Nº 1075 del 11 al 17 de febrero de 1987 - Argentina A 2.40 - Uruguay N$ 210 - Paraguay Gs 1.350

CORSA

DI PALMA A FORD
LA "BOMBA" EN DETALLE

REPORTAJE EXCLUSIVO
BARNARD HABLA DE TODO
FERRARI, EL FUTURO, LA F.1



RALLY SHOW
MONTECARLO y PARIS-DAKAR
POR DENTRO Y EN COLOR

GRATIS con este ejemplar reclame el Tomo IV
LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

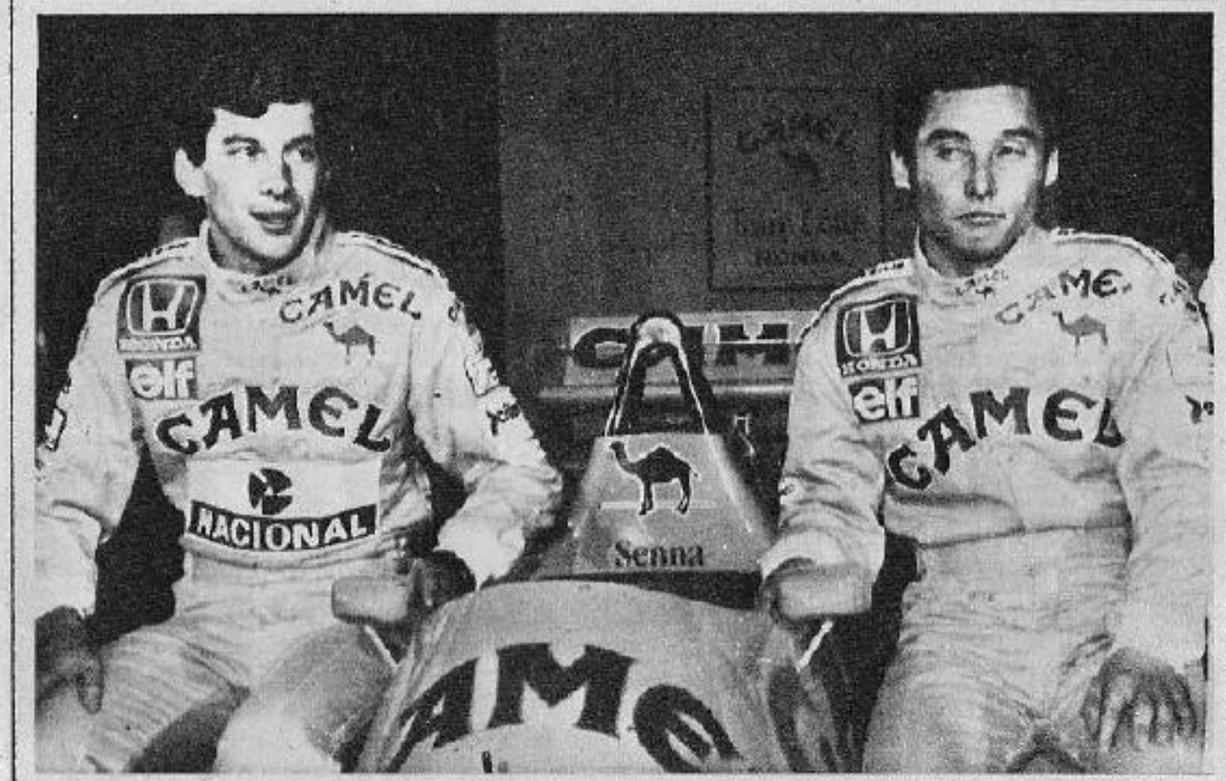
SUPERCONCURSO "20 AÑOS"
¡GANATE UN KART!
EMPEZAR

Las revistas de Mauro

Producción: Néstor Palmetti (desde Europa)

LA PRESENTACION DEL TEAM LOTUS '87 EN LONDRES

AMARILLO NO SOLO POR LA DECORACION...



Ayrton Senna y Satoru Nakajima con nuevos uniformes y sobre el 99T presentado.

Luego de haberse tejido gran cantidad de conjeturas en torno a la suerte del team Lotus, finalmente el martes pasado en el Heathrow Park Hotel de Londres se hizo la luz. El nuevo –a medias– Lotus 99T pasó a un segundo plano, ya que interesaba conocer el desenlace económico de las negociaciones que tuvieron al brasileño **Ayrton Senna** como centro de la cuestión. El mismo paulista aceptó parte de todos los rumores circulantes durante el mes de enero. **"Es cierto que si el equipo no hubiese conseguido el soporte adecuado para garantizar mis aspiraciones de luchar por el título, no me hubiese quedado, pero ahora eso es historia, por suerte, y aquí estamos para comenzar a trabajar en lo que será una gran temporada"**. Evidentemente, Senna no fue más allá, pero eso basta para comprobar la certeza de aquellos trascendidos que aseguraban un inminente pase del paulista a las filas de Marlboro. Además de la confirmación del contrato con el grupo Reynolds (Camel), también es cierto lo del aporte de **Honda** adelantando la compra de parte del paquete accionario del equipo.

En el aspecto técnico, **Gerard Ducarouge** tuvo el difícil encargo de tratar de justificar la novedad a medias que resultó el Lotus 99T exhibido. En parte por el retraso del programa y en parte porque no se quieren anticipar novedades, lo visto en Londres no es más que un chasis '86 con las adaptaciones para el nuevo motor japonés. Algo así como la Ferrari que se vio en Paul Ricard en Diciembre. Ducarouge anticipó que en los test de Brasil a fines de febrero, se verán las cosas nuevas, centradas fundamentalmente en suspensiones y aerodinamia. Con respecto al primer punto, el francés declaró: **"No es un misterio que desde hace tiempo estamos trabajando con un desarrollo de control electrónico de las suspensiones, y por supuesto que seguiremos en ese camino"**.

Senna, respondiendo a preguntas de los periodistas, entregó algunos de los conceptos interesantes: "**En caso de haber ido a McLaren no me hubiese asustado la confrontación con Prost. Creo que al lado de un piloto como él, que ganó dos campeonatos consecutivos, siempre se puede aprender algo más. No es cierto que yo prefiera un equipo centrado en mí y sin competencia interna; lo que sucede es que hay escuadras como McLaren, que están en condiciones de atender a la perfección dos primeros pilotos. En cambio nosotros debemos limitarnos a un solo auto de punta**". Sobre la competencia con **Williams**, dijo Senna: **"Será la gran comprobación que esperamos. El año pasado nosotros estábamos frenados por el consumo y ellos en cambio no tenían problemas con el Honda. Ahora, a igualdad de motores, veremos qué pasa. El título del '86, Williams lo perdió por culpa de los pilotos.**

También la oportunidad sirvió para conocer algo más sobre **Satoru Nakajima**, el nuevo coequipier de Senna. El oriental cumplirá el 23 de febrero 34 años, pesa sólo 55 kilos y mide 1,64. Lo mismo que Fabio Arnoux). Aún no habla bien el inglés y debe recurrir a su esposa **Akimi** o a su manager **Fukuda** para las traducciones. Además de los 5 títulos en la F-2 japonesa, Nakajima hizo experiencia en F-3, F-2 y F-3000 en Europa, corriendo el año pasado con un Ralt-Honda oficial. Participó en dos ediciones de las 24 Horas de Le Mans y ya en 1982 había probado en Donington un Lotus 91. Desde la primavera del '85 realizó gran cantidad de tests en Suzuka –el circuito privado de Honda– con un Williams-Honda. **Mientras está a la espera de la superlicencia que la FISA debe asignarle en estos días, expresó: "Es cierto que no soy muy joven como para empezar, pero no tengo la culpa si me descubrieron tarde. Después de un año y medio de intensos tests con el Williams, pienso que tengo más km recorridos sobre un F-1 que muchos pilotos estables de la categoría. Con Senna tenemos objetivos bien diferentes: él busca el Campeonato y yo sólo unos puntos"**.

Será Nakajima el primer nipón en realizar una temporada completa en F-1 y ello de por sí será motivo de interés.

Con respecto a las pruebas de Lotus, es muy posible que la escuadra inglesa gire en Paul Ricard antes de ir a Brasil. Luego de los tests de Río (21 al 28 de febrero) proseguirán el trabajo en Brands Hath, Imola y nuevamente Brasil para los ensayos programados 15 días antes del GP. inaugural. Para finalizar, digamos que además de la confirmación del Camel, Lotus anunció la continuidad de la colaboración con la petrolera francesa Elf. Esto estuvo a punto de naufragar ante el deseo de los técnicos japoneses de utilizar el mismo combustible y lubricante de Williams (Mobil), pero los ingenieros de Elf aceptaron realizar productos bajo las estrictas especificaciones japonesas y finalmente se logró renovar el acuerdo de patrocinio.

