19 hs en adelante. Café Poirat y toda la noche.

Pobre Juan vendo FIAT 600 STANDARD mejorada, listo para largar con cubiertas lluvia, motor R.G. tapa R.G. árbol Bamse. Dirigirse a Blanco Encalada 2602 esquina Amenabar 19 hs. Café Poirat.

Vendo o permuta por auto de calle BERTA F2 amortiguadores Konil, cuentavuelta Smiths, caja Berla, todas las relaciones, pantones, trompas, llantas, repuestos, suspensión. Armando Fernández Rivera, Bs. As. T.E.: 09352054.

Vendo F2 CRESPI MODELO 80 para categoría zonales. Acepto permutas menor valor T.E.: 00246-20492 Santa Teresita.

TULIA XXI a estrenar, completa tomo auto LADY 83 sin motor y caja zonal o 1050. Tiene carrocería y pantones permuta financio 432-6721 o 93-8803. Preguntar por Daniel Riente.

Vendo VOLKSWAGEN GACEL para andar bien en Rally preparado grupo "A". Llamar a Alfredo Altamirano, Río Tercero Cba. Tel. (0571) 21254 o 21779).

SPORT 1050 vendo completo o solo chasis diez ruedas armadas con gomitas Slicks y lluvia. Av. Croacia 228 Villa Madero.

Vendo TORINO T.C. o stock car Cuenca 521 Villa Lynch, San Martín. Tel 572-5255.

SPORT 1050 LAD1 nueva, completa. Lista para largar, 8 ruedas estilo armadas, relaciones TCM, repuestos varios. Vendo, permuta coche particular, moto, Mario Bravo 299, Avellaneda BA. Tel 208-6756 / 3077. Escucha ofertas.

Vendo o permuta 2 CUPE TC BONAERENSE semi armadas motor Chevrolet 230, tren delantero, diferencial con palieres flotantes, 4 frenos a disco, mordazas y fierros 221. Lugano 1 y 2, Edif. 135, P.14, Dto.A.

FIAT 128 1300 turismo clase 2 equipada con lo mejor listo para largar Rubén Parent vende a alquiler trator av Córdoba 5347 Capital. Tel. 771-0081, 7805, 773-1377, 10-20 hs.

Vendo o permuta FORMULA RENAULT TULIA CRESPI XXI dos motores, dos juegos ruedas, frenos Pozzi, repuestos varios. Acepto auto o moto en parte de pago. Tel. 091-38578, 25162 Bahía Blanca.

Vendo T.C. DEL OESTE M. Chevrolet, caja Scenz, 4 juegos cubiertas, lista para largar con trator autoblocante Spicer, discos, 4 ruedas, varios relaciones, Bieles importados, cigüeñal acero, varios repuestos importantes, 0326-2111, 3093, 8-12, 14.30-18.30 hs. sr. Alfredo.

Vendo VW 1500 turismo competición, listo para largar. Acepto permutas menor valor T.E.: 0246-20492 Santa Teresita.

Mario Stillo vende su RENAULT 12 modelo 80 ganador último Mundial de Rally listo para largar. Acepto auto menor. Trator con Ricardo marinzaide T.E.: 26725 x la mañana (2650) Bell Ville, Córdoba - General Paz 358 Dpto 2 Bell Ville, Córdoba.

Vendo TULIA 17 impecable motor 1300, ocho llantas caja T.C.M. listo para largar. Lombardi Francisco, Arios 683, Santa T.E.: 218986 211502.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

FIAT 600 potenciado uso calle. Tapa, leva, resortes CRESPI, vámulas C5 pistones Conossiens Weber 30, distribuidor Dulbecco, freno disco, chasis tubular, chapa, pintura interior, llantas, comas 10 puntos. Permuta 922-1217.

Vendo FIAT 600-5 1979 carburador doble boca Cañiller, levas Bamse 7000 RPM 950 cc virajes lateralizados. Llantas estilo, chapa, pintura 0 km *\$3.000. Acepto FIAT 128/125 p/pago. Av. Maipú 3540, Olivos T.E.: 791-4465.

