¡"POPPY" EN F.1!

CORSA

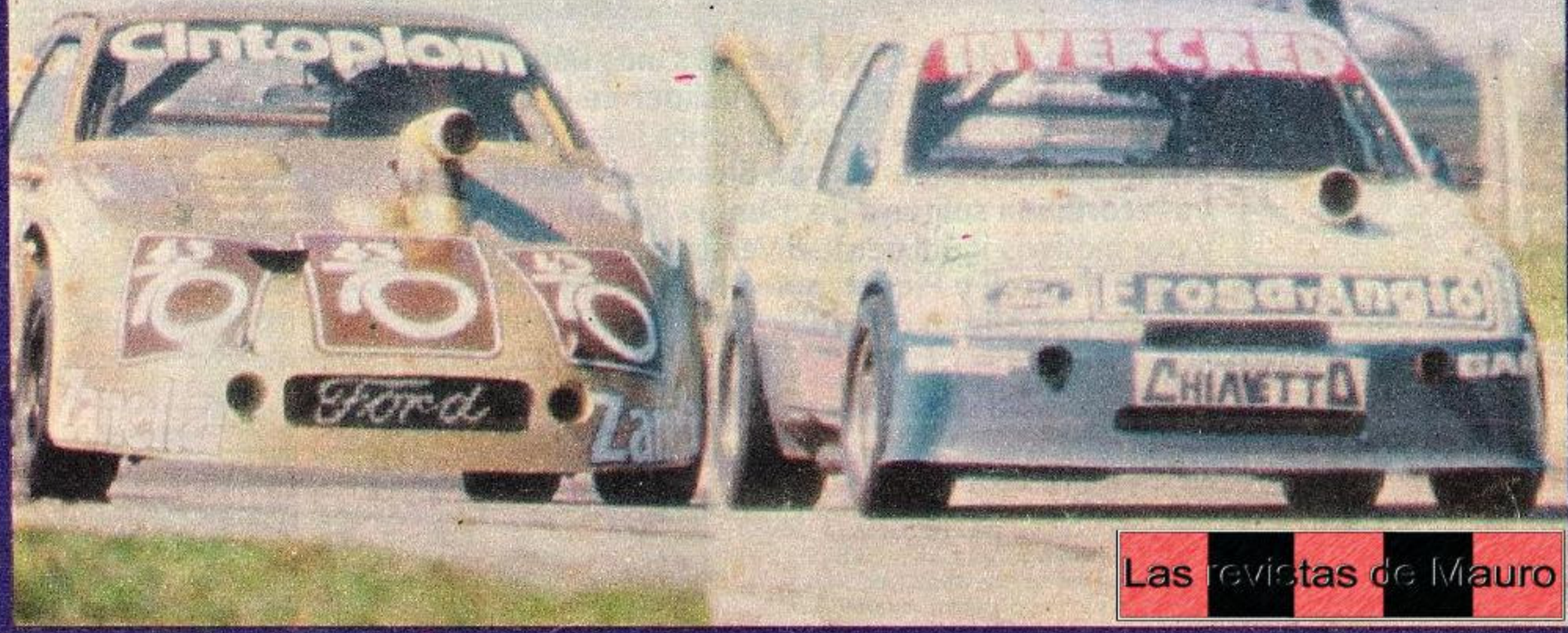


DI PALMA vs. HERCEG: TRAMA SECRETA

EL DIVORCIO DEL AÑO
¿Y AHORA... QUE?

PASADO
EQUIPO: J. M. HERCEG
AUTO NUMERO 13
PILOTO: R.L. DI PALMA

FUTURO
EQUIPO: DEL SUR COMPET.
AUTO NUMERO... ¡¿13?!
PILOTO: ¡¿R.L. DI PALMA?!



Las revistas de Mauro

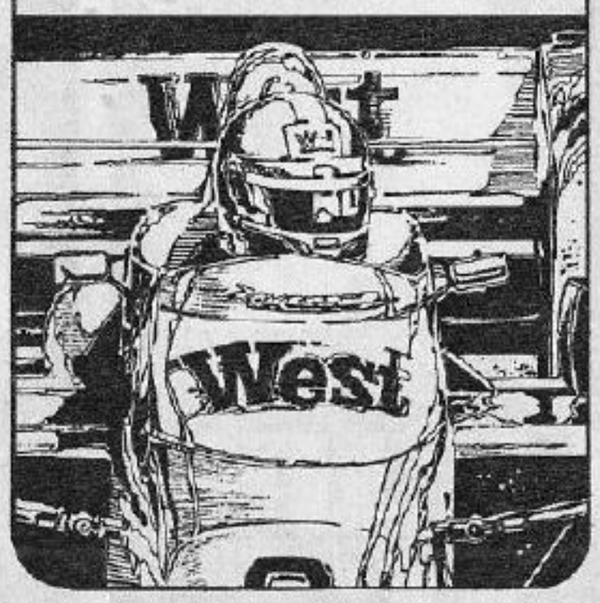
Nº 107 Del 23 al 29 de septiembre de 1987 - Argentina $ 4,60

CON LARRAURI, ROSSO Y RECALDE EN EUROPA

TODO PORTUGAL FORMULA UNO

Grand Prix de

PORTUGAL



fórmula uno

EN ESTORIL era día de gloria para Ferrari, pero la súbita el implacable "Napoleón" de la F-1.

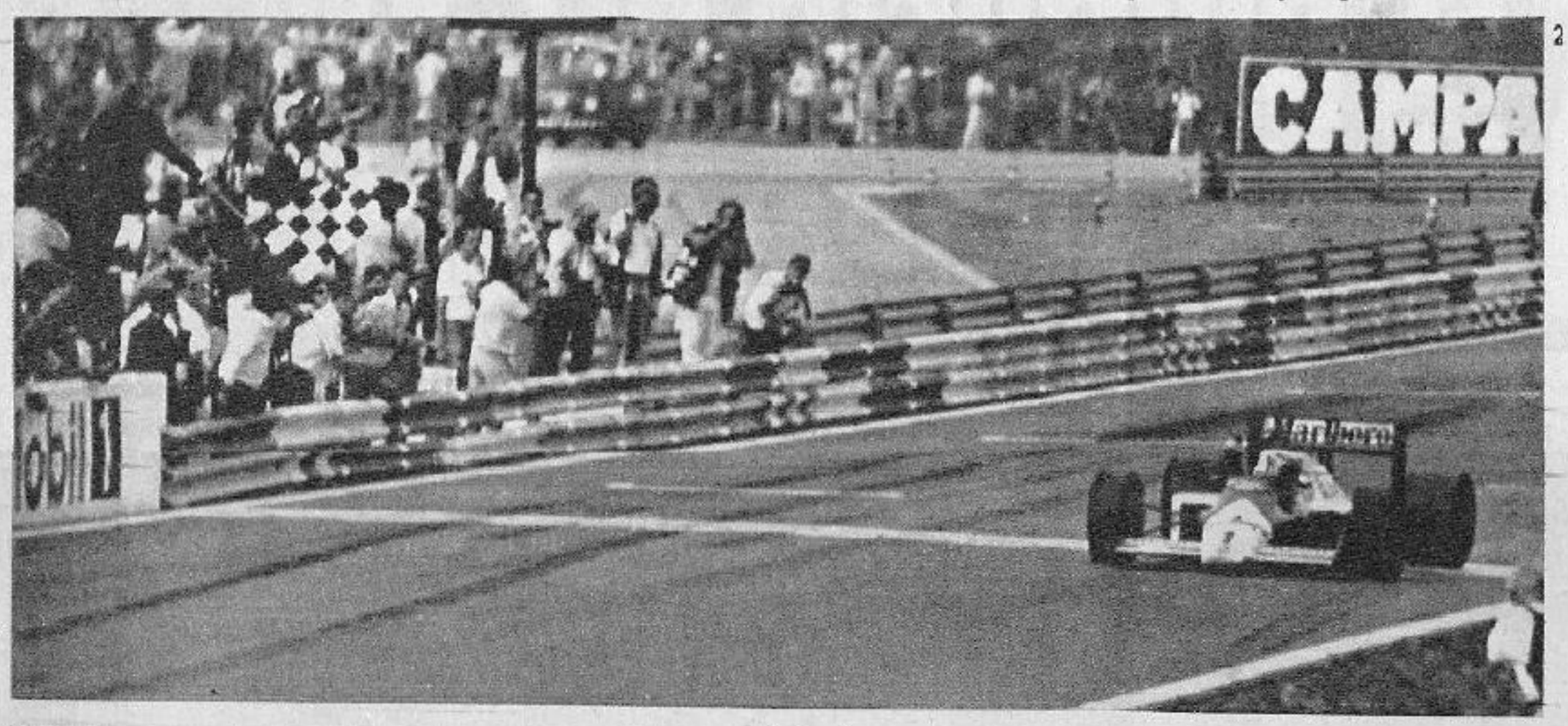
FORMIDABLE, C
(¡PECCATO, VERSAGLIERE BI

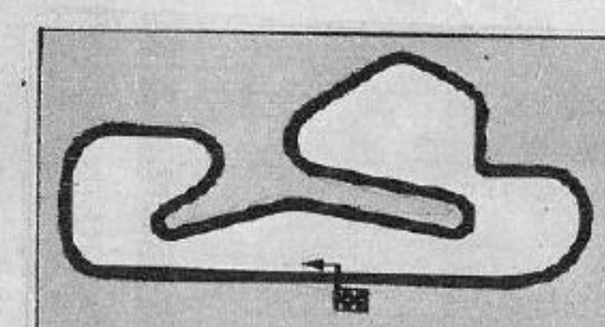
Primero fue Alboreto el que sucumbió tras amenazar fugazmente con completar un 1-2 de absoluta resurrección para Maranello. Después, el propio vasallo austríaco enrolado este año en las más itálicas filas del automovilismo, el casi constante líder de la carrera, también se inclinaba ante el avance inexorable del estratega, del pequeño gran Bicampeón Mundial, ahora ya recordman solitario de triunfos (28) en GG.PP. Antes, y por motivos igualmente diversos, habían hecho lo propio Mansell y Piquet, quien no obstante concluyó tercero y se afirma a la cabeza del Campeonato.

1



2



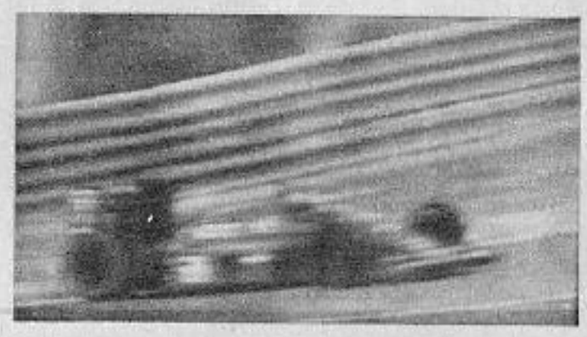


FICHA GENERAL

Fecha: 20 de setiembre de 1987
Denominación de la prueba: 8° Gran Premio de Portugal (duodécima fecha del Campeonato Mundial de Fórmula Uno)
Lugar: Autódromo de Estoril
Ubicación: a 31 km de Lisboa
Organizador: Automovel Club de Portugal-Lisboa
Autoridades: Director de la prueba: Amedee Pavesi (Francia); **Comisarios deportivos:** John Gorsmit (Holanda), Peter Cooper (Gran Bretaña), L. Salles Grade (Portugal); **Inspector de FISA:** Yvón León; **Largador:** R. Bruynsraede.
Condiciones climáticas: Cielo poco nublado con viento del Norte, temperatura media 23°C.
Participantes: 26 (más uno que no pudo largar)
Público: 55.000
Organización: Mediocre
Seguridad: Satisfactoria
Espectáculo: Excelente

La posibilidad de una buena carrera, para el Gran Premio de Portugal, y sobre todo para una jornada positiva para la **Ferrari**, era todo lo que se esperaba. Tal vez a nadie podía pasársele por la mente prever una victoria, o directamente de ver dos Ferrari delante de todos. Sin embargo, estuvimos a un paso de un hecho de este tipo. El resultado clamoroso no llegó, pero finalmente tuvimos una bella carrera, en verdad. No porque una máquina de Maranello estuviera a la cabeza, no por nacionalismo, sino porque circuito, circunstancias y protagonistas hicieron juntos espectáculo e incertidumbre, y cambios en las posiciones, que le dieron a la gente motivos para seguir verdaderamente con atención.

Una bella carrera, decíamos, en un día hermosísimo por el clima casi ideal (de no haber sido por un fuerte viento del Norte) y porque (aquí aparece el



3

nacionalismo) una Ferrari domino la competencia, rompiendo con prepotencia la monotonía de los Grandes Premios.

La Ferrari de **Gerhard Berger**, ya en primer plano el sábado para la conquista de la posición de partida, realmente superó a todos. No obstante una largada poco feliz que le permitió a **Mansell** con su **Williams** pasar en cabeza en la primera vuelta, Berger anduvo adelante desde el inicio de la segunda, y comenzó a alejarse progresi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

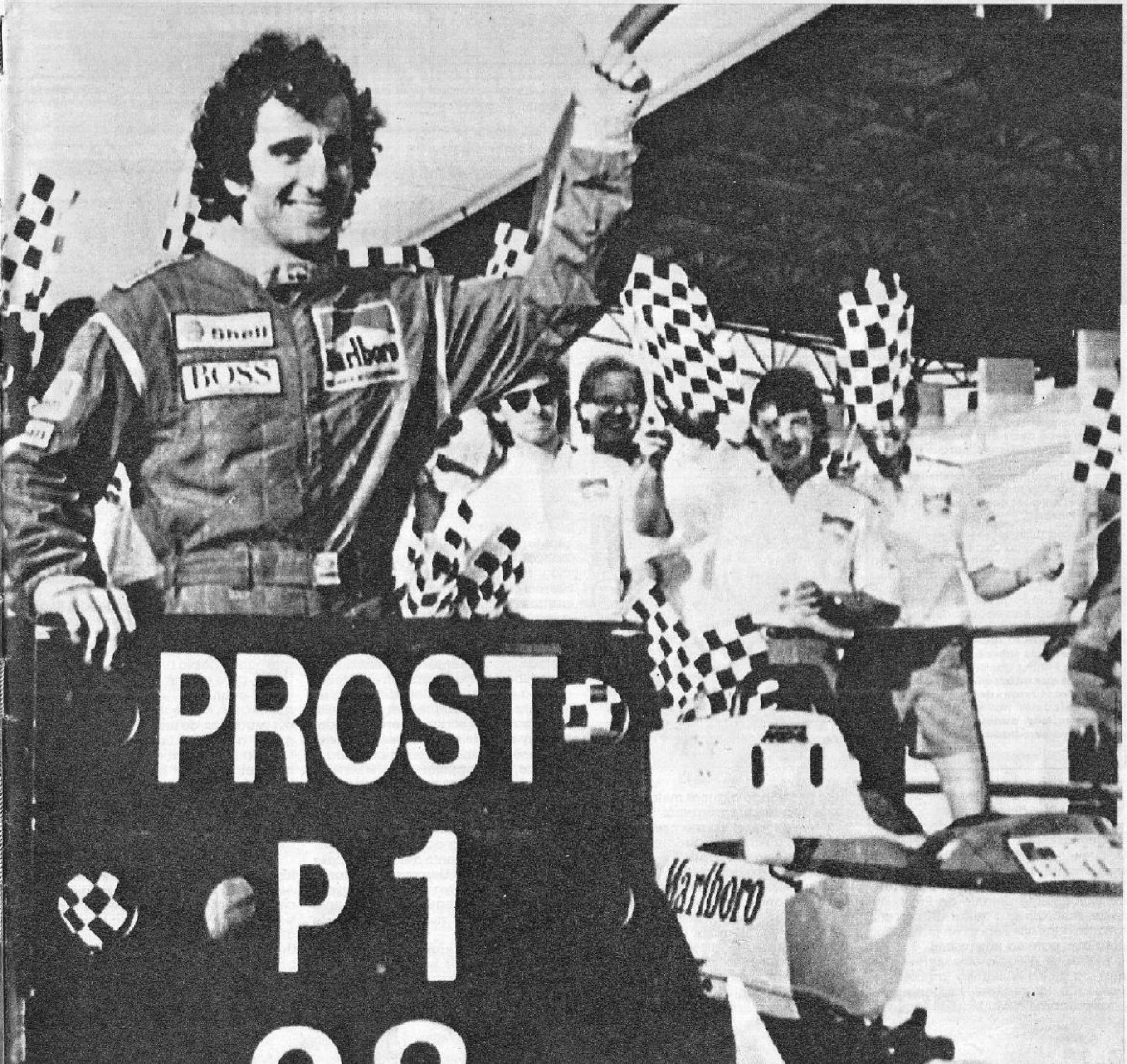
Por Franco Lini. Radiofotos: A.P.

"debacle" del "cavallino" no hizo sino precipitar una victoria record para

GENERAL PROST

ERGER!)

1) Adivinen que festeja Alain "Bonaparte" Prost con todo su equipo.. ¡Acertaron..! En efecto se trata del record historico batido al legendario Jackie Stewart, de 27 triunfos en F.1. Ese "gnomo" que usteded ven, 28 veces llegó más alto que nadie... 2) Momento en que se concreta la ansiada victoria 28a. y Prost comienza a exteriorizar su jubilo. 3) Esta contingencia captada así por la TV, le birló el éxito a Berger y se lo entrego al "Monstruo".



PROST P 1 '88

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

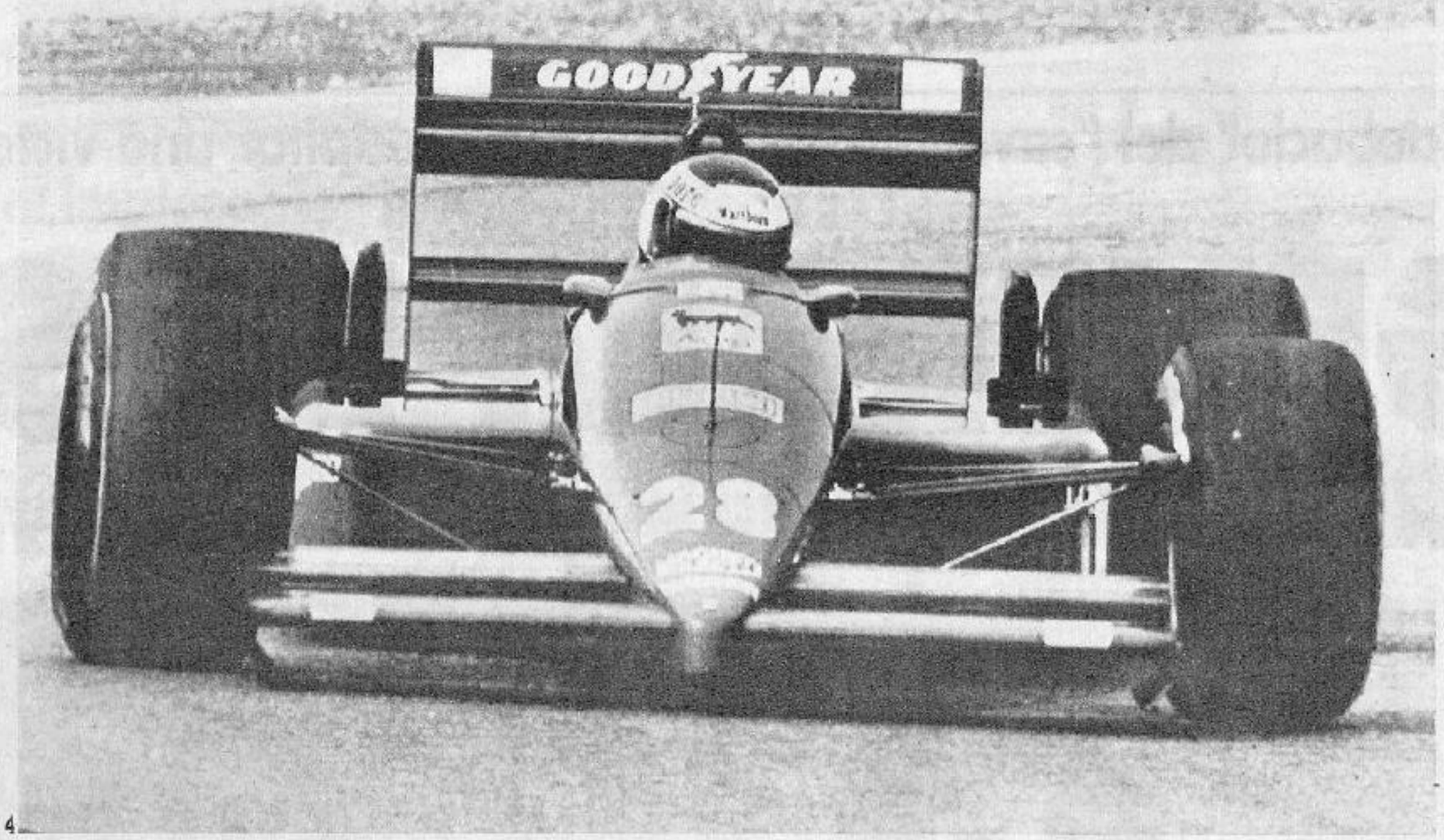
Alain Prost lo consiguió: se adjudicó el primado absoluto de victorias en carreras del campeonato mundial de Fórmula Uno. Hacía algunos GGPP que esperaba el triunfo número **28** que lo sacara del lugar compartido con **Stewart** pero con el decaimiento de las prestaciones del motor **Porsche**, y con los progresos de **Honda**, la meta se hacía difícil de alcanzar. Decía Prost que quizás debía esperar la última carrera, en el circuito de Adelaida, para asegurarse este primado, lo único que le podría dar motivación en esta temporada poco alegre. En cambio el éxito llegó ayer sobre el circuito de Estoril, logrando "robar" la victoria a la **Ferrari** y a **Berger**, quien apuntaba a su triunfo número dos.

El profesor y el alumno diligente, decían algunos el domingo a la tarde, pero por lo que se vio de **Berger** éste no tiene mucho que aprender. No se equivocó en nada, hizo una carrera espléndida, y el derrape que lo llevó fuera de la pista a dos vueltas y media del final no puede serle imputado como error.

"Íbamos ambos al límite: mis gomas estaban consumidas pero lograba tener bien la máquina, sin embargo, en aquella curva las posteriores deslizaron más de lo normal, produciendo un desplazamiento hacia el exterior que no pude corregir. Terminé en la tierra, conseguí retomar, pero ya estaba hecho. No creo que se me deba reprochar nada, no fue un error. Aunque falta la victoria queda la bella satisfacción de haber corrido la carrera en la punta. Y sobre todo queda lo más importante: en este momento nosotros, los de Ferrari, existimos de verdad. Antes del final del campeonato venceremos, seguro. ¡Ojalá que el domingo próximo...!".

Alain Prost dijo prácticamente las mismas cosas, desde su punto de vista, naturalmente: "**Esta victoria y el primado de éxitos, atenúa la frustración de una temporada poco alegre. En cuanto a lo que respecta al 'regalo' que me hizo Berger, debo decir que también yo tuve mis momentos difíciles, porque al límite en que ambos andábamos, con las gomas casi terminadas, los deslizamientos fueron muchos también para mí. Me fue bien, a él no; pero debo felicitarlo, y también a Ferrari**".

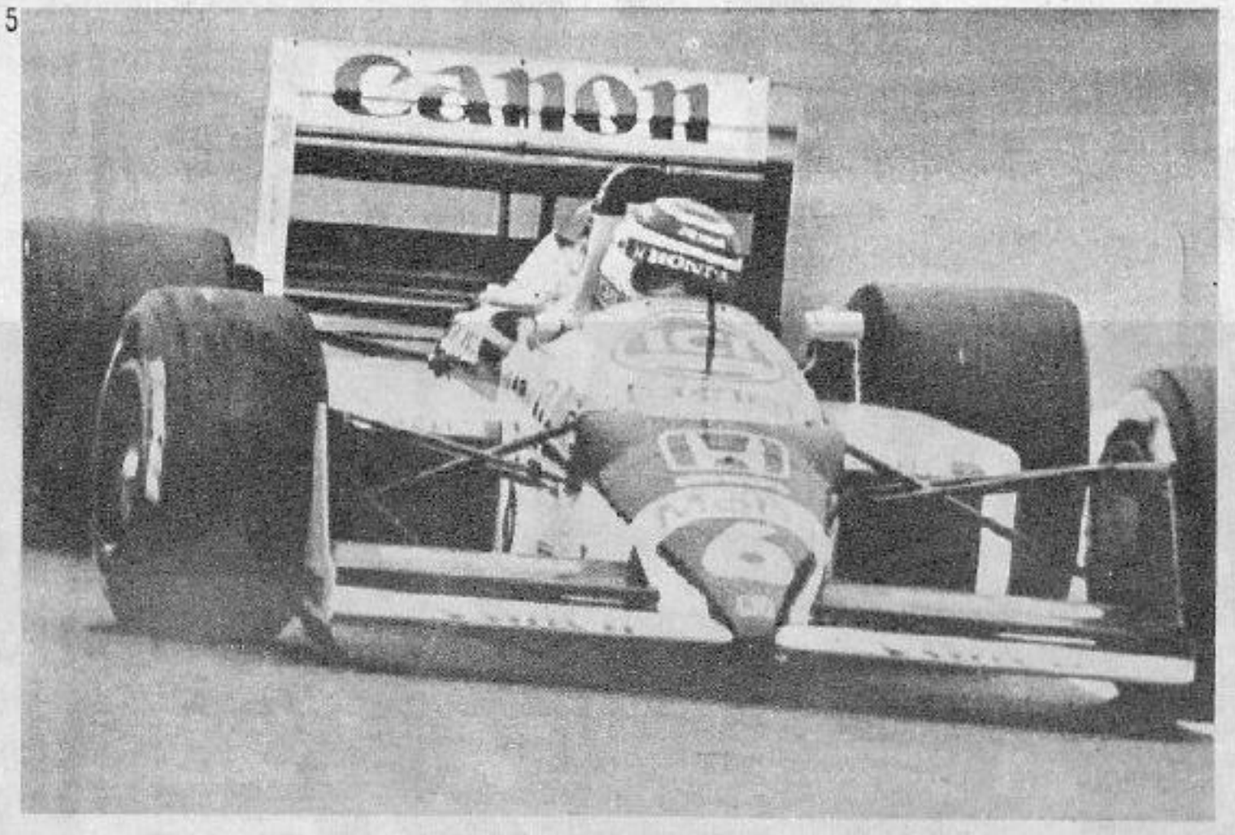
No había más gente feliz el domingo por la noche. Iván Capelli, quien con el March fue primero entre los autos con motores aspirados, debió correr con la máquina desbalanceada porque le cambiaron una goma en la grilla de partida (habían encontrado un clavo en la anterior, pero hizo gran trabajo): "**Fue muy dura la lucha con el Lola de Alliot y después sobre el final para tener a 'raya' a Palmer que se acercaba, aprovechando que en las curvas lentas yo era tapado por el Arrows de Cheever. Y así los dos terminamos juntos, separados por pocas décimas, aunque acaso la gente no se haya percatado de nuestra guerra privada**".



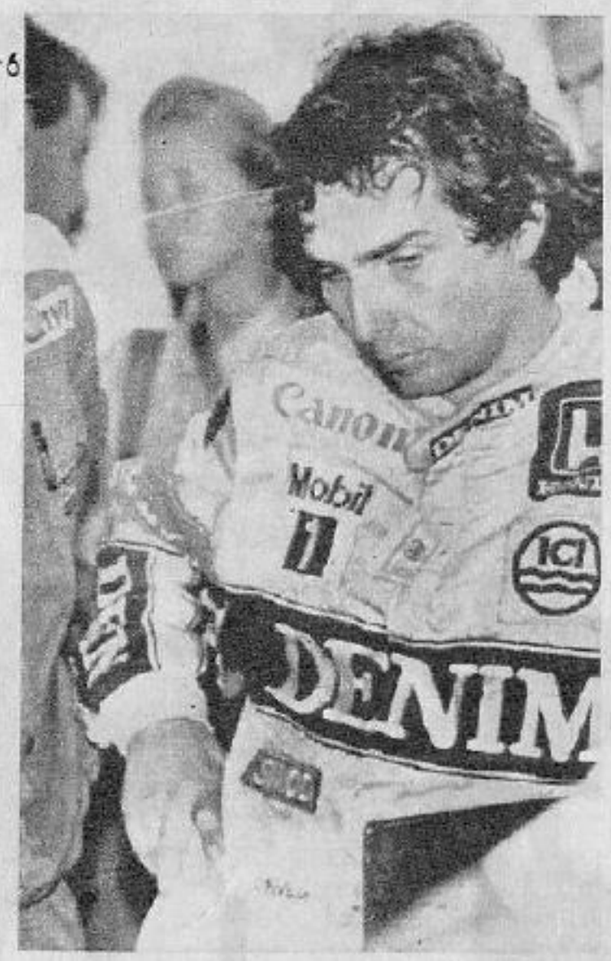
4

4) El líder casi excluyente de la competencia lusitana: Gerhard Berger con su Ferrari F1-87. Sólo dejó la vanguardia para el recambio de neumáticos y después, para perder la carrera... 5) Mucho más afortunado -una vez más- resultó Nelson Piquet, aunque no tan brillantemente como en otras oportunidades recientes. 6) El futuro "tri" (...), con un técnico de Williams.

5



6



vamente. Una fiesta para los ojos de los ferraristas que desplegaron sus banderas, mezclándolas con las decenas de brasileñas que hacían semejar Estoril al circuito de Río. Una cabalgata impresionante, bellísima, acompañada por la óptima posición de **Alboreto**, constantemente delante de **Prost**. Durante ocho giros, a mitad de carrera, tuvimos a las dos Ferrari en punta, una cosa que parecía inverosímil.

Y atrás se produjo otra sorpresa: el mal día de los Williams y también del **Lotus**. De los motores japoneses, en otras palabras. Nigel Mansell segundo, pero perdiendo algunos metros por giro, **Senna** tercero pero más lento que Mansell y **Piquet** cuarto precediendo por poco a Alboreto, que siempre anduvo adelante de Prost. Ya estas posiciones eran excitantes, con las dos Ferrari que tenían en una morsa a los motores de **Honda**, y los otros detrás. Pero duró poco: Senna se detenía de golpe en el box, con el motor casi parado, y debían cambiarle la central de la gestión electrónica, perdiendo un par de giros. Su remontada, después, fue una de las cosas con las cuales deleitarse, aunque platónica: Mansell, dos vueltas más tarde, rompió un escape, y con una bancada del motor sin sobrealimentación, debía abandonar. Para los dos fueron circunstancias bastante duras, porque significaron perjuicios decisivos a los fines del campeonato mundial.

Quedaba, en el medio de las dos Ferrari, el Williams de Nelson Piquet, alejadísimo de Berger y apenas delante de Alboreto, pero también éste debía ceder a avalar el doblete de Ferrari en la punta. Prost, siempre atentísimo y lúcido, mantenía el ritmo, pero se cuidaba muy bien de forzar. El sabio gnomo bicampeón pensaba en la bandera a cuadros, en los puntos.

Mitad de carrera y para nuestros "tifosi" las cosas comenzaban a tornarse consistentes, pero llegaba la primera ducha fría: Alboreto se detenía de golpe, con las ruedas posteriores sin tracción, por el cedimiento de "alguna cosa en la transmisión". Desconsolado por su óptima perspectiva esfumada, pero luego no tanto visto que finalmente tuvo bajo sus pies una máquina capaz de vencer.

A este punto Piquet había pasado atrás de Prost, por su detención para cambiar neumáticos y porque su máquina no era ya tan eficiente. Y tanto es así que también lo pasó **Teo Fabi** con el **Benetton**. Primero Berger y escolta Prost, con una buena cantidad de segundos de ventaja a favor del hombre de Ferrari.

Una veintena de giros antes del final, las alarmas de Ferrari comenzaron a insinuarse por el constante acercamiento del **McLaren** de Prost. Parecía que ello se debía a una táctica del austriaco, pero en cambio era el McLaren el que avanzaba. Un duelo espléndido mientras la distancia se reducía a pocos segundos, de una quincena. Y a dos giros y medio del final, inmediatamente después de haber hecho la vuelta más veloz, Berger hizo un semitrompo terminando apenas afuera en la arena. Prost, que ya casi parecía resignado al segundo puesto, se encontró así con la victoria entre sus manos, como le sucedió a Piquet en Monza.

Lástima. La Ferrari estaba para regalarse una bella y gran victoria. Berger y Alboreto hicieron una carrera magnífica, y ambos merecían el éxito. No ha sido así pero no hay a quien recriminar: ahora las máquinas rojas están verdaderamente entre los primeros, como se preveía. Veremos dentro de una semana en España...

Aquí, entre tanto, se vieron otras cosas que gustaron. La bella carrera de Teo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿FORMULA UNO EN LA U.R.S.S.?

En estos días conocimos el entusiasmo con que una gran parte de la "opinión pública" se abalanzó sobre una curiosa y bastante inverosímil noticia aparecida en la Unión Soviética en el diario **Pravda**, según la cual los rusos (por lo menos esto es lo oficial) tomaron de improviso gran amor por la Fórmula Uno, proponiendo el ingreso de ese país en el campeonato mundial y directamente la creación de un torneo nacional.

Hay quien ha tomado en serio una cosa de este tipo, y es curioso. Si lo hubiese hecho **Ecclestone**, que está siempre a la búsqueda de pretextos para dominar su gran casa, se entendería. Si lo hiciese **Balestre** que se llena la boca con cosas rimbombantes de este género, se podría entender. Pero no se comprende que lo haga la gente que conoce (o debería conocer) la realidad técnica y financiera de esta actividad. Que los rusos tengan verdaderas intenciones de F-1 lo dudo si se habla de aquella que todos conocemos. En cambio, es probable que la idea expresada por Pravda (que no es casual ni de un visionario), se refiera a algo muy distinto, vale decir, al inicio de un programa deportivo automovilístico un poco más consistente y moderno que el que se ha hecho hasta ahora detrás de la "cortina". La Fórmula Uno es una cosa mucho más exigente y que no se puede improvisar, aunque admito que la U.R.S.S. decida ocuparse de ella.

En realidad me parece que poner en circulación una noticia de ese calibre es parte de un programa de relanzamiento de la imagen de la F-1 que Ecclestone está obligado a inventar para tener alta la atención sobre una actividad que está perdiendo emoción desde hace mucho tiempo. La gente no es boba y comienza a cansarse del mismo circo, poco atrayente que ve en los televisores.

Y parece que también se están cansando los responsables de aquellas redes de TV que tratan formalmente y que no tienen intereses abiertos o escondidos para repartir con los negociantes de la F-1. El último ejemplo cronológico viene desde Francia, donde se está produciendo una reestructuración de las redes televisivas, con la privatización de **TF1** la red principal del estado. Entre las primeras cosas anunciadas por la nueva gestión de TF1 está la renuncia a la transmisión en directo por TV de la Fórmula Uno ya a partir de Portugal donde debimos ver a **Patrick Tambay** en la función de comentarista... para "**Canal Plus**", la extrañísima red francesa que transmite programas en código que reclaman aparejos especiales y también un montón de cánones. Una anomalía que algunos franceses han digerido quizás por un cierto snobismo masoquista. El año próximo, a la Fórmula Uno en Francia, la deberán ver en "Canal Plus" o en "**La 5**" de Berlusconi, pero sólo si hay una adecuada contrapartida financiera o un sponsor que pague. Y así se llega al final del jueguito hasta ahora bien llevado por la FOCA de Ecclestone, que tuvo éxito al hacer pagar a la TV los derechos de transmitir en directo los nombres de los sponsors sobre las máquinas y los carteles publicitarios alrededor del circuito, por los cuales los constructores de Fórmula Uno y los organizadores ya cobran gruesas sumas. Oh, Dios, quizás ciertos órganos de TV serán los últimos en advertir oficialmente el engaño que sufren desde hace tiempo, pero creo que no es por estupidez de quien decide y hace los programas sino todo lo contrario...

F.L.

Fabi y de **Eddie Cheever**. Y también la de **Capelli**, que en el gran batalla de los motores aspirados despuntó sobre el francés **Alliot**. Y **Nannini**, que estaba octavo pero que no pudo hacer todos los giros finales por falta de combustible. También ellos merecen atención.

Por otra parte, el "afortunado" Piquet se llevó otros 4 puntos, y sobre todo vale apuntar que tanto Mansell como Senna no cosecharon ninguno... Ahora Nelson debe tener cuidado con Frost, pero con las Ferrari que van fuerte recibirá seguramente una mano de Maranello para conquistar su tercer campeonato mundial.

Este Gran Premio tuvo dos largadas, como está sucediendo demasiado a menudo. La primera vez, con Mansell que lo "madrugó" Berger, en mitad de la primera curva se produjo una colisión entre Alboreto y Piquet, con desbandamiento y algunos daños, y el pelotón que venía detrás de ellos, en consecuencia, desencadeno una carambola general ya que para evitar las máquinas atravesadas cada uno freno en seco... Muchas máquinas terminaron afuera, y cada uno de ellos debió recurrir al muletto. Todos detenidos, por lo tanto, por otra media hora, y después la partida definitiva, con un coche menos: el del alemán **Christian Danner**.

Lamentablemente, los motores de Patrese y De Cesaris aún no son robustos, y ambos se pararon pronto. Lo mismo pasó con **Caffi**, **Ghinzani** y **Forini**.

PATIO DE BOXES

NIGEL Y EL GOLF. Miguel Mansell esta obviamente empeñadisimo en conquistar el título mundial de Fórmula Uno, pero piensa también –y mucho– en su actual segunda pasión que es el golf (ha obtenido handicap 1), a tal punto que se ha inscripto en el **Abierto de Australia** que se disputara en noviembre. **Gregg Norman**, el gran campeón australiano de la especialidad, está haciendo todo lo posible para obtener que Mansell sea eximido de las clasificaciones, para las cuales le faltaría al inglés el tiempo necesario.

PRIMERA POLE. Gerard Berger obtuvo la primera pole position de su carrera, la cual fue naturalmente muy festejada, sobre todo por los hombres de **Ferrari** porque este resultado interrumpe una serie negativa que duraba ya mucho tiempo. La ultima vez que una Ferrari estuvo en primera posicion fue el 16 de **abril de 1985**, en el **GP de Brasil**, con **Alboreto**, que debió retirarse en carrera por la rotura de un caliper de frenos.

Con la "pole" de Berger son ahora 103 las obtenidas por pilotos de esta escudería en las carreras del campeonato del mundo. Recordamos también que Ferrari no gana una competencia desde 1985, cuando después de una carrera magnífica Michele Alboreto triunfó en el **G.P. de Alemania** disputado en el nuevo **Nürburgring**.

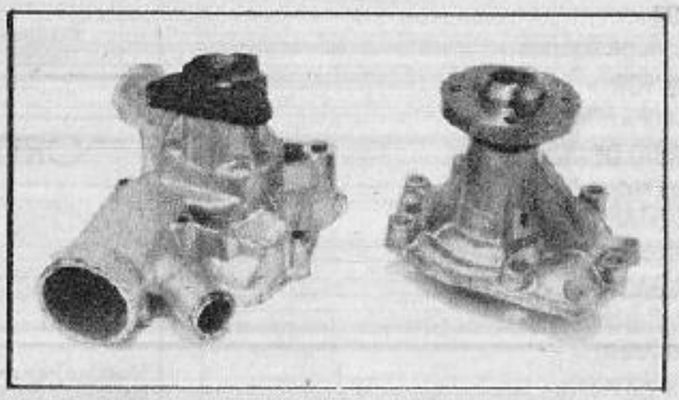
BERGER POR CUATRO. El austriaco ha participado en todos los recientes Grandes Premios de Portugal al volante de máquinas diferentes. En **1984** lo hizo con **ATS/BMW**, clasificando en el puesto 27 y luego retirándose en carrera; en **1985** conducía el **Arrows-BMW**, con el que se clasificó 17° para luego abandonar; en **1986** contaba con el **Benetton**, también **BMW**, con el cual se clasificó 4° y desertó tras una colisión con la... **Ferrari** de **Johansson**, que ya se sabía debía cederle el puesto en la escudería.

FABI A AMERICA. Teo Fabi deja la Fórmula Uno para volver a correr en el **Campeonato del CART**. Es probable que sea elegido por **Porsche** para guiar la nueva máquina que debuta ahora con **Unser Senior**, y que estará en pista bajo la gestión de la escudería directa de **Al**

NUEVA

BOMBAS DE AGUA
PARA AUTOMOTOR

CARBALUNA



NUEVAS Y REPARADAS
NACIONALES E IMPORTADAS

Repuestos legítimos
HELIODINO

ENVIOS A
TODO EL PAIS

COMPETICION

CARBALUNA S.R.L.

Av. Alvarez Thomas 2658 Capital Tel. 51-7534

Blasco & Asociados

Cuando piense en impresiones
piense en

DECAL'S

DECAL'S FONDOS DE VIDRIERAS	DECAL'S CALCOMANIAS EN ROLLOS	DECAL'S TELAS VINILICAS EN ROLLOS
DECAL'S MANTELES	DECAL'S CORTINAS PARA BAÑOS	DECAL'S VISERAS - OBLEAS
DECAL'S INDIVIDUALES	DECAL'S CALCOMANIAS	DECAL'S BANDERINES
DECAL'S CRUZACALLES	DECAL'S GUIRNALDAS	DECAL'S ALMANAQUES
DECAL'S CORTINAS PARA CAMBIADORES	DECAL'S FAJAS AUTOADHESIVAS	DECAL'S IMPRESIONES ENPVC PAPEL ADHESIVO

DECAL'S S.R.L.

URQUIZA 3160 TEL. 750-7729 CASEROS

CORSA

Año XXI N° 1107
Del 23 al 29 de septiembre de 1987
Avda. Suipacha 654, 5° piso - (1008) Capital Federal
Télex: 9229 ABRIL-AR
Tel. 331-0112/ 0253/ 0894/ 1164/ 1204/ 1353/ 1459/ 1627/ 1860/ 2114/ 8557/ 9280/ 9291/ 3807/ 3868/ 4149/ 4227/ 9367/ 2771/ 4402/ 5936/ 9609/ 9675/ 9890/ 9970/ 0193/ 1187/ 9140

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannelli, Oscar Slepancich
(Diagramadores)

SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

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

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Pino
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.
Fotógrafos
Cristian Frölich, Guillermo Cantón, Pablo Miguel Algañaraz, Carlos Campos

LABORATORIO
Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES
Jefa: Marilú Olguín
ARCHIVO
Jefe: Francisco Farcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril s.a.

GERENTE GENERAL
Julio César Blanco

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Danilo Philpotts
Promotoras: Laura Benvenuto, Hermes Basso
Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio
Medios: Ruben Concetti

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

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

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

(Disputadas las competencias de: Brasil, San Marino, Bélgica, Mónaco, Detroit, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Hungría, Austria, Italia y Portugal)

Pos.	Piloto	País	Ptos.
1°	**Nelson Piquet**	Brasil	67
2°	Ayrton Senna	Brasil	49
3°	Nigel Mansell	Gran Bretaña	43
4°	Alain Prost	Francia	40
5°	Stefan Johansson	Suecia	22
6°	Gerhard Berger	Austria	18
7°	Thierry Boutsen	Bélgica	10
	Teo Fabi	Italia	10
9°	Michele Alboreto	Italia	8
10°	Satoru Nakajima	Japón	6
11°	Eddie Cheever	E.E.U.U.	5
12°	Jonathan Palmer	Gran Bretaña	4
	Andrea De Cesaris	Italia	4
	Philippe Streiff	Francia	4
15°	Derek Warwick	Gran Bretaña	3
16°	Martin Brundle	Gran Bretaña	2
	Ricardo Patrese	Italia	2
18°	Philippe Alliot	Francia	1
	Ivan Capelli	Italia	1
	René Arnoux	Francia	1

TROFEO JIM CLARK: (para pilotos que utilizan maquinas equipadas con motores aspirados): **Jonathan Palmer (Gran Bretaña) 71 puntos**; Philippe Streiff (Francia) 58; Pascal Fabre (Francia) 35; Ivan Capelli (Italia) 34; Philippe Alliot (Francia) 25.

Próxima competencia: el 27 de septiembre, Gran Premio de España en el circuito de Jerez de la Frontera.

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Ptos
1°	**Williams-Honda**	**110**
2°	McLaren-TAG Porsche	62
3°	Lotus-Honda	55
4°	Ferrari	26
5°	Benetton-Ford	20
6°	Tyrrell-Ford Cosworth	8
	Arrows-Megatron	8
8°	Brabham-BMW	6
9°	Zakspeed	2
10°	Ligier-Megatron	1
	March-Ford Cosworth	1
	Lola-Ford Cosworth	1

TROFEO COLIN CHAPMAN: (para equipos que utilizan motores aspirados): **Tyrrell-Ford Cosworth, 129 puntos**; AGS-Ford Cosworth, 35; March-Ford Cosworth, 34; Lola-Ford Cosworth, 25.

ORDEN DE LARGADA

Gerhard Berger
Ferrari F1/87
1m17s620/1000
Promedio: 201,752 Km/h

Nigel Mansell
Williams FW11B-Honda
1m17s951

Alain Prost
McLaren MP4D-TAG Porsche
1m17s994

Nelson Piquet
Williams FW11B-Honda
1m18s164

Ayrton Senna
Lotus 99T-Honda
1m18s354

Michele Alboreto
Ferrari F1/87
1m18s540

Ricardo Patrese
Brabham BT56-BMW
1m19s965

Stefan Johansson
McLaren MP4B-TAG Porsche
1m20s134

Thierry Boutsen
Benetton B187-Ford
1m20s305

Teo Fabi
Benetton B187-Ford
1m20s483

Eddie Cheever
Arrows A10-Megatron
1m21s207

Derek Warwick
Arrows A10-Megatron
1m21s397

Andrea De Cesaris
Brabham BT56-BMW
1m21s725

Alessandro Nannini
Minardi M187-M. Moderni
1m21s784

Satoru Nakajima
Lotus 99T-Honda
1m22s222

Christhian Danner
Zakspeed Zk841-Zakspeed
1m22s358

Martin Brundle
Zakspeed ZK841-Zakspeed
1m22s400

René Arnoux
Ligier JS29-Megatron
1m23s237

Phillipe Alliot
Lola LC87-Ford Cosworth
1m23s580

Adrián Campos
Minardi M187 - M. Moderni
1m23s591

Philippe Streiff
Tyrrell 016-Ford Cosworth
1m23s810

Ivan Capelli
March 871 - Ford Cosworth
1m23s906

Piercarlo Ghinzani
Ligier JS29-Megatron
1m24s105

Jonathan Palmer
Tyrrell 016-Ford Cosworth
1m24s217

Alex Caffi
Osella FA1D-Alfa Romeo
1m24s792

Franco Forini
Osella FA1D-Alfa Romeo
1m26s635

Luego clasificó: Pascal Fabre (AGS JH22-Ford Cosworth). 1m26s946/1000

CLASIFICACION FINAL

Gran Premio de Portugal - Autódromo de Estoril - Circuito de 4.350 metros de extensión - 70 vueltas - Recorrido total: 304,500 km - 20/9/87.