FANGIO JR. VOLVIO CON NOVEDADES

Ya de regreso en nuestro país y luego de la muy buena actuación realizada en las 24 horas de Daytona, **Juan Manuel Fangio** nos puso al tanto de su continuidad en los EE.UU. Para empezar anticipó que no correrá junto a **Emerson Fittipaldi** en la segunda fecha del torneo IMSA GT, a realizarse en Miami. Por compromiso publicitarios los "sponsors" del auto (un Ford Probe GTP con motor Zakspeed) decidieron colocar a un piloto colombiano, que será **Roberto Guerrero** como compañero de Fittipaldi. Pero los organizadores de la competencia (con **Ralph Sánchez** a la cabeza) están muy interesados en que el sobrino del Quintuple sea de la partida. A tal efecto se encuentran en tratativas para que compita con otro auto de primera línea, que podría ser un **March-Buick** o un **Porsche 962**.

Además nos confirmó que es casi un hecho su participación en la **American Racing Series** 1987. Seguirá en el **Promotion Racing** que regentean **Roman Kuzma** y **Keith Leighton**. El apoyo publicitario provendrá de Isaura y Manliba por nuestro país, en tanto que sólo queda por definir el patrocinio de un grupo norteamericano.

Con respecto al calendario de las ARS, se anuncian diez fechas compartidas en todos los casos en los **Indy Cars** y con televisación por parte de dos importantes cadenas. Las competencias son las siguientes: 12 de abril, **Phoenix**; 31 de mayo, **Milwaukee**, 28 de junio, **Meadowlands**, 5 de junio, **Cleveland**; 19 de julio, **Toronto**; 16 de agosto, **Pocono**; 6 de septiembre, **Mid Ohio**; 20 de septiembre, **Nazareth**; 11 de octubre, **Laguna Seca**; 1° de noviembre, **Miami**.

Por último, cabe aclarar que existe la posibilidad de realizar una carrera en el callejero de **Long Beach** el 19/4, siempre junto con Indy Cars. En ese caso se anularía la competencia de Toronto.

FORMULA UNO AL DIA

LOS TEST DE WILLIAMS EN KYALAMI

Tal como estaban previstos, la semana pasada se llevaron a cabo en Kyalami los tests privados del team Williams. **Mansell** y **Piquet** se repartieron el trabajo, ocupándose el británico de probar las novedades del motor, en tanto que el brasileño se ocupó de las suspensiones. Resultó imposible conocer qué había de nuevo en materia de motores, en razón de la proverbial reserva nipona. En suspensiones se prosiguió con ensayos sobre el nuevo control electrónico, que posiblemente pueda verse en pista en Brasil. A nivel de registros, Mansell hizo **1m05s5** con neumáticos "monotipo" de Goodyear. Según trascendidos, además de evolución en electrónica, los japoneses probaron un nuevo sistema de refrigeración que permitiría reducir la tradicional superficie de radiadores, con la consiguiente ventaja aerodinámica.

FERRARI NO PRUEBA PERO SE EQUIPA

Tanto en Inglaterra como en Italia, Ferrari no escatima esfuerzos en la nueva "era Barnard". En Maranello ya funciona el flamante **túnel de viento con piso móvil**, que es el más avanzado de Europa en su género. Actualmente acepta una simulación de velocidad de **200 km/h**, con un margen de error de sólo 30 gramos cada 50 kg de carga en la balanza. De todos modos la empresa que lo construyó ha recibido el encargo de mejorarlo para permitir simulaciones de hasta **250 km/h**.

En tanto, **John Barnard** sigue equipando la GTO (**Guilford Technical Office**) británica, despertando ciertas sospechas en la prensa italiana. Tras haber instalado dos modernos Autoclave para cocción de materiales compuestos, y dos bancos de prueba para motores turbo, ha comenzado a reclutar personal especializado en soldadura y en el manejo de máquinas herramientas, según se desprende de anuncios aparecidos en semanarios automovilísticos ingleses. Evidentemente la GTO se está convirtiendo en algo más que una oficina técnica, y eso hace correr muchas versiones encontradas en la prensa peninsular.

ULTIMAS NOVEDADES DEL MERCADO DE PASES.

No sólo porque son recientes sino porque van definiendo los últimos lugares inciertos, la novedades de esta semana no dejan de ser interesantes y a su vez algo inesperadas. Es el caso de la negativa de **Cheever** a ocupar la primera butaca del team **Arrows**. Cuando las tratativas se habían dado por concluidas, el italoamericano se descolgó con la noticia: "**No estoy muy convencido de las posibilidades del equipo, pese a la utilización de los motores BMW. Prefiero retomar a la F-1 en el '88, cuando los motores aspirados nivelen un poco más la posibilidades de los distintos teams y tenga más importancia el trabajo del piloto. Este año me dedicaré 'a full' al programa de Jaguar en el Mundial de SP**". Acto seguido, **Jackie Oliver** cerró trato con **Derek Warwick**, mediante el respectivo contrato: "**Necesitábamos un piloto con experiencia** –dijo Oliver– **y Warwick, además, es uno que va muy fuerte**". Aún no se sabe quién acompañará al británico ex-Brabham, pero las dos posibilidades más ciertas son el francés **Michel Ferté** y el sueco **Tomás Kaiser** (ambos ex-F 3000 '86).

Otra noticia inesperada la dio el español **Adrián Campos**. Luego de haber anunciado personalmente su contrato bienal con Zakowski, se destapó la novedad del arreglo con **Minardi** para acompañar a **Nannini**, dejando de a pie a **De Cesaris**. Campos aportará un "Sponsor" importante (Jeans Lois) que se agregará a Simod (calzados italianos), recientemente confirmado por **Giancarlo Minardi**. Lo cierto es que el ibérico estará todo el año en F1 y ahora resta ver quién subirá al segundo **Zakspeed**. Se hablaba de **Danner**, pero parece que el aporte del canadiense **Allen Berg** (ex-Osella '86) es más interesante para el "manager" germano.

Tyrrell es la otra escuadra que debe definir un lugar. Para acompañar a **Streiff** se hablaba de **Palmer**, pero aparentemente podría darse la incorporación de **Andy Wallace**. El joven británico, además de reunir requisitos que gustan a **Ken Tyrrell**, estaría dispuesto a firmar un contrato "barato" y a largo plazo. En tanto se definió el futuro del Team **AGS** que tendrá como piloto al francés "**Pascal Fabre**". El galo firmó un contrato de dos años con **Henry Julienne**, y ni bien se reciban los motores Cosworth, comenzarán los tests del nuevo auto que debutará en Brasil. Se trata de un chasis convencional y muy vecino al límite de los 500 kg.

RESUMEN GENERAL

Chasis-Motor	Pilotos
McLaren-Tag Turbo	Prost-¿Johansson?
Williams-Honda Turbo	Piquet-Mansell
Lotus-Honda Turbo	Senna-Nakajima
Tyrrell-Cosworth Asp	Streiff-¿Wallace o Palmer?
Benetton-Ford Turbo	Fabi-Boutsen
Ligier-Alfa Turbo	Arnoux-¿Laffite o Ghinzani?
Minardi-M.Moderni Turbo	Nannini-Campos
Osella-Alfa Turbo Vs	¿Caffi o Ghinzani?
Lola-Cosworth Asp	Alliot
March-Cosworth Asp	Capelli
Brabham-BMW Turbo	Patrese-Jones o Pirro o Rebaque
USFG (Arrows)-Megatron Turbo	Warwick-¿Ferté o Kaiser?
AGS-Cosworth Asp	Fabre
Ferrari-Ferrari Turbo	Alboreto-Berger
Zakspeed-Zakspeed Turbo	Brundle-¿Berg o Danner?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡¿DESAPARECERA LA F.I.S.A.?!

Si bien el título parece de ficción, según un trascendido llegado desde París no lo sería tanto. Aparentemente Jean-Marie Balestre estaría planeando otro de sus golpes de escena, y el mismo consistiría en provocar la virtual desaparición de la FISA. Se dice que Balestre –que en diciembre dijo renunciar a la FISA, reteniendo la presidencia de la FIA– estaría negociando los votos necesarios para provocar un retorno a la época de cuando era la FIA quien ostentaba el manejo del automovilismo deportivo mundial. Eliminando a la FISA, Balestre conseguiría deshacerse del Comité Ejecutivo y lograría mayor autonomía aún en el poder decisional, al ser presidente de la FIA, que estatutariamente es propietaria de los campeonatos mundiales y del poder deportivo. Coherentemente con este plan, Balestre ha desplazado a marzo la esperada reunión del C.E. en la cual se debía nombrar a su sucesor. Seguramente pronto comenzarán a sentirse voces de oposición al proyecto, puesto que –independientemente de la concentración del poder– se trataría de una regresión en el camino de profesionalizar la dirigencia deportiva de una actividad que cada vez requiere mayor especialización para su conducción.