COUPE CHEVY 1973 excelente maxy-radiat, 3000 km, chapa pintura original, tapizados, alfombras impecables, motor 95.000 km ractos, turbulen San Martín 2680 Mar del Plata.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo COUPE FORD 1938 mecánica Falcon 188, caja cuatro marchas, freno a disco, joya única en el país. Solo para entendidos ver Malabia 1000 Barfield. Tel 248-2143

2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS -VENTA-

NSU PRINZ 63 única oportunidad original, inmejorable, respuestos. Más datos jueves, viernes 9 a 15, 768-8444. Ver sábado 12, 9 a 12 J.B. Justo 4050 Olivos. Para entendidos intermeditarios. Oportunistas abstenerse.

4.0 PICK-UPS -VENTA-

Vendo Pick-Up DODGE D-100 MOD 74 CARROZADA IGARRETA, 3 asientos, Cap. 9 personas, nortera A 2600 buen estado gal o permuta por motor Perkins o auto mayor menor valor. Esquí 86 5152 Carlos Paz - Oba T.E.: 0641-22012.

Vendo JEEP IKA 60 carrocería de plástico, barra antivuelco, defensa, faros, llantas Bronco, butacas y escape especiales, mecánica muy buena, A-3000. Hipólito Yrigoyen 790 Gral. Pacheco, Tel. 740-5718.

DODGE 200 doble cabina, doble tracción, gasolera, recorrida 0km. Mod. 1973. Ulicatelf. 0323-21115 vendo o permuta por Valiant, Ford, Dodge o Chevrolet.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

DUCATI DARMAR 900SP DESMOTROMICA 8500 Km reales, llantas Campagnolo, frenos Brembo, escapes y guardabarros acero inoxidable. Vendo permuta. Aguado 354 8000 Bahía Blanca T.E.: 091-37012.

Vendo YAMAHA 350 cc Internacional en excelente estado. Se entrega con lote de repuestos lista para largar. La Plata Pala. Bs. As. T.E.: 40420.

Vendo MOTO HONDA CUSTOM MOD 81 900 cc Impecable Vte. López 72, Carlos Casares (Bs.As.) T.E.: 3086 Teled. 0395.

Vendo MOTO PUNTERA CAMPEONATO ARGENTINO-F-250 nacional, chasis Siroka réplica motor Hiro, llantas Acrom, frenos disco permuta por auto. Avenida Martaldi 990, Bella Vista, Provincia Buenos Aires. T.E.: 666-5246 (negocio).

Vendo YAMAHA 350 internacional, mod. 81 en excelente estado, lista para largar se ofrece con lote de repuestos. Tel. 40420 La Plata.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -COMPRA-

COMPRO URGENTE JUEGO ROTULAS tien delantero, dos amortiguadores delanteros, árbol de levas, juego botadores fijos, vidrio puerta acompañante. Todo Mustang, motor Taunus 2.300 turbo, ofertas: Wanelen, San Martín 616 Zapala, R.N.

Compro MOTOR SAPUCAI STANDAR trator, sr Marcos 0478-2939 o sr Nacho 0478-3013 pago contado. Pemitone Arcofies.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo JUEGOS DE MAZAS PARA PALIER FLOTEANTE IKA con frenos completos tipo Béndix. Trator Formosa 918, Lanús Oeste 8 a 12 / 14 a 18 lunas a viernes.

Juan Carlos Giacchino vende CHASIS BERTA EX F2 CODASUR sin motor con caja T.C.M. Todas las relaciones, 4 trompas, 10 llantas, repuestos varios. Pedro Goyena 2263, Castellar (1712) Bs.As. 629-6929.

Vendo DISTRIBUIDOR DULBECCO "COMPETICION" doble platina con salida para cuenta vueltas 0 km para motor F100 V8. Trator Formosa 918, Lanús Oeste. Horario 8 a 12 / 14 a 18 lunas a viernes.

Vendo o permuta por auto de calle o MOTO ABANTE F2 cuna suspensión trasera igual BERTA CARLINGA trompa Berla nuevo, Armando Fernández Rivera Bs.As. T.E.: 09352054.