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	**Alain Prost**	**McLaren MP4D-Tag Porsche**	**1h37m03s906/1000**	**70**
2°	28	Gerhard Berger	Ferrari F1-87	a 20s493/1000	70
3°	6	**Nelson Piquet**	**Williams FW11B-Honda**	a 1m03s295	70
4°	19	**Teo Fabi**	Benetton B187-Ford	a 1 vuelta	69
5°	2	Stefan Johansson	**McLaren MP4D-TAG Porsche**	a 1 vuelta	69
6°	18	**Eddie Cheever**	**Arrows A10-Megatron**	a 2 vueltas	68
7°	12	**Ayrton Senna**	**Lotus 99T-Honda**	a 2 vueltas	68
8°	11	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	a 2 vueltas	68
9°	16	**Iván Capelli**	**March 871-Ford Cosworth**	a 3 vueltas	67
10°	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 016-Ford Cosworth	a 3 vueltas	67
11°	24	**Alessandro Nannini**	**Minardi M187-M.Moderni**	a 4 vueltas	66
12°	4	**Philippe Streiff**	**Tyrrell 016-Ford Cosworth**	a 4 vueltas	66
13°	17	**Derek Warwick**	**Arrows A10-Megatron**	a 4 vueltas	66
14°	20	**Thierry Boutsen**	**Benetton B187-Ford**	a 6 vueltas	64

Estadísticas: Alberto Falcón

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
10	BERG	MANSE	SENNA	PIQUE	ALBO	PROST	BOUT	FABI	PATRE	JOHA
20	BERG	PIQUE	ALBO	PROST	BOUT	FABI	JOHA	CHEEV	WARW	DE CE
30	BERG	ALBO	PROST	PIQUE	FABI	CHEEV	DE CE	NANNI	JOHA	BRUM
40	BERG	PROST	PIQUE	FABI	DE CE	JOHA	CHEEV	NANNI	NAKA	CAPE
50	BERG	PROST	PIQUE	FABI	JOHA	DE CE	CHEEV	NANNI	NAKA	CAPE
60	BERG	PROST	PIQUE	FABI	JOHA	CHEEV	NAKA	NANNI	SENNA	CAPE

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	N°	Piloto	Marca	Causa
13	7	Riccardo Patrese	Brabham BT56-BMW	Motor
13	5	Nigel Mansell	Williams FW11B-Honda	Escape
24	23	Adrian Campos	Minardi-M187-M. Moderni	Fuera de pista
24	26	Piercarlo Ghinzani	Ligier JS29-Megatron	Encendido
27	21	Alex Caffi	Osella FA1D-Alfa Romeo	Turbo
29	25	René Arnoux	Ligier JS29-Megatron	Radiador
31	30	Philippe Alliot	Lola LC87-Ford Cosworth	Fuera de pista
32	22	Franco Forini	Osella FA1D-Alfa Romeo	Suspension
35	9	Martin Brundle	Zakspeed ZK841-Zakspeed	Caja de cambios
38	27	Michele Alboreto	Ferrari F1 87	Trasmisión
54	8	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	Motor

Nota: Cristhian Danner (Zakspeed ZK841) no fue de la partida en la segunda largada.

Holbert. Sin embargo, de no confirmarse esta tratativa no obstante avanzadísima. Fabi correrá con el equipo de **Andretti**. El puesto del italiano en **Benetton** es muy disputado, pero el favorito parece ser **Alessandro Nannini**.

PATRESE A WILLIAMS. Es inminente el anuncio del pase del italiano **Ricardo Patrese** a **Williams**, en el puesto que deja Piquet al integrarse a **Lotus**.

LARROUSSE. Sobre el motor **Cosworth-Mader** utilizado por la escudería **Larrousse** debía ser experimentado un nuevo sistema de encendido electrónico puesto a punto por **Marelli**, pero la prueba que estaba prevista para el sábado no pudo llevarse a cabo por falta de tiempo. La verificación se hará, pues, durante las pruebas para el Gran Premio de España.

TROFEOS CLARK Y CHAPMAN. Entre autos equipados con motores aspirados normalmente, en esta carrera ganaron **Jonathan Palmer y Tyrrell**, y no hay ya posibilidades de que sean superados en sus respectivos certámenes.

LOS TIEMPOS

Piloto	Entrena. V.	Clasif. V	Entrena. S	Clasif. S	Tanques Llenos	Vuelta más rápida
Berger	1m19s107	**1m18s448**	1m19s162	1m17s620	1m21s724	1m19s282
Mansell	1m19s314	**1m17s961**	1m18s911	1m18s235	1m21s757	1m22s834
Prost	1m19s119	1m18s404	1m20s979	1m17s994	1m21s623	1m19s509
Piquet	1m19s842	1m18s164	1m20s109		1m22s822	1m21s191
Senna	1m20s342	1m18s382	1m19s192	1m18s354	1m22s877	1m20s217
Alboreto	1m19s929	1m20s069	1m19s648	1m18s540	1m22s050	1m22s989
Patrese	1m23s362	1m21s606	1m21s191	1m19s965	1m24s703	1m24s433
Johansson	1m22s542	1m20s134	1m22s341	1m20s227	1m22s692	1m22s807
Boutsen	1m22s375	1m20s305	1m20s359	1m20s558	1m22s594	1m21s535
Fabi	1m22s236	1m20s483	1m20s629	1m20s548	1m23s032	1m21s821
Cheever	1m21s516	1m21s524	1m24s378	1m21s207	1m24s983	1m22s682
Warwick	1m22s267	1m21s397	1m21s961	1m21s587	1m24s569	1m23s259
De Cesaris	1m22s856	1m22s060	1m21s969	1m21s725	1m24s208	1m22s504
Nannini	1m24s619	1m21s784	1m25s845	1m22s128	1m25s899	1m24s626
Nakajima	1m24s230	1m22s222	1m24s436		2m36s372	1m23s828
Danner	1m23s286	1m22s424	1m23s583	1m22s358	1m26s111	
Brundle	1m23s289	1m22s400	1m25s664	1m22s794	1m24s558	1m26s760
Arnoux	1m25s439	1m23s637	1m26s380	1m23s237	1m26s053	1m26s131
Alliot	1m25s926	1m24s181	1m25s187	1m23s580	1m25s976	1m27s020
Campos	1m26s007	1m24s822	1m24s714	1m23s591	1m26s977	1m26s892
Streiff	1m25s321	1m23s810	1m27s134	1m24s436	1m26s203	1m25s003
Capelli	1m25s628	1m24s533	1m24s202	1m23s905	1m26s038	1m25s012
Ghinzani	1m27s296	1m24s105	1m28s612	1m24s979	1m26s894	1m26s811
Palmer	1m26s091	1m24s392	1m25s085	1m24s217	1m26s480	1m24s652
Caffi	1m27s012	1m24s792	1m25s406	1m25s232	1m26s906	1m26s811
Forini	1m31s076	1m27s219	1m27s240	1m26s635	9m49s291	1m29s223
Fabre	1m29s636	1m28s756	1m28s057	1m26s946		

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MALDONADO Y ACRILALBA: UN LIDERAZGO REAFIRMADO.

El talento, la dedicación y la alta tecnología se reflejan en los resultados.
Con esos elementos consiguió **Guillermo "Yoyo" Maldonado** sus cuatro Campeonatos de **F.2** consecutivos (actual **F.3 Sudamericana**).
Y así también logró **Alba** el sistema más avanzado para el pintado de automotores: **Acrilalba Cristal Sistema Bicapa.**
Por eso, que **Maldonado** y **Acrilalba Cristal** brillen juntos no es casualidad: es calidad.

ALBA

Los colores del triunfo.

fórmula tres sudamericana

EN MENDOZA, una carrera soberbia tuvo en Friedrich a un ganador "brilhante" que además se encarama al tope del Campeonato

¡PRA FRENTE, LEONEL!

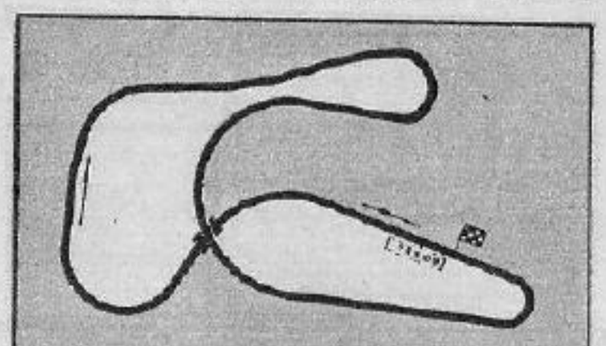


1 - Friedrich se perfila como gran candidato para adjudicarse el torneo '87. 2 - El nutrido podio con Sommi, Croceri, Friedrich, Gurini y Furlán. 3 - Así está la F-3 Sudamericana... "A cara de perro", Croceri, Kissling, Friedrich, Maldonado, Benamo y Sommi buscan la punta.

Así, como lo hubiera deseado y expresado su "torcida" en el propio idioma, el "gaúcho" resultó la auténtica "aplanadora" de un verdadero carrerón como hacía años no ofrecía la actual F-3.



2



FICHA GENERAL

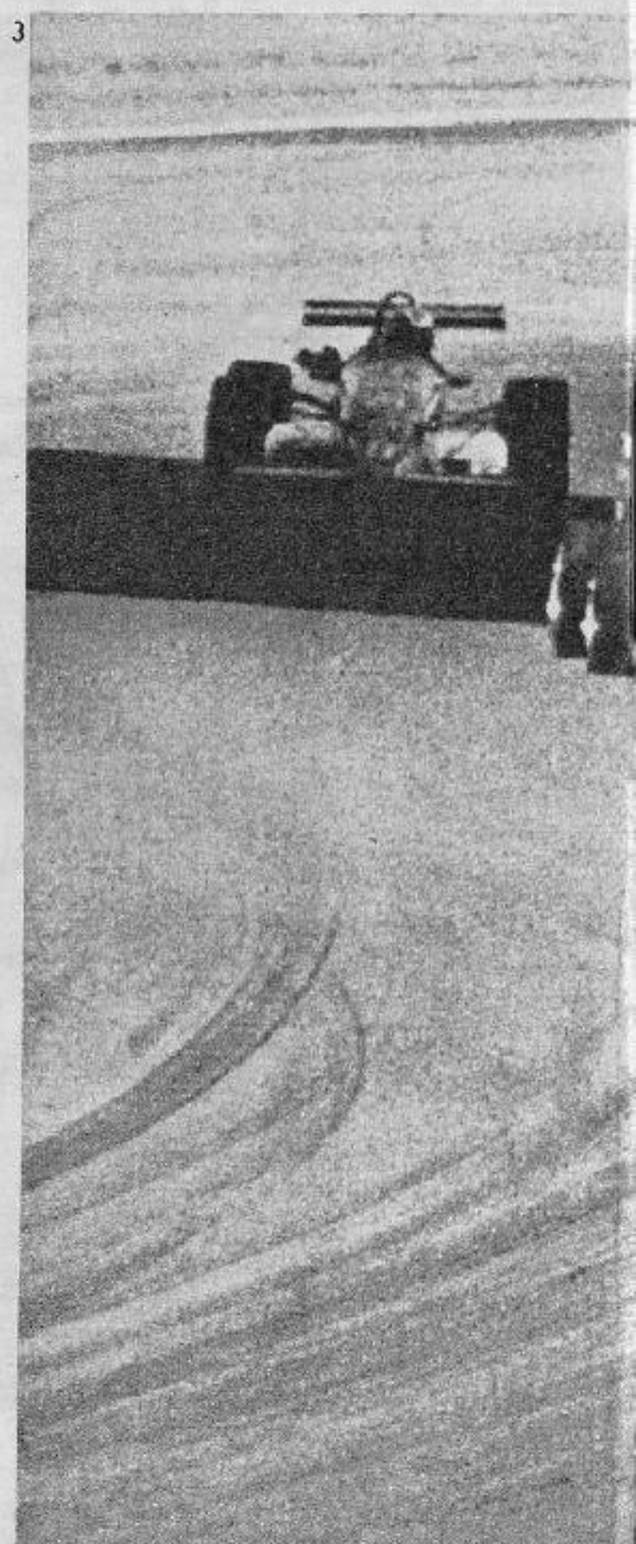
Fecha: 20 de setiembre de 1987.
Denominación de la Prueba: 5ª Carrera por el Campeonato Sudamericano de Fórmula 3, y 8ª por el Campeonato Argentino de Turismo
Lugar: Mendoza (Argentina).
Ubicación: 5 km al oeste de la ciudad capital.
Autoridades: F.3; Director de la Prueba, José Domingo **Pellizza**; Adjunto, Pedro Gómez; **Comisario Deportivo**, Nicolás Aguilar (Chile); **Comisario Técnico**, Carlos Funes; **Turismo, Colegio de Comisarios Deportivos**, Raúl Marielli (Pte.) y Eduardo Scac; **Comisarios Técnicos**, Alfredo Menéndez y Juan Manuel Esnal.
Condiciones Climáticas: Cielo algo nuboso, fresco, con viento. 18°C.
Participantes: 20 en F.3. 19 en Clase 2. 15 en Sierra y 14 en Clase 3.
Público: 8.000 personas.
Infraestructura del escenario: Buena.
Organización: Buena.
Espectáculo: Muy bueno en Turismo. Excelente en F. 3.

No nos cabe ninguna duda: la de Mendoza fue la mejor de las cinco carreras que disputó este año la Fórmula 3 Sudamericana. Con cuatro punteros diferentes a lo largo de su desarrollo. Con cambios de posiciones permanentes. Con records de vuelta que fueron superándose en forma continua. Con un pelotón de punta integrado por **Croceri, Kissling, Friedrich, Maldonado, Benamo, Guerra, Sommi y Gurini**, quienes hasta el abondono de Angel –vuelta 8– viajaron todos muy apretados en 2 segundos y medio. Con una clasificación realmente espectacular el día viernes, donde la "pole" cambió de manos ocho veces en 45 minutos, y los distintos puestos por detrás de Croceri, muchas más veces y con diferentes combinaciones de nombres. Donde, por ejemplo, Kissling estaba 6° hasta la anteúltima vuelta y quedó 2° con su tiempo del último giro. Donde Sommi había quedado 9° el viernes y avanzó al 7° puesto el sábado, mejorando sólo 5/100. Dos jornadas de clasificación que colocaron 10 autos en un segundo y 18 en menos de dos. Una carrera donde el record queda en poder del ganador, quien lo marca en el giro 39 en pleno ascenso hacia la punta, y después de haber quedado 6° a más de 7 segundos del líder. Un record que hace Friedrich y queda sólo 40/100 por encima de lo que había sido el tiempo para la "pole" del viernes de Croceri, y 16/100 arriba de su propio tiempo de clasificación. Estos son elementos numéricos, palpables y comprobables con sólo remitirse a las estadísticas. Pero de los otros, de los no que son matemáticos y que tienen que ver con la plasticidad, con la tecnología, con el equilibrio de un vehículo de competición, con la capacidad de su conductor para llevarlo en un circuito de más de 170 kilómetros horarios de media, hubo muchos más. Lo que hicieron en el "General San Martín" de Mendoza, Croceri, Kissling, Sommi, Maldonado, Friedrich, Benamo, Guerra y Gurini, por citar sólo a los que integraron el pelotón de punta durante buena parte de la carrera, quedará grabado por mucho tiempo en las retinas de quienes lo vieron "in situ", y también en las de los muchos miles que lo observaron por TV. Fue realmente un espectáculo de primer nivel, brindado por la que es tecnológicamente la categoría de mayor nivel de Sudamérica, y también la que tiene los mejores pilotos que corren aquí.

El cambio de reglamento le ha dado una paridad realmente notable. A tal punto que en cinco carreras hubo cuatro ganadores diferentes –sólo Friedrich repitió victorias– y hay cuatro pilotos separados por cuatro puntos en la vanguardia del torneo. Para citar un solo ejemplo: Maldonado era puntero del mismo hasta la carrera cuyana. Abandonó en ésta y quedó 4°. Es decir que fue superado por Friedrich, Croceri y Sommi. El porcentaje de clasificados estuvo en el orden del 60 por ciento, y ese mismo porcentaje viene manteniéndose desde principios de temporada en todas las carreras. No hay prácticamente roturas de motores, y se da el caso de pilotos como **Humberto Dana**, por ejemplo, que debutan en la categoría, con medios muy modestos, y llegan entre los siete primeros, sin sufrir las diferencias del año anterior. Una categoría con un reglamento donde luego de muchos años, y en la segunda presentación del auto, **Rafael Verna**, su piloto, lo coloca en los puntos... Es decir que la diferencia, la brecha entre los de atrás y los de adelante, se ha estrechado de manera notable.

Resulta difícil rescatar una figura, un nombre que haya brillado más que otro en Mendoza. Todos tuvieron un muy buen nivel, y si bien se puede especular con que Maldonado mandó durante el 80 por ciento de la carrera, nunca estuvo muy cómodo al frente, ya que la mayor diferencia que logró sobre su escolta fue del orden de los 2 segundos.

A Friedrich nadie le regaló nada, ya que para remontar del 6° puesto a la punta, tuvo que andar cada vez más rápido hasta ponerse a la cola de "Yoyo", ya que cuando el Campeón se paró, Leonel estaba a poco más de un segundo de diferencia. Incluso, cuando Maldonado hizo su vuelta más veloz –la 30ma. con 1m05s83/100–, Leonel, que



3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


FRIEDMAN
IPIRANGA
GP SUPER

LOS PROTAGONISTAS

FRIEDRICH: "CREI QUE TODO ESTABA PERDIDO..."



Leonel Friedrich repitió el triunfo en F-3.

Friedrich: "Cuando se soltó el matafuegos, creí que estaba todo perdido, pero cuando logré acomodarlo y empece a recuperar, sentí que podía llegar, por lo menos, hasta el 2° lugar. Debo reconocer que más allá de mi problema, tuve mucha suerte y mis rivales colaboraron para mi victoria. Los abandonos de Kissling, Benamo y Maldonado me favorecieron, así como también la rotura del spoiler de Croceri. De cualquier manera, el auto anduvo muy bien, era rapidísimo y estaba equilibrado, como lo demostró el entrenamiento matutino, donde había hecho el mejor tiempo. Estaba muy confiado para esta carrera. La prueba de lo rápido que iba, es que hice el record de vuelta a cinco del final... Estar otra vez primero en el Campeonato, es lo que buscaba. El trabajo del equipo INI es impecable".

Sommi: "Cuando subió la temperatura, pensé en parar para no romper el motor; pero cuando vi que podía ganar porque me acercaba a Yoyo, me dije: 'Que pase lo que pase', y decidí continuar, aunque 'tiré' unas 200 vueltas menos los cambios. La diferencia grande me la hacen los Berta en lo rápido, ya que con el Dallara de fondo plano yo no puedo ir tan velozmente como ellos, a pesar de que hoy trabajé con muy poca carga dinámica y tuve que esmerarme para no cometer errores. Estoy muy contento porque pese a no haber ganado aún, he puntuado en todas las carreras y sigo con la posibilidad del Campeonato".

Croceri: "El auto era una maravilla. Lástima la rotura del spoiler cuando se fue afuera Benamo. En ese momento estaba yendo otra vez para adelante y creía que íbamos a hacer el uno-dos del equipo con Yoyo".

Maldonado: "Se rompió la maza del mismo sector que en Interlagos, pero ésta era la que hicimos nosotros... Tendremos que revisar ese ítem. Me di cuenta de que pasaba algo, cuando, unas 5 vueltas antes, el auto comenzó a vibrar. Pensé que se había perdido un plomo del balanceo de las ruedas, pero cuando iba en la recta, no vibraba, es decir que el tema no pasaba por allí. A pesar de mi abandono, creo que fue una carrera bárbara para la categoría, y el Campeonato está 'genial'".

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Sommi: Temperatura de agua. Llegó con 120° a raíz de haberse obturado un conducto de refrigeración del radiador, con un plástico. **Verna:** Tendencia subvirante por falta de temperatura en el tren de neumáticos anterior. **Giacchino:** se rompió la rueda trasera izquierda y la tapa de caja en el toque con Risatti (abandono de ambos). **Pegoraro:** Alerón y arco de seguridad rotos cuando Pescador le pasó por encima. **Muffato:** Se engranó la caja. **Benamo:** Se destruyó todo el lateral derecho del auto cuando se despistó a causa de una goma desinflada. **Kissling:** se cortó el cigüeñal. **Di Palma:** quedó en dos cilindros su motor. **Maldonado:** Se rompió la maza delantera derecha. **Croceri:** Rompió el spoiler delantero izquierdo en toque con Benamo. **Dana:** lo tocaron de atrás en la largada y se tapó de aceite el visor de su casco. **Cingolani:** Embrague.



Instante en que Pegoraro y Pescador (que le pega a un cartel) salen violentamente de pista.

LA VERSION DE LOS INCIDENTES

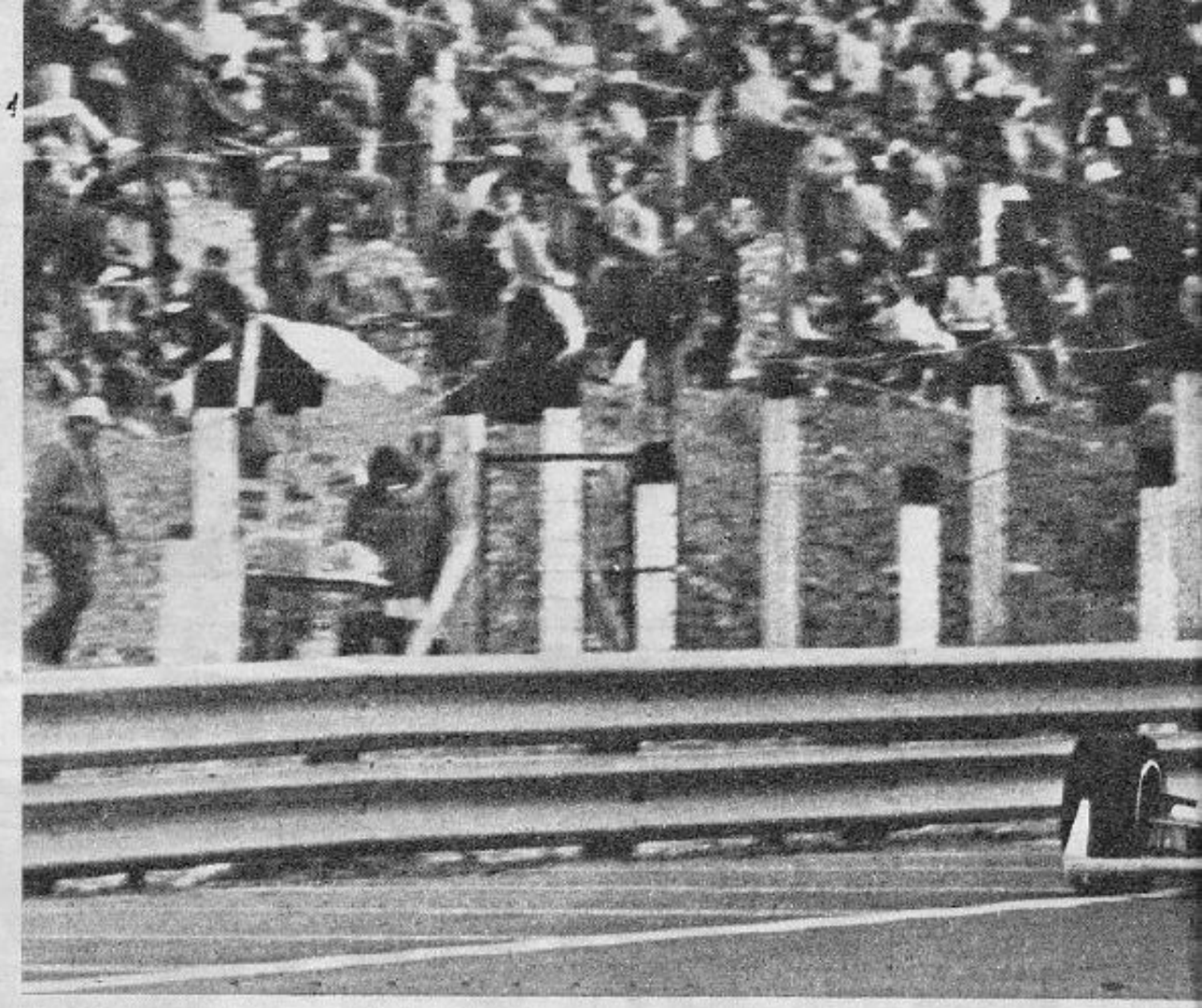
Choque I. Giacchino: "Yo venía doblando por la cuerda, y Risatti me cruzó el auto adelante y le pegué. El debió haber levantado porque la cuerda era mía, y, además no se puede largar a frenar tan encima con las gomas frías".

Risatti: "Yo ya había superado con más de medio auto, la línea de Giacchino, y por lo tanto yo era el que mandaba. Gurini y él venían por la cuerda y yo los pasé por afuera, limpiamente. El no puede doblar a la misma velocidad frenando por adentro que frenando por afuera. El me pega a mí..."

Choque II. Pescador: "Mi auto era más rápido y Pegoraro venía tapándome desde hacía varias vueltas. Sabía que ése era el lugar para superarlo, y él no me dejó el hueco, barriéndome la pista en el frenaje del retome, y como yo venía más rápido, lo toqué".

Pegoraro: "El tenía auto para pasarme limpiamente en cualquier lugar. Allí, en ese frenaje no tenía lugar para efectuar el 'sorpasso'. Virtualmente me pasó por arriba. Me rompió el alerón y torció la barra antivuelco. Me pegó en el casco y me dejó un chichón en la cabeza. Vi el piso de su auto por sobre mí".

Incidente III. Benamo: "Me fui solo pero no se la causa. Yo notaba que el auto no tenía la misma tenida y fui endureciendo la barra, hasta que se escapó... Quizá se haya roto una goma o algo de la suspensión. Realmente no lo sé. Sí se que fue muy fuerte, pero no tengo nada".



4



5



6

venía en plena remontada, le acortó 30/100 la diferencia que le llevaba al de 9 de julio.

Y hay mucho más. Lo de Benamo, lo de Kissling, lo de Croceri, lo de Sommi, lo de Gurini. Todos, trabajos de primer nivel. Esos que seguiremos analizando en nuestra próxima entrega. Vale la pena.

CUYANITAS

LA CARRERA DE CHILE. Está virtualmente confirmada para el domingo 11 de octubre. Sólo falta que Bongolea verifique que la TV chilena pueda transmitirla ese domingo. En lo referente al circuito, se hará en un aeródromo militar denominado "El Bosque", donde ya corrió la F.3 chilena –similar a la Fórmula Renault Argentina–. El escenario queda cerca de Santiago, camino al autódromo de Las Vizcachas pero más cerca y con mejor acceso.

LA AUSENCIA DE JOCHAMOWITZ. Se debió a que no pudieron ser retirados de la Aduana respuestos del chasis, como espirales, amortiguadores, barras de torsión, etc., para poder modificar la performance del auto. Además, tampoco llegó el nuevo motor **VW-Spiess** de Alemania, por motivos que se desconocen.

LA APENDICITIS DE PEGORARO. Cuando retornó de la carrera de San Jorge, el gaúcho Cezar Pegoraro se descompu-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EN POCAS PALABRAS

Raúl Marielli y Eduardo Sczo: "Nosotros no tenemos designación oficial de CODASUR para ser integrantes del Colegio de Fórmula 3. Solamente, el ingeniero Sierra nos dijo, verbalmente, que le diéramos una mano al señor Aguilar".

Pegoraro: "Herzfeld no está más en nuestro equipo, por diferencias internas. Además, no vamos a presentar el segundo auto hasta que las cosas vuelvan a su nivel habitual. El coche ahora va para 9 de Julio, al taller de Yoyo".

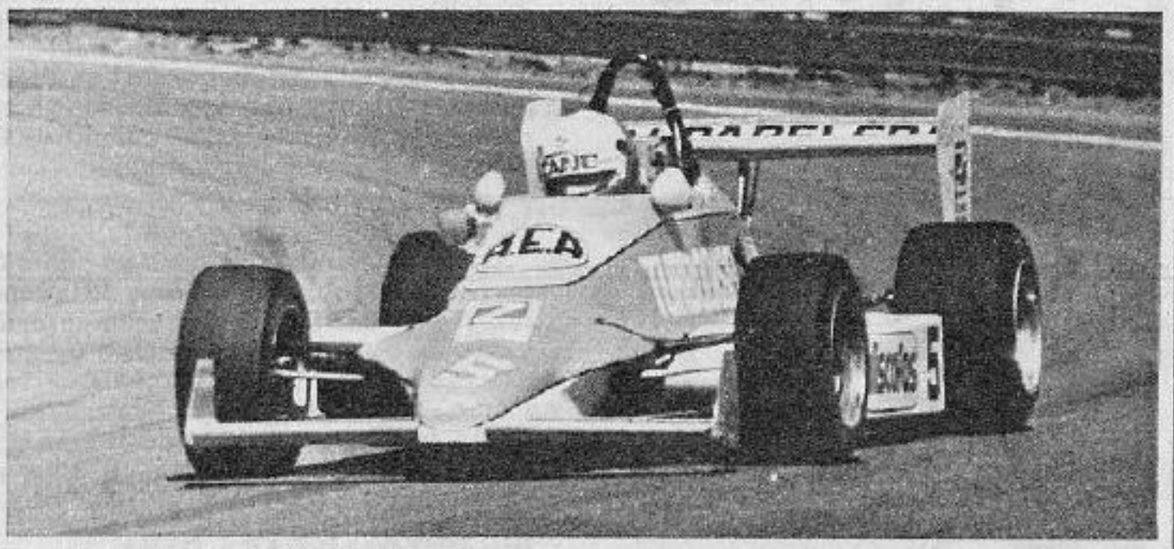
Scarazzini: "El circuito que vimos en Chile era bueno pero había que trabajar mucho sobre ese callejero para dejarlo en condiciones, es por eso que decidimos ir a el aeródromo militar de 'El Bosque', donde se va a correr".

Carlos Funes: "Renuncié a la asesoría técnica de la CBA, por la tarea que tengo en la F.3 y por divergencia de criterios con algunos dirigentes de la actual conducción."

Bengolea: "Estoy encantado con la experiencia de la Fórmula 3 Sudamericana. Me parece de un nivel excepcional y es para hacer una temporada completa, si se pudiera".

Kissling: "Sabemos que nuestro problema son los cigüeñales, pero no pensamos nunca que se iba a cortar uno en sólo 500 kilómetros, como tenía éste, generalmente aguantan unos mil cien".

LA CARRERA EN SINTESIS



Gurini culminó cuarto con el Berta-Alfa Romeo

Largada: Se va Croceri adelante, pero antes de completar el giro es superado por Kissling. Luego vienen Friedrich, Maldonado, Benamo, Sommi, Guerra, Giacchino, Gurini y Risatti.

Vuelta 2: Croceri recupera el primer lugar. Guerra supera a Sommi y se produce el toque entre Risatti y Giacchino, que contamos aparte. Maldonado apura y se va encima de Friedrich. Los siete primeros están dentro de 2 segundos.

Vuelta 5: Maldonado pasa de 4° a 2°, superando a Friedrich y Kissling. A su vez el "gaúcho" también pasa al ingeniero de Olivos. De Croceri, 1°, a Guerra, 6°, hay 1s75/100.

Vuelta 8: Guerra va a boxes y Leonel lo pasa a Croceri, quien queda tercero ya que en la vuelta anterior Maldonado había capturado la punta. En el giro siguiente, Croceri sería superado también por Kissling. El orden entonces es "Yoyo", Leonel, Kissling, Croceri, Benamo, Sommi, Gurini, Furlan, Verna, Cingolani y Dana.

Vuelta 22: Se queda Kissling. Maldonado le lleva 34/100 a Friedrich, 1s32/100 a Benamo, 2s70/100 a Croceri, 5s09 a Sommi y 6s35 a Gurini. Es gran carrera.

Vuelta 23: Abandona Romagnoli que había capturado el 10° lugar.

Vuelta 24: Friedrich desciende del 2° al 6° lugar cuando se le desprende el matafuegos: lo superan Benamo, Croceri, Sommi y Gurini.

Vuelta 26: Comienza la remontada de Leonel; pasa a Gurini y es 5°.

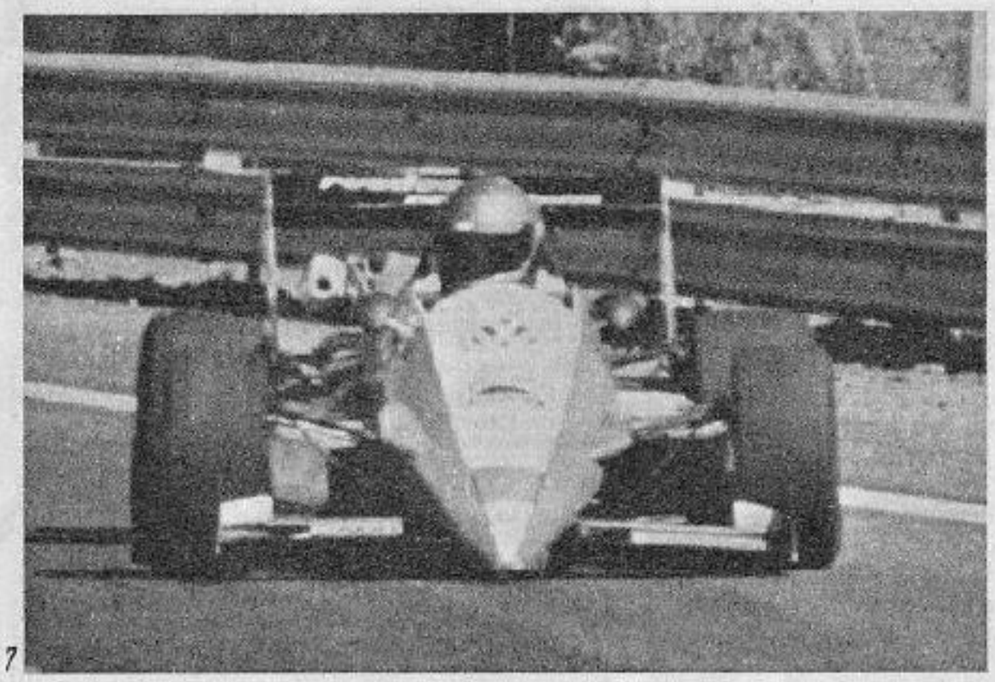
Vuelta 31: Se tocan Pescador y Pegoraro, quedan los dos afuera. Dos vueltas más adelante abandonaría José Luis Di Palma.

Vuelta 36: Se golpea fuerte Benamo y abandona. En ese roce, Croceri rompe un spoiler.

Vuelta 37: Leonel supera a Sommi y queda 2° a 3s44/100 de Maldonado. El puntero ya comienza a sufrir con una maza y disminuye su ritmo; en la vuelta posterior el brasileño le descuenta 90/100.

Vuelta 41: Va a boxes Maldonado con la maza rota, cuando ya había sido superado por Friedrich, Sommi, Croceri y Gurini.

Vuelta 42: Abandona Cingolani. Los siete que quedan en la misma vuelta son los que llegaran al final en igual orden: Leonel, Sommi, Croceri, Gurini, Furlan, Verna y Dana.



7

so y debió ser intervenido quirúrgicamente de una apendicitis aguda. Con quince días de postoperatorio, con varios kilos de menos y un "look" diferente en su cabello, apareció en Mendoza, sin perder su buen humor. **"Si encuentro a alguien que me cambie dos motores Judd por un Spiess, lo hago ya"**, nos dijo, un poco en broma, pero con mucha seriedad...

4- Maldonado luchando con Friedrich por la punta. 5- Gustavo Sommi finalizó segundo con el Dallara-Alfa Romeo, que comienza a dar mejor resultado. 6- Enrique Benamo merodeó por puestos de vanguardia hasta su despiste. Aquí, la grúa "recupera" el Berta. 7- Rafael Verna con el Crespi-VW Spiess, terminó sexto en su segunda presentación con ese auto.

Por Néstor Carbia
Fotos: Carlos Campos

ORDEN DE LARGADA

Guillermo Kissling
Berta-Renault
1m05s217

Guillermo Maldonado
Berta-VW Spiess
1m05s259

Miguel Angel Guerra
Berta-Renault
1m05s367

Humberto Dana
Berta-VW Spiess
1m05s779

Néstor Furlan
Berta-VW Spiess
1m06s051

Ricardo Risatti
Berta-VW Judd
1m06s196

Pedro Mufatto
Mufattao-VW Judd
1m06s459

Daniel Cingolani
Berta-VW Spiess
1m06s510

Luis Pescador
Berta-Alfa Romeo
1m07s049

Santiago Bengolea
Berta-VW Spiess
1m07s530

Fernando Croceri
Berta-VW Spiess
1m05s071/1000 Promedio: 175,654 km/h

Leonel Friedrich
Berta-VW Spiess
1m05s243

Enrique Benamo
Berta-VW Spiess
1m05s344

Gustavo Sommi
Dallara-Alfa Romeo
1m05s738

Juan Carlos Giacchino
Berta-VW Spiess
1m05s786

Nestor Gurini
Berta-Alfa Romeo
1m06s058

Rafael Verna
Crespi-VW Spiess
1m06s318

José Luis Di Palma
Berta-Renault
1m06s472

Victor Romagnoli
Berta-Renault
1m06s696

Cezar Pegoraro
Berta-VW Judd
1m07s351

CLASIFICACION FINAL

Automóvil Club Mendoza - Autódromo General San Martín - Circuito de 3.175 metros de extensión - Final a 44 vueltas - Recorrido total: 139,70 km - 20/9/87

TANQUES LLENOS

Friedrich, 1m05s797/1000; Maldonado, 1m06s801; Sommi, 1m05s853; Gurini, 1m06s053; Kissling, 1m06s086; Benamo, 1m06s088; Croceri, 1m06s101; Giacchino, 1m06s304; Furlan, 1m06s333; Dana, 1m06s371; Cingolani, 1m06s371;

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	6	**Friedrich-BVW**	48m45s490/100	44
2°	8	Sommi-D AR	48m49s041	44
3°	9	Croceri-B VW	48m54s671	44
4°	5	Gurini-B AR	48m55s932	44
5°	36	Furlan-B VW	49m07s930	44
6°	14	Verna-C VW	49m28s389	44
7°	25	Dana-B VW	49m28s824	44
8°	44	Bengolea-B VW	49m01s330	43
9°	29	Cingolani-B VW	45m56s881	42
10°	1	Maldonado-B VW	45m37s725	41
11°	20	Mufatto-M VW	49m26s268	41
12°	10	Benamo-B VW	38m48s964	35
13°	34	Di Palma- B R	37m01s364	32
14°	19	Pescador-B AR	33m52s484	30
15°	26	Pegoraro-B VW	33m52s859	30
16°	16	Romagnoli-B R	24m55s719	22
17°	2	Kissling-B R	23m24s017	21
18°	3	Guerra-B R	9m11s772	8
19°	7	Giacchino-B VW	2m51s660	2
20°	12	Risatti-B VW	1m16s351	1

Promedio del ganador: 171,910 km/h

Record de vuelta: Friedrich en la 39ª vuelta en 1m05s475/1000 a 174,570 km/h

Referencias: B R: Berta Renault; B VW: Berta Volkswagen; C VW: Crespi Volkswagen; M VW: Mufattao Volkswagen; B AR: Berta Alfa Romeo; D AR: Dallara Alfa Romeo.

CAMPEONATO

(Disputadas las competencias de: Cascavel, Buenos Aires, San Pablo, San Jorge y Mendoza.)

Friedrich, 22 puntos; Croceri, 20; Sommi, 19; Maldonado, 18; Benamo, 12; Kissling, 11; Furlan, 9; Di Palma, Guerra y Gurini, 3; Cingolani, 2; Giacchino, Herzfeldt y Verna, 1.

Próxima competencia: el 11 de octubre, en Chile.

Toquecitos de bocina



SE CONFIRMO SAN JORGE PARA EL CAP

Alberto Heritier confirmó la competencia del **Club de Pilotos** en el Autódromo de **San Jorge** (Santa Fe), el **18 de octubre próximo**, mientras que la carrera del Autódromo Oscar Cabalén en **Córdoba** quedará para el **29 de noviembre. Ayer**, lunes, **Héctor Cevallos** del C.A. San Jorge habría firmado el contrato concretando la competencia.

CHAQUEÑO EN SU TIERRA

Rodolfo Bergallo retornará al **CAP** luego de su terrible accidente en el autódromo del Camino a Alta Gracia en la temporada pasada. El chaqueño correrá con el auto de Alberto Heritier.

CHARLA TECNICA

El **Vicente López Automóvil Club** realizará el próximo jueves 24 de setiembre a las 19.30 horas, en su sede de calle Lavalle 1444 de Vicente López, una charla técnica en la que estarán **Carlos Souza Martínez, Felipe Salgado y Silvio Oltra** entre otros pilotos y preparadores de primera línea. La misma tendrá como moderadores a los periodistas **Orlando Ríos y Alberto Juárez.**

Los interesados podrán concurrir a la misma.

DIVORCIO

El de **Juan Carlos Arlandis** con **Hugo Mazzini**, luego de integrar en varias pruebas el "Mazzini Team". Según allegados a ambos, se produjo por problemas de convivencia, y aún Arlandis no tiene decidido con qué equipo continuará en la categoría.

DECISION DE LA APF

Debido a los reiterados inconvenientes con la famosa cláusula de imposibilidad de probar en el escenario de la carrera quince días antes de la misma, y por lo ocurrido en Las Parejas, donde muchos "pícaros" estuvieron girando la semana anterior, la **Asociación Pilotos Fórmula 4** decidió que desde ahora no se podrá probar en el lugar de realización de la carrera siguiente, a partir de la finalización de la competencia previa.

A LA CALLE

Si se concreta la realización de un trazado callejero en la ciudad de **Villa Carlos Paz**, para **Fórmula Tres Sudamericana**, la **Fórmula Renault** tendría posibilidades de disputar una carrera allí. La fecha elegida sería en diciembre. En un principio se programaría sin puntaje por el campeonato.

POR AHORA, MONTE NO

Quedó postergada la competencia que el **T.C.** debía diputar en el circuito de Monte el **27 de setiembre**. La decisión se basó en que no se iba a poder finalizar los trabajos en el trazado, especialmente en las dos nuevas chicanas. La nueva fecha es el **25 de octubre**, por lo que la próxima competencia será el **11 de octubre en Balcarce**, luego vendrá la apuntada de Monte, posteriormente se correrá el **8 de noviembre en Olavarría** y el **22** del mismo mes en **La Plata**. En cuanto al Gran Premio, de no cristalizarse su desarrollo por el Sur, se realizarían dos carreras en el circuito de **Tandil**, los días **13** y **20 de diciembre.**

GIUSTOZZI "OUT"

Luego de analizado el tema, el piloto **Carlos Giustozzi fue desclasificado de la competencia de Junín. La determinación se tomó** en virtud de que la medida de los difusores se excedía, en una centésima y media, del reglamento. De esa manera, la clasificación en sus primeros cinco puestos quedó integrada por **O. Aventín, Pernía, Nesprías, J. Roux y L. Hernández.**

POSIBILIDAD PARA RIVA

Uno de los actuales "sponsors" de **Mario Riva** (Bacquacil) está realizando gestiones para conseguir un auto a fin de que el piloto intervenga el año próximo en la **Fórmula Tres Sudamericana**. En los días que siguen, se tomará contacto con **Mario Biaggini** y con **Guillermo Kissling** para ir evaluando el tema y ver hacia qué lado se inclinan las posibilidades.

SALON DEL AUTOMOVIL

En el **Cuarto Salón del Automóvil**, que se llevará a cabo entre el **30 de setiembre** y el **18**

IMPORTANTES CAMBIOS EN RENAULT

Mediante un comunicado de prensa, el Vicepresidente Primero de **Reanault Argentina** *y Director General,* **Sr. Michel Erussard,** *concretó modificaciones en los más altos niveles de la empresa. El ingeniero* **Jesús Peón** *fue designado Director Industrial. Hasta el momento de su nombramiento se desempeñaba como Vicepresidente a cargo de Operaciones Industriales de American Motors Corporation, en los EE.UU. Por otra parte, el señor* **Julio César Castelli,** *que estaba a cargo de, la Dirección de Compras, se desempeñará como Director Comercial, mientras que la Dirección vacante de Compras fue confiada al señor* **Fernando Grau Sáenz.** *El ingeniero* **Enrique Nasanovsky** *quedó como máximo responsable de las direcciones de Personal y Planificación, las que fueron unificadas. En los últimos cinco años y medio la Direccion Comercial estuvo a cargo del Sr. Aldo César Agüero, quien participó de los lanzamientos de los modelos 18, Fuego, 11, Trafic, 12 L y 9 TSE, y hoy deja la empresa. El comunicado destaca además que los tres directores mencionados: Peón, Castelli y Nasanovsky, desarrollarán la mayor parte de sus respectivas carreras dentro de la industria automotríz.*

La expulsión de Politano

Mediante el comunicado de prensa 23/87, la **Asociación Corredores Turismo Carretera** *informo de la expulsión como socio activo de la entidad a* **Francisco Politano,** *"por su activa paraticipación y responsabilidad en las numerosas maniobras que pretendieron lograr por medios ilegítimos, la suspension de la carrera del 13/9/87, finalmente disputada en dicha fecha en el circuito de Junín, gracias a la interposición de un recurso de amparo ante el Poder Judicial".*

Según la Comisión Directiva, esta actitud se encuentra penada por disposición del estatuto social de la A.C.T.C., y las actitudes y procederes del señor Francisco Politano están afecrando seriamente los intereses sociales de la institución.

¿TRAVERSO ENTRE EL CAP Y SEVEL?

La probable reincorporación de **Juan María** *Traverso al CAP comenzó a tomar fuerza a principios de la semana pasada. Dialogamos con algunos responsables de esa posibilidad, pero aún no hay mayores precisiones el respecto.* **Alberto Heritier,** *promotor del* **Club Argentino de Pilotos,** *dijo que* **"la posibilidad está, pero no voy a confirmarla hasta que lo vea a Juan María sentado sobre el Nissan 300 ZX,** *el* **mismo día y en el mismo lugar** *de la carrera con el casco y el buzo puestos. Seguramente el 'Negro' Pedernera tiene más detalles...".**

***Inmediatamente hablamos con Carlos Pedernera,** que confirmó la realización de una prueba con el* **Nissan 300 ZX,** *propiedad de* **Carlos Moure,** *y que corriera Rubén Daray en algunas competencias:* **"Moure se fue a Europa y me dejó el auto; lo que pasa es que a Juan María hay que darle una unidad de punta, y a ésta hay que hacerle muchos trabajos de mantenimiento. Ahora lo tengo en mi taller, y también está el de Claudio Abdala, que es el que utilizó en su momento Fernando Croceri. Ese auto está mucho mejor, y si llegamos a un acuerdo con Abdala para que él corra el de Moure y darle a Traverso la otra máquina, es muy probable que el 'Flaco' esté en Chaco. No hablo con Juan María desde hace dos semanas, pero él dijo que no tenía inconvenientes en probar el Nissan 300 ZX. Quiero que lo corra en Resistencia".**

Finalmente, el propio piloto nos dio sus puntos de vista: **"Pedernera quiere que le corra el auto, pero yo no dispongo de mucho tiempo porque tengo que dedicarme a la Fuego de T.C. 2000 para hacerla andar como se debe. Esta semana probamos en el Cabalén hasta el jueves, y ni siquiera puedo distraer un día para buscar publicidad para el Nissan 300 ZX, no porque no la consiga sino porque el tiempo no me alcanza".**

–¿Tenés ganas de volver al Club Argentino de Pilotos?

–Y... a mí me gusta correr. No tiene mucho sentido hacerlo ahora, porque el Campeonato está terminándose, pero si se dieran las condiciones óptimas de que el auto ande bien y todo el equipo esté en orden, lo haría. De todos modos, no creo que sea en Resistencia, porque ellos corren este domingo y yo tengo que hacer mucha pruebas en el Cabalén con la Fuego, por lo tanto no tendré tiempo de subirme al Nissan.

–Volviendo al T.C. 2000, ¿seguís con Renault en el '88, o tuviste contactos con SEVEL?

–Hasta ahora, creo que sigo con Renault, y te digo que "creo" porque todo lo que se habla da la pauta de que estaremos juntos en el '88. De SEVEL, todo lo que sé es por lo que se publicó; quizás ellos estén barajando mi nombre para el equipo... Pero eso no lo conozco. Días pasados lo encontré a Pronello luego de mucho tiempo, y me enteré de que estaba haciendo el Peugeot 505 de Fortunato... Siempre estuvimos muy buena relaciones y lo recuerdo mucho porque él me hizo el Torino con el que debuté, que realmente era un auto que andaba muy bien. Después escuché todas las versiones del Peugeot 505 oficial, y de que yo iba a correr con ese auto...

–¿Pero no es mucha casualidad que justamente ahora lo hayas encontrado a Pronello, luego de tanto tiempo...?

–El estuvo viviendo en Brasil, esto yo no lo sabía y me lo contó cuando nos encontramos... Hablamos de todo un poco, menos de equipos para el año próximo. El encuentro fue muy casual, ya que en la carrera del Autódromo de Buenos Aires, se paró frente a mí y yo lo miré sin entender... Me preguntó si me acordaba de él, y como le contesté que no, me cargó y me dijo que era Pronello... Fue un encuentro muy grato, pero no tiene nada que ver con el tema de SEVEL, por lo que comenté anteriormente.

REMODELACION EN "EL ZONDA"

La **Asociación Sanjuanina de Volantes** *se encuentra abocada a la realización de diversos trabajos en el* **Autódromo "El Zonda",** *tomando en cuenta que el próximo* **8 de octubre** *se cumplen veinte años de su inauguración, y que cuatro días antes habrá de disputarse en ese escenario una competencia de* **Turismo Competición 2000.** *Para esa fecha se habilitarán una serie de trabajos que la Asociación Sanjuanina de Volantes realizó con el aporte de la Dirección Provincial de Vialidad, Vialidad Nacional, la Municipalidad local y reparticiones públicas varias.*

Esas obras comprenden la ampliación del sector de verificación y parque cerrado, la construcción de una chicana de entrada a boxes, similar a la del autódromo "Gral. San Martín" de Mendoza; ampliación del sector de estacionamiento para el público en el cerro, mejoramiento de los servicios sanitarios, y traslado del estacionamiento al sector externo de la pista, con comunicación mediante un puente peatonal parabólico, obra realizada por la empresa del Ing. Alberto Kahil.