EL PROYECTO PORSCHE/INDY, OFICIALIZADO

En una conferencia de prensa realizada en el Parker Meridien Hotel de Manhattan, la **Porsche Motorsport North America** dio a conocer más detalles sobre la presencia oficial de la marca germana en el certamen del CART americano. **Al Holbert**, Presidente de la P.M.N.A., dijo que luego de haber obtenido reiterados sucesos en Endurance, F.1 e IMSA, Porsche se lanza de lleno a la **Fórmula Indy**, con el objetivo de conquistar las famosas 500 Millas de Indianapolis.

El equipo debutará el **20 de setiembre** en **Nazareth** (Pensylvania) o el **11 de octubre en Monterrey** (California) presentando un solo auto, confiado probablemente al americano **Chip Robinson**. Para el '88 se habla de una escuadra de dos autos con un piloto "top" que seguramente será **Mario Andretti**, pese a que tambien hay conversaciones con **Al Unser Jr.** y **Bobby Rahal**. El aleman **Hans von Stuck** realizará los tests previos al debut, y para iniciar los mismos se espera sólo la finalización de los trabajos en el chasis. El motor será un V8 monoturbo de 2.600 cm³, a 90 grados, que desde hace 2 meses se está probando en banco con una potencia superior a los **700 CV**. El diseño del mismo corresponde a **Hans Mezger**, autor también del famoso TAG de F.1, quien dijo haber volcado en este V8 toda la experiencia de la "máxima", especialmente en lo referido a materiales y electrónica. El chasis también será integramente realizado en Stuttgart, bajo la supervisión de los Ing. **Norbert Singer** y **Valentin Shaffer**. Mientras se espera la terminación de estos, el motor será probado sobre un 962 en Weissach. Finalmente, digamos que el Porsche/Indy será totalmente verde, en razón del patrocinio de la "Quaker State", una marca de lubricantes que aportó **6 millones de dólares** para el proyecto.

Noticias del Rally Mundial

MAS POLEMICA EN LANCIA.

Luego de Montecarlo, parecía que en el seno de la escuadra Lancia, el tema de la definición de la carrera entre **Biasion** y **Kankkunen** había sido digerido por todos, al menos dado el silencio observado. Pero la semana pasada unas declaraciones del finlandés recogidas por el mensuario Francés "Sport Auto" no hicieron más que arrimar leña al fuego, reavivando la polémica. Dijo Kankkunen a Sport Auto: **"Yo no sabía que el Turini definía la carrera. Recién antes de largar el último prime recibí la orden de dejar pasar a Biasion, y así lo hice antes de llegar al control"**. El mismo Biasion fue el primero en acusar el impacto, declarando irónicamente ante algunos amigos en ocasión de las 24 Horas de Chamonix: **"Se vé que vivir en el frío hace que uno se vuelva mentiroso"**...

Además de los pilotos, interesaba la opinión de Cesare Fiorio, el nro. 1 del equipo y además quien había arreglado el asunto: **"Prefiero evitar polémicas en vispera de la carrera de Suecia. Sólo quiero dejar en claro que si bien al largarse la carrera, ciertamente nadie sabía cómo se definiría luego, antes de la última etapa hablé muy claro con los pilotos y en tres oportunidades les expliqué que el más rápido en el Turini tendría derecho a la victoria final. Creo que era la mejor decisión para no defraudar ni a la carrera ni al público: que ganara el más rápido en la prueba más exigente. Yo no tengo la culpa de que sobre la nieve, Biasion haya sido más 'finlandés' que Kankkunen.**

En el futuro no pienso repetir una situación similar. Simplemente haré uso de mis facultades como Director del Equipo y manejaremos las cosas según el interés de la marca".

En **Suecia**, Kankkunen tiene la posibilidad de pasar al frente en el Campeonato, ya que Biasion no participará, y recién en **Portugal** volverán a encontrarse. Seguramente será un duelo para seguirlo en el resto de la temporada.

Siguiendo con Lancia, digamos que Biasion ya ha culminado los tests en Portugal con vistas a la tercera fecha del Mundial. **Giorgio Pianta** trabajó con el italiano y luego se dirigió a Suecia para la segunda carrera del año. De allí, Pianta pasará a **Kenya**, donde finalizará junto a **Vic Preston** las pruebas con vistas al Safari africano. Hasta el momento, Preston es el único piloto confirmado para esta carrera con un auto Lancia-Martini, pero es posible que se decida adicionar una segunda máquina aunque sin los mismos colores.

Con respecto al Rally de Suecia, carrera que se corre entre el 13 y el 15 del corriente en las cercanías de **Karlstaad**, éstos serán los primeros 12 pilotos en largar la prueba, con sus respectivos números (se inscribieron 169): 1, Kankkunen (Lancia); 2, Blomqvist (Sierra 4x4); 3, Salonen (Mazda); 4, Alen (Lancia); 5, Grundel (Sierra 4x4); 6, Torph (Audi 80 Quattro); 7, Eriksson (VW Golf); 8, Ericsson (Lancia); 9, Carlsson (Mazda); 10, Eklund (Audi Coupe); 11, Pettersson (Audi Coupe); 12, Sundström (Mazda).

CADRINGHER ACLARA

El máximo reponsable técnico de la FISA, el Ing. **Gabriele Cadringher**, hizo importantes aclaraciones con respecto a la reglamentación del Mundial de Rally que ha comenzado a regir esta temporada. El primer punto tratado fue el famoso "techo" de los 300 CV: **"A este respecto, creo que no fuimos suficientemente claros. Cuando se habló de una potencia límite, no se pensó en una verificación sobre si un auto tiene en carrera 299 ó 301 CV, puesto que eso es imposible. Si bien se han estudiado alternativas para no superar ese valor, en la práctica es muy difícil llegar a un compromiso que satisfaga a todos. Por eso la FISA trabajará con especial énfasis en la homologación, ya que de la producción actual, ningún auto está en condiciones de superar ese valor. Además, con la exigencia de utilizar combustible comercial –cosa que verificamos en Montecarlo– y la prohibición en el '88, de utilizar intercambiadores distintos de los homologados de serie, los 300 CV serán un límite bastante lógico pese al desarrollo. Este punto vale la aclaración de que bajo ningún concepto se aceptarán evoluciones, y los autos deberán correr tal como figuran en la ficha, es decir como se han producido los 5.000 coches exigidos. Si un constructor desea utilizar un turbo más grande o algún otro elemento especial, se tendrá alternativa sino fabricar 5.000 autos iguales"**...

"Por este motivo –dijo Cadringher– **hemos sido muy celosos con el caso Lancia, al presentarse el problema de los 3.200 autos equipados con el turbo Garrett y los 1.800 con el KKK. Luego de una reunión de la Comisión Técnica con los constructores, resolvimos dejar la homologación 'sub-judice' a la espera de que Lancia complete los 5.000 coches con el Garrett. Si no, dejábamos sentado un peligroso precedente que inmediatamente podría haber sido utilizado por otro constructor con todo derecho.**

Con respecto a la famosa "lista negra", tambien el italiano aportó claridad: **"En razón de que ciertos autos de Grupo A estaban homologados con evoluciones y se había dicho que se aceptaban las homologaciones ya realizadas, resolvimos no autorizar en rally sólo esas evoluciones que permitieran superar el techo de los 300 CV (BMW 635, Holden Commodore y Rover 3,5). En el futuro no habrá más 'listas', simplemente porque no habrá más evoluciones para el rally"**.

Con Larrauri en Milán luego del 2do. puesto en las 24 horas de Daytona

"PUDO SER TRIUNFO..."

Oscar Rubén Larrauri arribó satisfecho a su "base" en Milán luego de haber conseguido junto a **Massimo Sigala** y **Gianfranco Brancatelli**, el segundo puesto en las clásicas 24 Horas de Daytona, competencia inaugural del certamen IMSA GT americano. Es que la tripulación presentada por el Team Motorsport **Brun** estaba para la victoria: **"De no haber sido por el problema del tanque de combustible, que nos costó 10 vueltas de retraso en la primera hora de carrera, podíamos habár ganado. Tené en cuenta que terminamos a 7 giros del ganador –recuperamos tres– en una carrera que fue de bandera verde en la punta y que recién se definió a pocos minutos de la de cuadros.**

Luego, el argentino se explayó en mayores consideraciones sobre la carrera: **"De movida el auto anduvo bien, pese a que no habíamos podido 'testearlo' antes en Europa. En Daytona estrenamos un chasis en fibra de carbono, hecho por Porsche, que no es otra cosa que un anticipo de lo que serán los futuros bastidores alemanes para la categoría. Se siente el incremento de rigidez con respecto al aluminio, especialmente en los virajes rápidos de Daytona. Antes usábamos resortes progresivos en la suspensión y ahora en cambio pusimos los normales, con muy buen rendimiento. De todos modos, en el Mundial de SP, Brun empleará los bastidores en material compuesto hechos en Inglaterra por Thompson, ya que Porsche todavía no los utilizara en Europa"**.