Vendo MOTOR PLYMOUTH 1955 V-8, desarmado. Cnel. Córdoba 1255 Ramos Mejía 654-7420.

Vendo ARBOL DE LEVAS RACER BRAUN con botadores a rodillo, motor Dodge 3 litros o permuta chasis de karting Varok o similar *\$ 250 T.E.: 612-2952. Av. Trabajo 3379 Dto 2 Cap. Fed.

Vendo MOTOR R.F.100 con juego de coronas, todo 0km. Termas de Río Hondo 1854, Mar del Plata. Tel. 77-1867.

Vendo par de BUTACAS DEPORTIVAS CUERO negro, reforzado, con apoyacabeza triangular, adaptable a camioneta, Jeep o auto. Rodriguez Peña 2163 Dto 6 Córdoba. Tel. 720970. tarde, sr Sergio.

GOMAS WALTRAC 10-15 vendo con llantas Monza esmaltada, 7 pulgadas para Jeep o Pick up armadas y balanceadas totalmente 0km. Precio A-135 o/u. Tel. 824-4229, desde 18 hs.

7.0 HERRAMIENTAS Y MAQUINAS -VENTA-

RECTIFICADORA SUPERFICIES PLANAS PARA TAPAS DE CILINDROS Y BLOCK DE MOTORES vendo o permuta. Dirigirse Ricardo Pérez, 25 de Mayo 272 T.E.: 0534-26842 Bell Ville (2650), Provincia de Córdoba.

8.0 NAUTICA -VENTA-

Vendo LANCHA CASCO ACQUASKI ACQUAMARINCO MOTOR JHONSON 200 con 170 horas de uso. Aceptamos unidades de menor valor. Ruta 188 - 27629 Gustavo.

10.0 VARIOS

REFLECTORES MARCHALL franceses, Redondos, Cromados, o/ deportes. Alcance 700 m. Ideal: p/ rally Jeep, náutica u\$ 70 (Par) 772-4482.

CORSA COLECCION DESDE N° 0 al 900 permuta por jaula antivuelco FIAT 1600 o 125 o su valor T.E.: 572-3259.

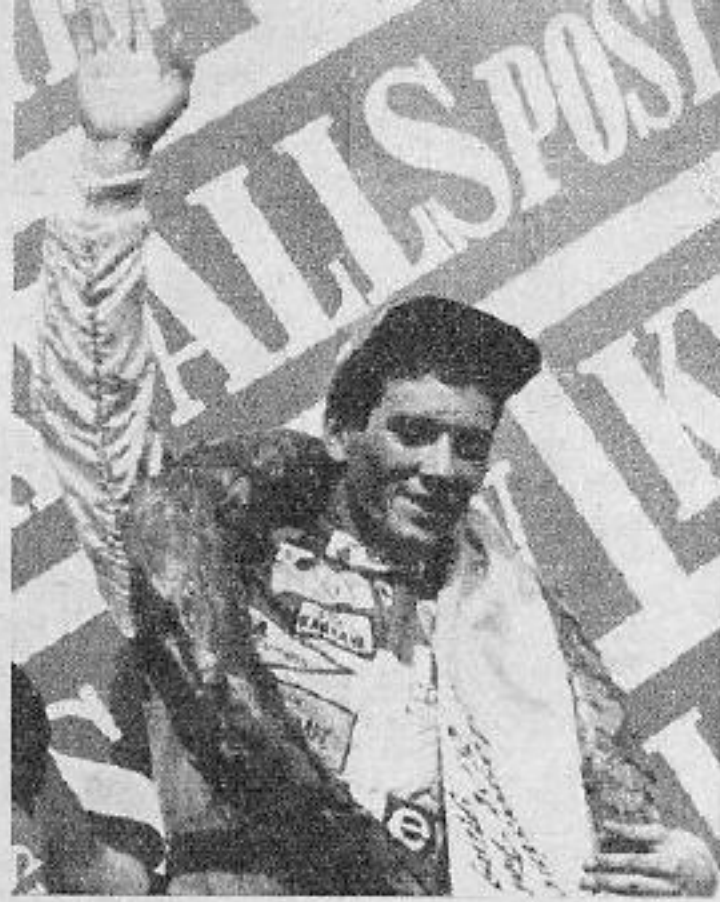
Vendo revistas CORSA, AUTOMUNDO y VELOCIDAD T.E.: 28-4889.