De esta manera, con una renovación amplia, el pintoresco escenario volverá a contar con la actividad nacional, que no se presentaba allí desde fines de 1985. Enhorabuena.

PRUEBAS EN EL AUTODROMO

La semana de pruebas comenzó el martes, por la intensa lluvia caída el lunes, que no permitió desarrollar actividades normales ese día. De cualquier manera, el martes hubo actividad intensa con tres representantes de la **Fórmula Renault:** *Claudio* **Ruggeri** *giró en 30 oportunidades, logrando en la mejor, 1m.28s.93/100;* **Gustavo Fontana** *(30v.), 1m.24s.17;* **Rolando Zgaib** *(25v.), 1m.25s.26. Por la* **Fórmula Tres Sudamericana** *giraron también en el circuito 9,* **Miguel A. Guerra** *(20v.), 1m.16s.43;* **Guillermo Kissling** *(20v.), 1m.16s.66;* **J. Giachino** *(6v.), 1m.17s.70;* **"Neto" Jochamowit** *(20v), 1m.16s.57. y* **Néstor Gurini** *con el auto de Rullo (10v), 1m.17s.32. En el horario de* **Turismo Carretera** *sólo se presentó "Tito"* **Delconte** *(8v., 1m.58s.89), compartiendo el circuito número 12 con Oscar Fineschi utilizando el Sierra de Turismo (12v, 1m.59s.85).* **Máximo Macchi** *también con Sierra (6v, 1m.58s.45) y* **Carlos Pairetti** *con el Datsun (5v, 1m.57s.56). Miércoles:* **Hugo Redolfi** *en el circuito nueve con el Datsun (6v.), 1m.34s.32;* **Ernesto Bessone** *con el mismo auto (3v.), 1m.34s.11;* **Carlos Pairetti** *(15v.), 1m.34s.47;* **Carlos Boni** *(10v.), 1m.35s.78;*

Carlos Zabala *(10v.), 1m.35s.56;* **"Pirulo" Tuero** *(10v.) 1m.37s.3, completando la jornada y ya con el Nº 1 pintado en los costados de su Sierra,* **Oscar Fineschi** *(10v.), 1m.33s.98.* **Jueves: Rolando Zgaib** *giró en 32 oportunidades, llegando en el mejor registro a 1m.24s.36 con su Fórmula Renault, girando también* **Gustavo Fontana** *(20v.), 1m.23s.62;* **Roberto Augusto** *(20v.), 1m.24s.20;* **Eduardo Rado** *(15v), 1m.26s.95. Utilizando la variante 12, nuevamente giró con la Chevy de Turismo Carretera,* **Tito Delconte,** *logrando en el mejor de 10 giros, 2m.00s.70.* **Viernes: Gustavo Der Ohanessian** *(Fuego), 1m31s66 (8v);* **Carly Cura** *(Datsun), 1m35s55 (20vts);* **Carlos Zabala** *(Datsun), 1m36s.93 (7v.);* **Alberto Ferreyra** *(Fiat 128 SE 1,5), 1m41s.16 (6v);* **José Luis Bessone** *(Nissan), 1m36s56 (3v.);* **Mario Vuono** *(Fiat Regatta 85), 1m44s25 (10v.);* **Carlos "Tim" Pairetti** *(Datsun), 1m36s48 (15v.).*

El Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires permanecerá cerrado a las pruebas de automovilismo hasta después de la realización de la competencia por el Campeonato Mundial de Motociclismo, el 4 de octubre próximo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOVEDADES DE LA CDA

Calendario: Se reunieron los señores **Alberto Herltier** por el **Club Argentino de Pilotos**, y **Juan C. Ponzio**, Presidente del **Córdoba Automóvil Club**, quienes acordaron realizar la competencia del CAP en Córdoba el próximo 29 **de noviembre**, con la aprobación de la **Mesa Directiva**. Consecuentemente fue autorizada la competencia del **CAP** el **27 de Setiembre** próximo, a la **Comisión Mixta** de la **Asociación de Volantes del Nordeste** y el **Chaco Automoto Club**.

El señor Ponzio y el **Sr. Pentecoste** (Presidente de APAT) acordaron la realización de una competencia de **Turismo** en el Cabalén el **11** de octubre próximo. Fue desestimado el pedido del CAP para realizar una competencia en un circuito semipermanente de **Oberá (Misiones)**, debido a la cantidad de trabajos que se deberán realizar y por considerarse inseguro el trazado propuesto.

Karting: La CDA convocó a una reunión del **Consejo de Federaciones de Karting** afiliadas, a realizarse el próximo **18 de setiembre** en **Córdoba**, para analizar la actividad de esa especialidad en todo el país.

Sanción: "Con motivo de medidas adoptadas por la CDA en relación con la carrera de **FRA** del pasado **28 de junio**, el titular de la categoría, **Eduardo Bouvier**, al presentar su renuncia como representante de los pilotos, tuvo expresiones incorrectas que ripitió en medios periodísticos. En ese momento no se tomó ninguna medida contra el mismo, conociendo la vehemencia de su temperamento y pensando que la reflexión variaría su actitud. Posiblemente por el error de considerar esa postura de la CDA como una forma de debilidad, reiteró ahora sus expresiones en varias oportunidades, declarando en una publicación especializada, además de su desacuerdo y críticas hacia la forma en que se conduce la CDA, que el automovilismo "es un caos" y que "el que falla es el ente rector" y "quizá tenga compromisos extra". Pretende además, que para volver a la CDA –lo que nadie le ha pedido–, ésta debe previamente emitir un comunicado expresando que la misma se ha equivocado. Llama la atención que a pesar del tiempo transcurrido, Bouvier siga con este tipo de falsas afirmaciones y pretensiones extemporáneas e improcedentes, máxime tratándose del dirigente de una categoría y que siempre fue bien recibido en la CDA, todo lo cual hace más lamentable su conducta actual.

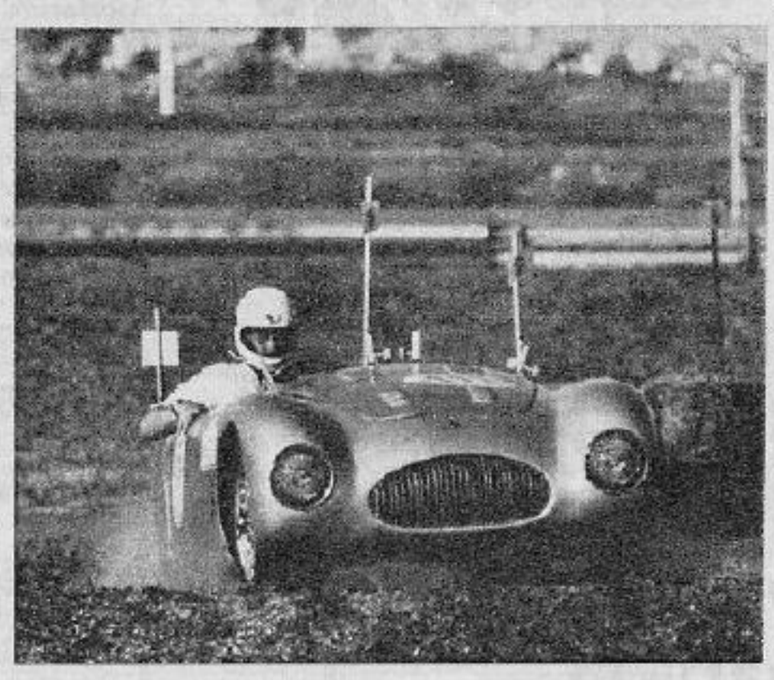
"Por lo tanto, la Mesa Directiva rechaza todas las manifestaciones dada su falsedad y mala intención, y luego de considerar la posibilidad de otras sanciones, resuelve aplicarle un severo apercibimiento y, por su condición de reincidente en esta clase de actitudes, hacerle saber que, de persistir en las mismas, será objeto de sanciones de mayor gravedad.

PIONEROS REENCARNADOS

Resurgido –no de las cenizas, por cierto–, pero sí de un largo período de "achanchamiento", el viejo y glorioso **Club de Automóviles Sport**, ahora con el aditamento **"de la Argentina"**, y regido desde hace un tiempo por un grupo de hombres jóvenes que rescatan sin claudicaciones el viejo espíritu amateur de los fundadores del '48, se ha lanzado de nuevo a la actividad plena.

En el autódromo Municipal, y con la organización de la **Asociación Argentina de Automóviles Sport** y la fiscalización de la **CDA** del **ACA**, dicho club efectuó una reunión que incluyó una competencia de dos horas –con dos pilotos– y, separadamente, una "gymkana" y una prueba de destreza, con suma de puntos para establecer múltiples ganadores en las distintas categorías. Ciento cincuenta autos **sport** de todas las épocas, sin duda lo mejor que queda en el país (desde una Ferrari 512 hasta la Simca Grand Prix monoposto que condujeron allá lejos y hace tiempo Fangio y Wimille, estuvieron allí. Estupendo comienzo para esta "remake" en busca del mejor nivel.

J.M.A.



Viejo-joven hombre de CORSA, Enrique Barba Sánchez Ortega participó con su legítima Cisitalia Mille Miglia. La prueba de destreza era a tres vueltas; él se equivocó: dio una y paró. Performance a los caños. ¡Qué gil!

¡BOMBAS EN LA A.C.T.C.!

La noche del pasado martes 15 presagiaba convulsión en la sede de la **Asociación Corredores Turismo Carretera**. Muy temprano fueron llegando los dirigentes y –en un hecho poco habitual– comenzaron a reunirse aproximadamente a las 21. Había clima de tensión y se aguardaba la llegada del ingeniero **Carlos Hidalgo**, quien había negado la autorización para la realización de la carrera de Junín, que luego pudo realizarse mediante un recurso de amparo ante la Justicia.

Casi sobre las 22 horas una explosión sacudió la sede teceísta... ¡Había estallado una bomba!... Mientras algunos decían: **"Seguimos con los problemas..."**, otros corrían presurosos hacia la calle, y la sorpresa era mayúscula cuando se comprobaba que el estallido provenía de una bomba de estruendo que anunciaba la llegada del doctor **Jorge Nani** con toda su gente de Junín: **"Muchachos... esta noche vamos a festejar todos juntos..."**, señaló el dirigente. **"Hemos triunfado y queremos compartir la alegría con todos ustedes"**.

Pero no era ésa la única novedad que había traído Nani. Desde Junín vino con un grupo de amigos que conformaban una pequeña banda musical, que arrancó con los sones de "Grand Prix" y continuó con "Los Muchachos Peronistas".

Sorpresas, risas y emoción, motivaron que la reunión que por entonces mantenía la Comisión Directiva, perdiera la seriedad. En ese momento ya estaba tratándose –junto a Hidalgo– todo lo que pasó en Junín, y tras ello se decidió levantar la sesión para compartir el festejo. Era ya pasada la medianoche y un patrullero acudió ante el llamado de algún vecino alarmado: **"Son los hinchas de Aventín que están festejando el triunfo y tiraron algunos petardos"**, se le explicó al oficial. Y a partir de entonces comenzó el gran festejo...

Una larga caravana de vehículos emprendió el viaje hacia una conocida cantina en Córdoba y Acuña de Figueroa, en la que los tuercas desplazaron –por esa noche– a la farándula.

Ya en torno a una larga mesa, entre comentarios, diálogo y sonrisas, Hidalgo intensificó la charla con Deambrosi y algunos otros dirigentes. Cuando llegó la hora de los postres, la banda puso nuevamente la nota de color, y entre otros temas desgranaron "La Cumparsita", que el inefable Nani bailó con Hidalgo, quien días atrás había sido su "verdugo"...

Luego, Oscar Aventín destapó el champagne de la victoria, y Héctor "Laucha" Ríos expresaba: **"Este es el Turismo Carretera... Pese a quienes intentaron frenarnos, aquí estamos, festejando. Ahora como nunca veo con satisfacción la unión que reina en la Comisión Directiva y en la categoría"**. Todo acabó cuando **Juan Carlos Deambrosi** comentó: **"En estos años hemos ganado a un amigo. En ésta no nos pudo ayudar, pero lo seguiremos queriendo"**, tras lo cual se abrazó con **Hidalgo**, quien con alguna lágrima en sus ojos sólo atinó a decir: **"No pude hacer más nada, muchachos. Perdonen... Esa carrera no podía autorizarla..."**

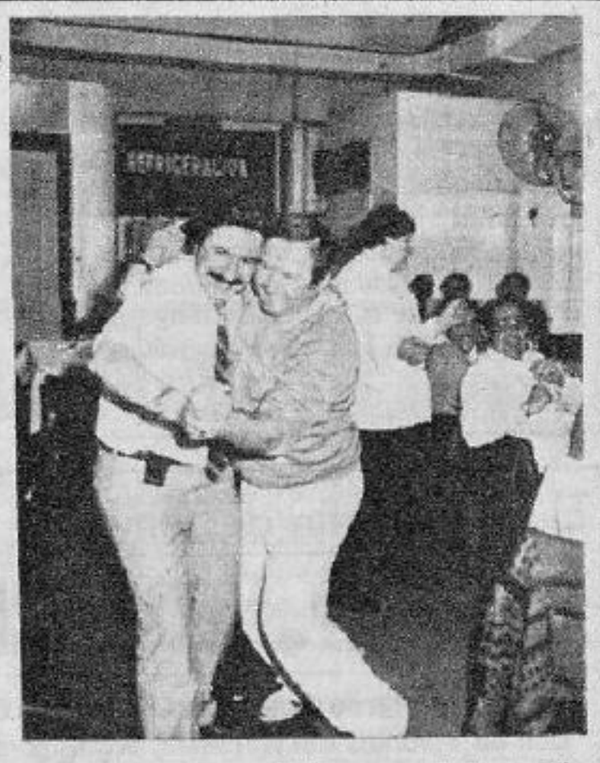
Eran casi las cuatro de la madrugada cuando nuevamente con el fondo de "Los Muchachos Peronistas", **Jorge Vieytes**, colaborador de la A.C.T.C., dejaba esta reflexión: **"Espero que siempre las bombas sean como éstas. Que no aparezcan más de las otras, aunque siempre nos sobrepondremos y la categoría seguirá adelante, pese a algún desubicado y mal compañero"**.

La política había jugado su partido...

Informe: Mario Visiconte



A



B



D



C



E

A) **Un sector de la amplia mesa en la que se aprecia a Perrupato (CORSA) con renovado "look", junto a los colegas Gañete Blasco, Visiconte, y F. Gañete. *B)*** **¡Qué estampa!... parecen Mayoral y Elsa María, pero no... son Hidalgo y Nani al son de La Cumparsita. *C)*** **Abrazo emocionado entre Deambrosi e Hidalgo. *D)*** **La "V" de la victoria en los gestos de Gil Bicella y Oscar Aventín, mientras Nani le da al bombo y Gañete Blasco asoma detrás. *E)*** **Ahora el del bombo es Deambrosi, con Nani de director de la orquesta. Una noche que comenzo con bombas y culminó en franca camaradería.**

Toquecitos de bocina

de octubre, en el Predio Ferial de Palermo, que cuenta con el auspicio de la Asociación de Fábricas de Automotores, estará presente el **Museo Juan Manuel Fangio**, con una muestra que resume la actuación del "Quíntuple" a lo largo de toda su campaña deportiva.

AUTORIDADES

Luego de la Asamblea Anual Ordinaria, la **Asociación Propietarios de T.C. 2000** integró su nueva **Comisión Directiva**. La misma quedó formada por **Carlos Akel** (Presidente), **Osvaldo Antelo** (Vicepresidente), **Roberto Del Campo** (Tesorero), Alejandro Pugliese (Protesorero), Enrique Torriani, **Juan María Traverso** y **Silvio Oltra** (Vocales Titulares), **Aldo Bellavigna**, Jorge Serafini y Alberto Crespo (h) (Vocales Suplentes), José Luis Bessone y **Miguel Angel Etchegaray** (Revisores de Cuentas).

CONCURSO CAMPEONES-CORSA-ORIENT
UN ACIERTO EN JUNIN

En la pasada competencia de T.C. en Junín, Julio Desiste, radicado en la ciudad de La Plata, resultó ganador de un reloj Orient, al acertar con los seis pronósticos.

El próximo paso del concurso será con la competencia de T.C.2000 del domingo 4 de octubre en San Juan, para la que oportunamente se darán a conocer las seis parejas. Recuerde Ud. que tiene que llenar la boleta con sus datos personales, colocar las cruces en los casilleros respectivos según su parecer, y enviarla a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos Campeones-CORSA-Orient", Arenales 2896, Planta Baja (CP 1425) Capital Federal. También puede depositar su voto en la urna que "Campeones" instalará junto a su cabina de transmisión en el Autódromo "El Zonda". No lo olvide: palpite la carrera y tenga la gran oportunidad de ganar con sus ídolos.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº 14 CARRERA: TC 2000 en SAN JUAN

Nombres ---------- Apellido ----------

Domicilio (ciudad/localidad, provincia) ----------

Tipo y nº de documento ---------- Teléfono ---------

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	☐		☐		☐
2	☐		☐		☐
3	☐		☐		☐
4	☐		☐		☐
5	☐		☐		☐
6	☐		☐		☐

Campeones

RELOJES ORIENT CORSA

El próximo fin de semana

C.A.P. EN CHACO

El próximo fin de semana, la Comisión Mixta del Chaco Automoto Club y de la Asociación de Volantes del Nordeste, organizará una competencia del Club Argentino de Pilotos en el Autódromo Regional del Nordeste, en Resistencia, Capital de la Provincia.

El escenario, de 2.312 metros de extensión, recibirá a los Datsun 280 ZX y a los Nissan 300 ZX que habitualmente conforman las reuniones del C.A.P., y también se realizarán pruebas de motociclismo y de Turismo, Zonal Clases "A" y "D" y Fórmula Renault Chaqueña.

LOS ANTECEDENTES

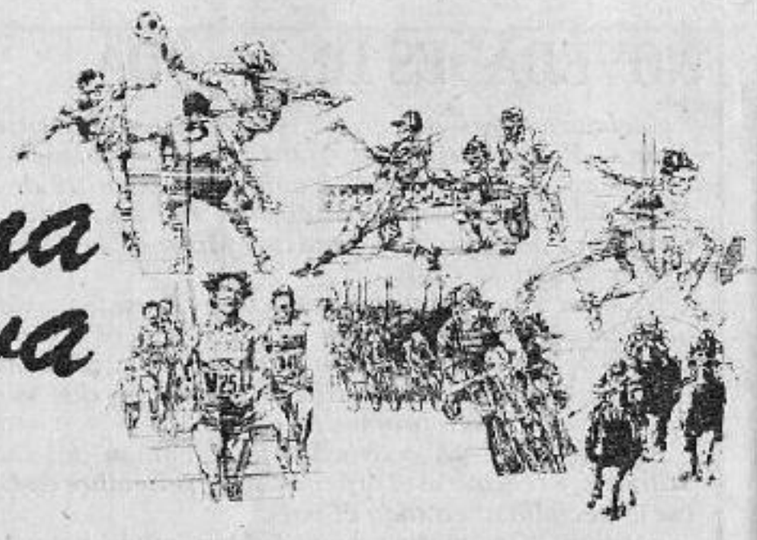
La ultima vez que **el Club Argentino de Pilotos** estuvo en **Resistencia**, fue el 21 de setiembre de 1985, cuando compartió la jornada con el Turismo. **Silvio Oltra** ganó la clasificación con **1m16s75/100** y con **Datsun 280 ZX**, ya que en aquel año aún no corrían los Nissan 300 ZX. El promedio para la "pole" fue de **107,642 km/h**. El propio Oltra ganó la primera serie, demorando 6m43s36/100 para cumplir con las cinco vueltas a **103,173 km/h**. **Esteban Fernandino** ganó la segunda batería, con un tiempo de 6m32s04 a 103,152 km/h. Y el mismo se impuso en la prueba final, disputada sobre 26 vueltas, totalizando 34m59s95 a **103,052 km/h**. Más atrás llegaron Der Ohanessian, Oltra, Lopez, Luaces, Musso, Vido, Del Río, Larroca y Cura. El record de vuelta lo hizo Oltra en el segundo giro, con **1m18s52/100 a 106,001 km/h**.

LOS HORARIOS

El sábado habrá verificación técnica para las dos especialidades nacionales entre las 9.00 y 11.00. Posteriormente los **Datsun 280 ZX** entrenarán de 11.30 a 12.00 y de 13.00 a 13.30, y las pruebas de clasificación se desarrollarán entre las 14.00 y 14.30. Los **Nissan 300 XZ** tendrán también dos tandas de entrenamientos, de 12.00 a 12.30 y de 13.30 a 14.00, siendo el horario para clasificar, entre las 14.30 y 15.00. En horarios intermedios se disputarán entrenamientos y series de categorías zonales y de motociclismo.

El domingo el espectáculo comenzará a las 10.00 con la final de la Fórmula Renault Chaqueña sobre 14 vueltas. A las 10.25 será la Final del Turismo Nacional zonal Clase "A", también sobre 14 circuitos. A las 11.00 se disputara la final de Motociclismo 250 cm³ en un total de 16 vueltas, y a las 11.20 habrá otra final de motociclismo de 250cm³ Fórmula Internacional. A las 11.40 se realizará la Final de los Datsun 280 ZX, y a las 12.15 la de los Nissan 300 ZX, ambas sobre 26 giros. A las 12.45 se hará el podio para los ganadores de las especialidades nacionales, y a partir de las 13.00 se correrá la **Final de Turismo Nacional Clase D, sobre 20 vueltas.**

Semana Deportiva



PESCAROLO Y UN RECORD MUNDIAL EN EL AIRE



El barbado que la imagen muestra agitando feliz una botella de champaña es **Enri Pescarolo**. Sí, el mismo francés de los repetidos éxitos en Le Mans y de un paso no demasiado trascendente por la Fórmula Uno, y que ahora, algo alejado de las pistas, parece haber encontrado en "los aires" las respuestas a sus ansias de velocidad. Y por lo visto, las cosas le van mas bien, ya que lo que celebra junto con sus compañeros **Arthur Powell, Patrick Fourticq** y **Hubert Auriol**, que no es otro que el motociclista múltiple ganador de la Paris-Dakar, es la obtencion de un nuevo **record mundial** para la **vuelta al mundo en avión**, concretado tras recorrer **24.000 km**, en un tiempo de **88 horas 48 minutos**, a bordo de un **Lockheed Lodestar 18**. Un primado que quebró el que desde hace bastante tiempo tenía el excéntrico millonario **Howard Hughes**.

UN PARIS-DAKAR SUDAMERICANO

Integrantes de la "Thierry Sabine Organisation" estuvieron recientemente en Buenos Aires. Encabezada por **Gilbert Sabine**, padre del desaparecido Thierry, la delegación mantuvo una entrevista con autoridades nacionales de la Secretaría de Turismo, anunciando posteriormente en una conferencia de prensa, sus planes. Dichos planes contemplan la realización (ya anticipada por CORSA) de un rally sudamericano, al estilo del Paris-Dakar, y una competencia de **motonáutica**. Esta ultima es la que mas cerca se halla de su concreción, ya que según se adelantó, podría efectuarse en octubre del próximo año a través del Río Paraná y uniendo las ciudades de **Buenos Aires** y **Puerto Iguazú**. En cuanto al rally, la mayor complejidad de su organización determinaría que recién se lo tenga previsto para 1990, pues incluso aun no se tiene determinado cual será el recorrido.

RALLY NAUTICO DE LAS CAPITALES

El Primer **Rally Nautico de Las Capitales** se disputará en los próximos días entre **Buenos Aires** y **Viedma**. Su comienzo tendrá lugar el sábado 25 del corriente, prolongándose durante una semana hasta el otro sábado, en este caso el **3 de octubre**. Los competidores deberán recorrer un total de **1.391 kilómetros**, que estarán divididos en seis etapas. Estas etapas comprenderán los siguientes recorridos: Buenos Aires-La Plata; La Plata-San Clemente del Tuyú; San Clemente del Tuyú-Villa Gesell; Villa Gesell-Mar del Plata; Mar del Plata-Necochea; Necochea-Bahía Blanca, y Bahía Blanca-Viedma. La largada de esta prueba tendrá lugar en el Paraná de las Palmas, en el Recreo "Laura", pudiendo participar botes neumáticos, Clase Turismo y Off-Shore.

SE LE DIO A VAN DER BERCK

Relegado el año anterior por su compatriota **Dave Strijbos**, esta temporada el joven holandés, **John Van Der Berck** logró revertir las cosas en el **Campeonato Mundial de Motocross** de la clase **125 cm³**. Tras una reñida lucha que se prolongó durante todo el certamen, Van Der Berck logró llegar victorioso al final del mismo, arribando tercero y noveno en las dos mangas que compusieron el **Gran Premio de Austria**, fecha final del torneo. Strijbos, pese a ubicarse segundo y sexto en dichas mangas, no pudo dar alcance en las posiciones a Van Der Berck, quien el el cómputo general sumó 357 puntos contra 341 de su compatriota.

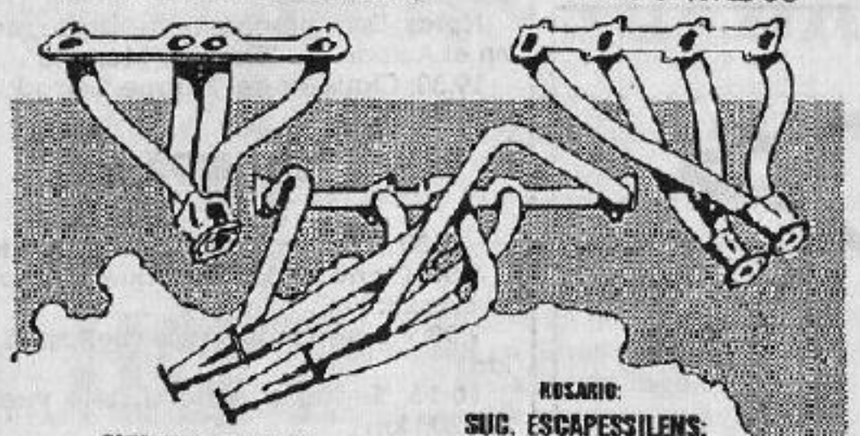
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Escapessilens

EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



ZONA NOROESTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI:
C. Alvarez 1005. Tel. 081-218717
Tucumán
Sarmiento 451. Tel. 0465-90122-90119
Carreras (Sta. Fe)

ROSARIO:
SUC. ESCAPESSILENS:
9 de Julio 2673. TEL. 041-217935

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

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

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

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

ZONA CORDOBA
E. PABLO GANGOSO
Vicente Lopez y Planes 2442
Barrio S. Vicente
Córdoba - Tel. 55-7382

1º EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



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

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS
MUSTANG * LASER * RANGER * GRANADA * ECONOLINE
SILVERADO * CHEYENNE * ESCORT * BRONCO * CUSTOM

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

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

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

ROD AMORTIGUACION (RAY)
HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS COMPETICION

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F2 CODASUR - PISTA FRA.
Envios al interior
Fábrica. Administración.



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



EN UNA OPERACION 3 RESULTADOS:
- LAVA
- LUSTRA
- Y PLASTIFICA

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

SOLICITELO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL COMPETICION

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

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

automundo

SCALEXTRIC ● MABUCHI ● SEBRING ● LEONE

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

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

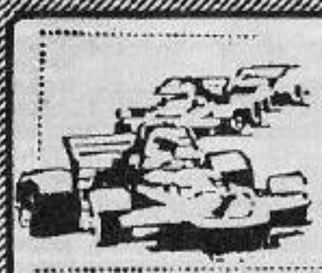
ALBERTO J. DAPORTA
*** ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES ***

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

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

FRIC-ROT Gabriel
GAS

Avda. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939



- Cursos practicos 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.

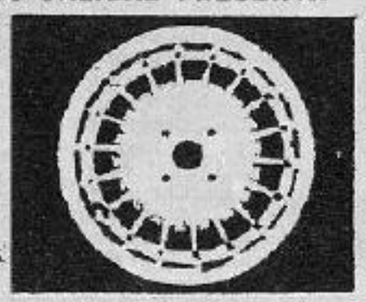
JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

F.A.D.E.S
*** BUTACAS ***
CINTURONES ARNES
TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1813, esq. H. Irigoyen
FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

SUDAM Ruedas

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

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



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

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

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



También para **REGATTA**
Diseño Exclusivo

Envios al Interior Honduras 4154. CAP.
TEL. 86-9102/9282; 89-5629/7767

SISTEMAS DE SEGURIDAD PARA AUTOS

Ranger® By Italy

COMPUTER ALARM

* Sirena incorporada * Llave de seguridad *
* Batería propia y blindada a prueba de agua *
* Control Remoto * Radar ultrasónico interior *

- Protege todo el interior del habitáculo, rotura de cristales, baúl y motor anulando el encendido.

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

Centro de colocación: AUTO RADIO PANAMERICANA: Av. Fondo de la Legua 2038 (1607) Villa Adelina (alt. Panamericana e Yrigoyen). TEL. 766-8179

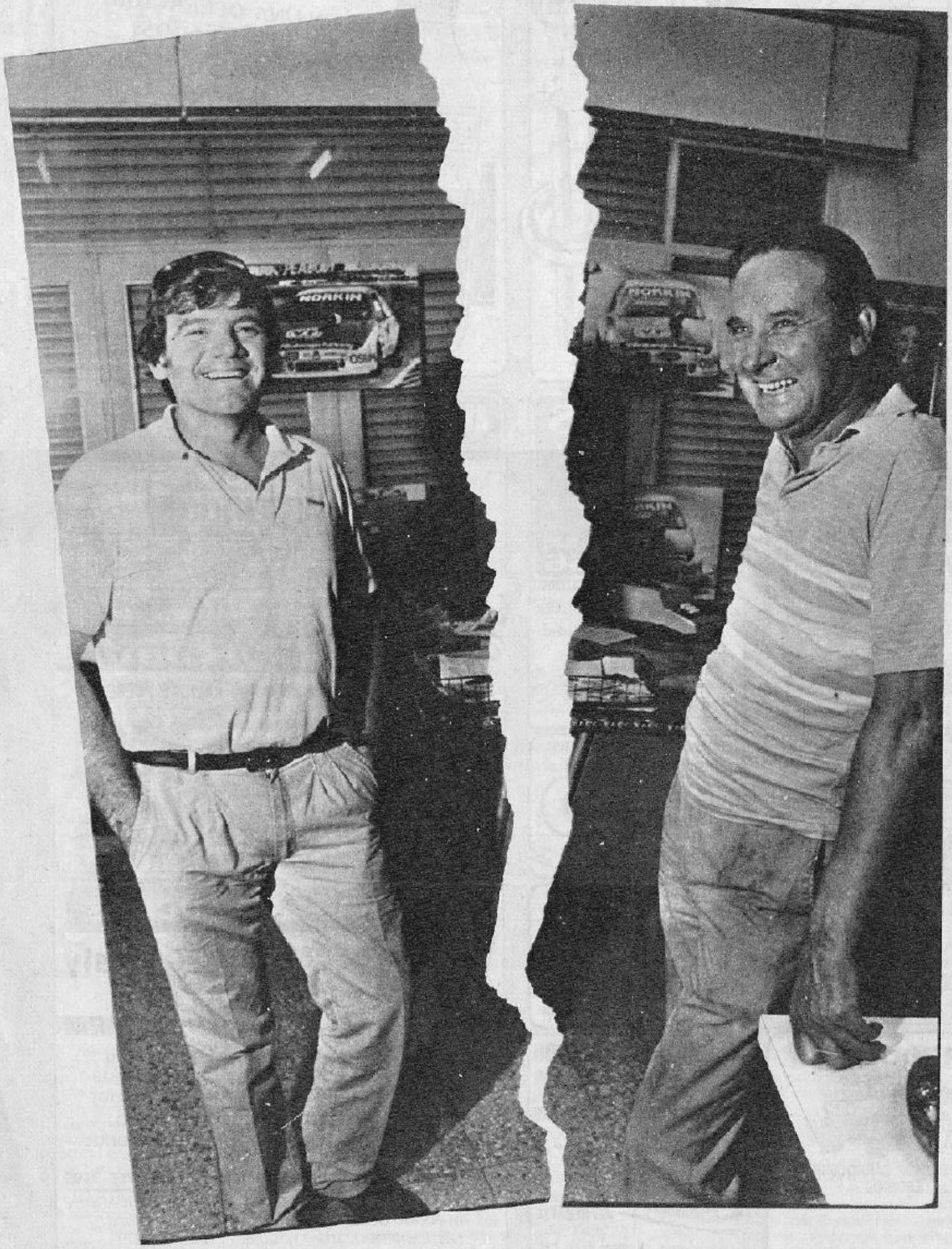
RADIO SANDOR: Córdoba 1107. Cap. Tel. 45-2743

H.B. Producciones S.R.L. ★ Avda. Corrientes 3782 4º B (1194) CAPITAL - Tel.: 86-7734 ★

el divorcio del año

LA VERDADERA HISTORIA DE LA RUPTURA ENTRE JOSE MIGUEL HERCEG Y

EL "POLACO" Y EL "LO



No se trata de un tango, ni de una historia del hampa... Simplemente, del pálido final de un sonado "romance" que, al deteriorarse vertiginosamente desde no mucho después del "enlace", no resistió en este caso ni la "comezón del séptimo mes"... ¿Por qué? ¿Y ahora...? Repasemos e investiguemos.

1) A comienzos de año todo era sonrisas. Di Palma y Herceg en el mismo equipo. Pero ahora la cosa varió y se produjo la inevitable separación. 3) Pablo Coccaglio en la cabecera. A su izquierda, Alberto Elías (Secretario), José Miguel Herceg y Guillermo Charro (Protesorero). A su derecha, Fernando Lopez (Contador) y Adolfo Alvarez (Prosecretario). Fue en la reunion del pasado viernes, en la que también estuvieron el Vicepresidente, Luis Arthur, y el Tesorero, Nestor Ubeda. Allí resolvieron que el equipo de la Comisión de Concesionarios Ford presente un solo auto en T.C. 2000. 5) Gente trabajando en el auto de Di Palma, mientras que, encerrado en un circulo, aparece –junto al de Fernandino– Carlos Souza Martinez, uno de cuyos autos podria correr Di Palma en el futuro proximo.

Me cree si le digo que esta historia era sabida por repetida? Sígame, por favor. A principios de la temporada '87 de TC 2000, muchos flashes se encendieron para iluminar la reconocida sonrisa de **Rubén Luis Di Palma**, y la algo mas tímida de **José Miguel Herceg**. La **Comisión Deportiva de Concesionarios Ford** había logrado la "unión". Luis volvía a ser piloto de la marca, ahora en uno de los equipos oficiales y con una **Sierra XR4** nada menos que armada por el "Polaco"... "¡Qué pareja!", "¡Ahora el equipo de Pacheco será imbatible!", "¡Era lo que le hacía falta a Luis para dejar de penar con el VW!". Fueron mas o menos las expresiones recogidas por la prensa de todo el país en ese momento.

Y nosotros comenzamos a rebobinar en la memoria. Y nos acordamos de los procesos anteriores. De la llegada de **Gayraud** al equipo, del alejamiento posterior de **Traverso**, por razones que nunca se supieron a ciencia cierta, cuando lo concreto fue que el actual Campeon perdio vigencia en el equipo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Producción: Oscar Izzo, Marcelo Padín y Néstor Caubia. Fotos: Enrique Bianco, Miguel Cantón y Micky Algañaraz

RUBEN LUIS DI PALMA, Y SUS CONSECUENCIAS

CO" ACABARON MAL



2



3



4



5

"oficial" Ford y desapareció de el "misteriosamente". Luego fue el turno de **Fernandino**. El "Chango" en el año '84 ganó seis carreras y no ganó el Campeonato. Curiosamente, su chance fue diluyéndose hacia fin de temporada; creció la de Gayraud, y este se impuso en el torneo. Al año siguiente, Fernandino desaparecía del equipo de Herceg.

Me sigue, ¿verdad?. El año '85 comenzó tarde para ese team Ford. Arrancaron con las Taunus y Gayraud aparecio más tarde con la Sierra. Circunstancialmente fueron sus compañeros de equipo **Aventín**, **Garro**, "Cocho" **López**, pasando sin mayor pena ni gloria. **Daray**, con la primera Sierra de **Akel**, ganó el Campeonato de aquel año. Gayraud fue segundo y permaneció en el equipo. Año '86. Ahora sí llego "el piloto", el "tester", el talentoso **Ernesto "Tito" Bessone**. El hombre para complementar el arrojo, la vehemencia del piguense. Volvimos a equivocarnos todos. Nunca Bessone tuvo la misma atencion en su auto, y después de predicar en el desierto durante varios meses, se fue del equipo luego de Rafaela, cuando "**no fue capaz de detectar en la vuelta previa, que se había aflojado un tornillo del varillaje del acelerador**". Otra vez, todo para **Mario**. Y otra vez la pérdida del Campeonato. Herceg había derperdiciado la chance de ir al triunfo con el único piloto capaz de pelearle a Traverso el título. ¿Va dándose cuenta? Cuando Luis llegó al equipo, muy escepticamente pensamos: ¿Cuánto va a durar este "matrimonio"? Y tuvimos también la respuesta: ¡El tiempo que demore Luis en cansarse de recibir una atención diferencial. Si bien en ese momento todas las voces se alzaron para aclarar que no había piloto uno y dos; quienes estamos cerca de este tema, seguimos la historia y tenemos memoria, sabíamos cual iba a ser la alternativa: todo, o casi, para Gayraud. Pero la realidad es dura y cruel. Ya no alcanzaba con hacer un auto nuevo, con ir a los autodromos los viernes, con gastar noches en el taller. Ahora hay que ir a la pista a trabajar para pulir los autos; como hacen los que ganan. De nada sirvió el generoso despliegue de vehemencia y talento conductivo del numero 2 de la categoria. Tampoco el postergar a Di Palma; sólo se logró que el "Loco" se cansara y dijera "basta" despues de Las Parejas. Se veía venir desde hace tiempo.

Lo que sigue es una historia mucho más reciente. Se inició el viernes en el circuito santafesino, cuando Luis llamó a CORSA a su "caravana" y, aún en presencia de una allegada al equipo del "Polaco", respondio a nuestra obvia pregunta: "El auto **va muy mal. Todo va mal. Ahora me dijeron que van a cambiarme el motor. Vamos a ver qué pasa mañana**".

Mañana era sábado. Luego de la clasificación, volvimos a la casilla. La cara de Luis nada tenía que ver con la que habían mostrado las fotos de principio de temporada. El rostro enrojecido, los ojos desorbitados, luego de una tarde muy dura de trabajo y sin resultados. "**Mirá, es terrible. Ahora el motor va bien, pero el auto es un desastre. No me prestan atención. Tengo que trabajar solo con mi gente. Di vuelta todo el auto, pero no pasa nada. No sé qué voy a hacer.**" Nosotros confesamos que casi lo sabíamos...

El domingo, en carrera perdió una vuelta con respecto al primero y al segundo, sin tener detenciones. El fin se aproximaba. "**Un desastre. Más cosas no pudieron pasarme. El auto era intenible. Se me soltó la bulaca y me quedé sin frenos... ¿Qué te parece?**" Allí encontramos la explicación de los desbordes que había tenido en carrera. Horas más tarde, y cuando ya el patio de boxes de Las Parejas se despoblaba, el "Loco" se reunía con los miembros de la C.C.C.F. presente en Santa Fe encabezados por **Alberto Elías**, y les anunciaba su decisión de no continuar en el equipo. No dejó abierta ninguna puerta para el tema: "**Con ustedes sigo, si así lo admiten. Pero el equipo de Herceg no va más. Me cansé**".

Esta historia tiene continuación y es la siguiente.

N.C.





En escenas separadas, Herceg charla con Gayraud (izq.) y con Di Palma (der.). Abajo, el "Polaco" atendiendo a los dos autos. "En el equipo, a Di Palma siempre se le dio lo que pedía: es un desagradecido", afirman, por el lado de Pacheco. Lo concreto es que ahora el equipo tendrá un solo auto en pista mientras que el rumbo que tomará Di Palma se confirmará esta semana.





CAMPAÑA DEL EQUIPO EN EL '87

CIRCUITO	DI PALMA P/C Carrera	GAYRAUD P/C Carrera
Bs. Aires	5° Desc.	1° 14° (Ab)
G. Roca	3° NC	1° 1°
Mendoza	8° 4°	7° 3°
Santa Fe	7° 5°	3° NC
Bs. Aires	5° 5°	2° 14° (Ab.)
Córdoba	7° 9°	3° 10°
Rafaela	7° 4°	8° NC
Las Parejas	10° 12°	5° 3°

Referencias: P/C =Prueba de clasificac; Desc.=Desclasificación; NC=No clasificó.

EL "POLACO" Y EL "LOCO" ACABARON MAL...

LA COMISION CON HERCEG

El paso siguiente se traslada al viernes 18/9, cuando en las oficinas de la **Comisión de Carreras de Concesionarios Ford**, algunos integrantes –encabezados por su Presidente, **Pablo Caccaglio**– se reunieron con **Rubén Luis Di Palma** en horas de la mañana, y con **José Miguel Herceg** pasado el mediodía.

Poco antes de que esta última entrevista comenzara, Pablo Caccaglio manifestó a CORSA que: **"Sin duda que éste no ha sido un buen año... Deportivamente las cosas no salieron en la medida de lo esperado y, a consecuencia de ello surgió este problema. Hemos estado conversando con Di Palma, y nos manifestó su intención de no pertener más al equipo cuyo preparador es Herceg. Por lo tanto, hemos decidido que de aquí al final del torneo de TC 2000, se presente solamente el auto de Mario Gayraud, quedando el otro como vehículo de reserva, y con Herceg trataremos el tema del desonvolvimiento del equipo en esas condiciones. En cuanto al futuro de Di Palma, por ahora lo único que puedo decir es que sigue vinculado a la Comisión, y en la semana que viene** (por ésta) **volveremos a reunirnos con él para conversar sobre el futuro. Se habló mucho de la incorporación de Luis al equipo de Del Campo, pero eso es algo de lo que prefiero no hablar, sino únicamente para decir que la Comisión no hizo ninguna gestión en ese sentido".**

Y mientras José Miguel Herceg se enfrascaba en charla con los responsables de la Comisión de Concesionarios Ford, **Josefina Gensomini**, íntimamente vinculada al equipo de Herceg, señalaba: **"Terminó la carrera de Las Parejas, y cuando Di Palma llegó al box pretendí acariciarlo pero me insultó, diciendo que el auto no servía y muchas otras cosas más, como por ejemplo, que Gayraud tenía un coche mejor preparado, lo cual no es cierto ya que siempre se dedicó a atención especial a Di Palma. Y por otra parte, si estaba disconforme, ¿por qué siguió...?".**

Hasta el día apuntado, a las 17:30 horas, esa era la posición de ambas partes. El "Polaco" Herceg no quería saber nada con Di Palma y prefería continuar con un solo auto, y así lo manifestó en la reunión, postura que, en definitiva, es la que adoptó la Comisión de Concesionarios, que en el futuro inmediato deberá resolver la "ubicación" de Luis, que continúa ligado a la Comisión de Concesionarios.

Sin embargo, algunos memoriosos –acaso no muy bien intencionados– recuerdan que a comienzos de año, Herceg recibió una oferta de Sevel para que se hiciera cargo de la preparación del Regatta 100 con vistas al TC 2000 en 1988. En aquella oportunidad, todo quedó en la nada. Por eso cabe preguntarse nuevamente ahora: ¿y qué pasará para el año entrante...?

O.I.

OPINAN LOS PROTAGONISTAS



Esta es la opinión de los principales actores del caso Di Palma-Herceg tras una semana de negociaciones diversas.

Roberto Del Campo: "Luego de la competencia de Las Parejas, me hablaron algunos integrantes de la Comisión de Concesionarios Ford acerca del tema de Rubén Luis Di Palma y su posible incorporación a mi equipo. El auto que utilizaría sería el de Pedro Comito ya que éste arregla económicamente en cada carrera, por lo que no existe un contrato firmado. El auto nuevo lo estamos haciendo, pero no estará listo antes de un mes y medio. Di Palma en ningún momento se acercó a hablar conmigo en Las Parejas, y la semana última nos encontramos para conversar de la publicidad y de distintos aspectos económicos pero aún no puedo confirmar su incorporación".

Pedro Comito: "A mí nadie me dijo nada; aparentemente los que habrían hablado con Roberto Del Campo han sido algunos integrantes de la CCF. El único arreglo que tengo con ellos es el de aportar determinada publicidad por carrera. De todos modos, hablé con mis patrocinantes, y ellos estarían de acuerdo con que pueda seguir en Turismo Competición 2000 con el auto de Herceg que si se concreta esto, dejaría Di Palma".

Por su parte, **Rubén Luis Di Palma** hizo declaraciones en distintos medios y éste es un extracto de lo dicho por el arrecifeño en el programa "Campeones del Volante" (LT-2, Rosario), el miércoles pasado:

"Todo se originó imprevistamente en Las Parejas después de finalizada la carrera. Hubo un entredicho con Josefina, y entonces hablé con Herceg, diciéndole que me parecía que en un equipo compuesto por personas de bien, como es ése no podía alguien actuar de esa forma... En ese momento le comenté que no quería seguir. Cuando me pasó Guillermo Maldonado con el auto que yo usaba anteriormente me pareció muy bien, tanto es así que me puse a observar la definición porque tenía una 'platea de lujo' que era la butaca de mi auto de carrera... Casualmente, hace cinco minutos se fueron de aquí (ndr: Arrecifes) **Maldonado y Striánese, quienes vinieron a ofrecerme el VW 1500, pero yo tengo un contrato con la Comisión de Concesionarios Ford, y no podré correrlo. Con respecto a lo de competir con un coche de Roberto Del Campo habría muchas posibilidades y próximamente habrá una reunión por ese asunto. Lo que sí quiero aclarar es que no tengo nada en contra de Herceg ni del grupo de mecánicos."**

Carlos Souza Martínez: "A mí nadie me confirmó nada, y sólo sé que en el transcurso de la semana hubo distintas reuniones. Con Luis nos encontramos en la Exposición de la Industria, porque un primo mío tiene un stand allí, y Di Palma está por los ultralivianos. El me pidió la opinión sobre su posible incorporación al equipo, y lo dije que me ponía en contacto porque es muy bueno tener juntos a dos pilotos de primera línea. Yo hago los dos autos iguales, siempre los hice así, y realmente el probable ingreso de Luis me pondría muy feliz, aunque todavía no esté confirmado".

M.P.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RECAMBIO
DE AMORTIGUADORES PARA TODAS
LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES
DE COMPETICION
AVALAN NUESTRA CALIDAD

LOUZAO COMPETICION AMORTIGUACION

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

RANGER®

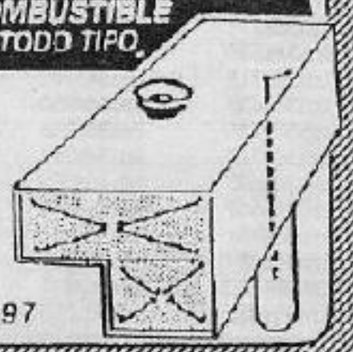
ALARM COMPUTER

ALARMA PARA COCHES Italianas

☆ *Sirena incorporada, bateria propia y blindada a prueba de agua, llave de seguridad.* ☆ *Contról remoto, ultrasonido interior,* ☆ *Proteje todo el interior del abitaculo, rotura de cristales, baúl y motor anulando el encendido.*

Importa, garantiza y vende **PEVIDAN S.R.L.** *Av. Fondo de la Legua 2026* ☆ *Centro de colocación* **AUTO RADIO PANAMERICANA** *Av. Fondo de la Legua 2038 Tel.: 766-6179/8099 O (1607) O Villa Adelina (Alt. PANAMERICANA y YRIGOYEN)*

TANQUES
PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO.