"Volviendo a Daytona, en clasificación no pudimos andar bien por un problema con los radiadores de aceite. Usamos unos nuevos hechos en Italia, que no dieron resultado porque llevaban la temperatura del lubricante a 110/115 grados. Debimos recurrir entonces al único juego original disponible, y en el ínterin se nos fue la segunda tanda. Alcancé a hacer sólo 1m 44s 8/10 quedando noveno y lejos de la pole. En cuanto al motor, el nuevo 3 litros con doble encendido no nos ofreció ningún problema". Debemos aclarar que en esta carrera entraba en vigencia el nuevo reglamento IMSA que limita a 3 litros la cilindrada de los motores con turbo y que por tanto deja fuera de concurso a los 3,2 litros alemanes que hasta el año pasado eran utilizados por todos. Para la carrera, Al **Holbert** –ex piloto y actual Director Deportivo de Porsche-USA–, había preferido recurrir al viejo 2,8 l. para equipar el auto de **Bell-Unser Jr-Robinson**, que a la postre sería el ganador, inclinándose por la mayor confiabilidad del archi-probado propulsor. Sin embargo, el segundo puesto del auto de Brun demostró que el nuevo motor resulta tan confiable como su antecesor.

Los problemas en el team Brun comenzaron al trabajar con tanques llenos. **"Ya el viernes** –nos decía Larrauri– **Brancatelli había hecho dos trompos al probar el auto con tanques 'a full', sin encontrar justificación para la pérdida de adherencia. Luego, el sábado en El 'warm-up' me sucedió lo mismo en una curva de 4ta. El auto se me fue de cola y por suerte pude terminar en el pasto, sólo con rotura de la trompa. La carrera la largó Sigala, entrando a boxes luego del primer giro, al acusar falta de adherencia. Se revisó todo, volvió a salir y nuevamente entró tras completar otra ronda. Entonces subí yo al auto, pero noté que el problema subsistía y no era por neumáticos fríos. Ya en boxes, tras una revisión detallada del auto, los mecánicos descubrieron la causa de todo: al colocar los nuevos tanques de combustible para la carrera, el respiradero había sido mal instalado y no sólo desalojaba los gases sino también el combustible, derramándolo justo delante del neumático trasero derecho. Corregida esta tontera, volví a la carrera pero con más de 10 vueltas de retraso con respecto a la punta, y ubicado en el puesto 59° de los 70 que habían largado. De allí en más no quedaba otra que andar rápido para tratar de recuperar todo lo posible. En las primeras horas de carrera el duelo en la punta era entre los Porsche de Mass-Ludwig (Con neumáticos Goodyear) y de Wollek (con Goodrich). Este último se quedó a las 3 horas por rotura de una válvula, y el otro, 2 horas más tarde por rotura de suspensión tras un despiste. Luego abandonó el Jaguar en la séptima hora y el Chevrolet-Corvette en la novena ambos por problemas de motor.**

"Ya en la noche –continúa "Poppy"– **las cosas comenzaban a mejorar para nosotros. A la una de la madrugada estábamos cuartos...Cuando amaneció y tras 520 vueltas de carrera, logré superar al Porsche de Schuppan-Cobb, ubicando al auto en el tercer puesto y marcando con 1m42s1 lo que luego quedaría como record de vuelta. Delante de nosotros estaba el duelo por la punta entre el auto de Holbert (Bell-Unser Jr-Robinson) y el de Foyt (Foyt-Unser Sr-Sullivan), el primero con motor 2,8 l y el otro con el 3 litros como nosotros. Estando a 7 vueltas de ellos, no podíamos aspirar a nada...El duelo fue interesante porque se mantenían los dos Porsche en la misma vuelta, y a 45 minutos del final se rompió la transmisión del auto de los 'muchachos de Indy'** (NDR: Entre los tres pilotos suman 8 victorias en las 500 Millas) **mientras manejaba Foyt, y para nosotros fue la alegría de acceder al segundo puesto, que merecíamos. En total, manejé 10 horas, mientras mis compañeros hicieron 7 horas cada uno. En el equipo todos están satisfechos con el trabajo, y ahora espero la confirmación para saber si estaremos en Miami. En estas carreras el alquiler del auto lo contrata Sigala y es él quien debe decidir los pilotos, puesto que yo soy piloto de Brun por contrato. Seguramente, antes de Jarama haremos algunos tests con los chasis nuevos.**

VERSIONES, DATOS, NOVEDADES, CONFIRMACIONES

QUE VAN A HACER EN EL '87



OSVALDO ANTELO. Está trabajando en la coupé Fuego de T.C.2000 con la que Osvaldo "Cocho" López corrió en Bahía Blanca y con la que van a seguir en el '87. Ya inauguró el banco de pruebas computarizado y está haciendo el desarrollo del motor Renault para Fórmula Dos Sudamericana, que también usará Cocho. Toda esta labor se completará con gran cantidad de motores para distintas categorías.



HUGO REDOLFI. El piloto nacido en la localidad santafesina de Sastre, centrará su actividad deportiva en los Datsun 280 ZX, defendiendo el número 3 que ganó en la temporada '86 a pesar de haber comenzado a correr cuando ya se habían disputado algunas carreras. Esa categoría será la única en la que participará durante la temporada.

MIGUEL TORRAS. No estará en el Rally del Lago, y espera poder correr en 1987 con un R.18 en la clase 3 de Rally. Si bien los costos iniciales son mayores, todo el mantenimiento del R.18 es similar en lo que a números respecta al del R.12, con diferencia en el consumo de neumáticos debido a la mayor potencia del motor. Correrá el Desafío de los Valientes y está haciendo la ruta con un "muletto" R.12. Puso en venta su coupé Datsun 280 2X y su Renault 12 Grupo A.





JOSE L. POZZI. "Además de seguir con Zampa en T.C.2000, voy a hacer un equipo de frenos nuevo para FRA, más liviano y con discos flotantes. También haré más frenos para F-2 con cuatro pistones adelante, igual que el que utilizó Maldonado en Colonia y Mar del Plata '86 y para la tercera carrera de T.C. 2000, posiblemente use nuevos discos en la Fuego. También hay probabilidades de hacer algún equipamiento para T.C. 3 litros."

GUILLERMO KISSLING. "Junto con Angel Guerra y Oreste Berta, seremos los defensores de Renault en la Fórmula Dos Sudamericana. Hasta marzo no creo que esté listo el nuevo motor de Oreste, y en los primeros días de ese mes pienso hacer pruebas con el motor dos litros con la inyección adaptada. Por el momento, voy a dedicarme solo a la F-2."





ALBERTO BALDINELLI. El "gran perdedor" del año 1986 en la clase 2 del Turismo pistero, seguirá en esa misma especialidad junto a Julio Pardo, con un Fiat Regatta 100 y con el apoyo permanente de Alejandro Pugliese. Descartó totalmente su participación en cualquier otra categoría, para dedicarse de lleno al nuevo Regatta.

HORACIO VALENTI. Ha hecho un repaso general del R.18 con el que corrió en la temporada anterior en la clase 3, y para la segunda o tercera prueba del año podría tener listo el auto nuevo en el que se ha comenzado a trabajar. Como hasta ahora, el motor será de Osvaldo Antelo, mientras que en las suspensiones trabajará Julio Stanzú.

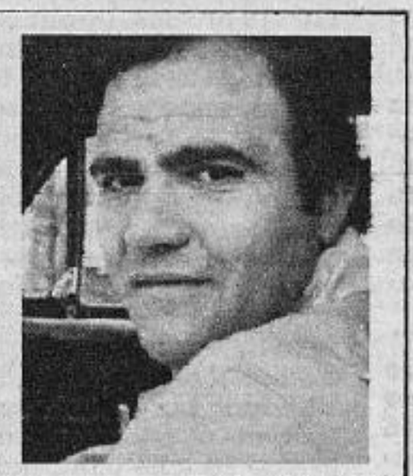
EMILIO SATRIANO. Comenzará la temporada de T.C. con los mismos autos que en el Gran Premio (para él y para Morresi) y con cinco motores que se utilizarán alternativamente en las dos coupés Chevy. Obviamente, Pablo Satriano será el preparador del equipo, y él mismo le hará los motores a Luis Hernández, aunque no todos los trabajos en suspensiones.

ALFREDO PISANDELLI. "Tengo confirmada mi participación en los Nissan 300 2X con el auto de la firma Vicentín, con la cual arreglé para correrlo. El Nissan me lo va a atender Ricardo Porta. En tanto, en T.C. 2000 quedé poco contento con el equipo de Carlos Akel y estoy en busca de un auto para correr que podría ser Renault, siempre con la atención de Porta."





SERGIO SOLMI. "Compré un Crespi Tulia XXIII nuevo para FRA, al que voy a equipar con motores de Juan José Reybet. El principal cambio está en mi equipo, pues ahora se hará todo íntegramente en San Pedro, incluida la mano de obra. El segundo auto se lo alquilamos al marplatense Marcelo Aizpún. A mediados de año, tengo algunas ideas para correr un Renault en T.C. 2000."