Objetivo Tostar 1:63 foco 30 cm CAZL - ZEISS N° 527966 para máquina. Galería 1 trípode de aluminio. Andrés Lamas 1331 T.E.: 59-9825.

Vendo o permuta por JAULA ANTIVUELCO FIAT 125 COLECCION CORSA desde N° 0 hasta el 900 excelente estado. T.E.: 572-3259.

Compro REVISTA CORSA AÑO '79 "El libro de la F1 1979". Pago bien. Llamar al 612-9994 de 19 a 23 hs. Tenada 55 PB Dto. 1.

CASI UN HECHO (Y CON LARRAURI)



La información no es oficial, casi nadie quiere hablar abiertamente del tema, pero de infidencias que hemos recogido de gente creíble, podemos decir que, efectivamente, existen grandes posibilidades de que el Gran Premio de la Argentina de Fórmula Uno vuelva a ser disputado en 1986.

Es sabido que en el esbozo de calendario anunciado recientemente por la F.I.S.A. se incluye el G.P. argentino como alternativa del de Sudáfrica. Sin embargo, según nuestras informaciones, esta alternativa no se dará porque en la estructura definitiva del calendario que será confeccionado el mes próximo y dado a publicidad oficialmente en diciembre, figurará el Gran Premio de Brasil, acto seguido el de Argentina y de inmediato el sudafricano.

Es ésta una noticia que, seguramen-

te, alegrará a todos los aficionados argentinos al automovilismo, y que repropona a la Argentina en el selecto núcleo de los países organizadores de G.P. Pero sería una noticia aún mejor si se tuviera la seguridad de que en carrera, sobre la pista del Autódromo Municipal, esté también un piloto argentino.

En este sentido hay algo que está madurando, aunque, lógicamente, no sea fácil llevar a buen término las tratativas en curso. Y se trata de la posibilidad de que, finalmente, Oscar "Poppy" Larrauri consiga un puesto en la Fórmula Uno como merece.

Por parte de Massimo Sigala, que le está muy próximo, han sido entabladas tratativas con varias escuadras. Además de Toleman, se halla en trámite una negociación también con Ligier

que, empero, tiene, ante todo, que resolver un problema importantísimo: el de los motores. En efecto, Ligier no sabe todavía con qué impulsores afrontará la temporada '86, pero en estos días el gobierno francés está moviéndose y haciendo presión sobre Renault para que cambie su decisión de limitar la provisión de motores a Lotus y Tyrrell.

Asimismo en Kyalami estuvo el Ing. Bernard Dudot de Renault, quien nos confirmó que el desarrollo de los motores sigue su curso y están preparándose cosas nuevas. En cuanto al abastecimiento, obviamente Dudot nada puede decir pues éstas son cosas que no le incumben.

Si Ligier pudiera contar con los motores Renault es probable que la candidatura de Larrauri tome consistencia. No obstante, también hay otras... Como

la de Philippe Streiff, que en el G.P. de Sudáfrica condujo un Tyrrell pero recientemente firmó un contrato con Minardi en el cual se establece que si el piloto es confirmado en Ligier, se lo dejará libre, mientras que en caso contrario deberá correr para Minardi y no para otro, salvo el pago de una multa elevadísima.

Aguardemos expectantes, entonces, el desarrollo de esta fase final del reordenamiento del mercado de pilotos, que observa interesado también Andrea De Cesaris, para quien, empero, hasta ahora no se han abierto perspectivas.