A MEDIDA PARA SU NECESIDAD,
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO
- *COMPETICION*
- *LANCHAS*
- *INDUSTRIA*

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CANONERAS
- *VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL*

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

DEL BARCO CENTENERA 1864/1919. TEL.: 92-7781

SUDAM Ruedas

ALSIM S.R.L 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA

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



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

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

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO
M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505

BOSCH SERVICIO

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

LEVAS ROMERO COMPETICION

TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

Calle 14 nº 3829/39 (ex-Espora 168/170) VILLA LYNCH (s). 1672)
S. MARTIN. TEL. 755-3826 y 753-3229

RACING PARTS

- Rescries para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Boleadores a Rodillo. CHEVY y DODGE. ISKY.
- Varillas levanta válvulas. ISKY.
- Platillos para válvulas Titanio Hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja tesligo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la linea.
- 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. NEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
☆☆ TEL. 701-7948 ☆☆

BUZOS ANTIFLAMA

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA



KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR

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

LEVAS BOSCH
Competición

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

SERVICE DIESEL BARRACAS

BANCO DE PRUEBA
• BOSCH •

JGO

REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

JORGE 2371
(cp. 1275). TEL. 28-9032

Ruedas Deportivas



SPINA HNOS.

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

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

DATSUN·NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

REPUESTOS ASAMBLEA

LINEA COMPLETA PEUGEOT

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

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

Equipe su unidad con TOMA DE AIRE



BUGOMCAR

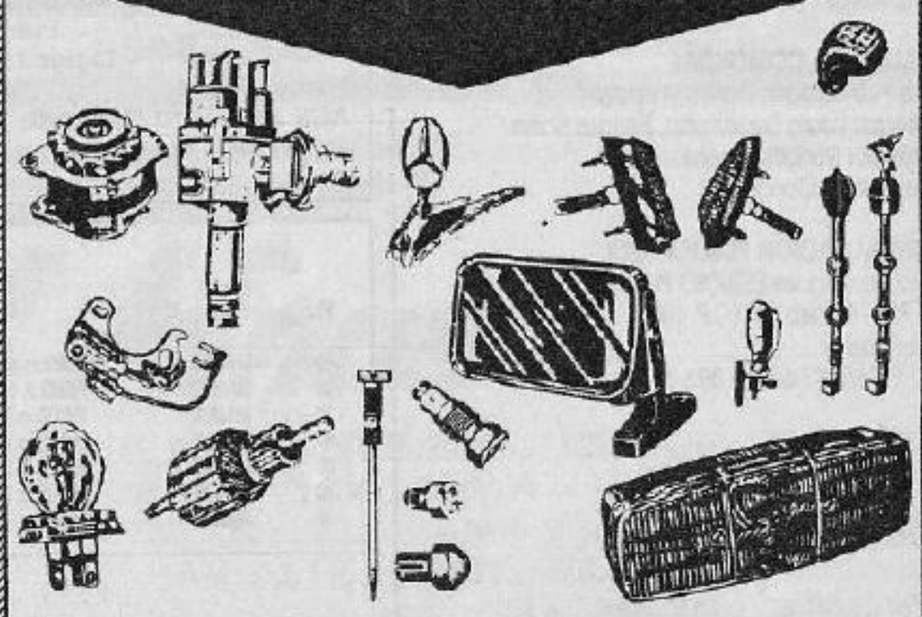
Distribuidores y Mayoristas
Gral. MADARIAGA 3191
San Justo. 651-4468; 651-3293

- **SPOILER DELANTERO**
- **FENNDERS DE GOMA**

• ACCESORIOS • CARBURACION • ENCENDIDO •
ELECTRICIDAD

"EL MAGO"

DEL AUTOMOTOR S.R.L.



Av. Pcias. Unidas 5138/43. SAN JUSTO

H.R. Producciones S.R.L. ☆ Avda. Corrientes 3782 4º B (1194) CAPITAL - Tel.: 86-7734 ☆

NUESTRA SEMANA TIENE NUEVE DIAS.

Conclusión S.A.

NUEVE VECES PARA ESTAR MAS TIEMPO Y MEJOR CON USTED.

Todo un equipo de trabajo, compuesto por móviles terrestres y aéreos, camarógrafos y técnicos, periodistas y especialistas, para brindarle a Usted el mejor espectáculo televisivo y radial.

	DIA	HORA	MEDIO
1	Domingo	8 a 14.30	Radio El Mundo
2	Domingo	21 a 22	Canal 2
3	Lunes	20 a 21	Radio El Mundo
4	Martes	20 a 21	Radio El Mundo
5	Miércoles	20 a 21	Radio El Mundo
6	Jueves	20 a 21	Radio El Mundo
7	Jueves	23 a 24	Canal 2
8	Viernes	20 a 21	Radio El Mundo
9	Sábado	20 a 21	Radio El Mundo

Participe de la semana de **CAMPEONES.**
Siga junto a **Carlos Alberto Legnani** toda la actualidad del **AUTOMOVILISMO DEPORTIVO!**



Campeones

INEXORABLEMENTE... SIGUE CRECIENDO.

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.

Arenales 2896 P.B. (1425) Bs.As. Tel.: 821-1243, 825-1942 y 826-1773

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

T.C. 2000, F. DOS NACIONAL Y F. RENAULT ARGENTINA EN LAS PAREJAS - SANTA FE (13/9/87)

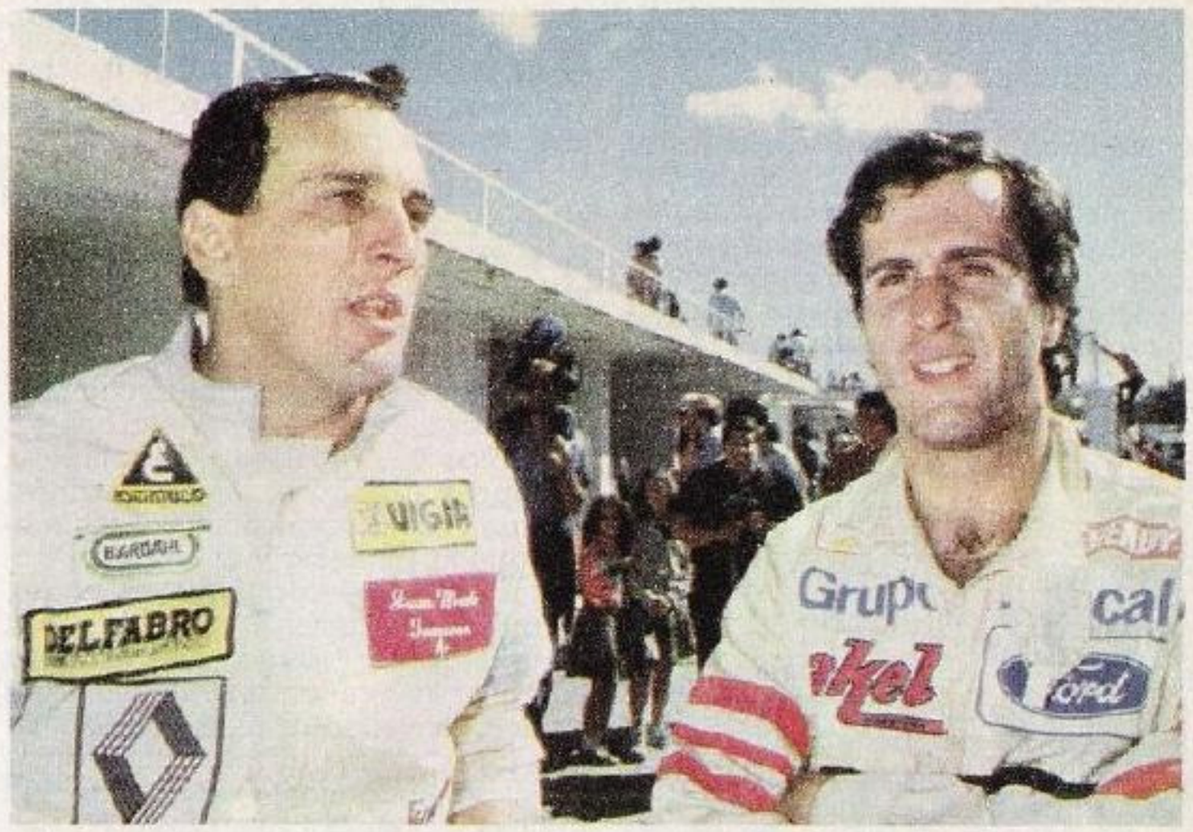


*Foto Mayor, Silvio Oliva a la izquierda, apoyado en una rueda, mirando a su semidesarmada cupe Fuego y sumido en honda preocupacion por la falta de buenos resultados. En segundo plano, los autos de "Cocho" Lopez y Gabriel Raies. **Abajo**, Traverso y Bessone, el primero preocupado, el segundo muy sonriente.*

En el trabado trazado santafesino se juntaron una vez más los monopostos y el Turismo Competición 2000, reuniendo encerradas, lucha de marcas, abandonos de líderes que circulaban cómodos en punta y sorpasos, todos elementos que finalmente conformaron...



UN TRIANGULO DESPAREJO

Después de las muchas carreras es difícil señalar cuál fue mejor más allá del bagaje técnico y deportivo de cada una de ellas. Lo cierto es que la memoria falla con la emotividad del momento y generalmente la última que vimos –de las muy buenas– resulta la mejor. Y así ocurrió en Las Parejas con el TC 2000. Lo que hicieron **Fernandino Bessone y Maldonado** fue realmente un derroche de talento, de arrojo y viveza para plantear una carrera difícil. Por su duración, trazado, abrasividad del piso, deslizamiento permanente de los

autos, fatiga de los frenos, exigencia de las transmisiones, y desgaste físico de los pilotos. Serie de factores que debíanse coordinar. Bessone fue el mejor porque hizo esa combinación de manera impecable con Maldonado a sólo 74/100 detrás. Un auto debutó en esa competencia, que aerodinámicamente idéntico al anterior, y que, básicamente, es distinto en la estructura tubular. El peso –25 Kg más liviano–, las alturas de trabajo y algunas leves variantes en las suspensiones que permiten usar valores de barras y resortes más duros en función de la rigidez del nuevo bastidor. Con esta "arma" entregada por Carlos Akel y su equipo, "Tito" se encargó de darles la satisfacción que buscaron.

"¿Sabés qué se rompió? **Una pieza del motor que no tiene movimiento, que es fija, que no se rompe nunca. Es la primera vez en mi vida de preparador que se rompe un soporte de un balancín. Esa pavada nos quitó hoy la victoria**". Eso dijo el "Negro" Souza Martínez, preparador de Fernandino, el domingo por la tarde. El y su gente, el "Chango" y Roberto Del Campo tenían motivos para masticar su impotencia. Ese quinto lugar final que obtuvo Fernandino era un muy magro reconocimiento a su esfuerzo y trabajo.

Mario Gayraud y el "Polaco" **Herceg** trabajaron mucho desde que bajaron los autos del trailer el viernes en Las Parejas. Probaron todo. Suspensiones, multiplicaciones de caja, motores, carburación. Dieron vuelta el auto varias veces durante el fin de semana, pero antes de largar sabían que en carrera no estaban para más que un tercer o cuarto puesto. La rotura de la toma dinámica y la pérdida de lubricante del diferencial lo dejaron aún más lejos. No obstante Gayraud hizo una tarea decorosa y fue hasta donde él mismo se lo permitió, sin excesos ni roces. El mejor Renault fue el de **Osvaldo "Cocho" López**, en la conducción de la Fuego que elaboran **Osvaldo Antelo** y su equipo con la estrecha colaboración, en las últimas carreras, de Gustavo Donadio en suspensiones. Están por el buen camino, y los resultados de Buenos Aires y Las Parejas así lo prueban. Quizá cuando toda la experiencia sea trasladada a la nueva cupé que construyen los resultados puedan ser optimos, sin descartar que también los logren con la actual. "Cocho" como el mismo campeón Traverso, Des Ohanessian, Zuain, y Oltra, quizá hayan tenido un celo excesivo en relación a los neumáticos, al ritmo de carrera a establecer –tiempo por vuelta– y al desgaste.

En lo que a ellos se refiere corrieron –salvo Oltra– con los neumáticos de dureza intermedia, 1285, mientras Silvio fue más allá en sus precauciones y largó con las más duras –4585–. Conclusión: todos llegaron con mucho resto de caucho al final, y algunos se expresaron luego de la misma –caso **Des Ohanessian**, **Oltra**, "**Cocho**", **Zuain**– que podían haber andado más rápido o incluso intentar correr con gomas más blandas. Por desgracia para ellos se planteó una competencia donde muchos especularon con los neumáticos de los demás y posibles abandonos en las últimas vueltas, y resultó que no se quedó nadie, ya que hubo sólo 3 abandonos y clasificaron 21 autos sobre 24. Lo hecho por los mencionados resultó por momentos interesante, como en el caso de Des Ohanessian y Traverso que pelearon entre ellos hacia el final y participaron de la pelea con Di Palma.

Lo realizado por Fortunato fue muy bueno con un Peugeot 505 muy indócil que perdió rendimiento por la rotura del escape a mitad de carrera, pero estuvo en ese pelotón de los "duros" y se las compuso para pelearles mano a mano. **Etchegaray** y **Comito** cumplieron decorosamente penando con los cambios y frenos respectivamente. **Zampa** y **Crocco** hicieron su carrera aparte y dieron espectáculo. Al primero le falta potencia y al segundo trabajar en la puesta a punto del chasis, ahora que el motor elaborado por su hermano **Ernesto** logró un rendimiento apreciable. Fue también bueno lo de **Saénz** volviendo a la pista luego de cambiar un neumático, mostrando que, potencialmente existe otro VW 1500 con posibilidades.

Rubén Luis Di Palma, de cuya desvinculación con el equipo de Herceg hablamos en otra parte de esta edición, mostró que pese a su calidad y capacidad quedó a una vuelta con un Ford Sierra "by" Herceg, sin haber parado en la carrera.

MONOPLAZAS GRANDES Y CHICOS

El sábado luego de la primera tanda clasificatoria, Leopoldo Cumini analizaba el futuro inmediato de la **Fórmula Dos Nacional**. **"Eduardo Fuero compró un equipo completo para equipar un auto, con el encendido reglamentario, ese mismo que unos días atrás dije que costaba A 750 hoy aumentó a A 870, no obstante lo cual pienso que seguirán incorporándose autos a la categoría. Con respecto a las próximas carreras, iremos con el Turismo Competición 2000 a todas, menos a San Juan, y la que reemplazaremos en una jornada conjunta con la Fórmula Tres Sudamericana en un lugar a determinar"**. La imposibilidad de televisación de la competencia de Fórmula Dos en Las Parejas preocupó a Cumini mucho más de lo que demostró con sus optimistas declaraciones.

En lo que a la parte deportiva respecta, tranquiliza ver mayor cantidad de autos en las partidas, y si sumamos que no estuvieron Horner, Fontana, Ballari y Pietroboni, y que además no pudieron largar Fasanelli y Luciani, la especialidad está merodeando por los veinticinco autos. Gabriel Massei ya no es más el donador excluyente en cada carrera y eso contribuye a mejorar las cosas, lo que sumado a los buenos trabajos de los equipos de Gentili, Mannini, Villa, Grinóvero y Patat entre otros, han acortado las distancias con Gabriel Massei. Esperemos ver alguna lucha franca por la punta entre cualquiera de los nom-



1


2



3



4

1. En estas increíbles condiciones se corrió la última vuelta, con el público al borde de la pista. En la foto, Bessone rumbo a la bandera. 2. Leopoldo Cumini 'mimando' a Omar Suriani... hubo comentarios. 3. Bovane está despistado y Riva lo supera sin mayores inconvenientes. 4. Los 'apuros televisivos' son cada vez mayores; esta vez, Maldonado no tuvo tiempo para sacarse el casco y así fue al podio.

la figura

GUILLERMO MALDONADO



Es realmente lamentable que las 15.000 personas que fueron a Las Parejas y quienes lo hayan visto por televisión, hayan descubierto las dotes conductivas y la calidad de preparador o "elaborador" (para encasillarlo mejor), de Guillermo Maldonado. Este no necesitaba pelear mano a mano con las Fuego y las Sierra "top" del TC 2000 para recoger ese multitudinario reconocimiento que obtuvo en Las Parejas y que fue el comentario donde se reúnen quienes gustan del automovilismo. No es frecuente desde la aparición de esos productos de Renault y Ford, ver pe-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

brados y el marcosjuarense, ya que el espectáculo sería bueno.

En la **Fórmula Renault** el panorama es bien distinto. La categoría presenta un estado de salud envidiable por más de una especialidad nacional, y la parte institucional funciona bien. Hay que tener en cuenta que Las Parejas es una plaza muy importante para la FRA, ya que de los veintiséis que largaron hay siete santafesinos (Riva, Alisi, Torregiani, Michelini, Palmero, Pagani y Barceló), nueve son de la provincia de Buenos Aires (Morán, Bouvier, Solmi, Mazzini, Belloso, Demarchi, Eseverri, Mancuso y Pereyra) y hay cinco cordobeses (Della Santina, Neviani, Ballario, Bovone y Mandrini). Tres son de Capital Federal (Fonte, Morgan y Arlandis) y además el pampeano Paulizzi y el mendocino Basco. Con esto se deduce que el "Don Eduardo" está a corta distancia de la mayoría del parque automotor, y ése era uno de los motivos de la presencia de cuarenta y siete máquinas que pugnaron por entrar en la final. Esta vez hubo una mayor cantidad de abandonos que lo habitual, pero el trabado circuito hacía presagiarlo.

La competitividad clásica de la Fórmula Renault se mantuvo, y si bien no hubo lucha directa en la punta, sí ocurrió esto en las posiciones posteriores donde además de las peleas lógicas se produjeron toques, salidas de pista y maniobras "non sanctas". Este tema debería ser analizado por cada piloto para no volver a épocas pasadas, en las que cada primera curva era una lotería.

EN PAREJAS

GUIDI Y SU EQUIPO - Nelson Guidi siguió trabajando con su Fórmula Dos en el "Don Eduardo". Debido a inconvenien-

LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: El retorno de un Volkswagen a los primeros planos del TC 2000, y la incorporación definitiva a la categoría de Guillermo Maldonado.

El susto: El de principio de incendio en un camión tanque con combustible.

El retorno: Triunfal, el de Norberto Della Santina.

La tristeza: De Esteban Fernandino y Carlos Souza Martínez por el retraso.

El preocupado: Silvio Oltra, durante todo el fin de semana.

La denuncia: Hubo una, la de Mario Gayraud hacia la estructura delantera del VW de Guillermo Maldonado.

Los inconformados: La de todos aquellos que saltaron los alambrados y vieron la última vuelta de TC 2000 al costado del asfalto.

La ale: La que da Amadeo Manninì y todo el equipo le tuvo al motor Fiat 125 desde la primera carrera del año, cristalizada con el triunfo.

Los despistes violentos: Los de Mazzini y Morgan luego de varios toques en la recta principal.

La sorpresa: El domingo por la mañana, Fernando Morán con el segundo tiempo en tanques llenos.

El trompo: El de Jorge Emilio Serafini.

La mala suerte: Esta vez persiguió a dos, a Gustavo Mandrini y a Juan Bovone.

El más contento: Daniel Neviani con el tercer puesto, luego de diversos problemas durante todo el fin de semana.

El problema general: Las gomas, y las vueltas que podrían aguantar en cada uno de los casos, era el "drama" de cada piloto.

El encumbrado: Rubén Villa y todo el equipo, que en dos carreras de Fórmula dos demostraron que están cerca de la punta.

La frase: La de Oscar Palmero, entre sonrisas: "No me di cuenta que lo cerré a Bouvier".

La mala racha: La de Gabriel Massei.

El parque automotor numeroso: El de Fórmula Renault.

El que volvió al TC 2000: Alfredo Pisandelli con el auto de Oliva.

La comparación: La de los tiempos realizados por la Fórmula Renault Argentina y la Fórmula Dos Nacional. Fue inevitable.

El debut triunfal: El del Ford Sierra coupé de Tito Bessone.

La posible reaparición: La de Jorge Omar Del Río con el segundo auto de Akel. Bessone necesita un compañero de ese nivel para asegurar su campeonato.

La despedida: La de Rubén Luis Di Palma del equipo de Herceg.

Las actitudes: La de Rubén Luis Di Palma que se corrió a la derecha en la última vuelta cuando Bessone y Maldonado le sacaban un giro y prefirió no entorpecer. La de los miembros de la C.C. Ford que cuando supieron que Gayraud había hecho la denuncia contra Maldonado le indicaron a Herceg que la mandara a retirar, pero ya era tarde y la misma siguió su curso.

La promesa: La de los Concesionarios Ford: "Di Palma seguirá con nosotros".

La gran alegría: La de Luis Strianesse por la actuación de Maldonado.

La posición filosófica: De Juan M. Traverso el sábado cuando comentó: "Mañana iré hasta donde pueda. Todos los puntos son importantes para el campeonato."

CARTA DE PRESENTACION
JUAN DANIEL BOVONE



Nació en Laboulaye el 20 de agosto de 1963, y comenzó en el karting de la zona de General Villegas, de 180 cm³ de cilindrada, pasando luego al de Jovita, donde siguió hasta fines de 1981 finalizando en el cuarto lugar. El servicio militar interrumpió parcialmente su carrera deportiva y en 1982 y 1983 debió dejar las competencias a pesar de haber finalizado la conscripción.

Volvió a conducir un auto de carreras en el '84, temporada en la que fue subcampeón de la Fórmula Laboulayense, debutando a fin de año en la Fórmula Renault Argentina en una competencia realizada en Río Cuarto.

A partir de ese momento, se dedicó por completo a la FRA, finalizó undécimo en el '85 y décimo en el '86. **"Ahora andamos por allá atrás, en vez de mejorar, empeoramos".**

El equipo que posibilita que Juan Daniel Bovone este en la Fórmula Renault está compuesto por Héctor Magnante, quien se encarga de la alineación, su hijo Aníbal (colaborador), Adrián, Jorge y Rubén Bovone (primos de Juan), además de su padre Darío. **"Como verás, son todos Bovone y la cosa queda en familia, además de Magnante y su hijo que siempre están con nosotros."**

En Las Parejas, la gran oportunidad estuvo muy cerca y cuando faltaba poco para el final y marchaba raudamente en punta con varios segundos de ventaja, una rótula lo dejó masticando bronca.

"Más allá de la amargura del primer momento, quedamos muy conformes porque el auto anda bien. Después de la carrera de San Jorge pensamos que a Alisi no le ganaba más nadie, y sin embargo en Las Parejas le encontramos la vuelta al Crespi y funcionó todo bien hasta esa rotura. Al menos, volvimos a estar entreverados adelante, porque hacía varias carreras que no la veíamos. En esta temporada nos complicó mucho la carburación, y cuando pasa eso, estamos muertos."



F-2 NACIONAL
a RUBEN VILLA

Se subió al Bini-Renault con 40° de fiebre el sábado y quedó sexto a poco más de 80/100 de segundo de la pole position, con un motor que no rendía. En carrera, algo recuperado atacó a Genilli y en toda la zona de mixtos le "soplaba" los escapes.



F.R.A.
a NORBERTO DELLASANTINA

Retornar luego de una suspensión es duro, no sólo por el avance de los rivales en ese lapso, sino también porque se pierde el ritmo. Si al volver se mantiene el nivel anterior y se gana por primera vez, como lo hizo "Titi", es porque las ganas y la fe para continuar se mantienen intactas.



TC-2000
a ESTEBAN FERNANDINO

Punteó 38 de las 43 vueltas y cuando se retrasó con su motor en tres cilindros, aventajaba a Bessone por 5 segundos y a Maldonado por casi 6 segundos. La victoria hubiese sido suya inapelablemente de continuar todo en orden.

lear allí adelante a un Volkswagen 1500. Que quizá por aquello que el soberano se inclina por el aparentemente más débil, lo de Maldonado haya tenido una valoración que caló con mayor profundidad en su sensibilidad, pero lo cierto es que no fue algo tan "descolgado". Si bien es cierto que el VW es un auto desactualizado técnicamente en relación a sus actuales rivales en la categoría, no lo es tanto cuando se aprovechan las posibilidades reglamentarias que tiene, cuando se parte de una base bien elaborada como es la experiencia que había hecho Edgardo Fernández sobre el auto de Eduardo Sáenz, y que fuera trasladada en forma total al de Maldonado. Si a ello agregamos la mano de obra del equipo de "Yoyo", y el rendimiento obtenido en ese noble 4 cilindros varillero que tantas satisfacciones le dio a la gente de San Justo, llegaremos a la conclusión de que "la hazaña" de Maldonado se veía venir.

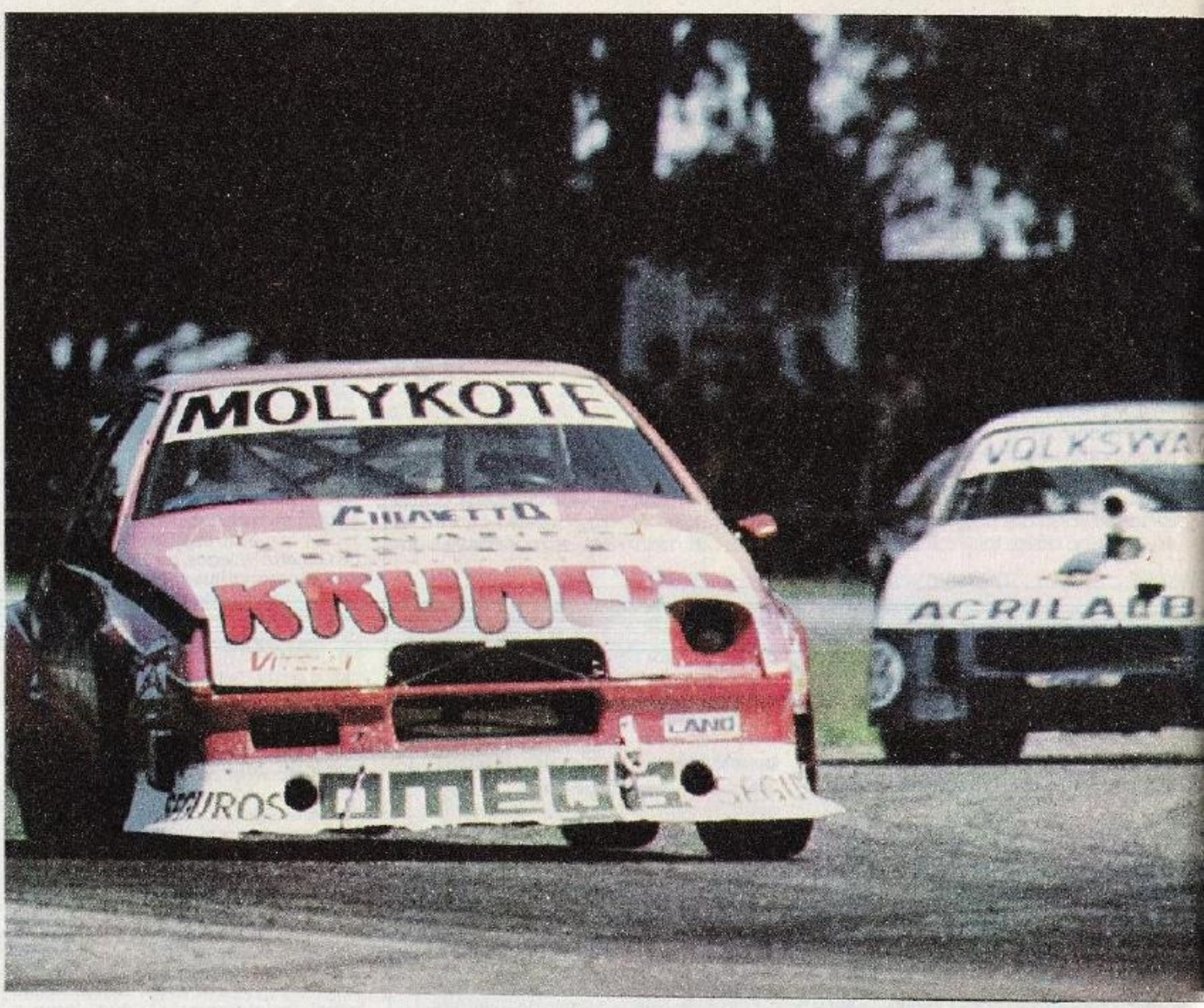
Y esto que hoy tiene estos ribetes –con el lugar de escolta– no fue victoria por dos factores clave. **Primero** la "viveza" de Tito Bessone para maniobrar cuando "Yoyo" intentó apoderarse de la vanguardia. **Segundo**, en la rotura que Maldonado sufrió en su motor el sábado en clasificación y que lo dejó 9° en la grilla de partida. Si nos atenemos a lo producido luego de las 3 tandas de entrenamientos del viernes, donde Maldonado había quedado 2° realizando 57/100 menos sin utilizar neumáticos nuevos, llegaremos a la conclusión de que si no hay falencia mecánica el sábado, si no era "pole", hubiese estado por allí cerca y no hubiese habido con qué darle. Afirmación ratificada en nuestro número anterior por sus principales adversarios: como Fernandino y Bessone.

Pero Maldonado también tiene fibra dentro de su torrente sanguíneo y no es extraño escucharlo con una euforia poco habitual, confesarnos en su casa rodante luego de la carrera: **"La gente se volvía loca. Me gustó mucho la experiencia y confieso que este TC 2000 de hoy es mucho más difícil que el que practiqué hace algunos años. Hay que trabajar duro y lo vamos hacer. Con el chasis que hizo Edgardito no tuvimos inconvenientes; ahora hay que emprolijar lo del motor que aún nos crea problemas."**

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Argentino Atlético Club, Avenida 18 nº 756, teléfono (0471) 71346 (Las Parejas - Santa Fe).
Promotor: Alcides Raies.
Accesos: Cuatro, todos de tierra en buen estado. 3 puntos.
Controles: Regulares. Bien en la entrada al circuito, pero el domingo fueron desbordados. 2 puntos.
Comodidades: Buenas. 3 puntos.
Estado del circuito: Muy bueno. 4 puntos.
Boxes (condiciones de trabajo): Buenas para el TC 2000, precarias para las Fórmulas Renault y Dos. 2 puntos.
Boxes (Instalaciones): Muy buenas, con baños limpios, amplia calle de boxes y cantina con precios accesibles. 4 puntos.
Promoción del espectáculo: Muy buena en toda la zona. 4 puntos.
Servicio de prensa: Bueno con líneas telefónicas y atención al instante. 3 puntos.
Puntualidad: Regular, se atrasó todo el sábado en más de media hora. 2 puntos.
Seguridad: Regular. Fue buena en lo que respecta a la contención de los dos principios de incendio de los días previos, pero el domingo el público se ubicó tranquilamente en zonas peligrosas, desbordando totalmente los controles y permaneciendo al borde de la pista en la última parte de la prueba de TC 2000. 2 puntos.
Total: 29 puntos. (Ideal: 60.)

2-



1-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







1- Gayraud, Di Palma y detrás Fernandino en los boxes de Las Parejas. El de Pigué se reencontró con el podio. 2- El VW de Maldonado asoma entre los Renault de Der Ohanessian y López, cuando apuraba desde atrás. 3- Gentili preparándose para salir a pista, con Mizawak atrás y Villa sobre la izquierda. 4- Demarchi y Morgan se van de foco y Arlandis se coloca delante de Barceló y el resto

tes varios, su equipo debió dormir muy poco el sábado por la noche y pasar el viernes previo metiendo mano en el Berta. Finalmente pudo largar, y estaba contento porque acortó distancias con los mejores.

GRACIAS VARIAS - Por las actitudes que tuvieron para con CORSA todo el equipo de Juan Fasanelli, Elido Palmero, Samuel Novik y José Suárez.

EL CAMPEONATO CODICIADO - Neviani y Rivva lo tienen en la mira. Apenas llegó a Laboulaye, el actual puntero del torneo desarmó todo el auto, constató un problema en el chasis por el cual no funcionaba bien. Inmediatamente decidieron ir a Balcarce para solucionar el problema y seguramente probar en el autódromo. Mario Riva, por su parte, concentrará el trabajo en su taller de Casilda junto a su hermano en distintas partes del monoplaza.

TANQUES LLENOS DE FRA - El domingo por la mañana, los tiempos fueron los siguientes: **Bovone, 1m00s417**, Morán, 1m00s736; Neviani, 1m00s874; Della Santina, 1m00s888; Riva, 1m00s915; Torregiani, 1m00s947; Alisi, 1m00s962; Mandrini, 1m01s013; Belloso, 1m01s022; Palmero, 1m01s040; Solmi, 1m01s094; Pereyra, 1m01s227; Arlandis, 1m01s413; Pagani, 1m01s532; Barceló, 1m01s607; Mazzini, 1m01s956; Ballario, 1m01s986; Basco, 1m02s264; Michelini, 1m02s344; Bouvier, 1m02s358; Pezza, 1m02s460; Fonto, 1m02s469; Eseverri, 1m02s477; Paulizzi, 1m02s605; Mancuso, 1m03s012; Demarchi, 1m03s062; Morgan, 1m04s243 y Bertón, 1m06s285.

Por Marcelo Padín y Néstor Carbia
Fotos: Enrique Bianco y M.P.

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

BARDAHL

...y no hay
más que agregar!

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

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Revista Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central,** o deposítelo personalmente en **Suipacha 664 5º piso, 1008, Capital Federal.**

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

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

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo Nº 4494 Correo Central **1000 - Capital Federal**
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados **CUPON**

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION
-VENTA-

Vendo **SPORT PROTOTIPO**, caja, todas las relaciones, dos motores nuevos. TE. 207-4070.

Para rally mundial vendo **SUPER EUROPA 1500**, carrocería a estrenar. Caja armada último modelo, gomas, amortiguadores, repuestos. Tratar TE. 051-804327.

Vendo **CUPE DE CARLO BMW** preparada categoría 850, libres zonales o bonaerense, 2 motores desarmados, 3 cajas velocidad carrocería reformada. Trompa T.C. suspensiones tren delantero sin ruedas, tablero. Hernán. TE. 659-4394.

LOTUS SEVEN vendo mod. 86, patentado, joya espectacular, pintado bicapa rojo, tapizado negro, mecánico 0km. Dodge 1500, suspensión tipo competición, excelentes detalles terminación, instrumental deportivo. Constructor Gustavo Novas. J.B. Justo 8555. Capital. TE. 642-6514.

FIAT 128 SE 84 Turismo clase 2, con los mejores fierros. Excelente. Listo para largar. Liquido urgente. Tomo auto de calle, etc. TE. 922-8780 y 923-2599.

FIAT 147 SPAZIO 86 excelente preparación Héctor Gonzalez, pintura 3 colores. Jaula y butacas. Fades con los mejores fierros, excelente casco, motor 0km. Listo para largar. TE. 922-8780, 932-2599.

Vendo **FORMULA RENAULT CHASIS**, monocasco SB, suspensión progresiva, rótulas nuevas, motor 1020 completo, caja T.C.M. Tomo auto particular. Pedriel 769. Capital. TE. 27-7288.

Vendo **SOORT PROTOTIPO** ex Loso, auto de punta, relaciones, 12 llantas, 2 motores, etc. TE. 658-0778. Urgente.

Alquilo **FORMULA RENAULT CRESPI T.XXIII**, motor Reybet TE. 795-9169 o 783-5480. Ver Chacabuco 3184 Olivos.

Vendo **KARTING** listo para largar. Preparación Acuña, todo nuevo, una verdadera pichincha. Dr Luis Beláustegui 3422 TE. 67-9251.

FALCON PICADOR 1984/85, sub-campeón '86, trece segundos el cuarto de milla. Listo con todos los fierros. Vendo completo o por partes. Jonte 4251, Cap. Fed. TE. 566-5842.

Joseph Competición vende **FIAT 128 S.E. 1,5 CLASE 2** para pista o rally. Listo para largar, cabina Mallory, bomba eléctrica de nafta. Dif. autoblocante. Llamar al TE. 749-4467/4983.

Vendo **FALCON T.C.** ex equipo oficial Ford. Fierros importados, preparación Hercegi. Ver en "Competición". Avenida Centenario 161/163. San Isidro. TE. 743-0255.

Vendo **RENAULT 18 TURISMO CLASE 3**. Tratar con Jim. TE. 367-0317.

Vendo o alquilo **DATSUN 160 J. GRUPO A 2000 CM3** para rally de Argentina. Tratar Berutti 4621. Capital Federal. TE. 773-9076.

Ahora Telecisc 051 90-8627. Salgado Nash te alquila **128 CLASE UNO** con asistencia en rally conserva este aviso.

Vendo **KARTING** competición, Foxtrack motor Gae. Intermac., o Juniors para empezar. Muy bueno. Luis Beláustegui 3422. TE. 67-9251.

KARTING con motor parrilla, llantas Sweiss Hufless. Liquido a muy buen precio. TE. 431-1858, 568-4811, 566-6454. Recibo en parte DDF pago Casco Fiat 600 en buen estado. Con papeles.

Vendo **VOKSWAGEN GACEL GL GRUPO A** listo para largar el rally de Argentina, encendido electrónico, radiador de aceite, autoblocante, discos, ventilador Chichebombón. TE. 659-7946. Preguntar por Horacio Escariz.

Vendo **BERTA MK-3 FORMULA 2 NACIONAL** con o sin motor VW, caja TCM. Todas relaciones, auto de punta. Acepto permuta. Señor Daniel Keegan Puan. TE. 0923-8162.

Vendo **SPORT PROTOTIPO** nuevo. TE. 207-4070.

Carlos González vende **NISSAN 300 CAP** lista para largar. Poco uso. 3 nas golpeadas, auto para ganar con prueba en autódromo. Acepto autos en pago. Honorio Pueyrredón 1740. Cap. TE. 59-7408.

SPORT PROTOTIPO vendo o permuto por valores. Listo para largar. Repuestos varios, por cese de actividad. Av. Galicia 540. Avellaneda. Norberto.

Alquilo o vendo **DATSUN 160 J. Rally 2000 cm³**. Auto completo con asistencia mecánica en carrera y repuestos. Tratar al TE. 773-9076 con Gonzalo Barceló.

RENAULT 18 PISTA vendo con urgencia. Listo para largar. TE. 84-3496 o al 785-8497.

KARTING COMPETICION motor RF largo c/ carburador monoplat listo para largar con solamente 2 carreras corridas. Vendo urgente juntos o por separado. Angel Pini 4647, Caseros CP. 1678. Pcia de Bs. As. de tarde.

SPORT PROTOTIPO vendo nuevo sin rodar, chasis Tulia XXI motor D'Ambrosio, desarmado y revisar todo de nuevo. Carrocería Crespi, moderno, nuevo, caja Vesa, oportunidad. TE. 752-9577, 753-4879, horario com. Sr. Juan José.

KARTING con motor parrilla, llantas Swiss, Hufless, repuestos, liquido muy buen estado. TE. 431-1959, 568-4811, 566-6454, 566-6454, recibo en parte de pago, casco Fiat 600 muy buen estado. Con papeles.

Vendo **RALT RT1** listo para largar en F.2 nacional, motor R18 Antelo caja Hewland autobloc. todas las relaciones, infinidad de repuestos, de chasis y una caja varios juegos de llantas y trailler, o permuto por R18 o cupé Fuego. Después 20 hs TE. 785-2699.

CHEVROLET 400 EX-TC especial para Stock Car Argentina listo para largar, máquina pintura nueva, encendido electrónico, papeles al día, vendo o permuto, escucho oferta. Pedernera 1262. Villa Madero, ver de 8 a 20 horas.

Vendo o permuto **FORMULA RENAULT TULIA II** (22) listo para largar, todo nuevo, completo Nº 61. TE. 14-204 de 9 a 12 y 755-5453 después de las 20 hs. TE. 764-4005, Juan José "Urgente".

FIAT 128, 1300 clase 2 urgente con todo lo mejor, fierros Pardo, 8 ruedas más 4 lluvia, barato, permuto, tratar TE. 243-2761, Eduardo, después 18 hs.

FALCON, picador, campeón 1984-1985, subcampeón, 1986, trece segundos el cuarto de milla, listo con todos los fierros, garantida. Jonte 4251. TE. 566-5842, Cap. Fed.

Luis Minervino vende TULIA XXII listo para largar con trailer, repuestos varios y demás chucherías. llamar al (0352) 29517.

FRA SUBCAMPEON el auto que corrió Daniel Naviani en 1986. Sin motor ni caja, se vende y es gran oportunidad. Tulia 23. llamar al TE. (01) 854-9144 o trata en Santos Dumont 4811. Capital Federal.

Alquilo **FIAT 128 1,1** Rally de Chel. Suarez. Auto de punta. Tratar J.S. Lousté. TE. 0462-91165.

TC bonaerense clase A **COUPE FORD 430 nº 12** en el campeonato 1986, mecánica Falcon, listo para largar. A 5.500. Haqui 2580. Cap.

Turismo Carretera del Ahyer o recuerdo. **FORD CUPE** Calera, caja 2 F. motor Falcon, jaula, butacas, freno disco, listo para correr. Todo Ok. Gral Fructuoso Rivera 2566. Cap.

Alquilo **RENAULT 12 RALLY** listo para largar el provincial. Escucho ofertas al TE. 252-2046.

Vendo **FALCON T.C.** ex equipo oficial Ford. Fierros importados, preparación Hercegi. Sr. Ambrosio (0346) 24-596. Chivilcoy. Facilidades.

Vendo **SPORT PROTOTIPO** acepto permuta por auto de calle. TE. 207-4070.

JUAN ODRIOZZOLA vende Renault con repuestos varios, listo para largar. Tratar al TE. 252-2046.

Vendo **FALCON T.C.** 3 litros, ex equipo oficial Ford. Fierros importados, prep. Hercegi. Llamar a señor Ambrosio al (0346) 245696. Facilidades.

Vendo **RENAULT 18 GTX** de Rally. Edición limitada. Listo para largar, preparación Oreste Berta. Caja armada. A 26.000. Hay repuestos y accesorios. Hablar a Lucio Bonaldi TE. (051) 713399. A partir de las 13 hs.

Vendo o permuto por auto calle **RENAULT 18 GTX 83** de rally, [Dino Lambruschini] listo para largar, sin golpes, con repuestos varios. Peso 1050 kg. Avenida Zeballos 1801, Castelar. TE. 628-1208.

FRA sólo dos carrera, chasis ADA, 2 motores nuevos 1400 cm³, 20 llantas, gomas de lluvia sin rodar, caja TCM. Con todas las relaciones de corona y piñón, frenos Pozzi, trailer, elementos de alinear nuevos, repuestos varios. Marcos –escucho ofertas–, Sr. GABRIEL RANDO. Te. 620-2520 y 632-3830.

DATSUN 160 J RALLY. Vendo o alquilo, motor de 2000 cm³. Ideal para los campeonatos bonaerenses, del Litoral o del Nordeste, clase 5. Tratar con Gonzalo Barceló, Berutti 4621 (1425) Buenos Aires. TE. 01-773-9076.

Vendo o permuto **FIAT LIBRES 850**, leva Crespo, Weber, Dulbecco, Palaggi, caja Sáenz, listo para largar. Trailer, permuto por auto A 3000. Urgente. El Cóndor 490, Morón. TE 628-1694. Claudio Liquetti.

R-12 DE RALLY. Modelo 1980, caja corta, autoblocante. Auto subcampeón provincial de 1985. Una oportunidad por su precio. TE. (01) 652-7205.

RENAULT 12 RALLY. 0 km., caja armada, autoblocante. Listo para largar. Vende TE. (01) 652-7205.

FORMULA IES 3CV. Actualmente corriendo. 2 motores, 2 cajas, juegos de gomas, trailer, vendo urgente. A 3.500. Donovan 1805. Tapiales. Frente al mercado central. TE. 622-7509.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION
-VENTA-

Coleccionista autos antiguos vendo **FORD "A" 1929**, Sedan "Tudor de Luxe" 6 vidrios, totalmente original. Perfecto estado conservación en asentamiento. Solicitar entrevista TE. 613-7664 de 18 a 22 horas.

FORD 1935 CUPE acorazada, 3 ventanas Voiturette. Funcionando. 75% original para coleccionistas o Turismo del Ayer A 1.500. Permuto por japonesa 125 cc. mismo valor. TE. 243-6090. (Preguntar por Claudio).

Para coleccionistas: **HUDSON 8 CILINDROS**, modelo 1929. Carrocería perfecto estado, original. Motor bien. Opticas originales, completas. TE. 83-0561; 312-8953.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS
-VENTA-

KITS PARA GACEL Pistones, pernos y aros especiales para VW Gacel GS. Pistones forjados y aros finos, especiales para competición. Gonzalo Barceló, Berutti 4621 (1425) Buenos Aires. TE. 01-773-9076.

Vendo **CASCO BELL MADE IN USA** nuevo con Garantía color. Blanco, mediano 57 centímetros modelo Star II, una joya. Muy cómodo y seguro. Regalo urgente. A 250. Sr. Jorge. TE. 241-3015.

Vendo **DOS (2) DISTRIBUIDORES** (uno, Mallory, USA, doble platino Taunus - Sierra, otro Dulbecco competición Fiat 125. Urgente 1ra. oferta razonable. Escribir a Néstor Madrid, Emilio Mitre 946, 9no. B. Capital.

Revista CORSA Nº 1107. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1987 por Editorial Abril S.A., Suipacha 664, 5º Piso, Capital Federal. Tel. 331-0112/0253. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 68967. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, Sygma. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-5443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Setiembre de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1008

Concesión Nº 7.970

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Mis revelaciones le permitirán terminar con sus problemas de dinero para siempre

«Cómo hacerse millonario más rápido de lo que piensa»



Querido amigo:

Mi nombre es Simon Bentley y hoy le voy a hacer el ofrecimiento más importante que le hayan hecho en su vida. **Le daré la posibilidad concreta de GANAR MUCHO DINERO con sólo seguir mis revelaciones.**

No tenga miedo en pensar cuánto: **500, 1.000, 10.000 ó 100.000 australes, un auto nuevo, una hermosa casa o el dinero para hacer el viaje que siempre soñó.**

Su vida puede cambiar a partir de este instante. Escuche con atención mis palabras, siga mis instrucciones y no desaproveche esta oportunidad que no se repetirá.

GANE 7.000 DOLARES EN UNA SEMANA!

Quizás usted se encuentre en la misma situación que yo atravesaba unos años atrás, cuando el dinero que tanto me costaba ganar no me alcanzaba para nada y mi vida era una lucha constante.

Pero una revelación de mi maestro yoga, a quien le estoy eternamente agradecido, cambió para siempre mi destino. El me enseñó una serie de **secretos para ALCANZAR LA RIQUEZA Y LA FELICIDAD y cómo ponerlos en práctica.**

Debo reconocer que al principio dudé que pudiera ser cierto, pero como yo no tenía nada que perder decidí probarlo: Y **FUNCIONO!**

Yo no lo podía creer y mi esposa menos: en tan sólo una semana había podido **GANAR 7.000 DOLARES!** Pero más grande fue mi sorpresa cuando comprendí que semejante suma era apenas la punta de un iceberg.

Cinco meses después mi situación había cambiado tanto que mis problemas de dinero no pasaban de ser un mal recuerdo. **Compré un departamento y una casa de fin de semana, el auto que siempre quise tener y otro para Betty, mi esposa, abrí dos empresas que hoy son brillantes negocios y el saldo de mi cuenta bancaria se incrementa sin parar.**

Todas estas riquezas llegaron a mi **como atraídas por la fuerza de un imán**, mes por mes, año tras año. Al principio pensé que era cuestión de suerte pero con el tiempo descubrí que lo mismo ocurrió con otros alumnos de mi maestro que pusieron en práctica su método. Hoy son famosos empresarios y personas de éxito.

En cambio, los que desoyeron sus enseñanzas siguieron igual que antes.

En agradecimiento a mi maestro y a aquellas personas que creyeron en mí, escribí el libro de **EL METODO DE LA RIQUEZA**. En el recopilé todas las enseñanzas de mi maestro y las cosas que yo mismo fui descubriendo en la práctica: en pocas palabras, todo lo que yo sé y que me llevó a tener éxito en la vida.

SI AUN DUDA DE MIS PALABRAS LEA ESTOS TESTIMONIOS

Tengo en mis manos miles de cartas, **AUTENTICOS TESTIMONIOS** de personas que hoy han logrado lo que tanto querían. Ellos son personas como usted o como yo. No tienen nada de especial, tan sólo se decidieron a probar **EL METODO DE LA RIQUEZA**.

—"Sr. Bentley: no me alcanzan las palabras para agradecerle, porque me sacó de la miseria. Realmente ocurrió un verdadero milagro con lo que me enseñó en el capítulo 2. En 3 días gané 2.500 australes y a los 20 días, 7.500 más. Aún no lo puedo creer." Sra. Carmen R. (25.009).