Revista CORSA Nº 1075. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de 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. 37-6443, 38-2136, 37-6003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Dispia 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. Febrero de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970

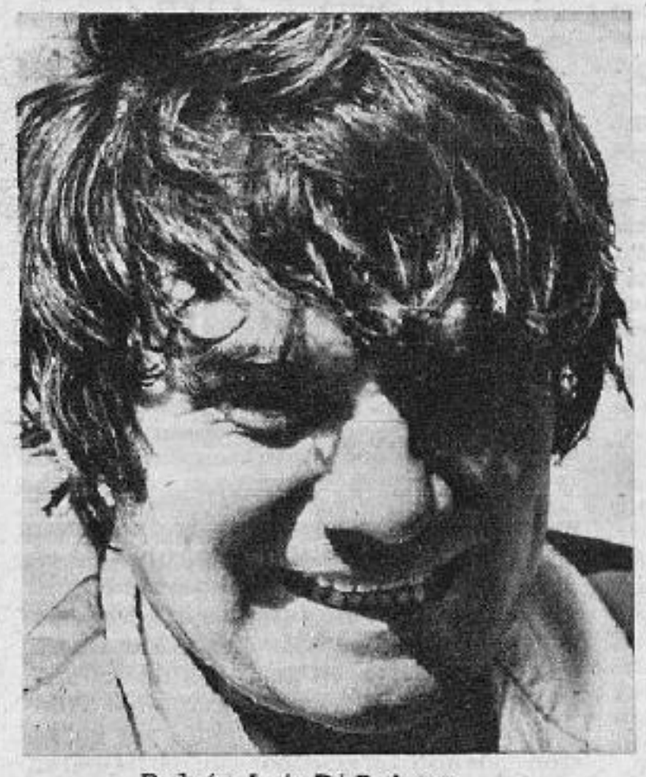
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA VERDAD SOBRE LAS GESTIONES PARA QUE DI PALMA CORRA UN FORD SIERRA DE T.C. 2000 HECHO POR HERCEG

LA TRASTIENDA DEL "PASE DEL AÑO"



Fue una semana de intensas negociaciones y en las que el nombre de Rubén Luis Di Palma estuvo –con los de varios otros– en la mira de la Comisión de Concesionarios Ford, para integrar junto a Gayraud el equipo que tiene a José Miguel Herceg como preparador.



Rubén Luis Di Palma



José Miguel Herceg

La noticia "imprevista" explotó el pasado martes 3 de febrero...Ese día, alrededor de las 19:30 **Rubén Luis Di Palma**, **Pablo Caccaglio** y **Alberto Elías** se encontraron en unas oficinas de Florida y Lavalle (pertenecientes a Caccaglio), bajando luego a una confitería para tomar algo fresco (hacía mucho calor), y posteriormente se dirigieron al encuentro de José Miguel Herceg y, luego, a un restaurante de la Panamericana, ubicado entre don Torcuato y Pacheco, donde estuvieron hasta cerca de la 1:30 del miercoles. Según indiscretos mozos, hablaron del tiempo, de la pesca de tiburones –de la que Herceg es fervoroso cultor–, de las vacaciones y...**de la incorporación de Rubén Luis Di Palma al equipo de T.C. 2000 de la Comisión Deportiva de Concesionarios Ford**, cuyo preparador para 1987 ya es Herceg, y uno de sus pilotos, el recientemente "matrimoniado" Mario Gayraud.

Al día siguiente tomamos contacto con la mayoría de los asistentes a esa "cena de trabajo" para saber más sobre el tema, y, a su turno, esto fue lo que nos dijeron:

"Es cierto...tuvimos una conversación con Di Palma, que yo diría se desarrolló en primer tramo y en la que cada una de las partes expuso sus puntos de vista. Lo mismo hemos hecho con otros pilotos con quienes también conversamos, pero no queremos hacer público lo tratado, fundamentalmente por respeto hacia ellos. En relación con el caso específico de Di Palma, el que estamos evaluando, particularmente pienso que no hay oposición de las partes, aunque no se habló de aspectos económicos... Di Palma vendría a manejar uno de los dos Ford Sierra XR4 del equipo de la Comisión de Concesionarios, únicamente, y como según él, no estaba para atender el T.C. ni el F-2, por razones de tipo industrial en su negocio con los ultralivianos, esta posibilidad encajaría perfectamente con sus planes. Pero reiteró: esto no significa que Di Palma sea nuestro 'otro' piloto. Simplemente es una posibilidad más, del mismo tenor de las de los otros pilotos con quienes hablamos". (Pablo Caccaglio, Presidente de la Comisión Deportiva de Concesionarios Ford).

El segundo paso fue lograr la comunicación con Arrecifes y como el telediscado ese día funcionaba a la perfección, al primer intento respondió del otro lado de la línea una voz muy conocida: "Sí... unos veinte días me llamaron, preguntándome que iba a hacer durante este año, y diciéndome que en poco tiempo más volverían a llamarme para conversar. Pero como en la primera semana de enero yo había formalizado para correr en el '87 para la Comisión de Carreras Concesionarios Volkswagen, por una cuestión lógica me comuniqué con Luis Strianese para ponerlo al tanto de la situación. Hasta que el pasado 3 de febrero, como todos los martes, fui a Buenos Aires para la reunión habitual en VW, y a eso de las seis de la tarde, estando en Zanella, recibí una llamada de la gente de Ford, en la que me pedían que fuera a reunirme con ellos en una oficina de Florida y Lavalle. Yo les expliqué que soy piloto VW, incluso hace un rato volví de Cañada de Gómez con diversos elementos de los Pianetto para el 1500 de T.C. 2000 que estoy armando aquí en Arrecifes y con el que pienso correr durante esta temporada...Me propusieron correr con un Sierra, y yo les contesté que como acá Ford y Volkswagen son ahora una misma empresa, lo lógico era que se arreglaran entre las dos Comisiones de Concesionarios, ya que al haberme comprometido con VW, no podía desligarme de buenas a primeras, por lo que convinimos en que me llamarían a Arrecifes si había alguna novedad". (Rubén Luis Di Palma)

Nos quedaba Pacheco como otra de las alternativas, ya que el famoso preparador allí afincado tiene la responsabilidad del trabajo sobre los dos T.C. 2000 del equipo de la Comisión Deportiva de Concesionarios Ford: "Y...sí, estuvimos reunidos con Di Palma, pero no hay nada. Se trató simplemente de un primer contacto en la búsqueda de otro piloto para que corra junto a Gayraud, y nos interesa alguien que sepa hacerlo en equipo y que no piense únicamente en su beneficio exclusivo. No debemos adelantarnos a los acontecimientos, ya que las reuniones proseguirán, no sólo con Di Palma sino con otros pilotos, cuyos nombres por ahora prefiero no revelar. Creo que para el martes 10 (hoy) ya estará determinado el nombre del piloto que formará equipo con Gayraud, pero antes tengo que hablar en Ford ya que hasta hoy (miércoles 4) no recibí los cascos de Sierra". (José Miguel Herceg).

Sabido es que Rubén Luis Di Palma mantiene hace bastantes años un estrecho contacto con la marca Volkswagen, concretamente con la Comisión de Concesionarios, por lo que también consultamos el tema con ellos el pasado jueves 5, y esto fue lo que dijeron: "Conozco más o menos el asunto por ciertos comentarios periodísticos, aunque Di Palma me había anticipado hace un tiempo que de Ford estaban interesados en que corriera un T.C. 2000 preparado por Herceg. De manera que como oficialmente no sé nada, opinar sobre el tema estaría fuera de lugar...Puede ocurrir que vaya a Ford, pero no estoy en condiciones de afirmar o desmentir esa especie. Di Palma está trabajando junto a nosotros, tal como viene haciéndolo desde hace nueve años, y de dejar nuestra marca, seremos los primeros en saberlo ya que tendrá que venir y exponer el caso. Ahora está trabajando en el VW 1500, también en el Turismo Carretera, y además nos manifestó su intención de participar en la Fórmula Dos Sudamericana, para la que Maldonado está desarrollando los motores. Eso es lo único que puedo decir por ahora". (Luis Strianese, Presidente de la Comisión de Carreras Concesionarios Volkswagen).

A esta altura de los acontecimientos, conviene destacar que sobre el fin de semana, mientras Di Palma esperaba en Arrecifes y Herceg estaba en las playas Oriente continuando con la pesca de tiburones, un grupo de componentes de la Comisión de Concesionarios Ford se trasladó a Pacheco (viernes 6/2) para reunirse con directivos de la marca. En dicha entrevista se analizó todo lo actuado en el caso Di Palma, sin arribarse a ninguna definición.