Franco Lini (desde Kyalami)

N. de la R.: Este fin de semana se produjo el arribo al país, procedente de París adonde asistió en nombre del A.C.A. a la asamblea anual de la F.I.A., del Ing. Rafael Sierra, el mismo expresó su satisfacción por el desarrollo de la reunión y los logros obtenidos por el Automóvil Club Argentino en la misma, confirmando y sumando cargos de importancia tanto en la F.I.A. —donde el Sr. César Carman (h) fue designado como uno de sus vicepresidentes— como en la F.I.S.A.— donde, entre otras cosas, Juan M. Bordeu fue ratificado como miembro del Comité Ejecutivo—. Y, por otra parte, admitió la existencia de una firme posibilidad de recuperación para la Argentina en 1986, de una fecha puntuable para el Campeonato Mundial de F-1, aunque subrayó que aún hay mucho por hacer, principalmente en cuanto a la financiación de la prueba y a las reformas que requeriría el autódromo porteño, especialmente en el sector de boxes, para recibir nuevamente a "la máxima". Como sea, una respuesta definitiva (por la realización o no de la competencia) debería ser dada por el A.C.A. a la otra parte interesada en el eventual contrato —léase F.O.C.A.—, en un término menor al mes.

ACLARACION

En nuestra anterior edición, publicamos la clasificación de la carrera de automóviles clásicos y sport en Colonia (Uruguay) y en la misma cometimos un error. El mismo es haber clasificado a Osvaldo Bessia con un Alfa Romeo Sprint Veloce cuando ese lugar correspondió en realidad a Osvaldo Buzzo quien llevó de navegante al legendario Dr. Cosulich.

COPA EUROPA R. ALPINE LARRAURI, SEPTIMO

Oscar Rubén Larrauri clausuró el pasado domingo su actividad en la Copa Europea Renault Alpine, el certamen que este año le dio su segundo título internacional. Y este cierre, ocurrido en el circuito italiano de Vallelunga, llegó sin mayor brillo para el piloto argentino, que se ubicó en la séptima posición de la carrera que tuvo como ganador al holandés Jan Lammers.

Sin embargo, las posibilidades de triunfo no estuvieron muy lejos de Larrauri. Primero, porque en pruebas clasificatorias dominó con holgura, logrando el mejor registro con 1m25s52/100, en tanto que su coequipier Massimo Sigala, que se colocó como escolta, cronometró 1m26s63/100, o sea a más de un segundo. Y luego, porque en carrera puntuó durante los giros iniciales hasta que problemas con un neumático que comenzó a desinflarse lo fueron retrasando para "depositorio" en el séptimo puesto final.

Quien mejor aprovechó tal situación fue el holandés Lammers, quien heredó la punta y, tras emotiva lucha con Joel Gouhier y Wolfgang Schutz, concretó el triunfo al completar las 26 vueltas previstas, en un tiempo de 38m04s29/100 a un promedio de 130,098 km/h, relegando por 1s94/100 a Gouhier y por 2s20/100 a Schutz.

El campeonato, definido ya en Brands Hatch en favor de Larrauri, quedó finalmente con sus principales posiciones así ordenadas: Larrauri, 109 puntos; Gouhier, 95; Lammers, 92; Sigala, 63; y Von Gartzel, 50. En cuanto al futuro de Larrauri, su agenda contempla como actividad competitiva la última carrera del Mundial de Resistencia a disputarse el 1º de diciembre en Malasia. De todas maneras el mes y días que faltan para dicha instancia, serán bastante activos para "Poppy", especialmente por sus gestiones para incorporarse a un equipo de Fórmula Uno, las que seguimos aparte.

ROSSO, DE REGRESO

Victor Rubén Rosso está nuevamente en la Argentina. El pasado sábado, en horas del mediodía, se concretó el arribo de "Vichin" tras completar su temporada en la Fórmula Ford 2000 con la valiosa cosecha del título de Campeón en el certamen alemán y el tercer puesto en el torneo europeo.