—"**En sólo un mes logré duplicar la facturación de mi negocio. Gané 8.000 dólares. Ahora pienso abrir nuevas sucursales. Todo esto se lo debo a usted. Gracias.**" Sr. Valentín F. (40.968)

—"Hacía dos años que ahorrábamos para casarnos y no podíamos juntar nada. En dos meses compramos todo lo que nos faltaba y dimos un buen anticipo para nuestra casa." Marcelo L. y Cecilia S. (37.224)

—"**Gané 15.000 australes en 2 meses. Gracias.**" Graciela R. (18.909)

—"Con la jubilación no me alcanzaba para vivir dignamente. Siguiendo el método descubrí la manera de ganar más de 2.000 australes por mes." Nicasio S. (2.948)

—"**Cuando recibí el método me resultó tan simple que me parecía imposible. Pero usted tenía razón: estoy ganando tanto dinero que después de 40 años por fin pasaré mis vacaciones en Europa.**" Graciela M. de R. (11.309)

ESTE ES MI OFRECIMIENTO

Para empezar, usted no arriesgará nada, ni un solo centavo del dinero que tanto le cuesta ganar. **Tome ahora mismo una lapicera y llene el cupón de prueba gratuita.**

Para su total tranquilidad le doy esta **QUINTUPLE GARANTIA!**

1) El envío del método es secreto. Una computadora registrará su cupón y el libro llegará a la dirección donde usted desee recibirlo, en un paquete sin leyendas ni membretes exteriores. **Solo usted y yo conoceremos el contenido del envío.**

2) No se trata de algunas hojas mal impresas. Es un **verdadero libro**, encuadernado, con tapa en cartulina brillante y en color.

3) Para su total seguridad, si lo desea, **podrá solicitar y ver EL METODO DE LA RIQUEZA** en los locales que Psychic Institute (mis representantes en Argentina) ha designado a tal efecto.

4) Todas las técnicas que he detallado en el método fueron **comprobadas y demostraron ser realmente efectivas**. Yo mismo responderé por carta a **cualquier consulta** que usted desee formular **sin ningún costo adicional.**

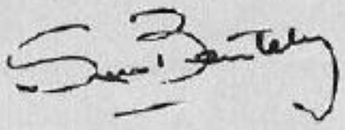
5) Usted dispone de **30 días para probar EL METODO DE LA RIQUEZA, LIBREMENTE.** Si no llegara a estar conforme, cosa que dudo mucho, podrá devolver el libro y Psychic Institute (en mi nombre) sin hacerle ninguna pregunta le devolverá el importe del libro con un cheque por valor de A 24,99 a los 7 días de haber recibido su devolución. **Aún así Usted se quedará con mi regalo especial por responder rápidamente a esta nota.**

Este es un compromiso formal y escrito.

GRATIS. Si responde rápidamente, SIN CARGO ALGUNO junto a EL METODO DE LA RIQUEZA le enviaré un REGALO MUY IMPORTANTE. Una técnica secreta que le permitirá cargarse con el magnetismo del dinero para obtenerlo rápidamente.

Este regalo **QUEDARA SIEMPRE** en su poder, aun en el hipotético caso que usted decida devolver mi libro.

Ahora, sin perder tiempo —**tenga en cuenta que la edición es muy limitada— recorte ya mismo el cupón.** Colóquelo en una carta preferentemente certificada y envíelo ahora mismo. **NO DUDE, ACTUE YA.**



RESPONDA A CONCIENCIA ESTAS 9 PREGUNTAS

1. **¿Cree que el dinero le ayudará a resolver sus problemas y ser más feliz?**
2. **¿Tuvo la convicción de ganar alguna vez mucho dinero?**
3. **¿Está dispuesto a mejorar su nivel de ingresos rápidamente?**
4. **¿Le gustaría tener suficiente dinero para comprar lo que siempre soñó?**
5. **¿Quiere ser una persona de EXITO, respetada y admirada por los demás?**
6. **¿Si le ofrecen un método capaz de solucionar todos sus problemas económicos sin arriesgar su dinero, confiaría en él?**
7. **¿Está dispuesto a enviarme su testimonio, que guardaré en secreto, cuando haya ganado su primera suma importante de dinero?**
8. **¿Estima suficiente la cifra de 5.000 australes para empezar?**
9. **¿Se compromete a no revelar los secretos de mi método?**

Ahora, si suma más de 7 respuestas afirmativas a mis preguntas usted está preparado para tomar hoy la decisión más importante de su vida.

Adquiéralo personalmente en: Av. Córdoba 1590, Cap. Fed.
En Flores: Av. Rivadavia 7055, Galería Dafau, local 16. **En Pte. Saavedra:** Av. Mitre 332, Vte. López.
En Avellaneda: Shopping Sur, Av. Pavón 299, local 1004.
Telefónicamente: llamando al 42-2993.

ENVIE ESTE CUPON HOY MISMO

Sr. Simon Bentley
Casilla de Correo Nº 5, Suc. 25 B, (1425) Capital Federal.

SI. Su propuesta me interesa. De acuerdo con ella:

1) Recibiré **EL METODO DE LA RIQUEZA** a la mayor brevedad posible, en un embalaje discreto sin leyendas exteriores.
2) Lo pondré en práctica inmediatamente para cambiar el curso de mi vida.
3) Como contesto rápidamente, recibiré mi **REGALO ESPECIAL** para atraer el dinero.
4) Queda entendido que, de acuerdo con su garantía, dispongo de 30 días para probar libremente el Método. Si no estoy satisfecho con él, podré enviarlo de vuelta dentro de ese término y en ese caso, sin efectuarme ninguna pregunta, se me reintegrará su importe con un cheque a los 7 días de haber recibido mi devolución. Aún en este caso podré conservar el **REGALO ESPECIAL**. Para ello: (marcar con una cruz)

☐ Envío cheque o giro postal a la orden de **Psychic Institute** por un valor de **A 24,99** más **A 4,50** de gastos de envío, es decir un importe total de **A 29,49**.
☐ Prefiero el sistema de contrarreembolso postal, por el cual abonaré al cartero al recibir el envío, en la dirección que yo indique, la suma de **A 24,99** más **A 4,00** de gastos de contrarreembolso, más los gastos de envío.

Por favor escriba con letra de imprenta:

Nombre y apellido .....
Dirección .....
Localidad ..... C.P .....
Provincia ..... Tel. .....

HRCO 2

Nuestros envíos no tienen leyendas ni membretes externos.

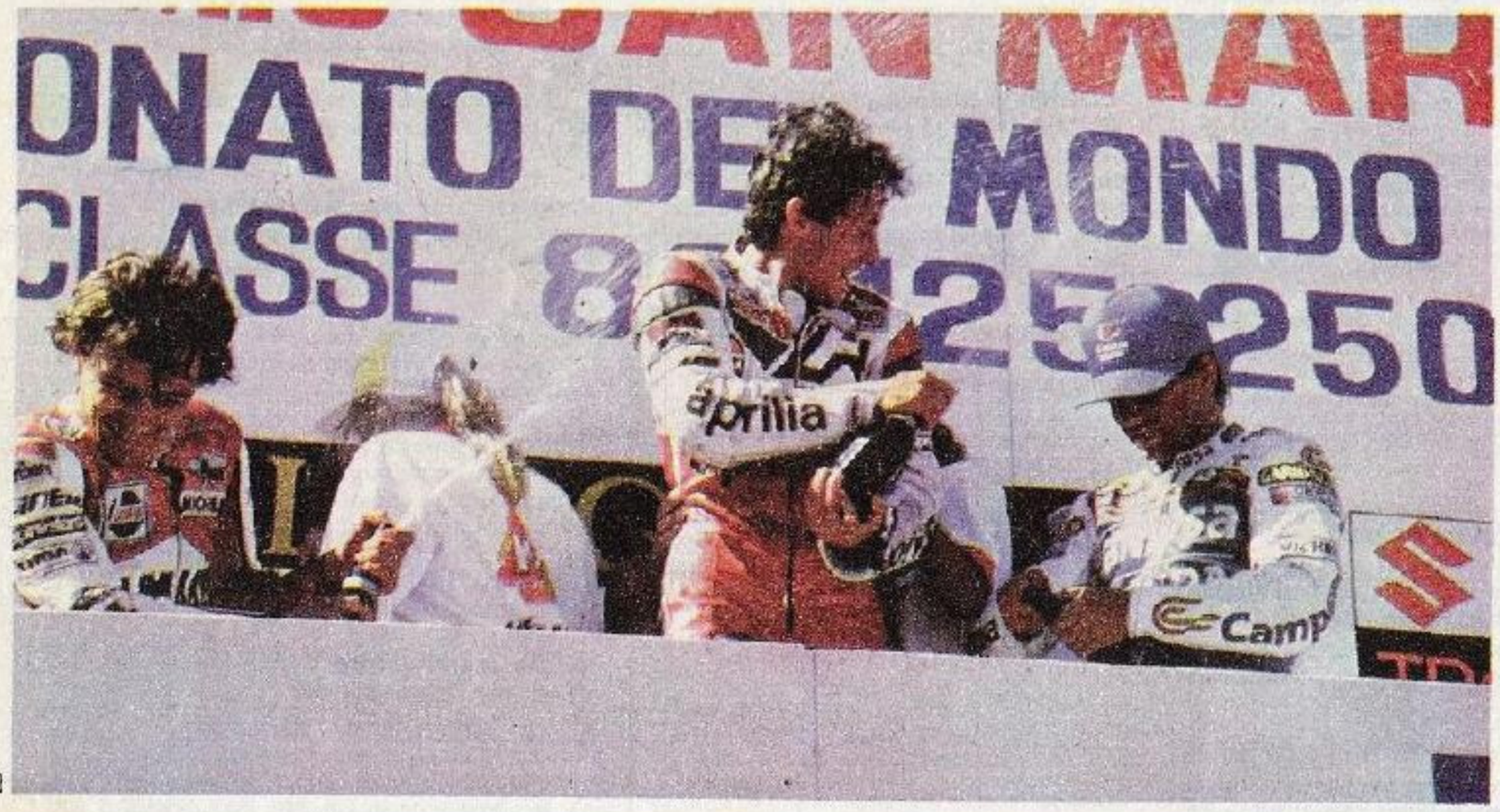
Si el cupón que aparece en este aviso ya ha sido recortado, por favor efectúe su pedido a: Sr. Simon Bentley, Casilla de Correo Nro. 5 Sucursal 25 B (1425) Capital Federal.

TERMINO EL CICLO EUROPEO

SUDAMERICA DEFINE

Y la definición comprende nada menos que a la clase 500 cm³, o sea la gran atracción del motociclismo mundial. En procura del título llegarán Wayne Gardner, Randy Mamola y Eddie Lawson, para decidirlo el próximo domingo en Brasil y el 4 de octubre en la Argentina. También estará presente la clase 250, que ya consagró campeón al alemán Anton Man.

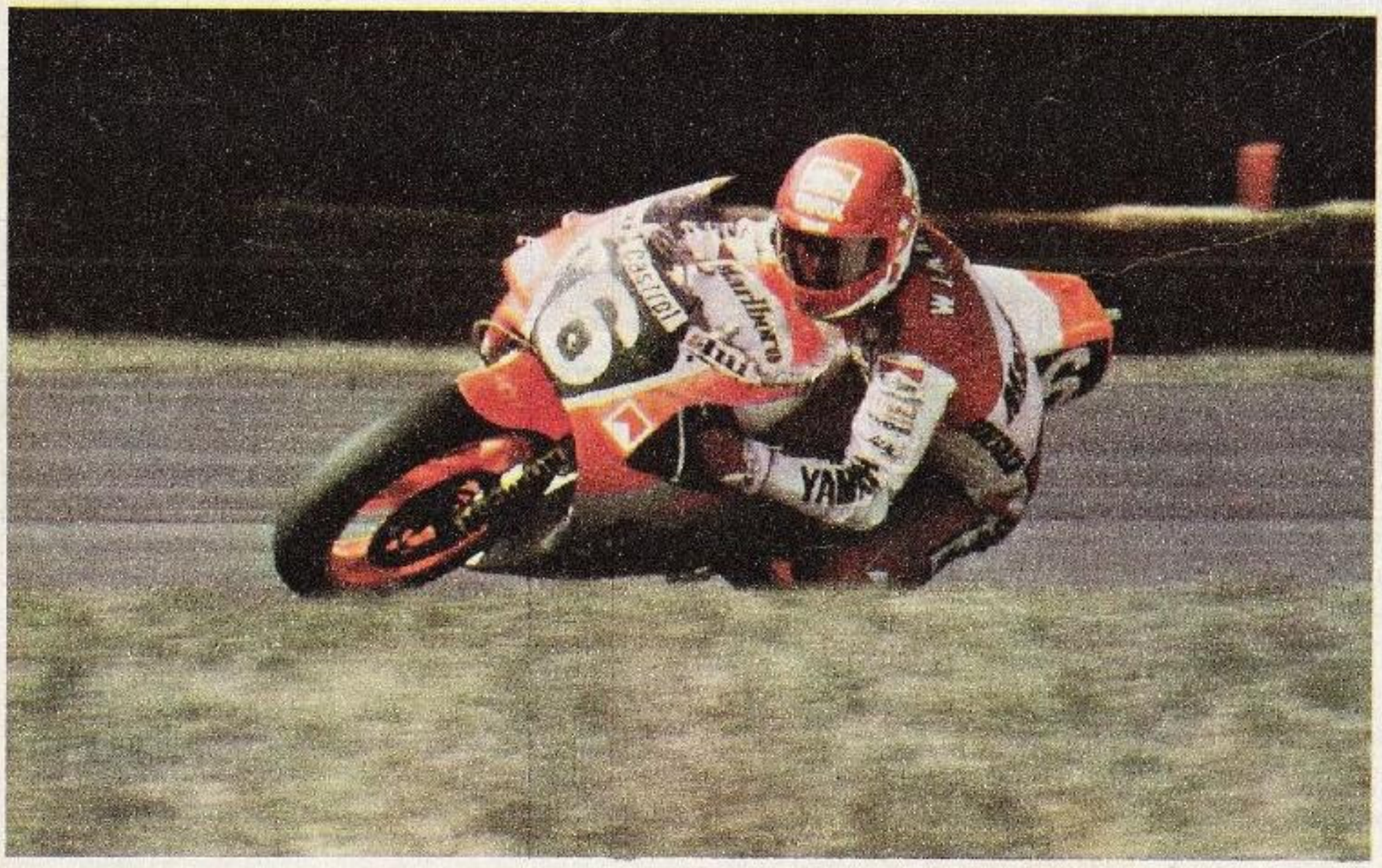
Por Miguel Angel Sebastián



2



1



3



4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Foto 1. *Wayne Gardner sobre su Honda. El australiano sigue al frente en 500 cm³, pero cada vez más acosado por Randy Mamola y Eddie Lawson. 2. Loris Reggiani festeja su victoria en San Marino, bañando con champaña a sus escoltas. Fue el primer triunfo de Aprilia. 3. El alemán Martin Wimmer retornó con su Yamaha a los primeros planos, ubicándose tercero en el G.P. de Portugal. 4. Mamola y el "willie", una especialidad del californiano.*

El Campeonato Mundial de Motociclismo terminó la etapa europea de su temporada 1987, la cual demandó una docena de jornadas que, unidas a la inicial de Japón, suman las trece que ya dejó atrás el **Continental Circus**. Restan ahora sólo dos, que con exclusividad comprenderán a las clases mayores, o sea la **250** y la **500 cm³**, y que los sudamericanos tendremos oportunidad de seguir de cerca, ya que las mismas se cumplirán con los **Grandes Premios de Brasil y Argentina**. Dos de los cinco que este año se incorporaron al calendario.

Ya habrá tiempo de hablar de este futuro inmediato. Ahora se hace imprescindible repasar el pasado cercano que nos dejó bastantes cositas para comentar con las carreras de **Checoslovaquia, San Marino y Portugal**. Para empezar, la culminación de los torneos de **80 y 125**, la coronación anticipada de **Anton Mang** como monarca en la división del cuarto de litro y para terminar, los resultados de la clase mayor que hicieron más que interesante la definición de la corona en la categoría reina del motociclismo mundial.

Pero vayamos por partes. Las clases menores pasaron esta temporada sin pena ni gloria ante el abrumador dominio que respectivamente ejercieron el español **Jorge Martínez** y el italiano **Fausto Gresini**. Poco cambio en el último tramo. En la 80 cm³ ya distendido tras la coronación, Martínez cedió en Checoslovaquia ante **Gerhard Waibel** y en San Marino ante su coequipier **Manuel Herreros**, para retornar al éxito en la última de Portugal. En 125 cm³ la gran expectativa estuvo centrada en ver a **Fausto Gresini** culminar invicto el certamen. No pudo ser, porque una caída en la última carrera se lo impidió. De todas maneras el italiano, además del título, se quedó con el record de diez triunfos consecutivos. Un primado que será muy difícil superar.

La referencia de la clase 125 nos obliga también a la mención del argentino **Guillermo "Willy" Pérez**. Tras una serie de caídas, el platense logró llegar con **la Zanella** en las últimas carreras fuera de las posiciones puntables. De tal manera se quedó con el solitario punto cosechado en Austria a la hora del cómputo total en el certamen. Magrísima cosecha para un año que seguramente "Willy" querrá olvidar pronto.

Llega ahora el momento de empezar a hablar de los grandes. Y entonces el arranque se lo gana merecidamente **Anton Mang** con su conquista (o mejor dicho, reconquista) del cetro máximo de la clase 250. El alemán sumó así el quinto título máximo, marcando con éste el desequilibrio, ya que ahora son tres los que ostenta en la 250, contra los dos logrados en la ya fenecida 350.

La tremenda efectividad fue sin duda la gran arma de Mang para alcanzar este nuevo halago, lo que se tradujo en ocho victorias que resultaron elementos inapelables para contrarrestar a la regularidad exhibida por su compatriota **Reinhold Roth**. Un ritmo que además mermó en las últimas fechas, para así simplificar el trámite a Mang. Esta alternativa, abrió la posibilidad de una interesante lucha por el subcampeonato, a la cual –en la excursión sudamericana– están listos para sumarse el español **Alfonso Pons** y el francés **Dominique Sarron**.

También como hecho sobresaliente de terceto final de citas europeas encontramos en la 250 el triunfo de la **Aprilia**, el que dadas las buenas prestaciones y los varios puestos de escolta producidos por esta máquina eficazmente llevada por el recuperado **Loris Reggiani**, estaba en los cálculos de muchos. Y finalmente se hizo en San Marino, poniendo la nota alegría en una temporada donde la competitividad otrora exhibida por la categoría, en marcas y pilotos, quedó a un lado, ante la tremenda superioridad de las Honda, y especialmente la de Anton Mang.

Arribamos así a la gran vedette de este Continental Circus: la clase 500 cm³. Que tal vez para responder a su fama nos dejó reservado para las carreras sudamericanas un final que promete ser espectacular, y donde por supuesto lo que estará en juego será la consagración del nuevo monarca. Un privilegio que no escapará al selecto núcleo integrado por **Wayne Gardner, Randy Mamola y Eddie Lawson**.

Los resultados aportados por las carreras de **Checoslovaquia, San Marino y Portugal** no pudieron ser mejores para echarle más leña al fuego en esta ardua disputa por el campeonato. Cada pretendiente ganó una carrera, y también anduvo en las restantes ocasiones en los puntos grandes. De todos modos, hubo alguien que se benefició más que otro, y ese fue **Eddie Lawson**, que a su victoria en la agobiante jornada de Portugal, ("**Fue la carrera más difícil de mi vida, por el intenso calor**", confesó el actual campeón) añadió dos segundos puestos en una cosecha que no repitieron sus rivales e incluso estas dos posiciones de escolta pudieron ser mejores, ya que problemas con su cubierta delantera le impidieron a Eddie concretar sus ataques finales sobre las posiciones de los líderes.

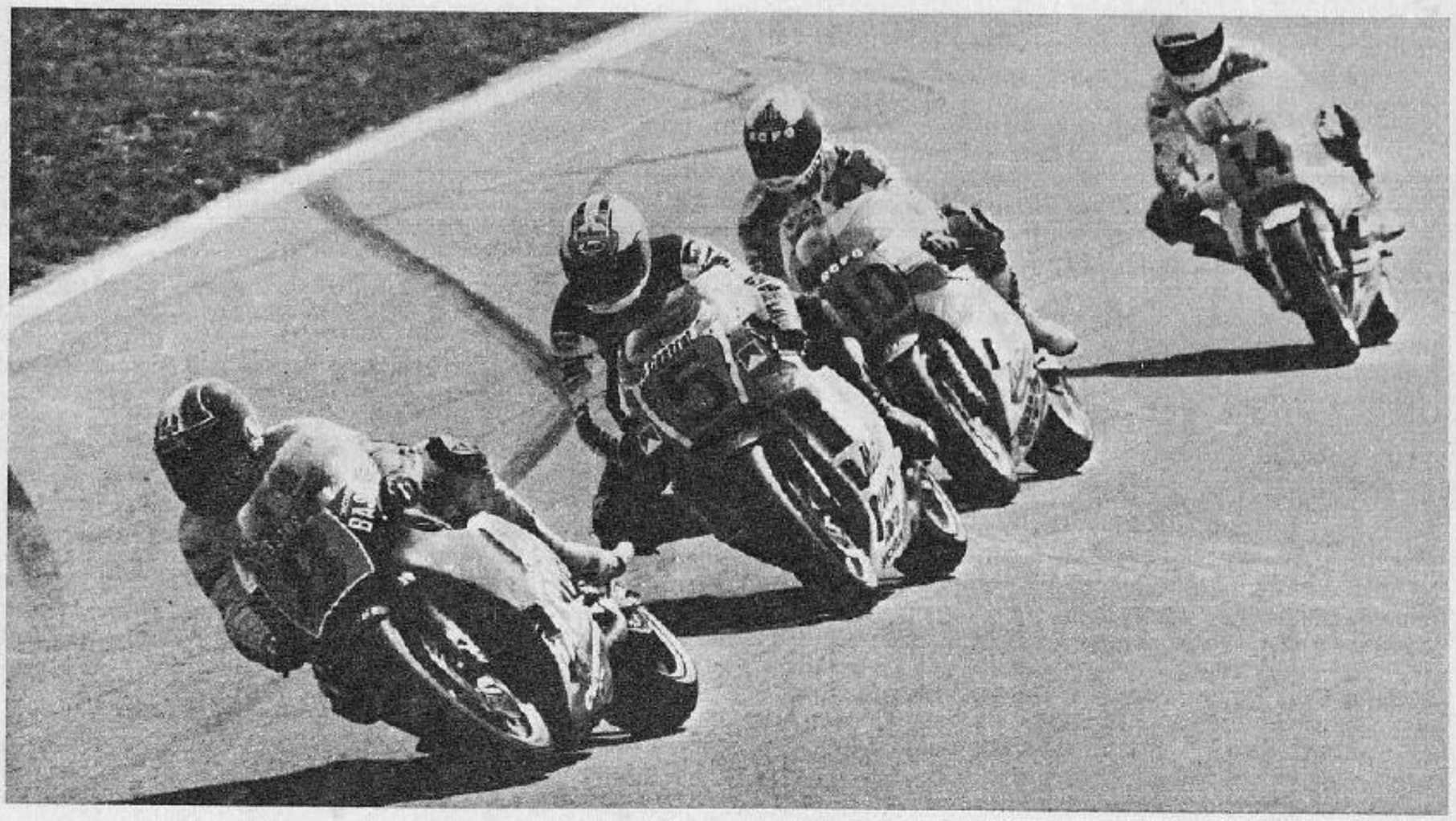
De todas maneras, Lawson es quien más necesitará de puntos para, en su particular caso, aspirar a retener la corona. También deberá evitar cualquier tropiezo **Randy Mamola**, el implacable perseguidor de **Wayne Gardner**. Por lo visto en las últimas carreras, el californiano de **Roberts Team Lucky**

1

Strike se halla en su mejor momento, y a ello se unen el óptimo rendimiento que han alcanzado las cubiertas Michelin y la incorporación como segundo piloto de uno que acelera cuando debe, como demostró hacerlo el australiano **Kevin Magee**, quien en el Jarama relegó a su compatriota **Wayne Gardner**, quitándole algunos puntos en favor de Mamola, a quien por su parte cedió la segunda posición. Lo que se dice un verdadero juego de equipo.

Para el final dejamos a **Wayne Gardner**, el hombre que lidera el certamen casi desde el comienzo. Y que ahora se ve algo apurado por el avance de los norteamericanos. Pese a su regularidad, no abandonó en ninguna carrera, lo que es garantía para otorgarle en los pronósticos, las mejores chances para obtener el preciado cetro.

Europa ya es un recuerdo para el Mundial de Motociclismo. Ahora llega Sudamérica, el reconquistado subcontinente, que el próximo domingo en **Brasil** y el **4 de octubre** en **Argentina**, definirá el poseedor de la corona más preciada en este apasionante Campeonato Mundial.



6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



2



3



4



5

Foto 1. Un compacto pelotón de 250, encabezado por el francés Dominique Sarron. Detrás asoman Fausto Ricci (8) y el campeón Anton Mang (4). 2. Los tres grandes protagonistas de la clase 500 cm³ en el podio de San Marino. Mamola, el ganador, en el centro, flanqueado por Lawson, izquierda y, Gardner, derecha. 3. La imagen de Anton Mang, el nuevo campeon que la clase del cuarto litro consagró en el Jarama. 4. Este es Eddie Lawson, autor de la mejor cosecha de puntos en las tres últimas pruebas de la categoría mayor. 5. Fausto Gresini, con gorrita, campeon de 125 y poseedor del record mundial de triunfos consecutivos. A su lado, Bruno Casanova, el subcampeon. 6. Lote de 500, integrado por Roche, McElnea, Chili y Reiner. 7. El español Jorge Martínez, monarca de 80, sobre su Derbi.



7

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

Quedando por disputar los Grandes Premios de Brasil y la República Argentina, las siguientes son las principales posiciones en los certámenes de las clases 250 y 500 cm³, recordando que para el cómputo final se toman la totalidad de las carreras efectuadas.

CLASE 500 CM³

POS.	PILOTOS	MARCA	NACION	PUNTOS
1°	**Wayne Gardner**	**Honda**	**Australia**	**153**
2°	Randy Mamola	Yamaha	Estados Unidos	136
3°	Eddie Lawson	Yamaha	Estados Unidos	130
4°	Ron Haslam	Suzuki	Inglaterra	71
5°	Neil McKenzie	Yamaha	Escocia	54
6°	Tadahiko Taira	Yamaha	Japón	49
7°	Christian Sarron	Yamaha	Francia	46
8°	Pier Francesco Chili	Honda	Italia	43
9°	Rob McElnea	Yamaha	Inglaterra	39
10°	Shunji Yatsushiro	Yamaha	Japón	27

CLASE 250 CM³

1°	**Anton Mang**	**Honda**	**Alemania**	**132**
2°	Reinhold Roth	Honda	Alemania	95
3°	Alfonso Pons	Honda	España	81
4°	Dominique Sarron	Honda	Francia	70
5°	Loris Reggiani	Aprilia	Italia	65
6°	Martin Wimmer	Yamaha	Alemania	61
7°	Carlos Cardús	Honda	España	54
8°	Jacques Cornú	Honda	Suiza	50
9°	Luca Cadalora	Yamaha	Italia	50
10°	Juan Garriga	Yamaha	España	41

Y ASI TERMINARON LOS CAMPEONATOS...

Concluidos ya los torneos de las clases 80 y 125 cm³, las siguientes fueron sus posiciones finales:

CLASE 125 CM³

POS.	PILOTOS	MARCA	NACION	PUNTOS
1°	**Fausto Gresini**	**Garelli**	**Italia**	**150**
2°	Bruno Casanova	Garelli	Italia	88
3°	Paolo Casoli	AGV	Italia	61
4°	Domenico Brigaglia	AGV	Italia	58
5°	August Auinger	MBA	Austria	54
6°	Ezio Gianola	Honda	Italia	45
7°	Pier Paolo Bianchi	MBA	Italia	43
8°	Andres Sánchez Marin	Ducados	España	40
9°	Mike Leitner	EMCO	Austria	32
10°	Johnny Wickstroem	MBA	Finlandia	32
...	Willy Pérez	Zanella	Argentina	1

CLASE 80 CM³

1°	**Jorge Martínez**	**Derbi**	**España**	**129**
2°	Manuel Herreros	Derbi	España	86
3°	Gerhard Waibel	Krauser	Alemania	82
4°	Stefan Dorflinger	Krauser	Suiza	75
5°	Ian McConnachie	Krauser	Irlanda del Norte	53
6°	Jorg Seel	Seel	Alemania	38
7°	Hubert Abold	Krauser	Alemania	33
8°	Luis Miguel Reyes	Krauser	España	31
9°	Josef Fischer	Krauser	Austria	19
10°	Javier Miralles	Derbi	España	18

TURISMO CARRETERA EN JUNIN-BS.AS.-(13/9/87)

POSTERGANDO LA SENTENCIA

Mucho público, muchos participantes y una organización ejemplar fue lo que se pudo apreciar en Junín. Tras la undécima competencia del año, las posiciones en el Campeonato se mantienen con estrecha distancia y no se puede aventurar una definición. Chances parejas y suma competitividad son la síntesis de este Turismo Carretera actual, que mantiene suspenso en torno a la definición del torneo.





Esta **XIII Vuelta de Junín**, llevada a cabo en "El Panorámico" de Junín, no aclaró en nada la lucha por el Campeonato. Muy por el contrario, las cosas de alguna manera se "enturbiaron" con esta victoria de **Oscar Aventín** en una carrera en que tanto **Oyhanart** como **Castellano** y Satriano (tres que buscan el "uno" para el año entrante) resignaron puntos muy importantes a la hora del balance final.

De esa manera, faltando cuatro carreras de las comunes y el Gran Premio, resulta sumamente aventurado establecer un calculo de posibilidades, lo que habla a las claras de la tremenda competitividad que ofrece este Turismo Carretera actual, con nombres acostumbrados a la punta entremezclados con figuras del segundo pelotón que, de pronto, aparecen casi en el mismo nivel.

La carrera de Junín, importante por los sucesos que la antecedieron y por su trámite duro, paso a convertirse en el "arbitro" del Campeonato en lo que 3



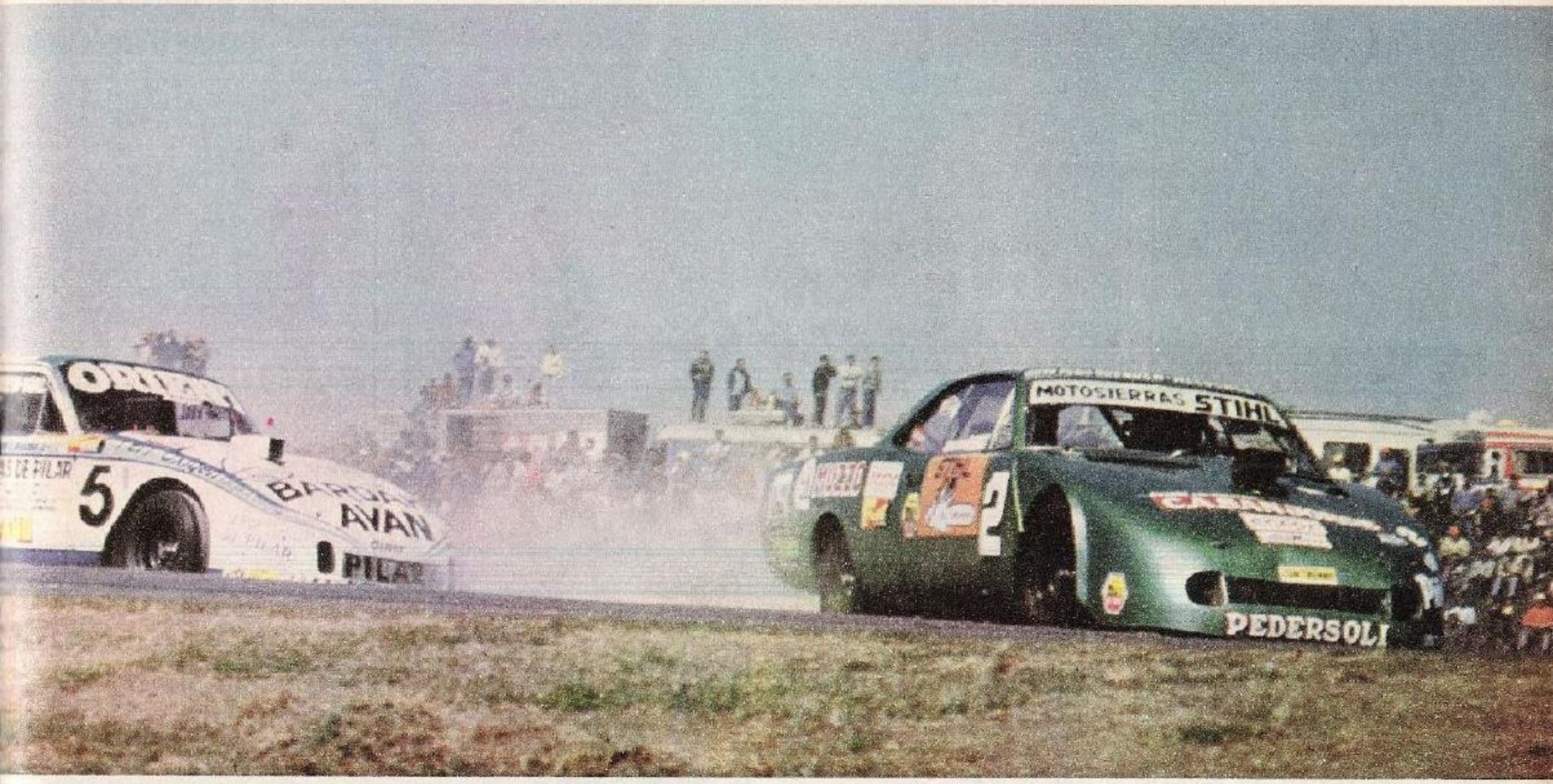


BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Moto Club Junín. Presidente, José Luis Fernández. Remedios Escalada de San Martín 189, Junín. Teléfono 29628.
Accesos: Varios, en muy buen estado. 4 puntos.
Controles: Excelentes, tanto en los accesos como en la contención del público. 5 puntos.
Comodidades: Regulares. 2 puntos.
Estado del circuito: Muy bueno. 4 puntos.
Boxes (instalaciones): Amplios. Muy buenos. 4 puntos.
Boxes (condiciones de trabajo): Buenas. 3 puntos.
Promoción del espectáculo: Buena. 3 puntos.
Servicio de Prensa: Bueno. 3 puntos.
Puntualidad: Muy buena. 4 puntos.
Seguridad: Muy buena. 4 puntos.
Total: 36 puntos (Ideal, 50).

1) Clima de fiesta en el box de "Angeletti team". Aquí los dos tripulaciones: Vicente Pernia y Marcelo Díez junto a Oscar y Jorge Angeletti. Excelente reaparicion de "La Fiera". 2) Tres actores fundamentales en Junín: Satriano, el ganador Aventín y Urretavizcaya. 3) Todo se conjugó para el exito en Junín. Un día hermoso, mucho público y perfectamente ubicado, y un espectáculo mas que entretenido. 4) En fuerte accion, Juan de Benedictis y Jorge Oyhanart, sobre quienes pesan sanciones que pueden ser vitales para el Campeonato...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


5
AVAN
PILAR
MOTOSIERRAS STIHL
2
PEDERSOLI


Banco de Junín
ANTONIO FERNANDEZ
TONY 72 BRAGADO
DEKALB rinde
RODOLFO DE CHERVO y Cía
ARCO DE ORO
neogas
CHIVILCOY

CARTA DE PRESENTACION

JUAN CARLOS SPINELLA

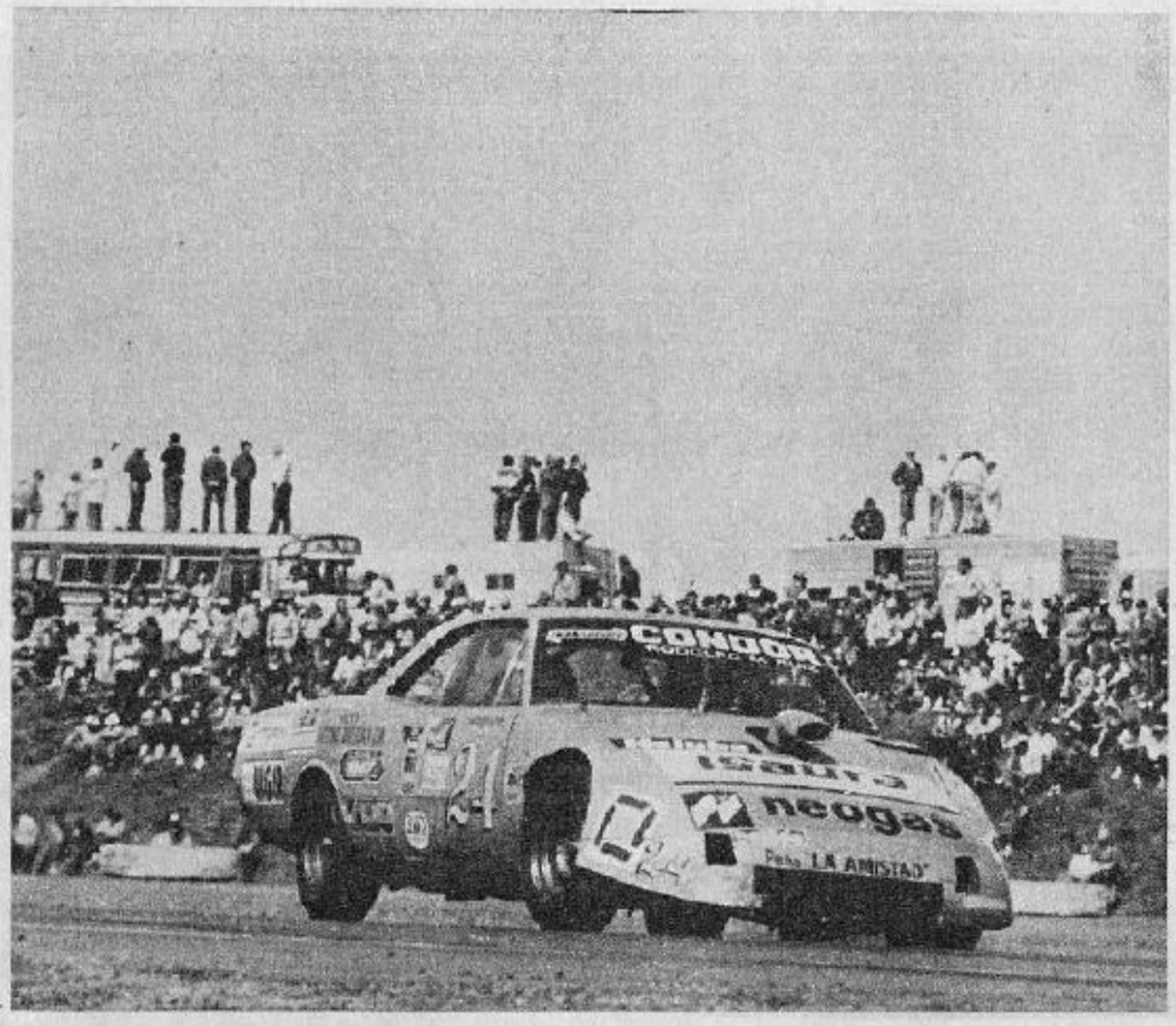


Nacio el 29 de abril de 1942 y su comienzo fue en el karting, donde logro ser Campeon Provincial, inclinandose luego al Motociclismo, actividad en la que logro mas de cien victorias y que dejo en 1976, cuando paso a desempeñarse en Promocional 850 y posteriormente en la Formula Renault del Sudoeste.

En la temporada de 1985 ingreso en Turismo Carretera con un Dodge del equipo de Roque Modarelli, que luego dejo al adquirir una unidad similar a Juan Carlos Deambrosi, con la que viene desempeñandose.

En esta competencia de Junin, Spinella corrio con un motor del Club Olavarriense de Competicion (el mismo que patrocina a Jose M. Romero), que tambien le brindo la atencion en carrera, y los resultados se vieron en el decimo puesto definitivo, que logro al cabo de las veinte vueltas de la final.

"Estoy muy conforme con el rendimiento del auto, y creo que voy a seguir con el Club Olavarriense de Competicion hasta fin de ano. Solo falta que tenga un poco más de entrenamiento arriba del coche, y eso se logra andando. Actualmente las carreras son muy duras y se debe mantener el ritmo constantemente."



1

1) Gustavo Brescia fue otro de los animadores en Junin. 2) Instante en que Oscar Castellano resigna su chance ante la rotura de una goma. 3) De izquierda a derecha, Antonio Vanrell vicegobernador electo de Santa Fe, Roberto Mouras y Carlos Vanrell, su hermano. De pie, Omar Benomo, acompañante de Mouras en Junin. 4) El ingenio popular no tiene limites. Si es hincha de Ford, ni siquiera mire el cartel de la derecha... 5) Situacion mas que comprometida la de Guillermo Rodriguez. 6) "Si todo va bien, estoy para salir segundo", parece decirle Carlos Marincovich a Luis Delconte. 7) Doblando en la horquilla de "El Panoramico", vemos al Ford Fairlane de Norberto Bressano, un modelo hasta ahora inedito en el Turismo Carretera.

EL RINCON DE LA COMPUTADORA

CORREDOR= AVENTIN O.

0/03/02.60	
0/05/37.27	0/02/34.67
0/08/51.81	0/02/54.54
0/11/46.72	0/02/54.91
0/14/40.73	0/02/54.01
0/17/35.38	0/02/54.65
0/20/28.78	0/02/53.40
0/23/24.52	0/02/55.74
0/26/20.36	0/02/55.84
0/29/15.87	0/02/53.51
0/32/07.52	0/02/53.65
0/35/01.46	0/02/53.94
0/37/53.97	0/02/54.51
0/40/50.31	0/02/54.34
0/43/44.96	0/02/54.65
0/46/39.80	0/02/54.84
0/49/35.37	0/02/55.57
0/52/31.89	0/02/56.52
0/55/30.07	0/02/58.18
0/58/28.82	0/02/58.75

LUCES Y SOMBRAS

Lo asombroso: La presencia de **74** autos en un momento tan difícil.

Lo correcto: El comportamiento del **público. Que sea igual en todas las carreras.**

Lo acertado: La reunión que se hizo el sábado a la noche, entre pilotos y miembros de la Comisión Directiva de la A.C.T.C. Algo así como poner "las barbas en remojo".

Lo alarmante: Que se hayan roto tantos **motores,** dejando un peligroso reguero de aceite.

Lo eficaz: La **tierra arada** junto a varios sectores del circuito. Si un auto se iba afuera, era rapidamente contenido.

El susto: Cuando el Dodge de **Carlos Marincovich** se fue afuera a poco de encarar la recta principal.

La novedad: La presentación en carrera del **Ford Fairlane** que condujo **Norberto Bressano.**

Lo divertido: El accionar de un grupo de pilotos de T.C., que el sábado compartieron la conducción de los autos de la categoría **Bio 1100** con los titulares de los mismos en el autódromo "Eusebio Marcilla".

Lo lamentable: Que "manos anónimas" hayan desprendido la traba de la **tapa de baúl** en el Chevrolet de **Roberto Mouras.**

La incorporación: De **Omar Dario Benomo** como acompañante. Lo hizo en el auto de Mouras.

La contundencia: De **Edgardo Caparrós** al ganar la segunda serie, sacándole casi ocho segundos a Mouras.

El infortunio: De **Eduardo Antonio Marcos,** que con su Ford no tiene la recompensa que se merece.

La espera: De **Oscar Aventin,** que hace mucho tiempo que no se alzaba con la victoria.



2



3



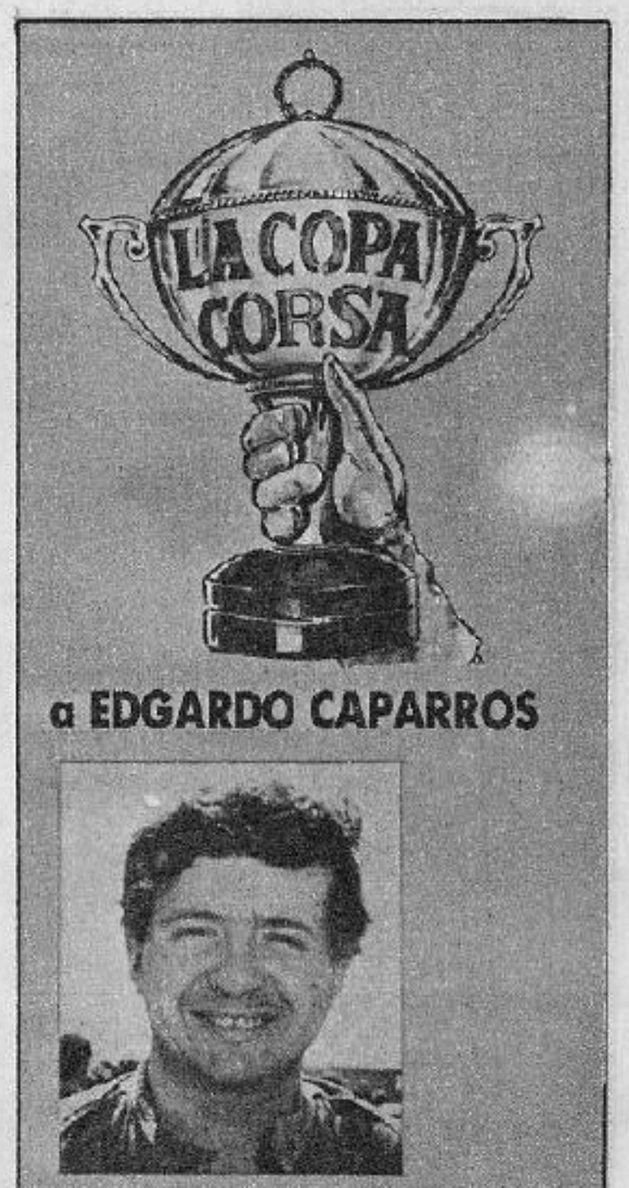
5

6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En este cuadro reflejamos el trabajo de los cuatro primeros clasificados, tomado por la computadora del equipo "**Carburando**", operada por **Marcelo Procyk** y **Alejandro Holcman**. En la columna de la izquierda se consigna el tiempo acumulativo, mientras que a la derecha figura el que cada uno de los cuatro pilotos empleó en cada una de las veinte vueltas. Lo que aparece subrayado es el mejor tiempo que logró cada piloto.

CORREDOR= PERNIA		CORREDOR= NESPRIAS		CORREDOR= ROUX	
0/03/06.45		0/03/06.61		0/03/08.45	
0/06/02.63	0/02/56.18	0/06/04.40	0/02/58.39	0/06/09.13	0/03/00.68
0/08/59.88	0/02/57.25	0/09/01.05	0/02/56.65	0/09/09.21	0/03/00.08
0/11/57.23	0/02/57.35	0/11/57.91	0/02/56.86	0/12/08.43	0/02/59.22
0/14/54.74	0/02/57.51	0/14/56.38	0/02/58.47	0/15/08.01	0/02/59.58
0/17/50.80	0/02/56.06	0/17/53.20	0/02/56.82	0/18/08.60	0/03/00.59
0/20/46.40	0/02/55.60	0/20/49.50	0/02/56.30	0/21/08.17	0/02/59.57
0/23/41.91	0/02/55.51	0/23/48.46	0/02/58.96	0/24/05.99	0/02/57.82
0/26/38.80	0/02/56.89	0/26/45.12	0/02/56.66	0/27/03.19	0/02/57.20
0/29/35.27	0/02/56.47	0/29/43.12	0/02/58.00	0/30/00.65	0/02/57.46
0/32/31.10	0/03/55.83	0/32/39.24	0/03/56.12	0/32/58.76	0/02/58.11
0/35/27.93	0/02/56.83	0/35/34.23	0/02/54.99	0/35/55.45	0/02/56.69
0/38/24.70	0/02/56.77	0/38/29.82	0/02/55.59	0/38/52.91	0/02/57.46
0/41/21.11	0/02/56.41	0/41/25.94	0/02/56.12	0/41/50.65	0/02/57.74
0/44/17.50	0/02/56.39	0/44/22.46	0/02/56.52	0/44/47.94	0/02/57.29
0/47/14.65	0/02/57.15	0/47/19.39	0/02/56.93	0/47/45.71	0/02/57.77
0/50/10.33	0/02/55.68	0/50/16.31	0/02/56.92	0/50/43.07	0/02/57.36
0/53/08.17	0/02/57.84	0/53/15.56	0/02/59.05	0/53/42.42	0/02/59.35
0/56/04.32	0/02/56.15	0/56/12.85	0/02/57.49	0/56/39.02	0/02/56.60
0/59/00.84	0/02/56.52	0/59/11.37	0/02/58.42	0/59/36.51	0/02/57.49



a EDGARDO CAPARROS

Hace tiempo que "Valdi" viene mostrando un andar consistente, y en la competencia de Junín ratificó ese antecedente, al ganar brillantemente la segunda serie, frente a rivales de la talla de Mouras, De Benedictis y Oyhanart. Su desempeño adquiere mayor dimensión si tomamos en cuenta que lo hace como particular, y sus recursos económicos no son los ideales. En su taller de Venado Tuerto y merced a la ayuda de un grupo de amigos, este hijo del recordado Raimundo, que fuera figura en el T.C. de las cupecitas, va dando forma a cada una de sus participaciones. Ahora ya es ganador, por lo que la responsabilidad aumenta.