Sin embargo, conviene destacar la opinión de Herceg, manifestada antes de viajar: "En tren de hablar de porcentajes, creo que hay un 40% a favor de la incorporación de Di Palma y un 60% en contra", señaló sin entrar en mayores consideraciones, agregando que "aún no tengo los cascos Sierra en mi poder, debido a que la planta de Ford está de vacaciones hasta fin de febrero. ¿Si voy a estar en la primera carrera?...Todavía no lo sé".

Cabe consignar que cuando fue consultado sobre el monto que percibía de Ford y de su Comisión de Concesionarios, José Miguel Herceg contestó: "Yo recibo de ellos el 70% del presupuesto total, pero ignoro lo que es de Ford y qué de la Comisión de Concesionarios. El 30% restante lo obtengo por publicidad".

Al cierre de esta edición el desenlace estaba cerca, ya que el Sr. Charro, concesionario Ford en Capitán Sarmiento, citó a Di Palma para una reunión el lunes 9/2 en la que el tema podría quedar resuelto, luego del "tira y afloja" económico propio de estos casos.

A este respecto, la explicación es simple: ateniéndose al esquema habitual de la relación Ford-Herceg-pilotos, son estos últimos quienes, obviamente, realizan el aporte económico en concepto de publicidad al que se refiere el "Polaco"; pero en esta oportunidad, Di Palma no estaría dispuesto a "poner dinero para subirse al auto", manteniendo una línea largamente seguida por él tras haber superado sus primeras etapas en la actividad. ¿Se hará cargo Ford o su C.D.C., de esa diferencia? ¿Transará finalmente Luis?...

Interrogantes claves estos que aún quedaban abiertos al cerrarse estas líneas.

CORSA

Año XXI Nº 1075
Del 11/2 al 17 de febrero 1987
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Letlieri
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 Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti
(Europa)
SERVICIOS EDITORIALES
Subdirector: Hugo García
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
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
Fotógrafo
Cristian Frölich.
SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diament (Nueva York).
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

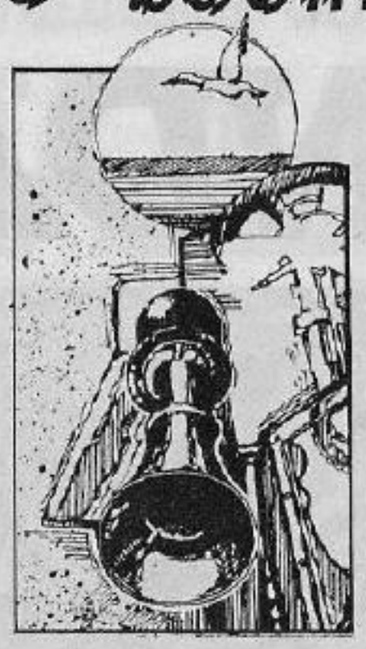
editorial abril S.A.

AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Mulero
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando Costanzo
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Publicidad exclusiva: Background S.R.L.,
Florida 670, 2º piso, of. 59, Tel.: 392-4025/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
Jefe de Departamento Promoción: Héctor S.
Bustos

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

Toquecitos de bocina



FIERROCROSS '87

Así se denomina el espectáculo que comenzará a partir del viernes 13 de febrero en el **Predio Ferial Recoleta**, ubicado en Avda. Figueroa Alcorta y Pueyrredón. El mismo mostrará interesantes exhibiciones de Auto-Cross hasta 850 cm3 y Motocross, que se realizarán en una pista de 350 metros, con tres saltos y varios pantanos. Además, el público asistente podrá ver en acción a los autos argentinos que participaron en el Rally París-Dakar. La cita es a partir de las 15 hs.

AUTO EXTRAVIADO

El tesorero de la **Asociación Argentina de Volantes**, don Luis Martorani, se encontró con la ingrata sorpresa de no encontrar su automóvil donde lo había dejado. Aparentemente alguien se lo llevó por equivocación y es por ello que se solicita a quien pueda dar algún tipo de información sobre un Ford Taunus rojo, patente C-890.731, comunicarse con la A.A.V. al teléfono 86-3342. En el interior del rodado, además de la documentación personal de Martorani, se encontraban importantes papeles relacionados con la Asociación.

SOMMI CONFORME CON LAS PRUEBAS

Días atrás, culminó Gustavo Sommi la primera etapa de pruebas con el Dallara 386 Alfa Romeo. Durante seis días y utilizando primero el circuito de Estancia Chica y luego el de Dolores, completó aproximadamente unos 1.200 kilómetros de recorrido que, según lo manifestado por el piloto, lo dejaron bastante satisfecho con las prestaciones iniciales del auto. Ahora su trabajo está centrado en el Berta que llevará un motor Alfa Romeo y será el otro auto del equipo. Espera tenerlo listo para fines de mes, para iniciar sus ensayos y al mismo tiempo continuar las pruebas sobre el Dallara, con el fin de comparar performances y elegir sobre cuál de ellos iniciará el certamen de la Fórmula Dos Sudamericana.

EL TC VUELVE A SAN LUIS

El Turismo de Carretera realizará este año una competencia en el pintoresco y exigente circuito puntano de **Potrero de los Funes**, el cual comprende el camino que bordea al lago del mismo nombre, a pocos kilómetros de la ciudad capital de la provincia de San Luis. Ese circuito no es utilizado por ninguna categoría de importancia nacional desde que corrieron en él las cupés Datsun 280 ZX del Campeonato Argentino de Pilotos en 1982. La prueba está programada para el domingo dos de agosto.

Asimismo, de contar con la aprobación del Comité Ejecutivo de Competencias Automovilísticas (entidad bonaerense que inspecciona los circuitos) se concretará el 20 de septiembre otra prueba en el trazado semipermanente de 25 de Mayo.

BAUTISMO

La categoría que hasta ahora era conocida como Fórmula Entrecor Nacional, de ahora en mas lo será como **Fórmula Dos Nacional**. El cambio de denominación, estudiado desde antes que la categoría adquiriese relevancia en todo el territorio argentino, fue adoptado para adecuarla mejor a su realidad, puesto que ha superado ampliamente el ámbito geográfico de Entre Ríos y Córdoba, provincias donde se inició. Posiblemente, en los primeros tiempos, este nuevo nombre provoque algunas confusiones en la F-2 Codasur. Será cuestión de acostumbrarse...

Por otra parte, la Asociación de Pilotos de la categoría anunció que serán utilizados difusores de 31 mm que serán entregados a cada piloto por ella. Asimismo, serán sorteados con anterioridad a cada prueba la toma y filtro de aire y una caja de encendido.

INI COMPETICION: SIN GURINI

Néstor Gurini, quien se desempeñara durante 1986 en el equipo Ini Competición, se ha desvinculado del mismo, al no poder cumplimentar en el plazo estipulado los requerimientos económicos del team. Por ello, ha realizado un contacto con el equipo de los hermanos **Rullo**, cuyos motores ha utilizado en parte de su pasada campaña en Fórmula Renault. Sin embargo, esta última escudería se encuentra en negociaciones con **Renault Argentina** para la provisión de plantas motrices; por su parte, Gurini realizó tratativas con **Volkswagen** para usar impulsores de esta procedencia en caso de que los Rullo no lleguen a un acuerdo satisfactorio con la marca del rombo. De esa manera, el equipo INI quedará integrado por **Enrique Benamo y Leonel Friedrich**, si bien este último aún debe confirmar su presencia.

DATSUN 280 ZX: CAMBIO DE FECHA

El Club Argentino de Pilotos informa a todos sus asociados que en 1987 participen en el torneo de la clase Datsun 280 ZX que deberán dirigirse a la institución, para asesorarse con respecto a los nuevos kits que lucirán esos autos japoneses en la temporada que comenzará próximamente.

CARIGNANO CON REGATTA

El piloto de Wheelwright **Jorge Carignano** ya ha adquirido un **Fiat Regatta 85** para intervenir en la clase 2 del Turismo. **Miguel Angel Prato** seguirá encargado de la parte mecánica, mientras que las suspensiones y el resto del auto se harán en la localidad del sur de Santa Fe.