Una improvisada conferencia de prensa realizada en el propio Aeropuerto Internacional de Ezeiza, sirvió

para conocer las primeras impresiones de Rosso. Obviamente, uno de los temas centrales fue el nuevo campeonato logrado, que, según opinión de su propio protagonista, "representó una gran satisfacción, ya que el principio de la temporada las cosas no habían salido muy bien pero luego, los trabajos del equipo sobre el autódromo dieron sus frutos y así llegaron las victorias y el nuevo título que, sin em-

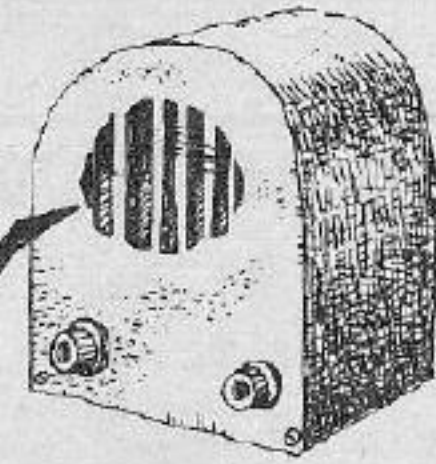
bargo, no resultó tan sencillo como muchos pueden suponer".

Otro de los puntos tocados fue el referente a sus futuros pasos. Y con referencia a ellos, "Vichin" señaló: "Creo que 1986 será un año decisivo para mi trayectoria deportiva y mis aspiraciones de seguir progresando. En la Fórmula Ford 2000, pienso que ya he cumplido mi ciclo y no tengo más nada que demostrar. Por

eso mis pasos están orientados a la Fórmula Tres Alemana, donde posiblemente corra el próximo año con un chasis Dallara. Este campeonato es importante, ya que los cinco primeros, junto con los de los torneos de Francia, Inglaterra, Italia y Suecia, van, a fin de año, a una carrera para determinar el Campeón Europeo de la Fórmula Tres. Esa es mi intención y espero concretarla".



... Y LAMENTABLEMENTE OTRA VEZ
LA LLUVIA DIJO "NO" A ESTO
QUE PUDO SER UNA FIESTA DEL T.C.
OTRA VEZ ESA CANTIDAD IMPRESIONANTE
DE GENTE QUE BORDEA LOS
CAMINOS...



EN ESTA CATEGORIA LA HACEN FÁCIL
LUEVE Y SUSPENDEN LA CARRERA,
ELLOS SE VAN A LA CASA Y NOSOTROS
SEGUIMOS FLOTANDO HASTA EL PRÓXIMO
DOMINGO

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

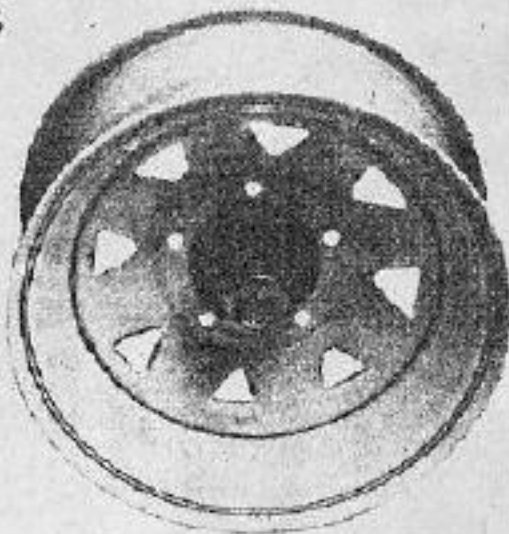
R U E D A S



☆ LLANTAS DEPORTIVAS
EN TODA LINEA

☆ ESTAMPADAS EN
CHAPA DE ACERO

☆ SEGURIDAD TOTAL
☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆



RUEDAS
SPINA HNOS

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

REPARACION Y ENDEREZADO DE CAÑONERAS

DIFERENCIALES **PRAGASO**

- TRABAJOS ESPECIALES A EQUIPOS DE COMPETICION
- REPARACION Y BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES

CALLE 48 Nº 4441/45. San Martín. Tel. 752-1135

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD

PALIEROS

OPP-BAG M. R.

- SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS COMPETICION
- ESPECIALES Y REFORMAS

TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO

AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19,800.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

INPLASCAR S.R.L.