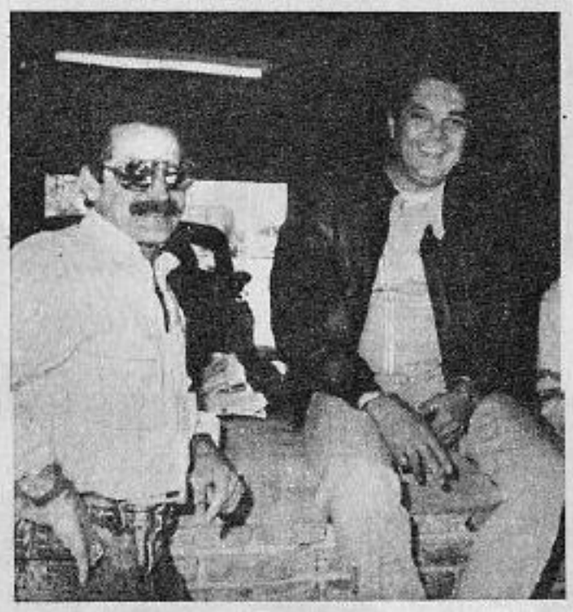
la figura **OSCAR AVENTIN**

HOY DESPUES DE TANTO TIEMPO...

En noviembre de 1982, el día que se despedía de Dodge, ganó en Tandil su última carrera en ruta. Cuatro años más tarde lo hizo con Ford en el Autódromo de Buenos Aires, y ahora en Junín, tras diez meses, Oscar Raúl Aventin vuelve a triunfar. ¿Cuántas expectativas quedaron por el camino?... Sin duda que muchas, pero ello no significó que el "Puma" bajara los brazos. Muy por el contrario. En cada carrera renovaba la fe, la esperanza... Hasta Junín.

"Yo sabía que el auto había mejorado... pero de todos modos la serie la hice a modo de tanteo, muy tranquilo. Salí de esa manera porque había un inconveniente en el encendido y faltaba regular válvulas, lo que no se hizo porque no se probó el sábado. Además, la serie la largué con un juego de pastillas distinto del que usé en la final, y la diferencia se notó en la distancia de frenado. O sea que guardé... En la final, como sabía que mi auto no era de los más veloces, de entrada salí acelerando 'con los dos pies'... ya que la carrera iba a ser dura y la diferencia había que hacerla desde el mismo comienzo. Y así gané... No creo que haya sido mi mejor victoria, pero sí una que tiene un sabor muy particular por la carga emotiva y por la tensión de que estuvo rodeada."

Pero si bien Aventín aceleró con "los dos pies", como él mismo dice, es cierto además que también tiene su importancia el diferencial que le entregó el "Polaco" **Herceg** para esta carrera, y el trabajo que entre la serie y la final desarrolló **Mario Di Pietro**, "afilando" el auto del **Quilmes Automóvil Club**. Ellos también son artífices de esta victoria que vino a poner un evidente rasgo de tranquilidad en todos quienes están vinculados con el blanquiceleste Ford Falcon que, en Junín volvió a la cúspide después de tanto tiempo.



Rostros felices los de Oscar Aventín y Jorge Daruich luego de la victoria.



respecta a su definición. Aquí hubiera podido clarificarse el panorama, pero en cambio el marcador final echó por tierra con todas las posibles conjeturas, a la vez que vino a agregar algunos nombres que pueden llegar a convertirse en "verdugos" de los postulantes a la corona, tales los casos de **Roberto Urretavizcaya**, Oscar Aventín, **Oscar Angeletti**, **Osvaldo Morresi**, Emilio Satriano **Roberto Mouras** –entre otros–, los que han demostrado que para ellos la punta hoy no es una utopía... Por supuesto, también están quienes empujan desde atrás y que día a día ofrecen atributos que los acercan a la punta, como **Juan Carlos Nesprías**, **Gustavo Brescia**, **Edgardo Caparrós**, **Antonio Aventín** o **Luis Hernández**.

REPASO A LO QUE FALTA

Tres carreras en circuitos semipermanentes largos, tales los casos de **Monte**, **Olavarría** y **La Plata**, una competencia en el exigente trazado de **Balcarce**, con retornos, subidas, bajadas y sectores muy rápidos, y el cierre con un **Gran Premio** que aún no tiene itinerario definido, pero que de por sí servirá para dar el veredicto final, puesto que a raíz de lo visto a medida que se suceden las competencias, con toda la paridad existente la sentencia en torno al Campeonato quedará postergada hasta esa instancia.

Además, hay otro hecho que merece ser tenido en cuenta, y es el de las sanciones que pesan (apeladas) sobre **Jorge Oyhanart** y **Juan de Benedictis**, que, de confirmarse, pesarán –especialmente en el caso del primero– notablemente.

De manera tal que todo es incertidumbre... Tras once duros enfrentamientos el panorama está absolutamente parejo, y la ansiada hora de la "sentencia" va postergándose.

Lejos están –afortunadamente– aquellos tiempos en que los campeonatos de Turismo Carretera perdían temprano su interés ante el dominio constante de uno o dos pilotos. Ahora la competitividad es manifiesta y de allí el apoyo incondicional del público, que no repara en distancias, condiciones climáticas o económicas, con tal de estar con su fervor en cada uno de los circuitos en los que se corre T.C.

Por Oscar Izzo
Fotos: Carlos Campos
y Enrique Perrupato

LOS NOTABLES DE AGOSTO

De izquierda a derecha y de arriba hacia abajo: Mario Biaggini (del equipo INI, de F.J. Mención Especial), Juan C. Bua (del Club Atlético San Jorge, ternado para El Organizador), Hugo Fini (del CASJ), Jorge L. Delgado (ternado para La Revelación), Miguel Yapur (del equipo de Musso), Norberto Gianre (ternado para La Revelación), Aldo Arguello (navegante de Giaufe), Enrique Benamo (ternado para La Figura), Raúl Novaira (Presidente del CASJ), Silvio Oliva (ternado para La Figura), Oscar A. Gálvez (por haber cumplido sus "bodas de oro" con el automovilismo), Daniel Musso (LA FIGURA), Emilio Alaí (del Club Unión de Avellaneda EL ORGANIZADOR), Roberto Milocco (del Reconquista Auto Club, EL ORGANIZADOR).

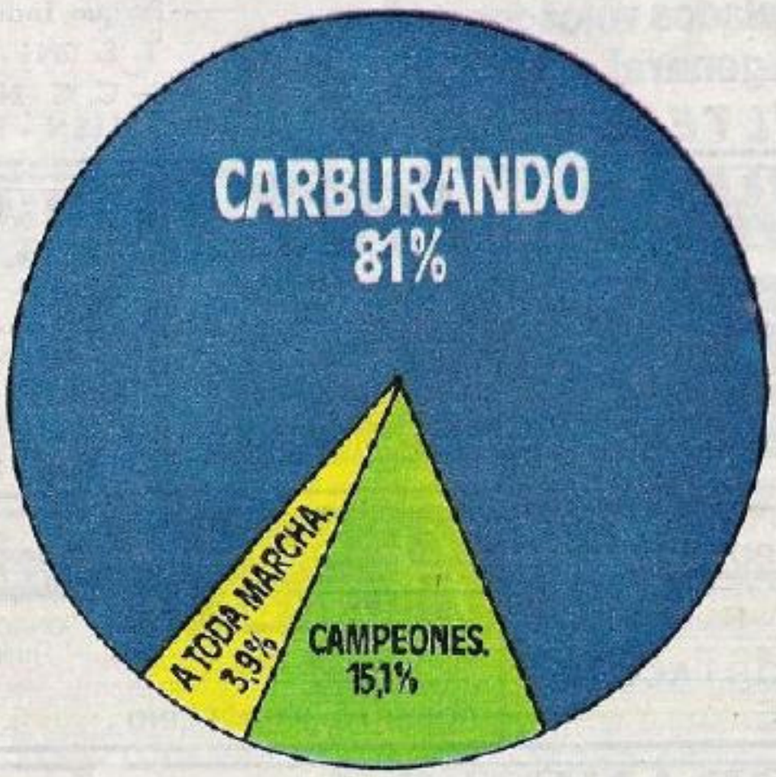
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

carburando CORSA CON LOS MEJORES

*MERCADOS Y TENDENCIAS PONE A CARBURANDO EN SU LUGAR



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



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

Y TAMBIEN PRIMERO EN TODOS LOS PROGRAMAS DE LA SEMANA.

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

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

carburando

RADIO RIVADAVIA

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

ALLEN PRESENTE

ESCAPES ALBISU
ALLEN-RIO NEGRO

Escapes Albisu

Fábrica y Colocación
Parque Industrial

COMERCIAL ☎ (0941) 6020 ALLEN
PARTICULAR ☎ (0943) 80363 CINCO SALTOS

AUTO-MOTO CLUB ALLEN 1961

Allen
Auto Moto Club

Avda. Roca 380 - ☎ 5350 - ALLEN - Río Negro



verna
JUGOS
GUAYJU

Verna S.R.L. - Mitre 273 - Tel. 5390 — 8328 - Allen (R.N.)

Neubaner - Servicios
de Juan Luis Neubaner
REFRIGERACION INDUSTRIAL y COMERCIAL
Roque Saenz Peña 558 T. E. 5355 (8328) ALLEN - R. N.

oscar martin y hnos.
organización de seguros
San Martin 513 Tel. 5315 ALLEN
Salta 144 Tel. 3919 NEUQUEN

EXPRESO
meli-pal sa
CARGAS GENERALES Y REFRIGERADAS
MITRE 304 TE 5388 ALLEN

RAIMONDO Y MALACARNE S. A.
MADERAS
RUTA 22 - K.M. 1199 TEL. (0941) 5396 8328 ALLEN (RN)

Cooperativa
Fruti-Vinícola Allen Limitada
ADMINISTRACION Y VENTAS ALSINA Y DE NEGRI - 8328 ALLEN (Prov. RIO NEGRO)
C. CORREO N° 61 - T.E. 5588, 5831 y 5617 - TELEX AR 85476 CFVAL AR

PANADERIA CONFITERIA
"La Francesita"
de DOMINGO DOMENELLA
TOMAS ORELL 214 ALLEN

FIDES
org. seguros
MORA-SANCHEZ
OFICINA:
AVDA. ROCA 107
☎ (0941) 5722
TELEX 85431 MORAP. A. R.
PARTICULAR:
☎ (0941) 5470
(8328) ALLEN
RIO NEGRO

Estación de Servicio Autorizada
YPF
AGENCIA Tomás Orell 46
de A. SILVETTI y Cia.
ALLEN - Rio Negro - T. E. 5267

VINOS RESERVA **CUNTI**® LA MAXIMA CALIDAD EN VINOS RIONEGRINOS
cc25 allen(r.n) tel.-0941- 5507 en bs.as. lavalle 3161_7ºc tel.86-6572

— **SITARA** S.R.L. —
Concesionario Construcciones Metalúrgicas S. A.
Semiremolques térmicos, playos y furgones - Acoplados volcadores y carga general.
¡CONSULTENOS!
—Parque Industrial—
T. E. 0941 - 5430
— C. C. 249 —
(8328) ALLEN - Rio Negro

ARIEL CATALAN
EMPRESA VIAL Y CONSTRUCTORA
Ruta 3 Km. 3 Bº Industrial
Tel. 92787-92785 USHUAIA

TIERRA DEL FUEGO 1.987

LUCIANO PRETO FCIA S.C.C.
Avda. 12 de Octubre 150 - TEL. 92705/92408/92637
TELEX 88616 Preto AR
9410 USHUAIA - Tierra del Fuego

Montecasino
LOTERIA - PRODIC - QUINIELA
KIOSCO
DISTRIBUIDOR DE DIARIOS Y REVISTAS
ESPORA 622 T.E. 22215
9420 - RIO GRANDE - TIERRA DEL FUEGO

NELLO MAGNI S. R. L.
CONSTRUCCIONES CIVILES
FABRICA DE CAÑOS Y ACCESORIOS DE CEMENTO COMPRIMIDO
Ruta 3 - Barrio Matadero
• Oficinas: Teléfono 91803
Ushuaia - Tierra del Fuego

Super Kiosco CASIMIRO
LIBRERIA DIARIOS CIGARRILLOS
MERCERIA REVISTAS PERFUMERIA
plastificado y cotillon
Alberdi 61 - Te.22732 - Rio Grande

CONFITERIA AEROPUERTO
Aerostand Pta. Alta — Regaleria
ARTICULOS de IMPORTACION
RIO GRANDE

Service Austral srl
de JESÚS Y ROBERTO PALAVECINO
MECANICA GENERAL
ONAGHAGA / Y FITZ ROY
USHUAIA

COMERCIAL RIO GRANDE S.A.
FIAT + PEUGEOT CHEVROLET
Concesionaria Nº 1 de la PATAGONIA
AVDA. SAN MARTIN 381 - 9420 RIO GRANDE - TEL. 22242 - 22307
SAN MARTIN 330 - 9410 USHUAIA - TEL. 92185

Manolo
Competición
OBLIGADO 467 - RIO GRANDE
Tierra del Fuego

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 171 — 23 de setiembre de 1987

Karting en Campana

VAZQUEZ YA ES GANADOR

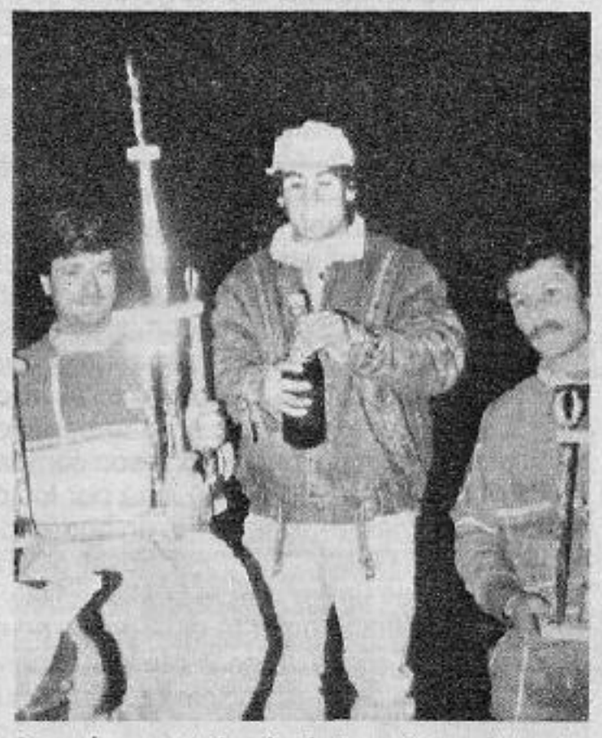
El 23 de agosto en **Campana**, las categorías **Karting Sapucay Costa Norte** y **Promocional** se encargaron de "hacer" el espectáculo tuerca a los ochocientos espectadores que se dieron cita a esta convocatoria del Campana Automóvil Club. La primera de las especialidades nombradas realizó **cuatro series** a diez rondas, resultando vencedores Mario Lauría, Julio Cuevas, Claudio Marce y José Vázquez, quien ganó dos veces el parcial ya que un garrafal error del largador originó la protesta de todos y se decidió concretar de nuevo esa batería. Hubo luego **dos semifinales**. La primera fue para Vázquez, que ganó ampliamente sobre Jorge González, y la segunda se la adjudicó Marce, superando sobre el epílogo a Lauría, que lideraba.

Desde la primera posición de partida, el zarateño picó en punta para luego, vuelta tras vuelta, estirar diferencias con respecto a Marce y Lauria, quienes dieron un muy buen espectáculo, al igual que González y Zarantonello. La cuadriculada dio la primera victoria a Vazquez que no tuvo rivales a su altura y ganó con contundencia, cortando así la racha de cinco conquistas consecutivas que tenía Juan Gallo, puntero del campeonato y a sólo cuatro puntos de consagrarse campeón cuando faltan cuatro competencias. **Final Sapucay y Costa Norte, 15 vueltas: 1° José Vázquez (Zárate) 7m15s37/100 a 56,707 km/h**, 2° Claudio Marce (Capitán Sarmiento) 7m18s02; 3° Mario Lauría (Baradero) 7m18s64; 4° Jorge González (Capitán Sarmiento) 7m24s43; 5° Adriano Zarantonello (Campana) 7m24s99; 6° Carlos Francia (Campana) 7m29s45. Luego, se ubicaron: **Jorge Ríos (Baradero); Fabio Florentín, Javier Balzano y Marcelo Alvarez** (éstos, de Campana). **Campeonato**: Gallo 74 puntos; Plasenti 42; Vázquez 27,10; Coillard 21,05; Tegalde 19,05; Lauría 17.

En la categoría Promocional hubo dos baterías ganadas por Miguel Egan y Gustavo Carón. Este resultó vencedor también en la final donde lo escoltó Luis Naites.

Final Promocional, 15 vueltas: 1° Gustavo Carón 7m36s41/100, a 54,093 km/h, Luis Naites 7m38s24; 3° Diego Quiroga 7m40s37; 4° Daniel Bailo 7m41s67; 5° Omar Rodríguez 7m44s77 (todos de Capitán Sarmiento); 6° Adolfo García (S.A. de Areco) 7m48s52/100.

(Informe de Walter Luna)



La noche atrapó al podio de Costa Norte: de izquierda a derecha, Marce, el vencedor, Vázquez y Lauría.

TC DEL SE, Fiat Monomarca y Promocional 850 en Balcarce

CUNQUEIRO, GARCIA BLANCO, ARANA Y WOLLANDS



Podio de TC del Sudeste, clase "B": de izquierda a derecha, Garrido, Cunqueiro y Erratchu, estos dos últimos con sus acompañantes.

Mar del Plata, BA - En el circuito "chico" del Autódromo Juan Manuel Fangio, en las cercanías de **Balcarce**, se llevó a cabo la octava fecha de los campeonatos anuales de las categorías automovilísticas de la Federación N° 3 del Atlántico. El **TC del Sudeste** (en sus clases "BW" y "SP"), la **Monomarca Fiat 128/1100** y la **Promocional 850** dirimieron supremacías sobre el trazado de 1290 metros, con la organización del Auto Moto Club Balcarce y el concurso de una importante cantidad de público pese a la inclemencia del tiempo.

Estos fueron los resultados de las diferentes categorías:

TC Clase "B": series ganadas por Jorge Cunqueiro y Eduardo Erratchu. Final, 20 vueltas: **1° Jorge Cunqueiro (Peugeot/Balcarce) 12m15s54/100 a 126,274 km/h**; 2°, Carlos Garrido (Peugeot/Mar del Plata) 12m24s02; 3° Eduardo Erratchu (Peugeot/Balcarce) 12m26s97; 4° José Miraball (Peugeot/Mar del Plata) 12m36s02; 5° Antonio Brión (Peugeot/Mar del Plata); 6° Angel Panunzio (Peugeot/Mar del Plata); 7° Alberto Viganó y 8° Luis Fiore.

TC Clase "SP": ganó la única serie Omar Losada. **Final**; 20 vueltas: 1° **Eduardo García Blanco (Chevrolet/Mar del Plata) 12m40s44/100 a 122,139 km/h**; 2° Pedro Pallini (Dodge/Mar del Plata) 12m40s63; 3° José De Vicenzo (Chevrolet/Mar del Plata) 12m47s56; 4° Omar Losada (Chevrolet/Mar del Plata) 12m49s79; 5° Antonio Carrara (Torino/Mar del Plata); 6° Rodolfo Gómez (Chevrolet/Mar del Plata); 7° Jorge Diorio; 8° Juan Gabrielli.

Monomarca 1100: series ganadas por Juan Carlos Scenna y Oscar Arana. **Final**, 20 vueltas: **1° Oscar Arana (Mar del Plata) 14m21s78/100 a 107,774 km/h**; 2° Sergio Figliuolo (Mar del Plata) 14m23s70; 3° Rodolfo Cacheda (Mar del Plata) 14m27s56; 4° Alfredo Pereyra (Balcarce) 14m27s82; 5° Juan Carlos Sconna (Mar del Plata); 6° Ricardo Wagner (Mar del Plata); 7° Nicolás Mucci (XX) y 8° Félix Scenna (Mar del Plata).

Promocional 850: series ganadas por Luis Wollands, Julio Barberia y Sergio Figliuolo. **Final**; 20 vueltas: 1° **Luis Wollands (Fiat/Tandil) 24m59s72/100 a 103,232 km/hora**; 2° Sergio Figliuolo (Fiat/Mar del Plata) 15m01s10; 3° Julio Barberia (Fiat/Tandil) 15m03s61; 4° Luis Domínguez (Fiat/Necochea) 15m04s46; 5° Juan Colaneri (Fiat/Mar del Plata); 6° Carlos Mónaco (Fiat/Lobería); 7° Raúl Domínguez (Fiat/Necochea) y 8° Néstor Miguéliz (Fiat/XX).

(Informe y Foto Raúl Fernández)

Motociclismo Bonaerense en Rojas

DARDER, ESPINEL, SOSA Y AMEN

Luján, BA. - Se cumplió en la ciudad de **Rojas** con la séptima prueba del campeonato Bonaerense de Motociclismo, organizado por la A.B.M. entidad afiliada a la Federación Argentina de Motociclismo. Fue anfitrión el Club de Pescadores de esa localidad, la que inauguró un óvalo de 460 metros de piso medianamente aceptable. Concurrieron 800 personas y el parque de motos para las cuatro categorías presentes fue de 72 máquinas.

En la prueba central, **205 cc Libre Preparación**, cuatro pilotos pelearon la punta: Calandrino, Sosa, Carlos Arrausi y Gustavo Darder. En las últimas vueltas, Darder se afianzó en el liderazgo y consiguió su primer triunfo en esta categoría. En **55 cc Libre Preparación** todo fue un monólogo del saltense César Espinel. En cambio en **155 cc Promocional** Bróccoli y Amén lucharon palmo a palmo durante toda la carrera imponiéndose **Amén**, mientras que en **155 cc** Jorge Sosa le ganó por escaso margen al juninense Iáculo.

Estos fueron los resultados y el estado de los campeonatos tras la fecha:

205 cc Libre Preparación: series ganadas por Carlos Arrausi (Luján) y Daniel Calandrino (Chivilcoy). **Final: 1° Gustavo Darder (Pergamino)**; 2° Daniel Calandrino (Chivilcoy); 3° Jorge Sosa (Marcos Paz); 4° Carlos Arrausi (Luján); 5° Francisco Darder (Pergamino) y 6° Rubén Arrausi (Luján). **Campeonato**: C.Arrausi 46 puntos; Calandrino 37; Amoroso 34; F. Darder 31; R. Arrausi, 23; Ghinassi, 18; G. Darder, 17; Lizarraga 15 y Sosa, 11 puntos.

55 cc Libre Preparación: series ganadas por Walter Méndez y César Espinel. **Final: 1° César Espinel (Salto)**; 2° Walter Méndez (Salto); 3° Francisco Darder (Pergamino); 4° Oscar Mordini (Arrecifes); 5° Gustavo Darder (Pergamino) y 6° Carlos Segovia (Suipacha). **Campeonato:** Espinel, 57 puntos; Mordini, 46; F. Darder, 41; Méndez, 27; G.Darder, 17; Courtade, 7 puntos.

155 cc Standard Exterior: series ganadas por Jorge Lizarraga y Jorge Sosa. **Final: 1° Jorge Sosa (Marcos Paz)**; 2° Enrique Iáculo (Junín); 3° Jorge Lizarraga (Bragado); 4° Carlos Arrausi (Luján); 5° Enrique Courtade (Mercedes) y 6° Marcelo Guagliardi (Colón). **Campeonato:** Iáculo, 48 puntos; Sosa, 43; Lizarraga, 36; Courtade, 26; Andelmo, 22; C. Arrausi, 21; Amoroso, 19; G. Darder, 15 y Novella, 14 puntos.

155 cc Promocional: series ganadas por Víctor Bróccoli y Antonio Amén. **Final: 1° Antonio Amén (San Antonio de Areco)**; 2° Víctor Bróccoli (Luján); 3° Walter Guagliardi (Colón); 4° Claudio Masella (Baradero); 5° Enrique Sales, (Rojas) y 6° X. Ledesma (XX). **Campeonato:** Bróccoli, 45 puntos; Amén 30; Simón 28; Masella 21; Silva 20; Sález, 12; Guagliardi 10 e Iglesias, 9 puntos.

Stock Cars y Sport APAS en Buenos Aires

PUGLIA CON TRABAJO JUNQUERAS MUY FACIL

La Asociación Stock Car Argentino se presentó con su categoría el sábado 5 de setiembre en el autódromo de Buenos Aires, acompañada por Sport A.P.A.S., utilizando ambas especialidades el Circuito Nº 7 de 2.640,85 metros.

Stock Car Argentino realizó dos series clasificatorias. En la primera ganó Julio Vigliercio con Ford, mientras que la segunda batería quedó en manos de los hermanos Puglia con una coupé Chevy. La final corrida a 25 vueltas fue de trámite espectacular, disputándose la punta en las primeras siete entre Cucchietti, Archanco y Puglia, siendo este último el que accedió al comando del lote en la vuelta séptima para no abandonarla más; a pocos segundos de distancia, en un duelo que duró toda la carrera, Ruiz y Nowak luchaban por lo que sería tercera posición final sin demostrar para nada que ambos son compañeros de equipo. No todo terminaba en la lucha por los primeros puestos, un poco más atrás se formó un aguerrido grupo formado por Perini, Galan, "Bustos/Babastro", Falce y Alvarez, este último tras largar desde la última fila y haber pasado 15 autos; lamentablemente este grupo se disolvió a poco de cumplir la ronda trece, ante un exceso evidente de Falce, a causa del cual no solo él salió perjudicado (quedó fuera de carrera) sino que también Alvarez sufrió el mismo destino de haber cumplido hasta el momento una brillante tarea, incluso cediendo en dos oportunidades a favor de Falce para no entrar en roces.

Final 25 vueltas: 1º "Puglia/Puglia" (Cevy/Rafael Castillo) 27m56s46/100 a 141,772 km/h; 2º Sergio Cucchietti (Chev 400 /Villa Tesei) 28m13s96; 3º Amílcar Ruiz (Chevy/Hurlingham) 28m22s; 4º Roberto Nowak (Chevy/Hurlingham) 28m24s22; 5º Juan Cusano (Falcon/Temperley) 28m25s36); 6º Carlos Perini (Falcon/Burzaco) 28m39s62; 7º Norberto Archanco (Falcon/La Plata); 8º César Rivara (Falcon/Villa Tesei), 9º Andrés Kechichian (Chevy/Valentín Alsina); 10º Bustos/Babastro (Falcon/Bs.Aires). **Campeonato:** Nowak 33 puntos, "Hnos. Puglia" 24, Bustos/Babastro 22, Alvarez 18, Ruiz 17.

Sport A.P.A.S. Guillermo Junqueras ganó de punta a punta la final sobre 20 giros, devolviendo la sonrisa a todo el equipo de Enrique Pourciel tras la racha adversa y por la recuperación del segundo puesto en el torneo. La carrera se caracterizó por la elevada cantidad de motores rotos, algo que la categoría no está acostumbrada especialmente por la característica estándar de su reglamento. Félix Domenech sólo pudo seguir el ritmo de Junqueras en las primeras rondas, hasta el retraso de Albamonte que hasta el momento era su rival directo por la posición de escolta, conformándose luego en mantenerse sin arriesgar en el segundo y seguro lugar. El trío de punta se completó con el eficiente Miguel Dellepiane, quien en base a regularidad se mantiene siempre en los puestos puntables.

Final 20 vueltas: 1º Guillermo Junqueras (Lotus/Fiat) 23m11s6/100 a 136,687 km/h: 2º Félix Domenech (Lotus/VW) 23m37s19; 3º Miguel Dellepiane (Rocha/VW) 23m40s10; 4º Carlos Colombo (Lotus/VW); 5º Carlos Voragini (Lotus/VW); 6º Osvaldo Gallotta (Lotus/Fiat); 7º Oscar Heinse (Rocha/VW), 8º Hugo Conzi (Lotus/VW); 9º Jorge Leiva (Lotus/VW). **Campeonato:** Colombo 52 puntos, Junqueras 48, Albamonte 47, Antonino 21, Dellepiane 20.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)



Los hermanos Puglia ganaron nuevamente y avanzan en el torneo.



Otra vez en el rumbo cierto. Junqueras y su vuelta al triunfo en Sport.



Cucchietti le encontró la vuelta al Chevrolet y fue segundo en gran labor.

TC Regional en Suipacha

FUXAN CON BANDERAZO ANTICIPADO

Castelar, BA - El domingo 30 de agosto se llevó a cabo la 11ª fecha del campeonato anual de la categoría **TC Regional**, en sus clases "A" y "B". Con la organización de los Bomberos Voluntarios de **Suipacha**, se corrió en el circuito de esta benemérita institución el que tiene una cuerda de 1.399 metros.

Esta categoría, que tiene su zona de influencia en el centro norte de la provincia de Buenos Aires, se encuentra en franca recuperación tras unos meses de incierto destino. Ha crecido el número de participantes, el que se espera incrementar en próximas reuniones con los retoques que se le han hecho al reglamento con ese fin. En Suipacha hubo 27 máquinas, 14 de ellas de la clase "A" y 13 de la clase "B".

Clase "A"

Se disputaron dos series clasificatorias, luego de que Omar Cándido hiciera el mejor tiempo en las pruebas previas. Ganaron entonces Oscar Fuxán y Juan Carlos Rita. La final estaba prevista a 12 vueltas, pero hubo de ser interrumpida cuando se habían cumplido siete, debido al espectacular accidente protagonizado por Antonio Toledo y Juan Carlos Melo, debido al estado del circuito que se encontraba con su capa superficial muy suelta.

El Chevrolet de Adrián Lalli, en una foto de archivo



1º Oscar Fuxán (Falcon/Capilla del Señor) 5m41s85/100 a 88,369 km/hora; 2º Juan Carlos Ritacco (Chevrolet/Luján) 5m42s78; 3º Jorge Bainotti (Chevrolet/Tres Sargentos) 5m49s93; 4º Omar Cándido (Chevrolet/Capilla del Señor) 5m50s09; 5º Alfredo Nolessi (Chevrolet/San Andrés de Giles); 6º Daniel Berra (Chevrolet/Lima); 7º Oscar Tomich (Chevrolet/Carmen de Areco); 8º Mario Gómez (Chevrolet/Rodríguez); 9º Javier Benítez (Falcon/Rodríguez) y 10º Fernando Iglesias (Chevrolet/Luján). **Campeonato**: Cándido, 54,5 puntos; Fuxán, 39,5; Berra, 29,5; Melo, 20; Bainotti, 19; Barletta, 15 y Mundo, 14.

Clase "B"

En pruebas de clasificación fue Adrián Lalli el más veloz. Las series fueron para el mismo Lalli y para Hugo Agliani. En la final estos dos acapararon la atención del público, imponiéndose Lalli, quien así aumenta su ventaja en el torneo.

1º Adrián Lalli (Chevrolet/Rodríguez) 11m28s28/100 a 87,808 km/hora; 2º Hugo Agliani (Falcon/Luján) 11m30s08; 3º José Luis Gómez (Falcon/Muñiz) 11m42s50; 4º Norberto Hijós (Falcon/Capilla del Señor); 5º Juan José Tártara (Falcon/Zárate); 6º Néstor Benítez (Falcon/Zárate); 7º Hugo Rossi (Falcon/Capilla del Señor); 8º Jorge Fritzler (Chevrolet/Bella Vista); 9º Oscar López (Falcon/Villa Flandria) y 10º Sergio Kobach (Chevrolet/Bella Vista). **Campeonato:** Lalli, 69 puntos; O. López, 59; Agliani, 41; J.L. Gómez, 25; Bruno, 21; Rossi, 19 y Tártara, 10 puntos. *(Informe Manuel Arrouye, La Rosca Deportiva)*

Mini Cross 850 en Villa Gesell

TRIUNFO DE ORLANDO MENGHINI

Mar del Plata, BA - En el circuito Dunas Gesellinas se cumplió el 30 de agosto una nueva fecha por el campeonato 1987 de Mini Cross 850, categoría de "areneros" propulsados con motores Renault 850. Gran cantidad de público siguió con interés el espectaculo brindado en la arena por los 29 participantes.

Se disputaron tres series, con diez vueltas a un circuito de 1.000 metros, las que fueron ganadas por **Enrique Quiroga, Raúl Hidalgo y Orlando Menghini**, todos marplatenses.

En la final se obtuvo el siguiente resultado: **1º Orlando Menghini**, 2º Enrique Quiroga; 3º **Miguel Coy**; 4º Carlos Oddone; 5º **Ricardo Bonzón** y 6º Oscar Dazeo, todos pilotos marplatenses.

Orlando Menghini, ganador en el Dunas Gesellinas (Foto Fernández)



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDDIE PUBLICITARIA SRL. Córdoba 443, 1º P. "A", Tel. 311-2184

PRESENTA

BACHI automodelismo

TODO LO NUEVO EN



NUEVA PISTA MIAMI.

Caja completa con transformador, autos, pulsadores, curvas, rectas y puente.

Ventas por mayor
Envios al interior

Nuevo motor MIAMI

Nuevas maquetas

ANGEL PINI 5113 - 750-8326 CASEROS (1678)

Ferrea

RACING PARTS - U.S.A.

Competition Parts - Asesoramiento

"Tato" Ferrea atenderá personalmente su consulta sobre Autos de Carrera.

En EE.UU. dirigirse a:
5095 NE 12 Ave. – Ft. Lauderdale, FL 33334
Teléfono: (305) 491-4445

En Bs. As. dirigirse a Emilio Tetelbaun
Olavarria 2950 – Caseros – Bs. As.
Teléfono: 750-8627

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA - TOYOTA - ETC.

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



SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS

ENVIOS AL INTERIOR

IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4419/7488 • Capital

PROTEJA LOS GUARDABARROS CON EL LEGITIMO

GUARDAPLAST LEGITIMO

INFORMES DE COLOCACION:
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs. Lunes a Viernes

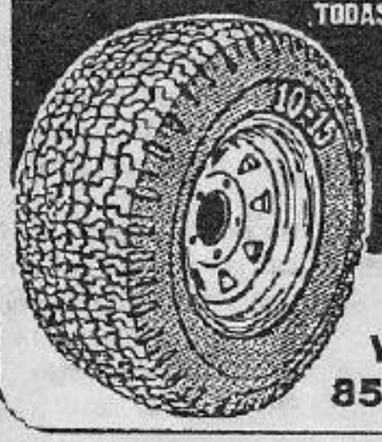


GUARDAPLAST® es fabricado únicamente por GUARDAPLAST S.A.

NEW YORK RUEDAS

DISTRIBUYE LO MEJOR

S.A. PROTTO Hnos. SIERRA, TAUNUS y FALCON
GHIA - RENAULT 18 FUEGO - PEUGEOT - GACEL - REGATTA
BRONCO - PICK-UPS - FORMULA • LEGITIMAS
TODAS LAS MARCAS, NACIONALES E IMPORTADAS



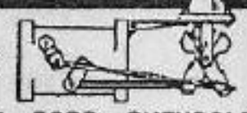
LLANTAS PARA CAMIONES Y ACOPLADOS
• TARJETAS DE CREDITO
• PRECIOS SENSACIONALES !!!
• UTILICE EL PLAN CANJE

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

COLOCAMOS EN EL ACTO PALANCA AL PISO

Di Rosa

Patente 183.635



TORINO - FORD - CHEVROLET
DODGE - AUTOS Y PICK-UP
(3 y 4 velocidades)
Av. Constituyentes 5624
Tel. 572-9117



IMPORTADAS de FRANCIA

PEUGEOT toda la línea, RENAULT 11/12/18 y MOTOS.
BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE
Que Eliminan el "Rateo"

EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3303/05(1425)PALERMO
Tel.: 801-3952/3957/6634/8959

VOLANTES

DEPORTIVOS MATRA 5 y ORIGINALES
AUTOMOTORES TRACTORES Y NAUTICA

REPARACION Y RECAMBIO

CADENAS

para BARRO, NIEVE y HIELO

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

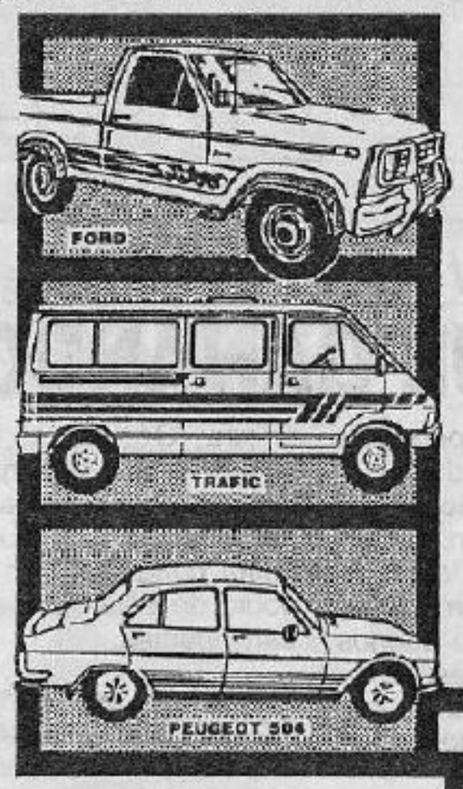
Seguridad y garantía!...

RESORTES DE SUSPENSION

®



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



LA COSMETICA PARA EL AUTOMOTOR

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas



TRIMBRITE PRODUCTO ®
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



ENVIOS AL INTERIOR

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

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

JOSE V. BIANCHI

ESCUELA DE PILOTOS

CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA

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

DURANTE 5 AÑOS TRABAJAMOS, CON RESPONDABILIDAD Y DEDICACION FORMANDO NUEVOS PILOTOS; SOLO ASI LOGRAMOS HOY LA MEJOR ESCUELA.
SI ESTA INTERESADO, COMPRUEBELO UD. MISMO

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



TARJETAS DE CREDITO



Su casa, oficina o negocio POLARIZADO con MATERIAL ESPEJADO

¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!

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

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

DECORACION de VEHICULOS



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

ACTIVIDAD ZONAL EXTRA

II Rally de Las Heras

...Acosado por los Gacel de Etchepare y Flores, que pese a estar "heridos" comprometieron el triunfo en la general. Flores-Abineme ganaron la Clase 2 y ya son campeones. Héctor Maffi ganó en la Clase 5, Spataro-Peyton en la 1 y Juchet-Pereyra en la Promocional 8.

LONAT



1



2



4

Según la memoria del gordo Juan Antonio Fernández –factótum del rally en Las Heras– el año pasado CORSA calificó el recorrido como "anodino". Este año, los herenses exprimieron al máximo la plana geografía de que disponen, y el trayecto, aun teniendo muchas partes en común con el anterior, fue mucho más atractivo.

Para el domingo, tres pruebas clasificatorias con dos vueltas a cada una configuraron un trébol perfecto –los auxilios permanecieron estáticos– con un piso excelente, unido a un día primaveral y con cierta leve brisa para aventar el polvo levantado por las máquinas.

Pero la cosa comenzó el sábado, con un primer prime clasificatorio en el incipiente parque industrial de Las Heras. Ahí aprovechando las calles internas y algunas huellas pantanosas, se dirimió el ordenamiento para el domingo. Una solución "sui géneris" que debió ser adoptada por el organizador, ya que CECA se opuso a que se recorriera un trazado de ocho o diez kilómetros para la primera etapa, como es tradicional, alegando razones de seguridad. La misma seguridad que faltó corriendo en calles estrechas con los autos lanzados muy cerca del público. Afortunadamente no sucedió nada malo en este sentido, pero no hay que abusar "Del de Arriba" pensando que es tuerca...

El clasificatorio consistió en cuatro vueltas a ese circuito de 2,5 km, condimentado con barro, huellones, piso flojo y dos rectas (una afirmada) en las que se andaba muy fuerte. Los autos largaban en tandas de cuatro, separados por 20 segundos, lo que en general no trajo molestias serias. Pero a nadie le gustó el esquema, salvo al público que se fue realmente satisfecho. En síntesis, la idea no fue mala, pero el lugar no fue el adecuado.

Comenzaron la carrera 70 autos. Nada menos que 17 quedaron en el clasificatorio y muchos otros se resintieron –cosa que se vio el domingo– en órganos de trasmisión y suspensión. Como el del mismo Etchepare, quien hizo el mejor tiempo a 69 km/h de promedio. El entrerriano de Gacel fue seguido por Lonati, Lephaille, Lousto, Caputo, Flores, Carlos Maisonnave, Batistesa y los ascendentes Sampietro (de Marcos Paz) y los quilmeños Santos-Nani, dos binomios que abandonaron tempranamente el domingo. En la Clase 1, Rica fue el mejor, entonces, seguido por Spataro, Andrés, Amicheti Destéfano y Capurro. En la clase de los 850, Kroupa le hizo gran diferencia a los citroenistas Jouchet y Cazabat.

Lo de Etchepare debe considerarse muy bueno, teniendo en cuenta que el Gacel preparado por Altamirano en Río Tercero transitó con un amortiguador dañado. El domingo, la primera prueba dio el triunfo a la Toyota de Lephaille que abandonaría en la siguiente al reventar el filtro de aceite.

De ahí en más, la lucha por la general se centró entre Lonati por un lado y los dos Gacel (Etchepare y Flores) por otro, ya que promediando la etapa desaparecieron Lousló-Farías (rotura de motor) y se comenzó a retrasar Caputo por la rotura de la caja de velocidades.

Pero si bien los Gacel apuraban al Renault 18, no las tenían todas consigo: en el de Flores se detectaba la rotura de la "araña" de la dirección, que luego fue arreglada; en el de Etchepare, la rotura de la caja, debiéndose arreglar el de Concepción del Uruguay sin tercera ni quinta hasta el final. Entre otros abandonos se contabilizaban los de Carlos y Fernando Maisonnave, el del 128 de Andrés-Bartoli (que venía muy bien) por vuelco, el de Catera (la caja ya estaba mal el sábado) y el del R-18 de Gradín (embrague) cuando estaba cuarto en la general, tras muy mal comienzo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Carlos Rancales
Fotos Laura Neira

GANO ACOSADO



3



6



5

1- *Lonati-Madero, ahora preocupados por la velocidad de los Gacel. Se jugaron en todos lados y ganaron por cuatro segundos.*

2- *Flores-Abineme. Ganaron la Clase 2 y ya son los campeones del '87.*

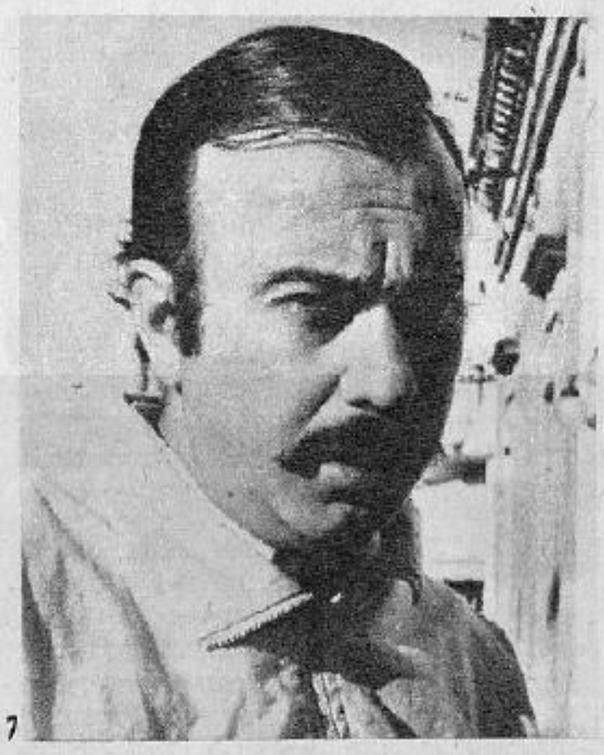
3- *Gran lucha en la clase de los 1100. Spataro vuela para escapar de Amichetti y Rica.*

4- *Otra vez segundos, los Cazabat de Necochea con el Citro Anduvieron palo y palo con Juchet y el gallego Pérez.*

5- *Exitoso debut de Héctor Maffi. Se rehizo y ganó la 5.*

6- *Sobresaliente tarea del pilitro Alejandro Muzzin. Prioridad "B" para él.*

7- *Los problemas serios en el auto de Elchepare, valorizan su clasificación. Cara de atribulado antes de la largada dominical.*



7

La Clase 1 –como es costumbre– mostraba una tremenda lucha entre Rica, que se fue quedando atrás al mermar la potencia, Spataro y Amichetti. Un poco más allá en los relojes, pugnaban Destefano, Capurro, Boveri y Piñero, sin regalarse ni un metro. Rica ganó dos tramos, y Amichetti y Spataro se repartieron los otros cuatro.

En la Clase 2, hay una implícita división: los Gacel y el resto. Esta vez fueron los renalistas los que pelearon por el cuarto puesto de la 2 y brilló Alejandro Muzzín con su vehemente manejo del R.12, una mecánica superada a la que hay que exprimir sin desperdicio alguno. También los hermanos Arroqui hicieron maravillas con menos potencia aún. Bueno también lo de De Laurenti.

En la 5, se produjo la incorporación del local Héctor Maffi con una Toyota Célica 2000 standard del equipo de Cecchini. Penó el sábado –paró incluso– y largó muy de atrás el domingo. El talento de Héctor (ex campeón de TC del Oeste hace una década) puso las cosas en su lugar el domingo y ganó comodamente la clase sobre el Opel de Sassi, que lentamente se escapa en la punta del torneo. Para destacar, lo de Healey-Fredes, quienes llegaron últimos en la general, pero con un auto tan insólito en rally como el Chevrolet 400.

Por último la Clase 8 tuvo en los Citroën de Juchet y Cazabat y en el Fiat de Manolo Pérez a quienes disputaron la primacía, una vez que se quedó Kroupa retrasado apenas largó la segunda etapa. Finalmente, la mejor confiabilidad de los dos cilindros, volcó la balanza a su favor pese a la atropellada agónica del fiatín.

Una fiesta el Rally de Las Heras. Excelente organización y un marco de público, que se prolongó en la plaza central en la entrega de premios.

CLASIFICACION GENERAL

Rally de Las Heras - Novena fecha del Campeonato Bonaerense - Instituto San Luis Gonzaga y Asociación Provincial de Turismo - Dos etapas, con 7 PP. CC. totalizando 165.40 km más enlaces - 12 y 13 de setiembre de 1987.