DOS TC PARA AKEL

Carlos Akel contará sólo con **Ernesto "Ti-**

LA FORMULA DOS MIRA AL FUTURO

*En un reciente viaje de vacaciones por Brasil, tuvimos oportunidad de tomar contacto con la mayoría de los pilotos de ese origen que participan habitualmente de la **Fórmula Dos Sudamericana**. Ello nos permitió tener un panorama de cómo está la situación de cada uno de ellos con respecto a sus alternativas para 1987. Esta es la síntesis.*

***Josué de Melo Pimenta:** No tiene aún definida su participación. Tendría su lugar en el equipo de **Maldonado**, pero el mismo está condicionado a la obtención del dinero suficiente para aportarle al "supercampeón". Cuando nosotros volvimos de Brasil, Josué estaba en plena negociación con sus patrocinantes. De no obtener el respaldo necesario, sería factible que no corriera, ya que difícilmente volvería a montar su propio equipo, al menos en el comienzo de la temporada.*

***Leonel Friedrich:** Decidió dejar de lado su equipo y entabló negociaciones con el team INI, del que casi con seguridad será piloto en esta temporada.*

***Osvaldo Scheer:** De todos los brasileños, es el que tiene uno de los panoramas más claros en cuanto a su futuro –por la estructura que está formando–, pero paradójicamente es muy difícil que pueda hacer la temporada completa. Su idea es correr la primera carrera del año en su ciudad –Florianópolis– con un auto alquilado a un equipo argentino. No lo hará con el de **Abadía**, ya que el **Berta de Lincoln** no estará "aggiornato" al nuevo reglamento para esa fecha. El motivo es que **Francisco** está montando, con alguno de sus colaboradores, un moderno taller con todo el equipamiento necesario como para atender autos de carrera en la isla brasileña. El objetivo –en el cual también está empeñado el propio Scheer– es montar una empresa y atender todo tipo de requerimientos deportivos, haciendo que el taller se sustente por sí mismo. Al respecto ya tienen un acuerdo con el piloto de Fórmula Ford brasileña, **Aderbal Grillo**, para asistir a su equipo durante toda la temporada '87, más allá de otras propuestas que están en estudio.*

*Este proyecto desembocará en que cuando la empresa esté funcionando como tal, recién se pensará en incorporar el Fórmula Dos para Osvaldo. La idea es seguir con el Berta del año anterior y montar la mecánica **Volkswagen** armada por **Abadía** pero partiendo de la base de los mejores desarrollos que se logren en la Argentina y Brasil. Mientras tanto, Scheer volvería a su actividad original –el rally–, corriendo el Campeonato Regional de Santa Catarina, quizás el nacional brasileño, e intentar una participación seria en el Campeonato Codasur, participando en 3 ó 4 de las 5 pruebas previstas. Iniciaría el mismo en el **Rally del Lago**, en Uruguay. Correría las dos carreras de su país –Gramado y Santa Catarina– y quizá también el "Día de la Bandera" en la Argentina. Esta actividad del piloto oriundo de Curitiba está prevista para no quedar fuera de acción, mientras **Abadía** va haciendo su base en Florianópolis. En rally habrá de participar con un **Fiat Uno** en los torneos brasileños y con un **Gol 1,8** en el Codasur.*

***Pedro Muffato:** Seguirá con su equipo propio atendido en Cascavel por **Osmar Sorbara**, quien se repone en estos momentos de un serio accidente automovilístico que sufrió el día de Navidad. El chasis será el mismo de la temporada pasada –lo estrenó en una de las últimas carreras–, mientras que el motor inicial será uno de los preparados por **John Judd**, previendo hacer luego un desarrollo propio sobre la base de este **VW**.*

***Francisco Feoli:** No tenía definido aún cuál sería su camino. Es muy difícil que esté en la primera carrera en Florianópolis. Lo más probable es que deje que la temporada avance un poco para definir luego su retorno.*

***Darcio Dos Santos:** Por ahora lo único que tiene definido es que le encargó un motor a **Judd**. No sabe aún en qué equipo y con qué auto correrá.*

***Pegoraro-Bartelle:** Son los más sólidos en cuanto al futuro. Seguirán con los chasis **Berta**, de suspensión progresiva y cajas **Hewland**. Los 8 motores de **Judd** para los distintos brasileños fueron encargados por el propio Bartelle en Inglaterra, y los mismos están por llegar a Brasil, en cualquier momento. Con ellos es muy probable que arriben el propio preparador inglés y uno de sus mecánicos principales para dictar una especie de breve cursillo técnico sobre los impulsores, para todos los pilotos y preparadores brasileños, que se juntarían durante este mes en el taller de **Clovis de Moraes**, en Porto Alegre. No se descarta que al mismo también asistan algunos técnicos de **Volkswagen do Brasil**, ya que luego sería la fábrica la encargada de proveer elementos especiales a los distintos equipos de ese país para que puedan armar sus propios motores. A propósito de ellos, uno de los ocho motores encargados por **Bartelle** iría a la planta de San Bernardo Do Campo para ser analizado por los ingenieros de **VW** y, a partir de allí, definir qué es lo que se puede producir en Brasil y qué lo que habrá que seguir importando de Europa. En relación con Pegoraro, habremos de ampliar el trazo de su panorama en una nota que tenemos en preparación y que brindaremos en una próxima edición.*

Producción: Néstor Carbia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

to" Bessone en T.C. 2000. "No hay presupuesto para más autos. Estoy en contacto permanente con la fábrica y, además, haremos un T.C. 3 litros para 'Tito' que estará listo en 90 días." Este último anunció, por supuesto, que implica la preparación y armado de un Ford Falcon.

TURISMO: LA PRIMERA EN BUENOS AIRES

El Club Atlético San Jorge no podrá realizar la carrera de apertura de la temporada 1987 del Turismo en la versión pistera. El motivo es un problema con la transmisión televisiva de la competencia, a causa de los inconvenientes en una torre, por lo que APAT hará la apertura en Buenos Aires, mientras que la prueba de San Jorge será postergada para los meses de junio o julio.

CONTINUAN LOS SALUDOS

Pese a que ha transcurrido más de un mes desde las tradicionales fiestas de Navidad, Año Nuevo y Reyes, continúan arribando a nuestra redacción tarjetas de salutación. Entre ellas se encuentran las enviadas por: **Juan Manuel Fangio, Alejandro Moroni, Gregorio Díaz Lucero (Renault Argentina), Darío Güeli, José Luis Pozzi (Fric Rot-Gabriel), José Basso, Martín Holmes** (colaborador de CORSA), **Carmelo Cordovanna,** y la **Asociación Madariaguense de Automovilismo.**

HERITIER SIGUE PROBANDO ESCAPES

Hubo pruebas de **Nissan 300 ZX** en el Autódromo de Buenos Aries, sobre 1 kilómetro de la recta principal. Se hicieron con el auto ex Luaces, que condujeron el piloto **Alberto Heritier** y el preparador **Miguel Golia.** Se probaron nuevos múltiples y escapes. Con los anteriores 24s40/100 y con los nuevos 23s.03/100, aumentando el rendimiento en 300 RPM.

TORRAS CAMBIA

El cordobés **Miguel Torrás** quiere renovar sus automóviles de carrera. Para ello, ha puesto en venta un **Renault 12 TS Grupo A,** listo para largar cualquier rally y una cupé **Datsun 280 ZX** que le sirviera, entre otras cosas, para ganar la competencia de la especialidad realizada en Córdoba durante 1986. Para mayores datos llamar al TE (051) 71-7232.

MALDONADO VENDE

Guillermo Maldonado ha puesto en venta el auto que lo llevó al campeonato de la Fórmula Dos Sudamericana en la temporada pasada. "Yoyo" vende el Berta completo y con todos los motores VW. Para los interesados, "simplemente" hay que llamar al 0317-2730 de la ciudad de 9 de Julio, donde se encuentra el auto.

¿MALESTAR EN FABRICAS?

Ha trascendido que la Comisión de Concesionarios Ford y la fábrica Renault han planteado a la CDA del ACA su disconformidad con el nuevo cambio reglamentario en el Turismo Competición 2000, violando de esa forma un pacto de no innovar las normas técnicas de esa especialidad. Tal malestar se ha creado en las dos marcas más importantes que están compitiendo actualmente, que hasta se mencionó la posibilidad de un retiro de ambas del TC 2000.

Es necesario recordar que a principios de 1986 se comenzó con un reglamento que duró hasta que Luis Di Palma ganó en Balcarce la primera carrera, y que luego se hicieron diversas modificaciones para las carreras subsiguientes (General Roca y Concordia), habiéndose adoptado, de común acuerdo, la no innovación del reglamento por el lapso de dos años, con lo que queda bien clara la violación a lo que fue hablado en su momento.

25 FIAT REGATTA LISTOS

Ya han pasado por el taller que **Enrique Lobo** posee en la localidad bonaerense de Florida, los **veinticinco Fiat Regatta 85** que fueron asignados para ser utilizados en el próximo **Desafío de los Valientes. En F.A.D.E.S.** (Fábrica Argentina de Elementos de Seguridad) se les colocaron las respectivas jaulas antivuelco y los cinturones de seguridad, dejando, sin embargo, las butacas originales.

De los veinticinco, serán veintiuno los que, en principio, se utilizarán para la competencia propiamente dicha, quedando los cuatro restantes como reservas.

PAIRETTI Y YANIGRO SUSPENDIDOS POR TRES AÑOS

El "affaire" provocado por una falsificación de una apelación realizada meses atrás, tuvo un desenlace que sorprendió por lo severo de las sanciones aplicadas. En efecto, tanto Atilio Yanigro, empleado del Club Argentino de Pilotos, autor material, como Carlos Pairetti, han sido suspendidos por tres años, aunque este último ha declarado que agotará las instancias legales para apelar el fallo de la Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística.