COMPETICION

FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS PARA TC; TC. 2000 - C.A.P. y otros

- DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)
- REPARACION DE PARAGOLPES PLASTICOS ORIGINALES
- FABRICAMOS PARA MITSUBISHI L 300 y L 100

TRABAJOS ESPECIALES

"VENTA DE KAYAC Y GARROGERIAS DE JEEP Y LOTUS"

ANGEL PINI 5831 - Caseros - (cp. 1678) - TEL. 760-7080

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION



LOUZAO
AMORTIGUACION

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

ENVIOS AL INTERIOR AVALAN NUESTRA CALIDAD. Solicite vendedor

KAWASAKI ☆ HONDA ☆
SUZUKI ☆ YAMAHA ☆

REPUESTOS NUEVOS Y USADOS
Envios al Interior

568-4109

CUENCA 2470 - CAP.

FIAT
TURIN

REPUESTOS FIAT
COMPETICION - STANDARD

Av. Santa Fe 2441 - (1640)
Martínez. TEL. 792-5914

CALZADOS **CARCAR**

PIEDRA POR CASILLA DE COFRE Nº 00
(1684) EL PALMAR

ESCAPES
GOBO

COMPETICION

- SALLAS ANTIVUELCOS
- COLOCACION EN EL ACTO

ROOSEVELT 3641 CASEROS

EQUIPOS ESPECIALES
6x1 4x1 2x1

CHARLY
BIKES

UNICO EN EL PAIS
EN CROMADO NEGRO

TODOS LOS ACCESORIOS
PARA VOS Y TU MOTO

TODA LA LINEA ANTIFLAMA
"FORMULA ONE"

Avda. del LIBERTADOR 8404
Cap. (CP. 1429) - Tel. 701-5419



MARBER
REPUESTOS INYECCION
DIESEL

ADMINISTRACION Y VENTAS:

PADRE ELIZALDE 478 - CIUDADELA (1702)
(Alt. Gaona 4000)

TELEFONO 657-4516

VENTAS POR MAYOR
ENVIOS A TODO EL PAIS

ANEXO J

BUZOS • QUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS

JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

DA-DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

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

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

Envios al Interior Colocación en el acto

Batalla de Pail 471 (alt. Warnes 1100) Tel. 855-0449
Avellaneda 435 - Vte. Lopez. 795-1607

ALFREDO LOPEZ

LA CASA DEL CARBURADOR

- 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
- Afinación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

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

AMORTIGUACION

J O R G E



SERVICIO ESPECIALIZADO EN SUSPENSIONES Mc. PHERSON, NACIONALES, IMPORTADOS Y COMPETICION

FELICITAMOS A

PACO MAYORGA - ERNESTO BESSONE (H.), SILVIO OLTRA y CARLOS RUESH
POR SU TERCER PUESTO EN LAS 24 HORAS DEL CIRCUITO ESTADOUNIDENSE DE WATKINS GLENN

AGREDECIENDOLES HABERNOS
CONFIADO LA PREPARACION DE LOS
AMORTIGUADORES PARA SU DATSUN 300

Y A **INDUSTRIAS EDUARDO SAL-LARI**
POR SU AMORTIGUADOR
DE EXTRAORDINARIA PERFORMANCE



DISEÑO: M. B. Producciones Avda. Córdoba 3009, 0º B. Tel. 88-6293

GTX II. Un toque de distinción de la nueva Colección Renault 18.




 Nuevo Renault 18 GTX II y GTX II Break. Con detalles de equipamiento como Telecomando Infrarrojo de apertura y cierre de puertas a distancia. O alarma sonora de olvido de luces. Completísimo panel de comando de alta seguridad y gran confort visual. Radio programable con buscador automático de emisoras y lectura digital. Regulador de altura de faros. Temporizador de luz interior. Envoltentes butacas "Pétalo", de nueva tapicería. Becquet trasero aerodinámico. Exclusivo motor 2.000 cm³ de aleación liviana y árbol de levas a la cabeza. Y, si usted lo desea, caja automática con Encendido Electrónico Integral (AEI). GTX II, de la nueva Colección Renault 18.

Mire adelante. El camino es Renault.