Pos	Nº	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1°	2	**Lonati-Madero**	**3-Renault 18/Buenos Aires**	**1h22m50s**
2°	10	Flores-Abineme	**2-VW Gacel/G. Madariaga, BA**	**1h22m54s**
3°	7	Elchepare-Solga	3-VW Gacel/C. del Uruguay, ER	1h25m17s
4°	12	Batistesa-Liberatore	2-VW Gacel/La Plata, BA	1h28m43s
5°	26	A. Muzzin-Della Rodolfa	2-Renault 12/Olivos, BA	1h26m51s
6°	68	**Maffi-Prevosti**	**5-Toyota Célica/Las Heras, BA**	**1h29m47s**
7°	1	Caputo-Dal Zotto	3-Peugeot 504/Buenos Aires	1h30m46s
8°	31	Arroqui-Arroqui	2-Renault 12/Cnel. Suarez, BA	1h33m08s
9°	40	**Spataro-Peyton**	**1-Fiat 147/Lanús, BA**	**1h33m24s**
10°	45	Amichetti-Sanchez	1-Fiat 128/Rojas, BA	1h33m29s
11°	58	De Laurenti-Garcia	2-Renault 12/G. Rodriguez, BA	1h33m58s
12°	18	Rica-Elordi	1-Fiat 147/La Plata, BA	1h34m06s
13°	24	Sassi-Nardi	5-Opel K 180/Buenos Aires	1h35m13s
14°	19	Destéfano-Valfiorani	1-Fiat 128/Lincoln, BA	1h36m30s
15°	38	Capurro-Salvatore	1-Fiat 128/Lincoln, BA	1h36m59s
16°	33	Furlaro-Gimigliano	2-Renault 12/Ramos Mejía, BA	1h38m00s
17°	30	C. Muzzín-Loiácono	2-Renault 12/Olivos, BA	1h39m54s
18°	61	Boveri-Sartori	1-Fiat 128/Rojas, BA	1h40m46s
19°	70	Piñero-Gonzalez	1-Fiat 128/9 de Julio, BA	1h40m50s
20°	74	Guimaraes-Moreno	1-Fiat 128/Buenos Aires	1h41m16s
21°	32	Biondi-Rivera	2-Fiat 128/Berazategui, BA	1h42m37s
22°	71	Pelinari-Diaz	1-Fiat 128/Los	1h44m14s
23°	65	Saralegui-Vitanza	1-Fiat 128/Buenos Aires	1h45m31s
24°	73	Gras-Resio	1-Fiat 128/C. del Uruguay, ER	1h45m58s
25°	53	Healy-Fredes	5-Chevrolet 230/Las Heras, BA	1h46m59s

Promedio de Lonati: 119,807 km/hora.
Ganaron PP.CC.: Elchepare - Lephaille (Toyota GT 2000/Las Heras) - Flores - Elchepare y Flores (empate) - Flores - Lonati - Flores.

CLASE 850: corrieron 4 PP.CC. totalizando 87,70 km.

1°	80	**Juchet-Pereyra**	**8-Citroën 3CV/La Plata, BA**	**1h05m27s**
2°	81	Cazabat-Cazabat	8-Citroën 3CV/Necochea, BA	1h05m54s
3°	82	M. Rodriguez-A. Perez	8-Fiat 600/	1h06m01s
4°	87	Moreti-Moreti	8-Citroen 3CV/Lobos, BA	1h06m58s
5°	98	Cigliano-Suarez	8-Fiat 600/	1h12m40s
6°	84	Kroupa-Gorner	8-Fiat 600/Va. Alsina, BA	1h13m36s

Promedio de Juchet: 79,707 km/h **Ganaron PP.CC.**: Kroupa - Juchet - M. Rodriguez - M. Rodriguez.

Por Eduardo Neira
Fotos: E.E.N.

SAN LUIS, en medio de sierras, sinuosos veloces y pampa

SOTO ES LA CONSTANTE

Ante las ausencias de Raies y Torrás, el villadolorense se anotó otra victoria más, que lo pone muy cerca de la conquista del torneo. Altamirano y Stillo no tuvieron mayor suerte, y las restantes divisiones fueron ganadas por Grasso (1) y Bescham (2). En síntesis, un buen espectáculo deportivo, aunque con algunas falencias en la parte del cronometraje.

Indiscutiblemente, esta provincia mediterránea tiene uno de los escenarios más apropiados para el desarrollo de la actividad rallística. Numerosos caminos de todo tipo: montaña, sinuosos veloces y pampas, enmarcados en un paisaje agreste y salvaje, son ideales para apreciar a autos y pilotos en variada exigencia.

El dominio de **Ernesto Soto y Martín Christie**, sobre uno de los R 18 pertenecientes al equipo oficial, fue exactamente lo esperado. El auto –reconstruido luego del vuelco en el Rally de Argentina– era inalcanzable para los 82 restantes participantes, entre quienes no se contaban dos rivales potenciales: Gabriel Raies y Miguel Torrás. Aquel, preparando su coupé Renault Fuego de TC 2000, y éste, armando un nuevo casco para reemplazar al destruido en el rally mundial. Con esas ausencias, los R.18 de Maciel, Hernández, Pasi o Sosa, no representaron amenaza alguna para Soto, **quien actualmente es el mejor piloto de la categoría.**

Así, su carrera, sobre el pálido auto número 1, fue efectiva aunque no perfecta, dados dos trompos en los PC1 y PC5, seguramente debidos a la desconcentración por la escasa presión ejercida sobre él de parte de sus rivales.

Los Maciel lograron la ansiada prioridad "A" de largada, luego de una campaña iniciada en el '85. En el '87, y con la atención de Sigfrido Schroeder, mejoraron notablemente su estilo, impetuoso al máximo.

CLASE 2

El desafío estaba planteado entre los Fiat Regatta y los VW Gacel con la posible intervención en la disputa de algún Súper Europa o Renault 12. Aquellos



2

3



1

1) Ernesto Soto volvió a ganar en San Luis y lo hizo cómodamente, con más de diez minutos sobre su escolta Bescham, a su vez ganador de la Clase intermedia. 2) Y justamente acá está el "Gringo" en acción, rumbo a otra victoria que lo pone a un punto del líder Altamirano. 3) Ganador en la Clase 1 y sexto en la General fue el Fiat 128 1100 de Grasso-Volta.

FICHA GENERAL

Fecha: 18 al 20 de setiembre de 1987.

Denominación de la prueba: 8° Rally Vuelta de San Luis.

Lugar: Caminos de la provincia de San Luis.

Ubicación: Zona serrana entre Quines y la ciudad capital.

Autoridades: Director de la Prueba: Luis Adorno; Comisarios Deportivos: David Eli y Miguel Calandra; Comisario Técnico: Rubén Flores.

Tipo de trayecto: Caminos serranos en regular estado.

Participantes: Clase Tres: 8; Clase Dos: 33; Clase Uno: 42. Total: 83.

Público: Apreciable cantidad a lo largo de todo el recorrido.

Organización: Buena.

Espectáculo: Bueno.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


UIGIA
BARDAHL

RETRASOS Y ABANDONOS

Trosero (Fiat SE 1.5): engranaje de caja. Ab., **Carlos Menem (h)** (Renault 18 GTX): bulon de biela. Ab.; **Bravo** (Fiat Regatta 85): rotura bulones volante motor. Ab.; **Ruiz** (Renault 12 TS): junta de tapa quemada. Ab.; **Altamirano** (VW Gacel GS): Caja de velocidades. Ab.; **Stillo** (VW Gacel GS): Ab. **Whelan** (Fiat 128 1100): motor. Ab.; **De Giovanni** (Fiat Regatta 85): Trompo PC 2 y rotura de extremo de dirección. Ab.); **Piazza** (Fiat SE 1.5): accidente en enlace. Ab.; **Stella** (Renault 12 TS): transmisión. Ab.; **Sosa** (R-18 GTX): maza delantera y palier. Ab.; **Schmid** (Renault 12 TS) valvulas dobladas, junta de tapa, motor. Ab.; **Pasi** (R-18 GTX): Ruleman rueda trasera derecha. Ab; **Colosi** (Fiat Regatta 85): motor. Ab.; **Testa** (Fiat 128 1.1): palier corto. Ab.; **Harscher** (Renault 12 TS): vuelco. Ab.



En su debut a nivel nacional, Stillo no pudo terminar con el VW Gacel GS



autos, los más modernos en la división, también poseen a los más rapidos volantes (salvo alguna excepción). En la práctica, la lucha se planteó entre los Regatta de Bescham y Degiovanni y los Gacel de Altamirano y Stillo. Este, realizando su debut con la marca a nivel nacional (el absoluto lo hizo en el Rally de Tierra del Fuego), fue navegado nuevamente por su hermano Daniel. Ambos eran la gran incógnita de la carrera, pero su pronto abandono no permitió establecer fehacientemente cómo le sentó ese cambio de marca.

"Feco" Schmid (con el auto de la peña La Punta), y Fernando "Nano" Stella poseían los Renault 12 más rendidores y mejor respaldados. El primero, luego de dos jornadas impecables se retiró el domingo a la mañana, mientras que Stella, pese a dañar una punta de eje trasera derecha el sábado (y reemplazarla el domingo a la mañana) continuó deleitando a su paso con un manejo aguerrido, y hasta su abandono efectivo. Las posibilidades de Hugo Rosso, Carlos Piazza (los mejores SE 1.5, a priori) no eran muchas. El de Jesús María se retraso por repetidos inconvenientes con su amortiguación y una cubierta pinchada, mientras que Piazza terminaba su ascendente carrera contra la puerta derecha de un Ford Falcon que dobló imprevistamente en un lugar no apto para ello.

El dominio de Bescham fue claro y contundente... Su debut nacional con Fiat Regatta fue excelente, gracias a haber solucionado dos incógnitas técnicas: suspensión y dirección.

CLASE UNO

Otra vez, la división menor fue la más competitiva. La lucha planteada entre los Fiat 128 1100 de **Grasso**, Torre, Nizzo, Romero y Konicoff, y el 147/Spazio CL5 del meteorico Gianre, fue de las más importantes de la prueba. En efecto, las posiciones finales muestran agrupados a los mencionados. Era espeluznante ver cómo en la búsqueda de aprovechar la magra potencia de sus autos, recurrían a arriesgadísimas maniobras, que por lo habitual, finalizaban correctamente. En ellas el manejo fino, característica de pocos en rally era suplido con impaciencia.

VENADITOS

TRAVERSO VUELVE - De acuerdo a lo dicho, **Juan María Traverso** aseguró que se presentaría en el Rally Pagos del Tuyú próxima fecha del campeonato nacional (9 al 11 de octubre) conduciendo otro R 18 de la empresa Renault. Probablemente, su navegante sea Fernando Stella, quien al perder posibilidades en el torneo de la Clase 2, cambiará transitoriamente la butaca izquierda por la derecha. Si a la participación de "El Milico" (nuevo apodo de Traverso) se le agregan las de Soto, Torrás y Raies la Clase mayor estará en General Madariaga de lo más interesante.

SUSPENSIONES Y DEMORAS - Los tiempos del primer prime disputado el viernes entre el **Golf Club y Los Puquios fueron anulados por graves deficiencias en el cronometraje**. Luego de muchas quejas, idas y venidas, se resolvió anular los tiempos de ese tramo de velocidad. Anteriormente, se **habian suspendido los PC4/11** por estar programados sobre piso asfaltado algo expresamente prohibido por la CDA.

Además, el domingo por la mañana, **la partida de la última etapa se demoró treinta minutos**.

REUNION DE APRIYN - Convocada por su flamante presidente, **Miguel Torrás**, se realizo el sábado por la noche en San Luis una reunión de la **Asociación Pilotos Rally del Interior y Navegantes**. En ella se discutieron aspectos del futuro de la actividad entre los cuales se cuentan: televisación nacional de "superprimes" a partir del '88; adopción de un sistema de coeficientes para integrar los torneos zonales al campeonato nacional, y eliminación del pago de la inscripción. Posteriormente, se hará llegar a la CDA una carta con ésta y otras sugerencias.

LOS PROTAGONISTAS

SOTO: "ME COMPLICO EL CRONOMETRAJE"

Ernesto Soto: "Fue una linda carrera y lo unico que la complico en algun momento fue el cronometraje, factor esencial para que un rally marche correctamente. Sume los puntos que queria para el campeonato y no tuve inconvenientes importantes en ningún momento. Por lo unico que sufrimos junto a Martín, fue por la pinchadura del neumatico trasero izquierdo en el anteultimo prime de la carrera, cuando faltaba poco para llegar al dique La Florida. Quizás podria haber manejado un poco mas rapido, no sé... el auto, a pesar de ser el mismo con el que corrí el Rally de Argentina, esta como nuevo, aunque entonces tuvo un golpe grande. En cuanto al futuro, haré todo lo posible para ser campeón, así como también defender el primer puesto del torneo zonal cordobes. ¡Ah! En el final del PC5 –cerca de San Francisco del Monte de Oro– hice un trompo...".

Jorge Bescham: "En general el auto anduvo muy bien, mucho mejor que en el Rally de Argentina donde debute con el. La mejora fundamental fue en la suspension, donde la gente de Eric Rol Gabriel y Nino Pozzi me ayudaron en gran medida. Además, Luis Cosma fabrico un nuevo arbol de levas, transformando el auto en un jet. Ahora, el campeonato no parece estar lejos, ya que nos colocamos a tan sólo un punto detras de Alfredo Altamirano. Evidentemente la cosa se pondrá interesante en las tres carreras que faltan, para terminar la temporada".

José Luis Grasso: "Al fin pudimos cortar la racha junto a José María (Volta). Todos sabíamos que andábamos muy bien, pero nos costaba repetir el triunfo. La Clase Uno es muy competitiva y no se puede descuidar ningún rival. Llegando a San Francisco, en un doble vado, le pegamos con la cola a un pilar el cual, gracias al cielo, era de madera, sino todavia estaríamos volcando... Salvo un problemita pequeño con el escape, la suspensión y una piedra inoportuna en el último prime todo lo demas estuvo muy bien".

Hernán Maciel: "Estamos muy contentos por haber podido, finalmente, conseguir la prioridad 'A' para futuras largadas. Eso es muy importante. Por lo demas el R-18 anduvo bien aunque el sabado pinchamos una goma en la bajada a San Francisco, perdiendo cuatro minutos, y el domingo otra entre Saladillo y Rio Cuarto. Ademas, entre Carolina y Los Membrillos le pegamos con la cola a la montaña".



Ernesto Soto

Norberto Gianre: "Comenzamos con un trompo en el PC2, pero despues recuperamos algo de tiempo. Descontamos lo que nos llevaba Torre, luego de haber cuidado por demas en la bajada a San Francisco, la que estaba muy rota. Luego se me trabo la caja de velocidades y ¡el colmo! torci una válvula por pasar de vueltas al motor. Lo increible del caso es que con el correr del tiempo, ¡se enderezo sola!"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



5





4) El binomio riojano Maciel-Maciel se alzo con el tercer puesto en la General, mientras que en la Clase 3 fue escolta del ganador Soto - Christie. 5) El jesusmariense Hugo Rosso, a la postre segundo en la Clase 2 con este Fiat SE 1.5. 6) Cuarto puesto en la General y tercero en la Clase 3 logró el perseverante Hernandez con este Renault 18 GTX. En el Campeonato quedo segundo.

EN POCAS PALABRAS

Catamarqueño: "En el '88, **Catamarca organizará un rally por el campeonato nacional**". **Romero:** "Me pinché en Los Membrillos porque andaba muy rapido. Creí que me ganaban el prime por una gran diferencia". **Mastromarino:** "Necesito una caja arrimada". **Pasi:** "Este auto está en venta, se está armando otro casco modelo '87". **Stella:** "Si saco buenos puntos en San Luis, difícilmente corra **en Madariaga con Traverso**". **Torras:** "Haré lo posible para terminar mi R-18 e ir a Pagos del Tuyú". **Muchos:** "¡Es increible la equivocación con los tiempos del PC1!". **Rodolfo Nizzo:** "Mi hermano Raúl tuvo varios problemas con los frenos y la caja". **Osvaldo Batelli:** "El auto de Soto no tiene intercambiador de calor, sino un radiador de Mercedes Benz 280, que funciona cuando la temperatura de aceite así lo requiere".

GRAN PREMIO PUNTANO Y ¿RALLY DE ARGENTINA '88?

El Automóvil Club Argentino decidió realizar el Rally Gran Premio en la Provincia de San Luis. Esto indirectamente anunciado meses atrás, cumple un antiguo anhelo de los puntanos. En este campeonato, fueron varias las provincias y localidades pretendientes de la otrora gran carrera. Tandil, San Carlos De Bariloche, Catamarca y San Luis eran las candidaturas más mencionadas, pero en definitiva, el Gran Premio se centralizará en la ciudad de San Luis, recorriendo caminos ya transitados en las diversas ediciones del Rally de la provincia, principalmente al norte de la ruta número 7.

Asimismo, ha cobrado cuerpo la idea que **San Luis reciba a la primera etapa del Rally de Argentina de 1988**, otra aspiración puntana. Pese a la casi certeza de que esa variante en el recorrido de la prueba mundial, encarecería y complicaría aún más al rally.

Quizas, el eventual paso de esa carrera por San Luis, no haya sido considerado como un beneficio para el espectaculo, sino tan sólo, una forma de equilibrar la creciente influencia cordobesa en la actividad, en una actitud que poco tiene que ver con el deporte motor.

LA CARRERA EN SINTESIS

Clase 3: Soto-Christie no tuvieron contra para imponerse en toda la regla: quienes mas cerca lo seguian, Maciel y Hernández, con sendos R-18 GTX preparados en Cordoba estaban lejos de acercarse a la performance del villadolorense. Tras el primer dia de carrera, el viernes, Soto aventajaba a Maciel por 12s., luego de un prime de 10,82 km. El sábado aumentó rápidamente la diferencia, mientras se retrasaban los hermanos riojanos colocándose Hernandez y el puntano Sosa como escollos. Campra-Narvaja los seguian de lejos, a 40 m. cuando culminó la segunda jornada de carrera. El domingo, los Maciel volvieron a la carga, y pese a sufrir algunos inconvenientes, retomaron el segundo puesto, mientras Sosa se retrasaba y abandonaba. Pasi, quien podria haber terciado en el segundo peloton abandonaba luego de un rally poco feliz donde rompió tres gomas y sufrió con los frenos.



Por poco menos de un segundo, Gianre fue postergado por Grasso en la Clase 1.

Clase 2: Bescham mostro el camino desde el comienzo ganando el prime clasificatorio por 5s. frente a Alfredo Altamirano. Stillo empalaba el tercer lugar con el local Federico Schmid, mientras Degiovanni arruinaba una espectacular tarea con un trompo en los ultimos metros del PC2. Al dia siguiente por la mañana el golpe de escena lo dieron los VW Gacel de Alfredo Altamirano y Mario Stillo al abandonar consecutivamente. Para entonces Schmid avanzaba en gran forma al igual que Stella, recuperado de una actuacion regular el primer dia. Ambos habian planteado la supremacia por el segundo puesto mientras que Hugo Rosso no podia introducirse en esa discusion con frecuencia. Piazza y Mastromarino se beneficiaron con el pronto retiro de Omar Degiovanni –este con mecanica de Luis Cosma– mientras que mas atras Odriozola era el portoño mejor ubicado. El domingo a la mañana Stella pinchó un neumático y Schmid fue totalmente herido en su mecanica. El puntano pretendio continuar pero eso sólo sirvio para dañar aún más el motor. Sin embargo, el segundo puesto de Stella sólo duró hasta el anteultimo prime, cuando, trepando hacia la derecha luego de un vado, su transmisión falló. Rosso se afirmo asi en su lugar y Mastromarino sumó otro puesto. Piazza habia abandonado luego del PC10 (primero del dia) al chocar con un auto particular que cumplia funciones de auxilio.

Clase 1: El registro realizado por Raúl Nizzo en el unico clasificatorio válido (el PC2) fue 8m21s aventajando a Torre, Romero y Grasso por mas de 15s. Gianre, quien sería el otro protagonista de esta division, realizo un trompo en ese tramo. También se ubicaban arriba Velazquez Machado, Quinteros, Macías y Garay. El liderazgo de Nizzo duro tan solo ese prime. Luego, Grasso se hizo con la punta para ya no dejarla, aunque continuamente perseguido por Torre Gianre y Romero. Entre ellos cuatro se definio la division. Gianre cuidó por demás el segundo dia, y Romero perdio seis minutos en un vado al mojar y reemplazar su encendido. Asi, al finalizar la jornada, Grasso lideraba con 1m01s sobre Torre, 2m14s sobre Gianre, 4m21s sobre Konicoff y 5m32s sobre Romero. El domingo, Torre perdio ante el avance de Gianre (dijo: "**Me quedé en un vado y pinché una goma TD antes de Los Membrillos**") mientras que Romero dañó parcialmente su guardabarros delantero izquierdo en ese mismo prime.

CAMPEONATOS

(Disputadas las competencias de: Vuelta de la Manzana, Villa Dolores, La Rioja, Día de la Bandera y San Luis)

CLASE TRES: Pilotos: Soto, 60 puntos; Hernández, 51; Diaz Mayer y Pasi, 35; Bartmus 22; Casagrande Tubal, Rodriguez y Maciel, 15; Pigliacampo, 13; Sosa, 12; Campra, 10; Bassi 8; Mattar 6; Chali 4; Basavilbaso, 2.

Navegantes: Cristhie, 60 puntos; Haberkeon, 51; Valles y Gait, 35; Spada, 22; Araneda, Valerio, Rodriguez y Maciel, 15; López Piccioni, 13; Marimón, 12; Narvaja, 10; Syriani, 8; Vidal, 6; Venhuy, 4; Pippi, 2.

CLASE DOS: Pilotos: Altamirano, 75 puntos; Bescham, 74; Mastromarino, 35; Rosso 33; Degiovanni, 32; Stella, 25; García Jurjo, 12,50; Schmid y Harrington, 12; Cantón y Odriozzola, 10; Moreira, 9; J.M. Recalde y Maccari, 8; Liberatti, 7,50; Piazza, Sala, Trossero y Maranzana, 5; Cáceres y Panero, 5; Surra, Corzo, Haarcher y Dolcemascolo, 4; Rizzo y Massera, 3; Colosi, 1.

Navegantes: Guerra, 75; García, 55; Jawerbaum, 35; Bustos, 33; Venturi, 25; Ellera, 20; Argüello, 19; González, 12,50; Gramaglia y Bizzochi, 12; Cesana y Descotte, 10; Alesandrini, Paz y García, 8; Miazzo, 7,50; Bacchiani, Minardi, Guerrero y Biava, 6; Boaglio, 5; Diem, Zucchini, Castro, Pravosto y Carrizo, 4; Armitano y Bruno, 3; Giaveno, Francaello y Arévalo, 1.

CLASE UNO: Pilotos: Grasso, 40 puntos; Nizzo, 33; Torre, 32; Sciangula, 31,50; Gianre, 30; Konicoff, 26; Silenzi, 25; Testa, 20; Sartori y A. Martinez, 19; Angelini, 15; Garay, 12; Drudi y Romero, 10; Velázquez, 9,50; Machado, 9; Recalt, 8; Castro, 6; Bernardi, 5; Mariano, Barroero y Tesaro, 4; Palma, 3; Gómez, 2; Uriarte, 1,50; Whelan y Saina, 1.

Navegantes: Volta, 40 puntos; Cali, 33; Klus, 32; Yáñez, 31,50; Argüello, 30; Pesci, 26; Meza, 25; Syriani, 20; Gunzialli y Novelli, 19; Chiarolo, 15; D'Ambrosio, 12; Benatio y León, 10; Guzman, 9; Moyano, 8; Pomaia, 7,50; Restifo Pilato, 6; Castro, 5; Demich, Guillino y Colazo, 4; Gauldoni, 3; Salusso y Spillman, 2; Sosa, 1,50; Parra y Roca, 1.

Próxima competencia: Del 9 al 11 de octubre, Rally Pagos del Tuyú en Gral. Madariaga (Pcia. de Bs. As.).

CLASIFICACION GENERAL

8° rally de San Luis - Automóvil Club de San Luis - 3 Etapas - Recorrido total: 736,90 Km - Primes: 411,77 km - Enlaces: 325,13 km - 18-19 y 20/9/87

Pos.	Nº	Piloto-Navegante	Marca	Clase	Tiempo
1°	1	**Soto-Cristhie**	**Renault 18 GTX**	3	**4h12m38s**
2°	3	**Bescham-García**	**Fiat Regatta 85**	2	**4h23m30s**
3°	22	**Maciel-Maciel**	Renault 18 GTX	3	4h29m12s
4°	2	**Hernández-Haberkon**	Renault 18 GTX	3	4h39m01s
5°	5	Rosso-Bustos	Fiat SE 1500	2	4h39m08s
6°	17	**Grasso-Volta**	**Fiat 128 1100**	1	**4h41m59s**
7°	46	**Gianre-Argüello**	Fiat 147	1	4h42m58s
8°	43	Torre-Klaus	Fiat 128 1100	1	4h44m15s
9°	92	Romero-Benatto	Fiat 128 1100	1	4h49m04s
10°	49	**Konicoff-Pesci**	Fiat 128 1100	1	**4h51m30s**
11°	16	**Mastromarino-Jawerbaum**	VW Gacel GL	2	**4h54m49s**
12°	35	**Machado-Guzmán**	Fiat 128 1100	1	5h00m08s
13°	85	**Mariano-Gullino**	Fiat 128 1100	1	5h00m20s
14°	62	**Odriozzola-Descotte**	**Renault 12 TS**	2	**5h20m34s**
15°	32	**Moreira-García**	Fiat SE 1500	2	5h03m00s
16°	37	**Martínez-Novelli**	Fiat 128 1100	1	5h07m21s
17°	18	**Nizzo-Cali**	Fiat 128 1100	1	5h10m29s
18°	42	**Sciangula-Yáñez**	Fiat 128 1100	1	5h12m01s
19°	19	**Campra-Narvaja**	**Renault 18 GTX**	3	5h14m46s
20°	52	**Sisterna-Picco**	Fiat 128 1100	1	5h18m16s
21°	78	**Rama-Shmidt**	Fiat 128 1100	1	5h18m49s
22°	47	Drudi-León	Fiat 128 1100	1	5h19m42s
23°	27	**Maranzana-Biava**	**Renault 12 TS**	2	**5h23m19s**
24°	88	**Solmi-Ledesma**	Fiat 147	1	5h24m00s
25°	79	**Limina-Saitua**	Fiat 128 1100	1	5h33m36s
26°	86	**Gómez-Pillman**	Fiat 128 1100	1	5h34m52s
27°	73	**Pardo-Pardo**	Fiat 128 1100	1	5h47m06s
28°	90	**Lerin-Mori**	Fiat 128 1100	1	5h47m21s
29°	87	**Rodriguez-Cerezo**	Fiat 128 1100	1	6h00m39s
30°	57	**Abarca-Criffo**	**VW Gacel GL**	2	**6h07m22s**
31°	50	**Oste-Loser**	Fiat 128 1100	1	6h11m37s
32°	65	**Dolcemáscolo-Castro**	**Renault 12 TS**	2	**6h13m13s**
33°	71	**Peral-Rizzandi**	Fiat 128 1100	1	6h22m13s
34°	30	**Massera-Bruno**	Renault 12 TS	2	6h35m49s

Por Carlos Neira
Fotos: Carlos Campos

EN MENDOZA, Ottaviani ganó en condiciones muy disímiles de las de Valenti y Guiral; pero en cada caso a su manera, todos se batieron...

COMO PERROS Y GATOS



1) Un pasaje de la prueba de Sierra, con Guiral, Del Campo y Eidilstein, que fueron los tres primeros al cabo de las 16 vueltas de la final. 2) Aldo Caldarella dialogando con Guiral, el sábado luego de la masiva desclasificacion. En el medio, Macchi, y mas atras, Pentecoste. 4) Asi llegaron en el final de la Clase 3: primero Valenti y luego Maggi. 3) Basso escapándose del cuadro, seguido por Fossati (2°), Bellocq (5°) y Ottaviani (1°) en la Clase Dos. 3

En efecto, muy "encarnizadas" resultaron especialmente las definiciones por el primer puesto en la Clase Tres y Fórmula Sierra... Lo mismo que en la Clase Dos; sólo que en ésta, quienes dirimieron el triunfo resultaron luego, ambos, desclasificaaos, como digno corolario de un fin de semana negro para dicha división, que empezó con la exclusión de una auténtica "jauría" tras la clasificación. Como sea, en pista, buenos espectáculos. 2





Todo fue extraño y hasta insólito. Desde la masiva desclasificación en la Clase 2, que dejó afuera a los cinco primeros en la clasificación sabatina –Bonomo, Abdala, Caldarella, Galdichio y Tinnacher– hasta los sorpresivos "cambios de dueños" en las tres carreras, y hasta después de finalizadas... De aquel "descabezamiento" damos cuenta en cuadro aparte; lo otro lo veremos en detalle.

Fue poca la afluencia de pilotos a Mendoza. Sesenta y dos autos entre las tres clases. En la menor, la que generalmente hace el aporte principal, estaban todos los de punta, pero se notó la ausencia de aquellos que hacen numero, y en especial los de los Fiat antiguos, que consideraron excesivo el viaje a Cuyo para volver con el escaso rédito esperable.

Las carreras, sin tener un desarrollo electrizante de esos que las hacen memorables, tuvieron sus matices de interés y aquellos golpes de escena que motivan el comentario. Pero individualmente esta excursión a la Cordillera del Turismo Pista será recordada más que nada por "**la vez que echaron a los cinco primeros de la Clase 2 el sábado... y al primero y escolta del domingo**".

CLASE DOS: DOS ALFAS DOS, HASTA LA TECNICA...

Scioli aprovechó bien la "pole position" decretada por las ausencias de sus cinco rivales más peligrosos. No le costó mucho escaparse para tirar el zarpazo sobre el Subcampeonato. De haber fructificado su tarea, el ascendente "Pepe" seria ahora el acompañante en puntaje de Baldinelli, inactivo pero a punto de volver con un Regatta de Pugliese.

De todas maneras un hecho casi inexplicable –aparentemente el auto se quedó sin nafta, luego de que se le hubiera llenado el tanque– privó a Scioli de un merecido triunfo.

La posta la tomaron el AlfaSud de "El Suizo" y el Alfa Romeo de **"Pepe" Basso**, quienes conforman un equipo desde 1986, en el que parece haberse superado definitivamente el problema de lubricación que los tenía a mal traer desde hace bastante tiempo. **Bessone** –con un motor cedido por Bonomo– se autoeliminó enseguida al destruir el embrague en la largada, y **Jorge Carignano** sufrió la falencia de la bomba de nafta que aventó una posibilidad excepcional de subir al podio. Por su parte, el repunte de Ottaviani le dio la buscada victoria luego de la verificación técnica, y lució la serenidad de **Fossati**, conocedor de las limitaciones actuales del Fiat SE, al que sin embargo llevo a un reconfortante segundo lugar final, luego de la desclasificación de los Alfas. Tampoco paso desapercibida la tarea de Serravalle y del rionegrino **Carlos Belloq**, quien padeció un autazo que lo quitó de los primeros puestos. Remó y fue quinto. Lo de **Guerci(4°)** lo debe haber alegrado, ya que el medico riocuartense tiene en esto mas de lirico que de profesional. **Roma** –casi un debutante– es otro que debe haber sonreido con los seis puntos conseguidos, por su sexto puesto.

CLASE 3: VALENTI, CALCULADOR

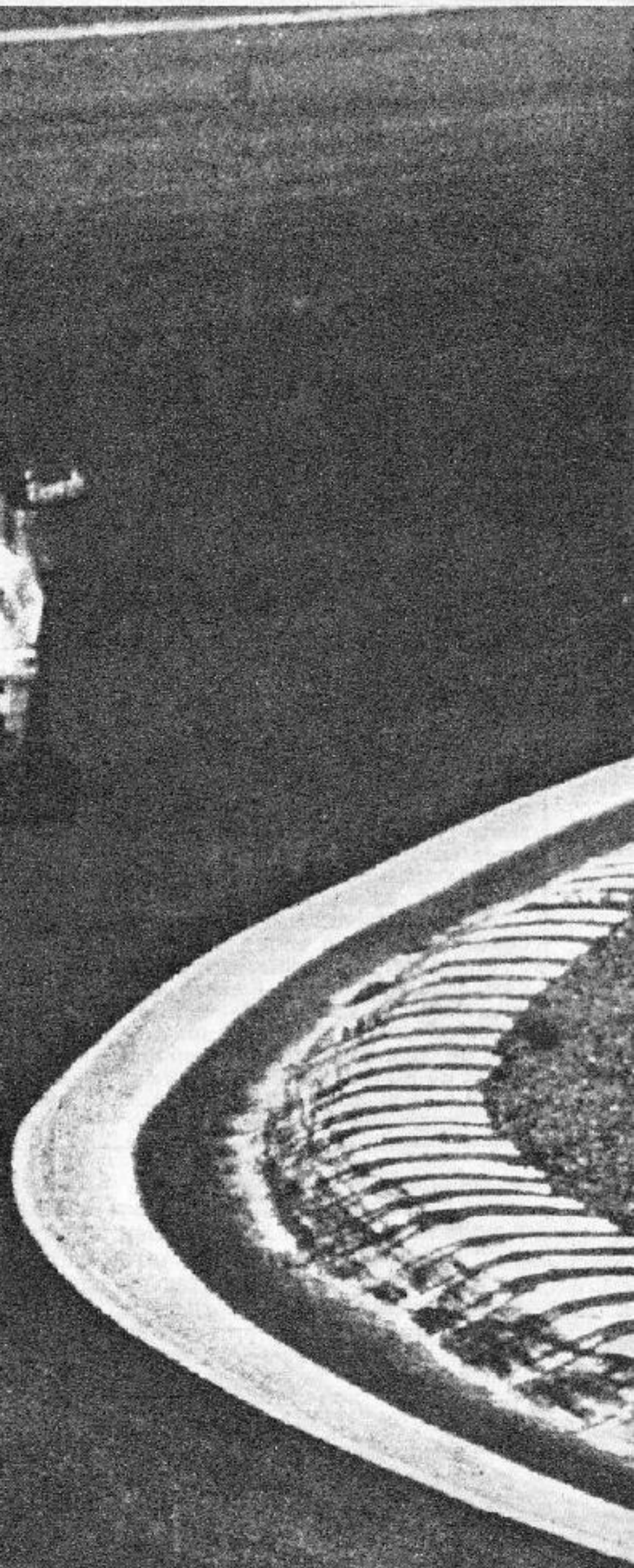
El sábado **Jorge Maggi** casi se alegraba con ser el segundo tiempo en las pruebas clasificatorias: "**Creo que conviene más salir por afuera, ya que la primera curva es a la izquierda, pero venís no muy fuerte y podés ir por afuera, lo que te deja la cuerda en la curva después del puente...**" El zorro viejo –bastante para esto– no se equivocó y comando la carrera pero sin poder escaparse de Valenti. Este lo tanteo en varias oportunidades ya en la mitad de carrera y en la decima vuelta lo pasó limpiamente y ya nada pudo hacer el del Alfa Romeo de Balestrini 1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

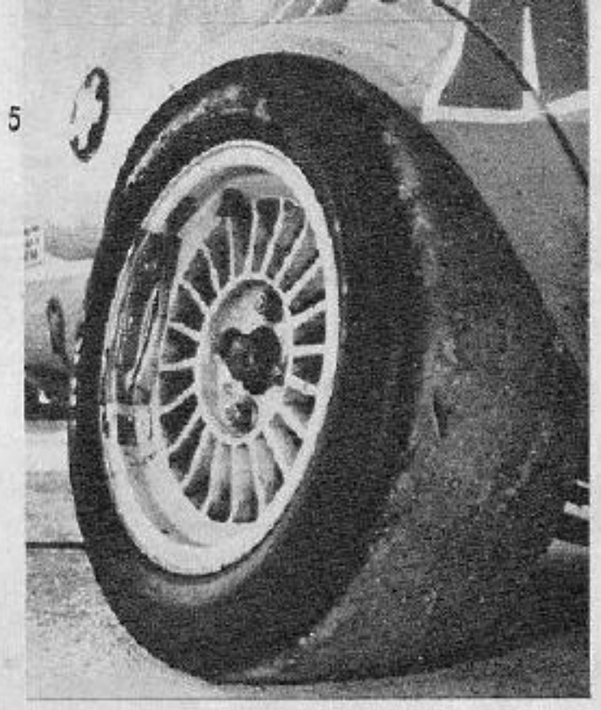

BARDAHL
·LOPEZ·
MECANICA FERNANDEZ


CREDITO LINIERS
DOBLE-V
AUTOMOTORES
RUFFOLO
RUEDA GOM


ALLEN
AUTOCOMPENSACION
ORIENT
Erosa y Arnolo
DARNECCO
CORSA
(N)ASHVILLE
NASHVILLE
RG MOTORES RG
PICHU
MIGUEL



5



6



7



8



LOS PROTAGONISTAS

"El Suizo": "Los Alfa todavía tienen mucha competitividad frente al Gacel y al Regatta. Veníamos con problemas de lubricación que no podíamos superar, pero ahora eso es cosa del pasado, y la confiabilidad de estos motores es tanta como la de nuestros rivales. Esto, para nosotros, es el "sumun", uno-dos, mucho más de lo que esperábamos. Gran mérito también de los fierros de Rafael Balestrini..." (Declaración hecha antes de su desclasificación, obviamente.)

Horacio Valenti: "Contra la computadora no se puede. Y menos contra la de Gustavo Donadio, una brillante incorporación a nuestro equipo. El auto es una joya de equilibrio. Sabía que tenía que ganar. Me cuide al principio porque vi restos de aceite en los dos frenajes críticos. Me tomé mi tiempo, y cuando llegó el momento le puse el auto a Jorge por adentro en la entrada del curvoncito opuesto, y lo pase. Desde ahí todo consistió en no perder la calma porque Maggi es peligroso cuando te sopla la nuca..."

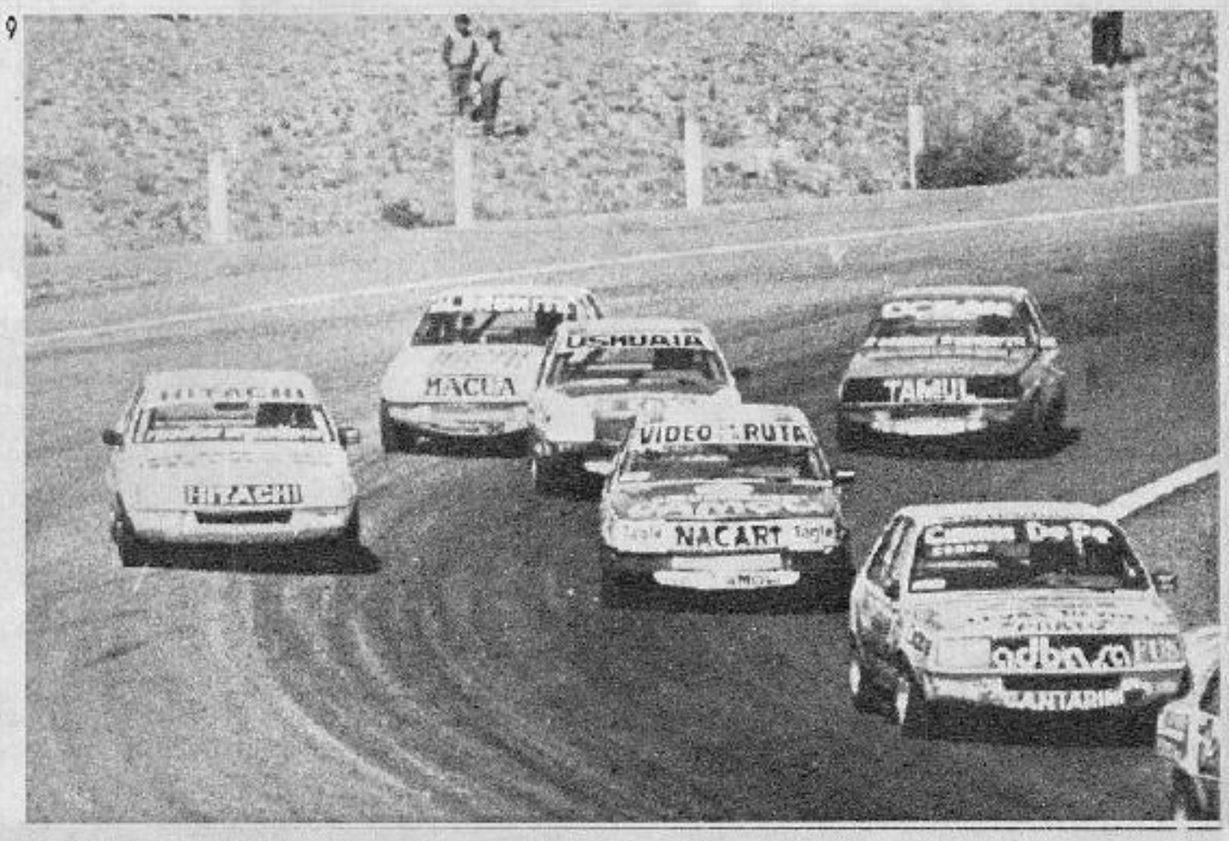
José Scioli: "Yo no sé si por aquí no anda 'una mano negra'. El jueves dimos 30 vueltas seguidas. Hoy hago 15 y me quedo sin nafta. Te aseguro que habíamos llenado el tanque antes de largar..."



"El Suizo" y José Arturo Basso antes de la desclasificación. Luego, chau risa.

José Luis Enrique Morier: "Pese al abandono estoy satisfecho. Acá tenés que demostrar que sabés andar rápido, porque si no, no conseguís ni fierros buenos ni apoyo. Yo ya tengo elementos de primera –del Polaco Herceg– pero necesito imprescindiblemente contar con el aporte de mi pueblo porque no dispongo de medios para seguir tirando por las mías. Espero que la televisión haya llegado bien a Concordia. Lástima lo del distribuidor, porque estaba ante una oportunidad hermosa para ganar en esta categoría tan difícil por lo pareja".

9



5) En el auto de Bonomo, la prueba del porque de su desclasificación el sábado. 6) Bonomo contándole sus "cuitas" al CT Esnal... pero no logró convencerlo. 7) Raúl Ottaviani, a la postre ganador en la Clase Dos ante las desclasificaciones de "El Suizo" y Basso. 8) Mario Serravalle, tercero en la 2 al final. 9) Un compacto trencito en la Clase Tres, integrado por Abda, Gianni, Flash Romero, Druetta y Delgado. 10) Gerardo del Campo adelante de José Luis Morier. Aquel llegó segundo y este tuvo que abandonar en la Clase Sierra.

LADRIDOS EN LA CORDILLERA

Quizás el punto culminante del fin de semana haya sido el saldo de las Revisiones Técnicas. La posterior a las pruebas de clasificación del sábado determinó que siete autos de la Clase 2, entre ellos los de los cinco autores de los mejores tiempos, fueran excluidos de la carrera por decisión del Comisariato Deportivo, integrado por Raúl Marielli y Eduardo Scao, quienes se basaron en el informe proporcionado por los Comisarios Técnicos Juan Manuel Esnal y Alfredo Menéndez.

Las partes objetadas fueron "ensanche de la carrocería, entre 2, 5 y 3 cm a la altura del eje trasero (pasarruedas)" en los VW Gacel de Bonomo, Abdala, Gallicchio y Tinnnacher. Y "anulación del sistema de calefacción por falta de circulación de agua" en los Fiat 5E de los mendocinos Rouselle y Lioveli y en el Gacel de Caldarella.

Los técnicos actuantes se ciñeron al reglamento y los susodichos fueron invitados a retirar sus máquinas del Parque Cerrado, tras la dura pena de exclusión. Algunos, los mendocinos Gallicchio y Tinnacher, se lo tomaron con oriental resignación. Bonono y Caldarella trataron de defender sus posturas hasta que comprobaron lo irreversible de la gestión. Debe recordarse que a Serravalle lo excluyeron en Buenos Aires (por el tema del agua) y que en la ficha del Gacel se estipulan las medidas de la carrocería. Al respecto, debe aclararse que al ampliarse la medida del pasarruedas se permite un incremento –apetecible– de la trocha, y si no, que el neumático no roce en la chapa con el riesgo que ello implica. (Vimos los neumáticos de Scioli, tras su abandono, muy rallados por el contacto externo con la carrocería y el interno contra los espirales.)

Pero lo más lamentable sobrevino luego. Bonomo le fue a reclamar a Guiral (dirigente de APAT, el "gremio" de los pilotos de Turismo) ya que entendía que éste no había defendido los intereses de los pilotos con convicción. La discusión subió de tono, Guiral mandó a Bonomo con su familia en términos fuertes y Bonomo reaccionó con un directo al parietal izquierdo del voluminoso dirigente-corredor.

Afortunadamente la posterior mediación de Strianese y "Yoyo" Maldonado ("Venimos a presentar nuestras disculpas y las de Bonomo a las autoridades, como corresponde") no sólo dio por terminado el hecho desagradable, sino que desembocó en la reconciliación de ambos pilotos.

Al día siguiente, luego de la Revisión Técnica final, los responsables decidieron excluir a los Alfa Romeo de "El Suizo" y José Blanco (primero y segundo de la Clase 2), en virtud de que los cigüeñales de ambas máquinas tenían menor peso que el admitido por el reglamento...

10



para recuperar el liderazgo.

De todas maneras el gran negocio del día lo hizo el propio Maggi, quien tras la desclasificación de Romero –que sólo hubiera sumado ocho puntos, contra sus quince– pasó a encabezar con cierta comodidad el certamen. Intentó algo en la última vuelta, pero como sin convicción. A ventanilla y cobrar...

La "Pancha" Gianni esta vez conservó la cabeza fría. Lejos del de adelante y del de atrás, se conformó con el tercer puesto, con el que repite su performance de San Jorge. El resto, esta vez, totalmente fuera de la conversación, excepción hecha de "Flash" que podía haber arrimado mejor si no hubiera sido víctima del error de Romero.

FORMULA SIERRA: CON ENCONTRONAZOS

Tempranamente, la explosión del motor de Oscar Pentecoste en la peligrosa (por lo ciega) curva tras el túnel, propició la irregularidad en el encolumnamiento. El "Presidente" pisó al parecer su propio aceite, hizo un medio trompo, se llevó por delante a Ayerza, y a este Geretto, que se fue violentamente afuera. En la vuelta siguiente, se desmembró íntegro el segundo pelotón ya que varios fueron los autos que entraron en trompo al contactar el mar de óleo.

Pero de todos modos, y sin que nada tuviera que ver con lo anterior, el local Patti, levantando a la tribuna alborozada, trataba de escaparse del verde lagarto de Morier, que pudo demostrar en el fin de semana que está para cosas mayores de lo que ha dejado entrever hasta ahora.

El piloto de Concordia se jugó en una frenada en la cuarta vuelta (ya venía buscando al mendocino desde el principio)y en la mitad de carrera se dispuso a resistir el asedio del trencito que se había formado a sus espaldas, integrado por Guiral, Gerardo del Campo, Patti, que se iba para atrás y Eidilstein que se venía para adelante. Lamentablemente, a poco termino todo para el en-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS CARRERAS EN SINTESIS

CLASE 3:

Pica en punta Valenti pero Maggi lo pasa enseguida. **Primera vuelta**: Maggi, alejandose de Valenti y Adba. Siguen Gianni, "Flash", Romero, Druetta, Catalan, Finocchio, Giorgi, Lustig, Seba y Valdivieso, que largó después que todos. No pasa Preto. **Tercera**: siempre con Maggi puntero, se produce el toque de Romero a "Flash" en la horquilla, siguiendo ambos. **Cuarta vuelta**: Valenti comienza a acercarse a Maggi, poniendose a un segundo. Siguen Gianni, Adba, y juntos más atrás Delgado, Druetta y Catalan, luego Romero, Giorgi y Finocchio; Lustig y Flash, y Valdivieso. **Décima vuelta**: Valenti pasa al frente en el curvoncito Sur. **Decimosegunda vuelta**: Valenti, a 3/10 Maggi; a 5a Gianni y lejos Romero y Delgado, Adba, Druetta, Catalán, "Flash", Lustig y Finochio y cerrando, Valdivieso. No hay variantes importantes hasta el final.



Patti, Guiral, Morier, Sinelli, Ayerza, Stambul, Ratu, Pentecoste y el malon.

CLASE 2:

Arranca punteando Scioli y Carignano se cuela desde la segunda fila y se pone segundo. Abandona enseguida Bessone con el embrague roto. **Primera vuelta**: Scioli, a 7/10 Carignano, luego "El Suizo", Basso, Bellocq, Roncayolo, Serravalle, Fossati, Ottaviani, Massey, Trejo, Grossi, y el resto. **Cuarta vuelta**: Scioli mantiene la ventaja de 7/10 que llevaria a 1 s 7/10 en la vuelta siguiente sobre Carignano, acosado por "El Suizo". Separados, Siguen Basso, Fossati y Ottaviani; mas allá pugnan Serravalle, Blas (gran repunte) y Grossi (idem). Continúa la fila con Trejo, Caputo, Roncayolo, Padilla, Martinez Parra, Roma y retrasandose, Bellocq. **Octava vuelta**: Se mantiene la diferencia de 1 s 8/10 entre Scioli y "El Suizo" desde que este (con Basso) pasaron a Carignano en la sexta vuelta. Sigue ahi nomas Carignano; luego Fossati y Ottaviani y mas atras en dura pelea Grossi, Trejo, Serravalle y Martinez Parra; luego Roncayolo y Guerci y despues Roma y Caputo. **Decimosegunda vuelta**: Scioli paulatinamente lleva la diferencia con el "Suizo" y Basso a 3 segundos. Ottaviani se afirma en el tercer lugar y Fossati, Trejo y Serravalle en los siguientes. En la 12a, para Martinez Parra y en la **decimocuarta** se detiene el lider Scioli. "El Suizo" y Basso se encaminan al "unodos" sin molestarse, pero luego serian desclasificados.

FORMULA SIERRA:

Patti salta desde la segunda fila y se adelanta a Guiral. Morier y Sinelli. **Primera vuelta**: Patti, Morier, Guiral, Stambul, Ratu y Sinelli. Se produce la explosión del motor de Pentecoste, que es embestido por Geretto y Ayerza que no pueden evitar el auto cruzado. En la **segunda vuelta** se registra en ese lugar el multiple fuera de pista de Kesqui, Kruse, Stambul, Gutierrez, Fierro, Sgroppo, Abiusi y Macchi, quienes se perjudican en distintos grados. **Cuarta vuelta**: Morier desplaza a Patti de la punta y se comienza a alejar de Patti, Guiral y Del Campo que ya esta cuarto habiendo largado 14°; sigue lejos de Eidilstein, luego Ayerza y Sproppo, mas allá Sinelpi que se retrasa con problemas pero aun muy adelante de Fierros, Kruse, Gutierrez y Stambul; Agostino y Abiusi. **Octava vuelta**: en 2s 8/10 corren Morier, Guiral, Del campo, Patti y Eidilstein. Sigue Sinelli solo precediendo a Stambul, Fierros, Gutierrez, Kruso, Sgroppo y Agostino. Ayerza va a Boxes y pierde la punta del torneo. **Décima vuelta**: se detiene el puntero Morier y quedan en punta Guiral y Del Campo seguidos por Eidilstein y Patti. Hasta el final, practicamente la unica novedad importante es el retraso de Patti que conserva el cuarto lugar, el abandono de Sinelli y la afirmación de Vicente Gutiérrez y Stambul.



trerriano por culta de un distribuidor falluto.

Guiral siguió apretando, muy comprometido por Del Campo que hizo una carrera inolvidable para su historial (pasó doce máquinas) y Eidilstein resignó toda chance cuando comprobó que se estaba quedando sin caucho y sin tenida. Más atrás, rescatables las actuaciones de Stambul, Gutiérroz y Fierros, y decepción de Ayerza, quien perdió la punta del piolin: ahora la tiene agarrada Jorge Guiral, y va a ser difícil quitarsela.

RETRASOS Y ABANDONOS



Scioli, Carignano y el Alfa Romeo de "El Suizo", finalmente desclasificado.

CLASE 3: **Seba**, frenos y rotura de embrague; **Giorgi**, neumatico; **Druetta**, embrague; **Valdivieso**: se salió el tapon del carter; **Preto**, motor roto en largada; **Finocchio**, se fue "agarrando" el motor; **Lustig**, falta de potencia; "**Flash**", toque con Romero; **Adba**, falta de potencia; **Delgado**, caja; **Maggi**, se perdieron valores de alineación. **CLASE 2**: **Pravatta**, volante motor, **Massey**, motor; **Carignano**, bomba de nafta, **Blas**, neumatico pinchado; **Grossi**, embrague; **Martinez Parra**, motor; **Scioli**, problema de alimentacion (¿falta de nafta?); **Trejo**, distribuidor; **Roncayolo**, toque y trompo; **Padilla**, falla continua; **Roma**, toque; **Bellocq**, toque con Ottaviani; **Guerci**, toque y trompo; **Serravalle**, carburación; **Fossati**, fallita. **SIERRA**: **Machi**, bomba de nafta; **Ratu**, choque con Pentecoste; **Geretto**, fuera de pista en accidente múltiple que retrasó tambien a **Kruse**, **Kesqui**, **Gutiérrez**, **Stambul**, **Fierros** y dejo afuera a **Costanzo**, **Abiusi** y **Ayerza**, **Morier**, distribuidor; **Eidilstein**, desgaste de gomas; **Patti**, vibraciones.

CLASIFICACIONES

Automóvil Club Mendoza – Autódromo General San Martín – Circuito de 3.175 metros de extensión – Final a 16 vueltas – Recorrido total: 50.800 km – 20/9/87.

CLASE TRES

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Valenti, 1m22s031/1.000; Maggi, 1m22s349; Adba, 1m22s646; Gianti, 1m22s958; "Flash", 1m22s996; Romero, 1m23s049; Delgado, 1m23s177; Druetta, 1m23s603; Catalán Magni, 1m24s034; Giorgi, 1m24s392; Preito, 1m24s543; Lusting, 1m25s134; Valdivieso, 1m25s126; Finocchio, 1m25s248; Seba, 1m43s083.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	5	**Horacio Valenti**	**Renault 18 GTX**	**22m12s161/1000**	16
2°	1	Jorge Maggi	Alfa Romeo GTV 2000	22m12s444	16
3°	6	Juan Carlos Gianni	Renault 18 GTX	22m25s368	16
4°	11	Jorge Delgado	Renault 18 GTX	22m29s442	16
5°	4	Fernando Adba	Renault 18 GTX	22m36s747	16
6°	16	Jose Catalán Magni	Renault 18 GTX	22m46s695	16
7°	21	"Flash"	Renault 18 GTX	22m47s199	16
8°	7	Roberto Lustig	Renault 18 GTX	23m04s885	16
9°	24	Daniel Finocchio	Renault 18 GTX	23m16s625	16
10°	15	Rodolfo Valdiviesa	Renault 18 GTX	23m25s021	15
11°	10	Luis Druetta	Renault 18 GTX	19m50s438	14
12°	28	Jorge Giorgi	Renault 18 GTX	15m48s156	11
13°	25	Adriana Seba	Renault 18 GTX	6m34s702	4

Excluido: Romero, por maniobra peligrosa en la horquilla en perjuicio de "Flash". Habia obtenido la cuarta posición.
No registró paso: Preito.
Promedio del ganador: 137,281 km/h.
Record de vuelta: Maggi en la 14a. en 1m22s/1.000 a 139.365 km/h.

CLASE DOS

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Scioli, 1m23s807/1.000; "El Suizo", 1m24s067; Serravalle, 1m24s167; Carignano 1m24s396; Roncayolo, 1m24s484; Basso 1m24s624; Bellocq, 1m24s668; Ottaviani, 1m24s854; Bessona (p), 1m25s035; Padilla, 1m25s356; Massey, 1m25s515; Fossatti, 1m25s532; Trejo 1m25s643; Rouselle, 1m25s831; Grossi, 1m25s966; Perre, 1m26s299; Roma, 1m27s177; Guerci, 1m27s424; Pravatta, 1m29s161; Blas, 2m01s995; Caputo, S/T.
Excluidos luego de la revisión técnica: Bonomo, Abcala, Caldarella, Gallichjo, Tinnacher y Llovele.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	10	**Raul Ottaviani**	Fiat Regatta 85	**22m52s557/1000**	15
2°	15	Hector Fosatti	Fiat SE 1500	22m57s646	16
3°	12	Mario Serravalle	VW Gacel	23m16s105	15
4°	57	Mario Guerci	Fiat Regatta 85	23m33s505	15
5°	84	Carlos Belloq	VW Gacel	23m39s039	16
6°	103	Juan Carlos Roma	Fiat SE 1500	23m39s618	16
7°	101	Marcelo Caputo	Fiat SE 1500	23m46s553	16
8°	34	Fernando Padilla	VW Gacel	23m51s458	16
9°	58	Raúl Roncayolo	VW Gacel	23m52s626	16
10°	19	Jorge Trejo	Fiat Regatta 100 S	23m06s782	14
11°	54	Jose Scioli	VW Gacel	16m28s402	13
12°	74	Norberto Parra	Fiat 128 CLI	17m26s289	12
13°	64	Luis Grossi	Fiat Regatta 85	15m58s571	11

No registró paso: Bessone.
Promedio del ganador: 133,994 km/h.
Record de vuelta: "El Suizo", en 1m24s093/1.000 a 136,921 km/h.
Nota: Luego de la Verificacion Técnica, fueron desclasificados quienes ocuparon en pista los dos primeros lugares, al constatarse que los cigueñales de ambas maquinas estaban por debajo del peso mínimo permitido. En el caso de "El Suizo", tenía 300 gramos menos, y en el de Basso, 200 gramos por debajo del reglamento. Los dos pilotos apelaron la sancion.

FORMULA SIERRA

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Guiral, 1m21s361/1.000; Sinelli, 1m21s416; Patti, 1m21s472; Morier, 1m21s504; Pentecoste, 1m21s584; Ayerza, 1m21s592; Stambul, 1m21s706; Ratu, 1m21s812; Eidilstein, 1m21s833; Geretto, 1m21s852; Gutierrez, 1m21s890; Costanzo, 1m21s911; Fierros, 1m21s971; Del Campo, 1m22s260; Sgroppo, 1m22s270; Macchi, 1m22s956; Agostino, 1m23s216; Kesqui, 1m23s318; Kruse, 1m24s146; Abiusi, 1m24s705.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	2	**Jorge Guiral**	**22m09s367/1000**	16
2°	5	Gerardo del Campo	22m09s808	16
3°	29	Jorge Eidilstein	22m13s673	16
4°	11	Roberto Patti	22m18s394	16
5°	32	Daniel Stambul	22m28s980	16
6°	28	Vicente Gutierrez	22m33s095	16
7°	39	Hugo Fierros	22m35s556	16
8°	27	Federico Kruse	22m46s342	16
9°	33	Daniel Agostino	22m54s315	16
10°	38	Juan Carlos Kesqui	22m41s709	15
11°	3	Jose Sgroppo	20m34s425	14
12°	22	Jose Morier	14m02s119	10
13°	20	Raul Sinelli	14m10s956	10

No registró vuelta: Geretto.
Promedio del ganador: 137,569 km/h.
Record de vuelta: Del Campo en la 15a. vuelta en 1m21s861/1.000 a 139,678 km/h.

CAMPEONATOS

(Disputadas las competencias de: Buenos Aires, Parana, Buenos Aires 9 de Julio, San Jorge, Buenos Aires, Allen y Mendoza)

CLASE TRES

Maggi, 85 puntos; Romero y Adba, 72; Valenti, 62; Delgado, 51; Breard, 50; Gianni, 37; "Flash", 31; Catalan Magni, 26; Lustig, 24; Finocchio, 20; Valdez, 19; Druetta, 18; Zampa y Arbello, 12; Preito, 4; "Zorba", Tatomo y Valdivieso, 3; Giorgi, 1.

CLASE DOS

Bonomo, 115 puntos; Balanelli, 53; Ottaviani, 46; Serravalle, 39; Percax, 35; Scioli, 32; Gallicho, 30; Breard, 27; Fosatti, 26; "El Suizo", 24; Bessone (p), 23; Joseph, 20; Padilla, 17; Heguy y Harpe, 16; Trejo, 13; Guerci, Paolucci, Grossi y Nadin, 12; Bongiovanni, 10; Belloq, 8; Funes y Manazza, 7; Roma, 6; Blandini, 5; Caputo, 4; Basso, Tinnacher, Ferreyra, Oleda y Badino, 3; Lavagnini y Roncayolo, 2; E. Rodriguez, 1.

FORMULA SIERRA

Guiral, 97 puntos; Ayerza y Del Campo, 80; Pentecoste, 61; Eidilstein, 47; Patti, 44; Sgroppo, 33; Albertengo, 32; Ratu, 31; Kruse, 23; Stambul, 19; Gutiérrez, 17; Geretto, 16; Sinelli, 10; Kesqui y Agostino, 9; Costanzo y Morier, 8; Ramponi, 6; Migliore, Abiusi y Fierros, 4; Rivero, 2; Barletta, 1.

Proxima competencia: el 11 de octubre en Alta Gracia (Pista de Corazas).

Estadisticas Alberto Falcón

CONFIRMADO *UN SUEÑO HECHO REALIDAD*

¡LARRAURI EN LA F.1!

Del tema se venía hablando desde hace unos meses con diverse intensidad, pero ahora ya todo es oficial. En el momento de escribir estas líneas (domingo) aún no se había producido el anuncio publico cosa que se haría en las próximas horas—, pero ya los acuerdos están hechos y ha nacido un nuevo equipo de **Fórmula Uno**: el **Eurobrun Racing**. Tal es el nombre de la escuadra que resulta de la union de Euroracing de **Giampaolo Pavanello**, y del suizo **Walter Brun**. Piloto del equipo para la temporada '88: **Oscar Rubén Larrauri**.

Para el piloto santafesino, ésta es la conclusión de varias semanas de negociaciones que lo han tenido siempre como protagonista, y que han desembocado en su definitivo ingreso a la máxima categoria mundial de monoposto. Si bien hasta el momento no hay información oficial y todos eluden hacer declaraciones, podemos adelantar varios detalles del nuevo equipo.

En primer lugar, sabemos que la escudería Eurobrun tendrá sede en Italia. Para ser más exactos, en las afueras de Milán, donde actualmente opera el Euroracing de Pavanello, que participa en la F.3 italiana. El mismo Pavanello tendrá a su cargo la conducción del proyecto, tanto en lo que respecta a la construcción de los autos como así también en lo referente a desarrollo y gestión de los mismos en pista. Pavanello ha incorporado con ese objeto a dos ingenieros que ya estuvieron junto a él en la época de la experiencia con Alfa Romeo.

El Eurobrun alistará un solo auto durante 1988, y el mismo estará confiado **exclusivamente** a Oscar Larrauri, quien ya comenzará este año el trabajo en pista. El prototipo del nuevo coche estará listo para rodar ya en noviembre, y tras varias sesiones de ensayos, cobrará forma el auto definitivo que debutara al comienzo de la próxima temporada de F.1. Por el momento, el Eurobrun utilizará impulsores Ford **Cosworth** acondicionados por el suizo **Heini Mader**. El mismo Walter Brun afrontará la inversión inicial del proyecto, no conociéndose aún quién será el "sponsor" principal del equipo, cosa que seguramente se resolverá en pocas semanas más.

La concreción de este salto a la F.1 no implicará un abandono de la actual actividad del **Brun Motorsport**. Contrariamente a lo que se había dicho en un primer momento, Brun no dejará los **Sport Prototipos**, manteniendo su actual organización con base en Lucerna para la gestión de los S.P. Esto da una idea de que la organización para F.1 es totalmente ajena a la actual escuadra que participa en el Mundial de S.P. Es más, Brun ha definido un ambicioso programa en los **Estados Unidos** para el certamen **IMSA '88**. Con un importante sponsor americano del sector de los neumáticos, un auto de Brun competirá todo el año en USA y, precisamente a Oscar Larrauri le tocará realizar las primeras carreras, con el frances **Bob Wollek**. Esto implicará un notable despliegue por parte del piloto argentino, que deberá trabajar sobre el nuevo F.1 y sobre el Porsche de IMSA.

Si bien Larrauri prefirió no entrar en el tema, tampoco pudo ocultar su lógica felicidad: **"Esto es una gran alegría para mi. Después de todo lo pasado en los últimos años, llegar a la F.1 de este modo no puede menos que ponerme muy feliz. Creo que es el resultado de la perseverancia y de haber mantenido una linea de conducta. También estoy muy contento por Pavanello, a quien admiro y respeto mucho, y que se merecía una "revancha" como ésta luego de su infeliz experiencia anterior en la F.1. Creo que tendré meses muy agitados por delante. Este año no habrá vacaciones y creo que sólo podré ir unos días a la Argentina para pasar las fiestas con mi familia"**.

Aunque él no lo dice, se sabe que Larrauri ha sido el hombre clave en la asociación de Brun con Pavanello ("team manager" del equipo con el cual "Poppy" fue campeón europeo 1983 de F.3), ya que a través de su gestion se ha podido llegar a esta complementación que promete dar que hablar. En lo inmediato, Larrauri hara las dos ultimas fechas del Mundial de S.P. en **Japón**, con autos de Brun. El 27 estará en Fuji junto a **Jochen Mass**, y una semana más tarde competirá en Ni Shi Sendai junto a Walter Brun.



Néstor Palmetti
(Desde Nürburgring)

N.de la R.: Por su parte, **Massimo Sigala** —"mecenas" italiano de Larrauri, en su momento— presente en Estoril para correr la fecha portuguesa de la Copa Europa Renault Alpine como complemento del G.P., lo confirmaba en el ultimo fin de semana, a nuestro Franco Lini, la constitución del citado equipo a ser inscripto en el Campeonato Mundial 1988 de F.1, con la aclaración de que, cuando estuviera lista la segunda máquina del team, el mismo seria su piloto. También ratificada la dotación de motores Cosworth/Mader, pero agregando que, andando la temporada, podría contarse con uno alemán (¿Porsche, BMW...?).

CON ROSSO Y LARRAUR

SIN PENA NI GL

Así como la última participación previa de **Rosso** y Larrauri en Nurburgring había finalizado con dos podios importantes, a dos semanas de distancia las cosas resultaron diametralmente opuestas. Por diversas circunstancias, tanto el cordobés como el santafesino no pudieron concretar algo parecido a aquello.

ROSSO: UN ERROR TACTICO

Para **Víctor Rosso** nada impedía pensar en una ausencia en la lucha por la punta. Luego de la mejoría evidenciada en la última de Nürburgring, **Bertram Schäfer** decidió intervenir sobre las suspensiones traseras del **Ralt**, tratando de repetir la modificación que tan buen resultado dicra sobre las suspensiones anteriores. Esta innovación se trató de probar en la semana previa, pero las condiciones del tiempo no dejaron mucho espacio. En la clasificación del sábado, ya desde la primera tanda no se apreció mejora en el rendimiento del auto. Por el contrario, Rosso no podía volver a realizar los tiempos de la carrera anterior.

"La intención de Schäfer —nos decía Rosso el sábado— **era tratar de usar esta carrera para mejorar el auto con vistas a las de Inglaterra por el Europeo, pero la nueva suspensión trasera no rindió lo esperado. Por lo tanto, creo que lo mejor es volver a dejar todo como la vez pasada"**. Sin embargo, no lo entendió así el Director del team VW, quien en el "warm up" del domingo volvió a insistir sobre la nueva suspensión con menor trocha y mayor cambio de convergencia. Recién luego de "tanques llenos", Schäfer se dio por vencido, y lamentablemente el cambio se realizó apenas antes de la carrera y sin posibilidades de probar.

En la clasificación había sido el **Dallara-VW Spiess** de **Schneider** el mas veloz, superando a último momento el sorpresivo **Rensing** con el **Martini**, y a **Winkelhock** con el **Reynard**. Ambos estaban a poco mas de 30 centésimas del Campeón. Rosso quedaba noveno a 1s07 de Schneider, siendo 5 décimas más lento que 15 días atrás.

Para la carrera, la duda era el comporta-

RECALDE, MUY ELOGIADO Y RUMBO A SAN REMO

No cabe la menor duda de que, más allá de los Lancia oficiales, la gran figura del interesante encuentro de **"Fórmula Rally"** el fin de semana anterior, en las vencidades de Francfort, fue el argentino **Jorge Raúl Recalde**.

Como lo demostraron los tiempos, el cordobés fue siempre el mejor tras Alen y Biasion, extrayendo el máximo posible de la Coupe **Audi (foto Palmetti)** de **Rolf Schmidt**, que no era otra que la usada por Stohl en Acrópolis este año. **"Debido a que no se podía probar antes** —nos comentaba Recalde—, **el auto no estaba preparado para este tipo de circuito; con tiempo, se hubiese podido obtener mejor rendimiento a través de una menor altura de la suspensión y otra puesta a punto."** Pese a ello y con su habitual capacidad de improvisación a favor, Recalde supo sacar buen partido del auto, dejando atrás en clasifica al Lancia de Wittmann —un auto más fuerte que el Audi en estas condiciones— y también al francés Bruno Saby, que dispuso de un coche similar al del cordobés. Rápidamente Recalde le tomó la mano al circuito, produciendo evoluciones altamente espectaculares que, como decíamos en el número anterior, quebraron la proverbial frialdad germana y provocaron una inusual efusividad en los espectadores.

Pero lo de Recalde no sólo fue evaluado así por el público, sino que también la prensa se ocupó de destacar su trabajo. Por ejemplo, el semanario suizo "Motor Sport Aktuell" tuvo conceptos de elogio para con el argentino, diciendo que **"Recalde manejó más allá del ciento diez por ciento de las posibilidades de su auto, convirtiéndose en el gran protagonista de Grandau"**. Además de la prensa, también los organizadores quedaron entusiasmados con Recalde y la reacción del público, a tal punto que inmediatamente de finalizado el "evento", el cordobés recibió la invitación formal para participar en la competencia del año próximo, mientras que la gente de la Fórmula Rally Organisation lo tiene en cuenta para la edición '87 del **Memorial Bettega** que se disputará en **diciembre** en Bolonia.

En términos más inmediatos, y en otro orden, el de Mina Clavero se halla actualmente gestionando en forma muy activa, su próxima participación en el **Rally de San Remo** —a disputarse entre el 11 y el 17 de octubre—, la que se concretaría muy probablemente sobre un **Lancia Delta HF 4WD** del equipo Jolly Club u otro privado de primera línea de la marca, que podría ser el Tre Gazelle. Tampoco descarta, en absoluto, intervenir también junto a **Jorge Del Buono en el R.A.C.** británico (22-26/11), posiblemente en condiciones similares. A este respecto, es muy factible que esta semana resulte decisiva.



UNA BUENA NOTICIA

TUBAL: "YA ESTOY DIEZ PUNTOS"

Totalmente recuperado de las graves heridas sufridas en el Rally de Rojas, donde se accidentara probando su auto con el recordado Horacio Badra, **José Miguel Tubal** quiere manifestar su agradecimiento a todos los que contribuyeron a su casi milagroso restablecimiento. De aquel nefasto 6 de junio, queda el dolor por la pérdida irreparable del amigo.

EL FUTURO DE FA

Juan Manuel Fangio II tuvo ciertas posibilidades de correr otra vez en A.R.S. con el team kar en la competencia realizada en Nazareth, Pennsylvania, pero el panorama se complicó mucho para él con la lluvia, ya que no se pudieron realizar las pruebas habituales en el trióvalo de una milla, y los horarios de entrenamientos y clasificación debieron ser modificados a último momento, por lo que se desistió de la empresa, que hubiera encarado nuevamente en reemplazo del brasileño Greco, próximo debutante.

El problema del presupuesto de Fangio aún continúa, y el aporte que la A.R.S. le había hecho para que corriera en Ohio, donde triunfó, no se le renovó; por lo tanto, tampoco se prevcia ciertamente su presen-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN NÜRBURGRING
ORIA

miento del Ralt de Rosso con la suspensión tradicional. El cordobes hizo una buena largada, ganando dos posiciones, pero tres pilotos que estaban delante de él movieron antes de la luz verde, y por ello fueron penalizados con un minuto. Se trataba de Van Der Poele, Rensing y Biela. El dominio de Schneider no se hizo esperar. El aleman tomó la punta rapidamente, y luego comenzó a estirar diferencias en forma demoledora, girando sin problemas por debajo el minuto 39. Detras la lucha era entre el Winkelhock y **Kaufmann**. Este duelo recien se resolvio al final, cuando Winkelhock, en maniobra poco ortodoxa, lo sacó de pista al suizo, quien perdio varias posiciones.

Despues de la buena largada, Rosso estaba luchando con el finlandés **Luthanen** por la sexta colocacion, hasta que en la quinta vuelta el nórdico estiró en exceso el frenaje... provocando el retraso del argentino: "**Luthanen se mandó por adentro** –diria luego Rosso– **y fue tirándome hacia afuera. Al final tuve que levantar para no pisar el pasto, y fue allí que me pasaron Biela, Oestreich, Coyne y Csaba, como parado porque venían todos juntos detrás de nosotros**". Rosso quedó entonces undécimo, y pese a que el auto no rendia, comenzó a remontar hasta quedar octavo en pista. Esto, adicionados los recargos de la largada, terminó por ubicarlo quinto al cordobés.

De todos modos, quedó visto que el auto numero uno no rendia igual que 15 días atrás. "**Creo que el problema estuvo en la regulación de la suspensión delantera. Luego del cambio se dejó todo igual adelante, y la consecuencia es que el auto tenía mucho 'grip' al frente. Me costaba un triunfo llevarlo, porque era terriblemente sobrevirante. Andando al límite no podía bajar los 1.40.5, cuando la vez pasada estaba cómodo en el minuto 39. Es una lástima porque, con ese tiempo, hoy estaba para terminar de nuevo en el podio.**"

El próximo fin de semana terminara el Campeonato alemán, en **Zolder**. Allí el equipo de Schafer continuara trabajando con vistas a las carreras "europeas" en **Silverstone** y **Brands Hatch**. Es de esperar que todo vaya mejor que en Nürburgring, o al menos que la estrategia sea más acertada.

Clasificación final: 1°) Bernd Schneider, 33m11s56/100 a 164,205 km/h; 2°) Joachim Winkelhock, a 21.17; 3°) Tomy Luthanen, a 25.65; 4°) Hanspeter Kaufmann, a 30.55; 5°) Victor Rosso, a 37.86; 6°) Cathy Muller, a 38.24. **Campeonato:** Schneider, 140 pts.; Winkelhock, 78; Kaufmann, 73; Rosso, 60; Huysman, 47; Rensing, 42.

LARRAURI: UN ABANDONO MAS

No queda mucho por decir sobre la carrera de **Oscar Larrauri** en la última fecha de la **Super Cup**. En clasificación el auto no pudo demostrar nada, porque estaba ya con la puesta a punto de motor para la carrera. "**Con la cercanía de las competencias de Japón** –nos explicaba Larrauri–, **aquí sólo teníamos dos motores 'grandes' y fueron para Brun y Mass, así que yo debí conformarme con el 3,8 l viejo. De todos modos, estaba confiado en hacer una buena carrera porque podía mantener un buen ritmo sin problemas para la final**".

La competencia del domingo fue un duelo interesante entre los dos **Sauber-Mercedes**, confiados a **Jean-Louis Schlesser** y a **Mike Thackwell**, y el **Porsche** oficial de **Hans Von Stuck**. Detrás se dio una lucha animada por **Mass, Weidler, Wollek** y Larrauri. Para el santafesino todo se terminó a mitad de carrera. Allí fue cuando comenzó a fallar la bomba electrica de combustible. Por ello el motor tenía una alimentación inconstante, hasta que en la vuelta 31 el argentino se vio precisado de entrar a boxes por el agravamiento del problema y esto determinó su abandono.

La carrera fue triunfo para el Sauber del frances Schlesser, quien se las ingenió para contener a Stuck, cosa que no pudo hacer su compañero Thackwell, quien fue superado por el aleman. En la Super Cup '87, **Campeón resultó Stuck con 82 unidades, segundo Wollek con 55, y tercero** quedó Larrauri con 29 unidades.

Néstor Palmetti
(Desde Nüburgring)

"Es imposible nombrar a todos los que me trajeron su solidaridad, a los que se interesaron por mi salud, a los que estuvieron cerca de la habitación donde pasé tanto tiempo inconsciente. Por eso sólo voy a hacer un nombre, el del Dr. Flavio Sturla, que fue el que comandó el equipo que me operó varias veces en el Sanatorio Güemes. Pero también quiero agradecer a todo el personal de ese establecimiento, al cuerpo médico y personal del Hospital de Rojas, a la gente que se ocupó de mi traslado a Buenos Aires, a los pilotos de todas las categorías que vinieron a verme, a los dirigentes, a los periodistas y especialmente a los amigos que pasaron muchas noches en el barcito de abajo del Güemes, en constante vigilia. A los miembros de mi equipo, a todos les quiero expresar mi agradecimiento..."

Y no pudiendo con su genio, Tubal –que se ve realmente recuperado y se mueve en forma normal, incluso en auto, nos despide con un: "**Lo único en que pienso, mi única meta, es volver a correr**". La fuerza de un destino.

NGIO JR.

cia en la competencia de las **American Racing Series**, en la que se impuso **Mike Groff** escoltado por el puntero del Campeonato, Didier Theys y Jeff Andretti.

De todos modos, Fangio Jr. tiene un calendario bastante completo para los próximos fines de semana. El domingo **27 de setiembre** correrá IMSA GTO en **Watkins Glen** la "**Nueva York 500**" con el equipo de Dan Gurney, en **Toyota**. Una semana más tarde lo hará en **Bathurst** (Australia) con un **BMW M3** del equipo oficial, en pareja con **Gary Brabham** y por el torneo Mundial de Turismo. Ese mismo Campeonato tendrá otra competencia siete días más tarde (el 11 de octubre), en el trazado australiano de **Calder**, y allí también podría estar el "quintuple sobrino", a pesar de que esa carrera se superpone con una de las American Racing Series a disputarse en **Laguna Seca**, un trazado que él conoce muy bien y en el que finalizó tercero en la temporada pasada.

Fangio sigue trabajando con sus "sponsors", basándose en los buenos resultados obtenidos en el torneo de A.R.S., y buscando los dólares necesarios para completar el calendario de esa especialidad. El confía en poder reunirlos para seguir en la categoría, y espera retornar en la competencia de **Miami**, el **1° de noviembre**, donde también existe la posibilidad de correr en la Fórmula Super Vee.

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

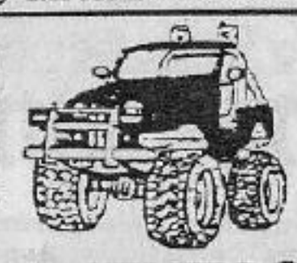
LEVAS RAPONI 761-1586
Recortes especiales de válvulas
Arboles de leva
Todas las marcas
J.L. RAPONI competición
VENEZUELA 3458
(MITRE AL 200), V. Martelli.
Bs. As. TEL. 761-1586

ANEXO J
EQUIPAMIENTO INTEGRAL COMPETICION
• CASCOS • MALLORY
• BUZOS • C/CORRIENTE
• BUTACAS • CONDENSADOR
• GUANTES • CABLES
• CAPUCHAS • CINTURONES
• BOTAS • INTERCOMUNICADORES
• VISORES • CASTROL RACING
• TRATAMIENTO ANTIFLAMA
BOBINAS POTENCIADAS
Juan B. Justo 4300 - Tel: 543-5201

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

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

H.B. Producciones S.R.L. ☆ Avda. Corrientes 3782 4° B
(1194) CAPITAL - Tel.: 86-7734 ☆



EQUIPAMIENTOS SOUZA
TODO PARA JEEP TODO PARA JEEP CJ5 y CJ7
Carroceria Modelo original americano * Fina terminacion y solidez * Colores combinados con la tapicería * Butacas Tipo ZC * Capota Renegade.
Chassis 0Km tubular en acero 1020, estructural con elásticos Pullman modelo Rangler • 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda • Patas de motor (4-6-8 cilindros) • Puente caja soporte de dirección y radiador
Reductoras alta y baja acopladas a caja 4ta.
Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición
Tensores y patines para barro ó arena.
Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas
JOSE IGNACIO RUCCI 1282 (ex-Humaitá). VALENTIN ALSINA.
TEL.208-6604
JEEP SOUZA PRESENTA SU NUEVO CHASIS PARA JEEP



INFORMESE EN: José Ignacio RUCCI 1282 V. ALSINA. TEL.: 208-5604
CONCESIONARIO OFICIAL en CORDOBA: "Pelanda y Cia.": Avda. VELEZ SARSFIELD 4251. TEL.: 66997

FERRAZZI NF COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS
EL UNICO, UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS
• NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
• CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
• TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
• NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE
AUTO-MOVIL S.R.L.
Gral. E. Garzón 5255.
(1440) Cap. Tel. 683-1351 y 682-9001

Néstor A. Gurini ESCUELA DE PILOTOS
AUTODROMO MUNICIPAL
Lunes de 9 a 14 hs.
INFORMES:
SAN JOSE 1124,
1° C. Capital



AUTOMOVILISTA
Ahora SI Ud. puede AHORRAR NAFTA y... HASTA UN 30 °/. CON...



• MAYOR POTENCIA • EVITA EL PISTONEO
• ARRANQUE INSTANTANEO • PROTEGE LAS BUJIAS
• PROTEGE EL MOTOR • SUAVIZA LA MARCHA
TODO ESTO Y MUCHO MAS HACE POTENT-CAR POR NEUTRALIZAR LAS CORRIENTES ESTATICAS ELIMINANDO: EL EFECTO DE INDUCCION DENTRO DEL MOTOR
INSTALELO UD. MISMO YA...!!! ASI DE FACIL...!!!
SOLICITE PROMOTOR de "POTENT-CAR" al 854- 6351/7479 y 856-6675 (Código 1279). Lunes a viernes de 6 a 24 hs.; sábados, domingos y feriados de 8 a 17 hs. Por CARTA a C.C. 39 (1686) HURLINGHAM (B).

...el próximo fin de semana

14° TRANS-CHACO RALLY

EL RUIDO VUELVE AL CHACO BOREAL

El sábado 26 de este mes –o sea **el próximo fin de semana**–, se larga en **Asunción del Paraguay**, más exactamente frente al Palacio Legislativo y a las 23 horas, la **14a. Edición del "Pepsi Trans-Chaco Rally"**, la clásica prueba paraguaya que vuelve a disputarse tras más de tres años de prohibición de las carreras ruteras en aquel país.

El mismo sábado 26 se realizarán las pruebas de clasificación en al Autódromo de Ara-Tiri en las afueras de la capital guaraní, las que arrojarán el ordenamiento para la **primera etapa** sobre **867 kms** entre Asunción y Mariscal Estigarribia, con pasos por Pozo Colorado, Avalos Sanchez, Poblado Gustavo, Cruce Dematteí y Filadelfia, para la que se ha determinado un tiempo ideal de **12h 30m** (recordemos que este rally se corre con el sistema de tiempos idealcs, penalizándose tanto atrasos como adelantos).

La **seguna etapa**, el **domingo 27**, arranca en Mariscal Estigarribia, corazón del Chaco Boreal, y retorna a la gran base militar tras pasos por Santa Rosa, Infante Rivarola, Séptima División y Cruce Dematteí, totalizando **550 kms**, los que deben ser cubiertos en 5h 15m.



Nuestro conocido Héctor "El Negro" Risso, uno de los candidatos. Ya ganó varias veces.



Una Toyota, un DC-5, la tierra y el agreste paisaje de Pratt Gill. Típica imagen del Trans-Chaco.

La **tercera y última etapa** también tendrá punto de partida en Mariscal, pasando a Teniente Montania, Cruce Loma Plata, Boqueron, Avalos Sánchez, Pozo Colorado, y termina en puente Remanso, en las cercanías de Asunción, tras haberse cubierto **699,6 kms**, para los que se estipulan un tiempo de **7h 45m**.

En consecuencia **el total de kms** de la carrera será de **2.117**, para el que se otorgan **25h 30m** de tiempo ideal, lo que arroja un promedio –también ideal– de **83,019 kms/h**, a todas luces incumplible por lo alto, ya que seguramente la lluvia y su consecuencia, el barro, eternos convidados a la carrera, propondrán dificultades extraordinarias a los pilotos y navegantes.

Luego de una abstinencia forzada de más de tres años, el entusiasmo en Paraguay por el Trans-Chaco es inenarrable. Se espera que la lista de inscriptos, con los más heterogéneos vehículos, trepe hasta el **centenar**.

Entre los ya anotados en la entidad organizadora, el **Touring y Automovil Club Paraguayo**, se destacan los tres prioritarios "A" (el ganador en 1983, el campeón y el subcampeon de rally en 1983, ultimo año de actividad en aquel país): **Gerardo Plianás** (Toyota Célica GT 2.000), **Edgar Molas** (Toyota Corolla 1.600) y **Santiago Silguero** (Datsun 160 J 2.000), respectivamente. Otros candidatos para ganar la General serán seguramente **Héctor O. Risso** (Ford Escort RS 2.000), **Luis Silguero** (Datsun 160 J), **Pilo Caballero** (Mercedes Benz 230 C), **Raúl Cubas Grau** (Datsun 160 J), **Nelson Sanabria** (VW Gol 1.6), **Miguel Napou** (Ford Escort RS 2.000), **Francisco Staver** (Citroën GS) y **Alfredo Paapts** (VW escarabajo 1.600).

No son muchos los argentinos que estarán presentes, pero uno de ellos es de lujo: **Carlos Ménem** (navegado por Rubén Valentini) intentará lo que muy pocos "curepas": dar la vuelta al Trans-Chaco, emulando quizá la proeza singular de Ricardo Sauze y Harry Oribe, los únicos compatriotas que ganaron –aunque más no fuera– la clasificación de su clase. El gobernador riojano estará con un Renault 18.

CORSA, tradicionalmente presente –incluso participando– en la magna carrera guaraní, estará otra vez en las selvas y picadas del histórico Chaco Boreal. De allí traeremos todas las vivencias de esta característica realización.



EL ESTADO DE GUERRERO

El colombiano **Roberto Guerrero** mejora paulatinamente de las heridas en la cabeza recibidas al despistarse en Indianápolis hace dos semanas, y continúa internado en el Hospital Metodista de esa ciudad. El piloto respira ahora sin pulmotor y fue sacado de la sala de Terapia Intensiva. El miércoles pasado lo sentaron, y a pesar de que sigue inconsciente, realizó movimientos de brazos y piernas que brindan esperanzas de recuperación. Los médicos son optimistas acerca de esto, aunque su estado sigue siendo delicado.

Con respecto al accidente, se realizaron diversas pericias y se concció que el motivo del despiste fue una falla en la suspensión trasera del **March 87C-Cosworth** del equipo de Vincent Granatelli, y al pegar entonces contra un muro en la última vuelta de la sesión de entrenamientos, se salió la rueda delantera derecha que desafortunadamente impactó contra la cabeza del colombiano.

¿F 1 CON CONTROL ANTIDOPING EN 1988?

El control "antidoping" en los pilotos, podría implantarse el próximo año en el **Campeonato Mundial de Fórmula Uno**. Así lo adelantó días atrás en Monza, y tras el premio de Italia, **Yvon Leon**, Secretario General de la FISA, quien señaló que el tema será tratado por dicho organismo en la sesión plenaria, que en la primera semana de octubre realizará, como es habitual, en París.

Si bien Leon se apresuró en destacar que **"por el momento no hay pruebas sobre el uso de drogas en el automovilismo"**, también puntualizó que desde hace tiempo existen en la FIA intenciones de equiparar en el tema antidoping al Campeonato Mundial de Fórmula Uno con otros grandes acontecimientos del deporte mundial, como las Olimpíadas o los certámenes mayores de fútbol, donde los controles son habituales desde hace varios años. La implantación de los controles antidoping vienen siendo reclamadas desde hace varios meses por la **Comisión Médica** de la **Federaciónn Internacional del Automóvil** (FIA), tras haber constatado el estado de deshidratación y desfallecimiento crónico, en que llegan al final de las carreras varios pilotos de Fórmula Uno. Uno de los casos más destacados ha sido el de **Nigel Mansell**, quien según constataron varios, arribó al final de unos cuantos Grandes Premios al borde del desmayo.

El interés de la Comisión Médica también ha posibilitado por cuenta propia, la realización de una serie de estudios que ha derivado en importantes recomendaciones sobre las consecuencias que la utilización de drogas estimulantes u otras substancias del mismo tipo, pueden tener sobre los reflejos de los pilotos.

Finalmente es interesante conocer el testimonio de **Bernie Ecclestone**, quien, enterado de la propuesta, comentó que no pondrá reparos a la misma, aunque confesó que **"en mi opinión no creo que los pilotos se dopen. Incluso, nunca oí nada sobre que algún corredor utilizase drogas, algo que pienso sería más contraproducente que beneficioso en una actividad de tantos y permanentes riesgos como los es el automovilismo"**.

TOYOTA: PLANES PARA EL AÑO PROXIMO

Toyota confirmó que el año próximo intentará ganar el **Campeonato Mundial de Rally** con un equipo de dos autos, comenzando a media temporada, a partir del Safari. Su arma será doble. En algunos "eventos", correrá con el **Supra Turbo** de **tracción trasera**, mientras que en otros competirá con el **nuevo Celica Turbo de tracción integral**. En la ceremonia inaugural de los nuevos talleres del **Team Toyota Europe**, el Vicepresidente Ejecutivo de Toyota Motor Corporation, **Kiyoshi Matsumoto**, confirmó en Alemania que el equipo continuará representando a la marca y que **"ésta es la primera gran expansión de Toyota desde 1963"**.

Mientras el Supra Turbo parece el lógico desarrollo del aspirado 3.0 (usado en el Safari '87), el nuevo Celica, denominado **GT-Four**, será un importante exponente del interés de Toyota por el título mundial. Ninguna compañía japonesa ganó título mundial alguno, y sólo Mazda anunció su deseo de hacerlo, al presentar su programa 323 para 1987.

Si bien se esperaban grandes novedades en cuanto a los pilotos, Toyota confirmó a **Björn Waldegaard** y **Lars-Erik Torph** como quienes le gustaría que conduzcan sus autos en el '88. El potencial competitivo del nuevo auto 4 x 4, de todas formas, sugiere que la búsqueda de un tercer piloto de alto nivel para complementar a los actuales, sería una de las prioridades del team.

Las principales características del GT-Four son su motor delantero transversal de cuatro cilindros, 2.000 cm^3 y turbocomprimido, así como una carrocería 255 mm más corta, 35 mm más angosta y con una distancia entre ejes 70 mm menor que el Supra. Aunque no comenzó todavía el trabajo para quitar peso, el primer prototipo de rally pesa 200 kilos menos que el Supra atmosférico. Bajo los reglamentos del año próximo, el auto competirá en la clase hasta 3.500 cm^3, para lo cual se espera llegar al límite mínimo de 1.100 kilos.

El nuevo **Lancia Delta Integrale** (evolución del HF 4WD) también estará por debajo de los mil cien kilos, mientras que el **Mazda** de 1.622 cm^3 correrá en la clase hasta 3 litros, con 1.020 kilos.

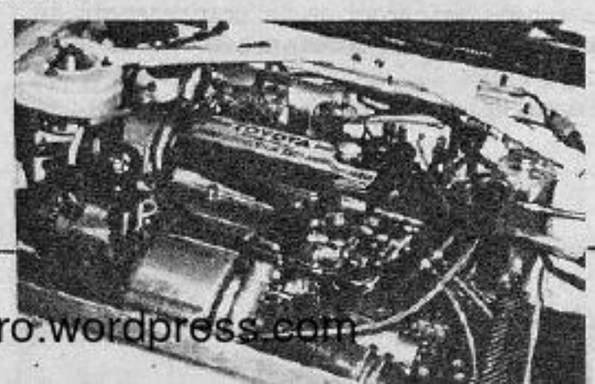
El Celica tiene un opcional más: la caja para Grupo A, fabricada por X-Trac en Inglaterra, con seis marchas de avance y la distribución de la potencia controlada electrónicamente.

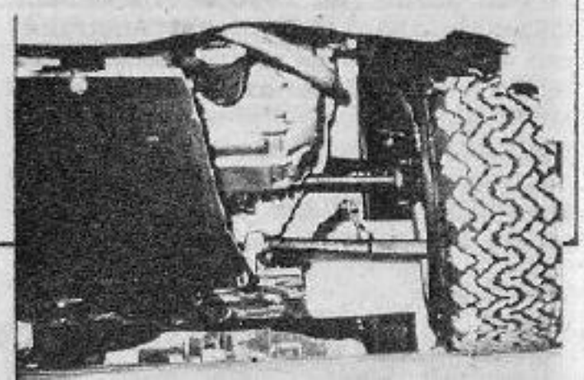
El programa que el Toyota Team Europe piensa cumplir comprende el Safari (Supra), Córcega, Acrópolis, Mil Lagos, San Remo y el R.A.C. (Celica).

Texto y fotos: Martin Holmes

De izquierda a derecha, el Celica, su motor y un detalle del tren posterior.







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TAPAS DE CILINDRO:



LAS TENEMOS TODAS!

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

INDUSTAP

DISTRIBUIDORES TANDILBER

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

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

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

RUEDAS ARGENTINAS (logo)



ruedas argentinas

COMPETICION

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

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

FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647



ANTIFLAMA ● CAPUCHAS
● BUZOS ● CASCOS
● BOTAS ● BUTACAS

NEW EQUIPMENT SRL.
Envios al interior
Tel. 37-5542 (10-18 hs.)
Sgo. del Estero 326, 7º of. 39

PATA SANCHEZ

Departamento de Competicion

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

JOAQUIN V.GONZALEZ 1634.CAP.FED.(1407).TEL. 568-5780

LEVAS BOSCH
Competición
Pastor Luna 7957 (ex 3150) Villa Bosch
TEL. 769-1304

EFE

MUÑOZ 2376 (c.p. 1663.)
SAN MIGUEL TEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES
★ ASIENTOS Y AGUJAS ★ CONEXIONES, etc.
★ SURTIDORES ★ VENTAS POR MAYOR

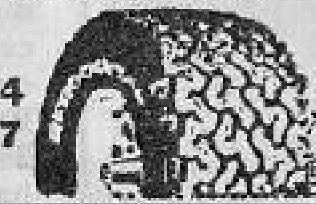
REPUESTOS ASAMBLEA

LINEA COMPLETA PEUGEOT

• REPUESTOS Y PINTURAS ORIGINALES
Ventas por mayor y menor — Tarjetas de crédito
Avda. ASAMBLEA 627 (1424). CAP. 923-6695

CUBIERTAS WALTRAC
BFGoodrich

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



TEL: 541-2694
70-6387

DIRECCIONES HIDRAULICAS



● REPARACION Y RECAMBIO
● CREMALLERAS
● BOMBAS
● CAJAS

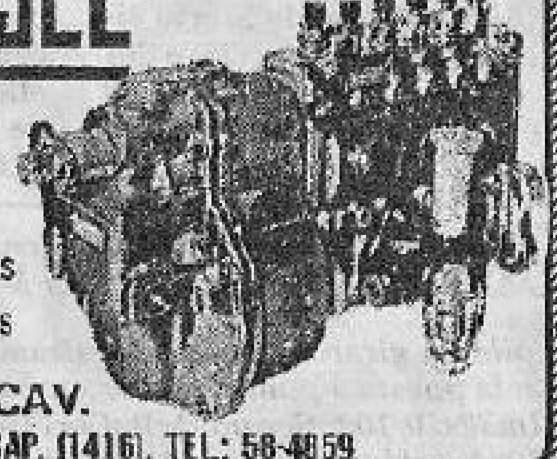
AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

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

TODO PARA EL DIESEL

de: JORGE DETOMASI



● Repuestos para bombas inyectoras
● Toberas ● Bujias incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.
Av. JUAN B. JUSTO 3533. CAP. (1416). TEL: 58-4859

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

CONSULTE TEL 782-9966
COLOCAMOS EN EL ACTO



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

● T.C. ● T.C.2000 ● F.R.A.
Turismo clase 2 y categorias zonales

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

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

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CANONERAS
• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL
BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 132

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCUATI - 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)
- Platillos de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables - Bujías (Competición)
- Turbo compresores.

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

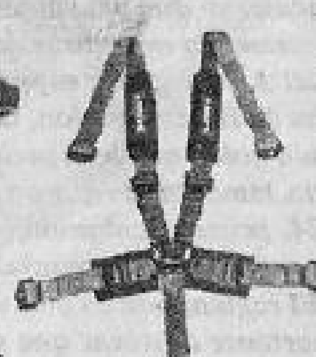
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

CAPUCHAS ☆
BUZOS ☆
CASCOS ☆
☆ BOTAS





● Gamuza ● Cuero



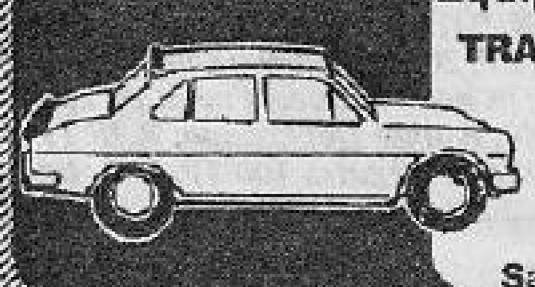
CINTURONES DE RAPIDO DESPRENDIMIENTO CON MEDIA VUELTA
3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES

Fabrica y distribuye **PROVA**
A. Thomas 250 (1427) - CAPITAL - TEL: 553-4071

RG MOTORES

Especialistas en motores y arboles de levas especiales.
Linea completa de repuestos para motores de competición F.128-, 147-Spazio-Brio- 800 SM. y Ford Sierra.
MATHEU 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

Equipe su auto con **SPOILERS**
TRASERO PARA TECHO Y BAUL



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

DATSUN·NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
● SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR
BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

Final Campeonato Mundial de Motociclismo 1987.

TEAM

LUCKY STRIKE

ROBERTS

Domingo 4 de Octubre

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com