Esta entidad dio a conocer el siguiente comunicado de prensa:

En virtud del expediente incoado con motivo de lo ocurrido con respecto al trámite de la sanción impuesta al automóvil N° 15, tripulado por el piloto Juan María Traverso, en ocasión de la disputa de la competencia de la categoría Nissan, el 20/6/86, en el cual se comprobaron irregularidades al término de esa carrera, un empleado del Club Argentino de Pilotos entregó un escrito a la Comisión Deportiva Automovilística, apelando a dicha sanción, abonando los derechos que impone el Reglamento Deportivo Automovilístico.

Ante la sospecha de una adulteración de la firma del pedido de anulación de la sanción, se practicó una pericia caligráfica oficial, cotejándola con otra auténtica del concurrente señor René Escobar, llegándose a la conclusión que había sido falsificada, por lo que la Mesa Directiva de la C.D.A. dio por no presentado el recurso de apelación, quedando firme la sanción que oportunamente dispuso la suspensión del citado automóvil de competición por el término de seis meses, a contar del 22 de junio pasado hasta enero de este año.

De las actuaciones practicadas en el expediente se trató de establecer la responsabilidad que pudiera corresponder a los señores Atilio Yanigro, el empleado del Club Argentino de Pilotos, y a su entonces presidente, Carlos Alberto Pairetti; el primero de ellos (Sr. Yanigro) resultó responsable tal como lo reconoció, no sólo por informaciones periodísticas, sino por sus propias declaraciones. En cuanto a la responsabilidad del señor Pairetti resulta de las declaraciones de Yanigro, que cuando extendió el cheque para abonar la apelación, estaba en conocimiento de presentación que él haría, como también por la ocultación subsiguiente, si es que como dice, tuvo conocimiento de lo ocurrido con posterioridad, agravado, además, por el hecho de no haber tomado medida ni aplicado sanción alguna al empleado, que lo habría engañado al hacerle firmar un cheque, omitiendo la verdad y al cual, en cambio, acompañó en la reunión periodística que se realizó con su autorización y presencia en el C.A.P., para dar explicaciones, llevan a la convicción de que el señor Pairetti conocía todo lo ocurrido desde el primer momento, por lo que se lo considera solidariamente responsable.

Establecida la responsabilidad de ambos, resulta inadmisible la explicación de que la maniobra se realizó para ayudar al Sr. Escobar, quien no llegaría a tiempo a Bs. As. para presentar el escrito. Este, a fs. 20, declara que no realizó ninguna gestión, no haciendo referencia alguna a su presunto viaje.

La intervención de Escobar está descartada, por la declaración de un apoderado de Vicentin S.A., que expresa que la apelación fue "desprolijamente" presentada por un tercero ajeno a la empresa, o sea que no se le encomendó al señor Escobar, dependiente de aquella, ninguna gestión.

Dejando de lado el eufemismo de llamar desprolijidad a una falsificación, el hecho real es que ésta existió, al margen de la intención o no de apelar.

Tampoco es admisible que se diga que lo ocurrido no ha causado perjuicio a terceros y ello no libera de culpa a los responsables.

El perjuicio resultaría del hecho de que un coche sancionado habría seguido participando, conducido por su piloto habitual, restando posibilidades de clasificación a otros competidores.

Es decir, la intención de causar un perjuicio existió y si no se concretó fue porque la maniobra se descubrió antes.

La conducta del señor Pairetti es más censurable, porque en la época de ocurrir los hechos mencionados, integraba la Mesa Directiva de la C.D.A., ante la cual no dio explicación alguna.

Por todo lo expuesto, esta Mesa discrepa con la recomendación propuesta por la Subcomisión de Penalidades, ya que fuera de toda duda los Sres. Yanigro y Pairetti han incurrido en una falta grave de inconducta, basada en su mala fe con la falsificación aludida, sancionada por el R.D.A. en los artículos 256, 257 inc. b), c) y d) y 272, siendo inexcusable a la misma, a pesar de las explicaciones intentadas para restarle importancia.

En consecuencia, se dispone aplicar a los Sres. Atilio Yanigro y Carlos Pairetti una suspensión de tres años, quedando privados de los derechos que enumera el Art. 275 del R.D.A.

Se dispone, asimismo, una multa solidaria de A 400 por la indebida trascendencia dada periodísticamente a este caso, incurriendo, además, en falsedades en procura de una mejor posición personal.

Por último, y tratándose de una apelación fundada en una firma falsificada, se considera, por analogía, como una apelación rechazada, por lo que no corresponde el reintegro del importe de la misma. (Art. 305 del R.D.A.).

Las sanciones aplicadas fueron adoptadas por unanimidad de votos de los miembros de la Mesa Directiva.

De lo actuado resulta una intervención personal de los dos sancionados que no involucra al Club Argentino de Pilotos, por lo que no corresponde sanción alguna a este Club.

EL AUTODROMO EN MANOS DEL A.C.A.



De acuerdo con la Ordenanza N° 41.744, sancionada por el Honorable Concejo Deliberante, en su sesión del día 19 de diciembre de 1986, se autoriza el permiso de uso del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires por el término de cinco años al Automóvil Club Argentino.

En el artículo 3° se hace referencia a la caducidad de todos los permisos o concesiones otorgados anteriormente para la explotación de las actividades comerciales dentro del Autódromo Municipal, que el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires acordará con los titulares de los mismos. Esto, que en alguna medida pareciera afectar el normal desenvolvimiento de las Escuelas de Pilotos que allí funcionan, seguramente estaría contemplado dentro del artículo 2° de la citada Ordenanza, que aclara que el A.C.A. debe destinar las instalaciones del Autódromo para organizar actividades deportivas y culturales de caracteres similares a aquellas que hasta el presente se venían cumpliendo.

El gran escenario porteño tiene ahora la posibilidad de volver a ser uno de los mejores en su tipo. Y nada más lógico que el mismo pasara a manos privadas, para que los fondos que la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires destinaba al mantenimiento del Autódromo se deriven a otros sectores de la Comuna que más lo necesiten.

AUTORIZASE EL PERMISO DE USO DEL AUTODROMO MUNICIPAL POR EL TERMINO DE 5 AÑOS AL A.C.A.

Buenos Aires, 19 de diciembre de 1986.

***Artículo 1°.** - Autorízase al Departamento Ejecutivo a otorgar al Automóvil Club Argentino, por el término de cinco (5) años, el permiso de uso de las instalaciones del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, mediante la celebración del respectivo convenio.*

***Art. 2°.** - El Automóvil Club Argentino destinará las instalaciones del Autódromo Municipal para organizar actividades deportivas y culturales de caracteres similares a aquellas que hasta el presente se venían cumpliendo. Toda modificación o ampliación del objeto señalado deberá ser previamente autorizado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.*

***Art. 3°.** - El Departamento Ejecutivo acordará con sus titulares la caducidad de todos los permisos o concesiones otorgados anteriormente para la exploración de las actividades comerciales dentro del Autódromo Municipal.*

***Art. 4°.** - La Escuela Colonia existente dentro del predio del Autódromo Municipal continuará funcionando en su actual edificio, quedando a cargo de la permisionaria el mantenimiento edilicio del mismo.*

***Art. 5°.** - El personal que actualmente presta servicios en el Autódromo Municipal será redistribuido por el Departamento Ejecutivo, de acuerdo a su categoría y especialidad.*

***Art. 6°.** - El Automóvil Club Argentino recibirá las instalaciones del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires en el estado en que se encuentran y se comprometerá, en el convenio a celebrarse, a efectuar la totalidad de las reparaciones que fueran necesarias para que el mismo alcance su estado óptimo y mantenimiento permanente, como así también el pago de todos los gastos que se originen en el citado Autódromo y las erogaciones que demanden el desarrollo de las actividades previstas en el artículo 2°, durante el plazo del permiso otorgado.*

***Art. 7°.** - El Automóvil Club Argentino contratará, con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, seguros de responsabilidad civil que pudieran sufrir o cosas, derivados de la utilización de las instalaciones; asimismo, asegurará contra todo riesgo los bienes e instalaciones recibidos, endosando a favor de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires las pólizas respectivas.*

***Art. 8°.** - El Automóvil Club Argentino será responsable único, directo y principal por todas las indemnizaciones de daños y perjuicios que reclamen por vía judicial y extrajudicial las personas afectadas por la utilización de las instalaciones del Autódromo Municipal. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires gozará del beneficio de exclusión en los casos en que resultare codemandado, sin perjuicio de lo anteriormente acordado.*

***Art. 9°.** - Comuníquese, etcétera.*

Juan Carlos Farizano
Presidente del Honorable Concejo Deliberante

Bernardo A. Movsichoff
Secretario Legislativo del H.C.D.

Ordenanza N° 41.744

Buenos Aires, 9 de enero de 1987.

Promúlgase la Ordenanza 41.744, sancionada por el Honorable Concejo Deliberante, en su sesión del día 19 de diciembre de 1986. Dése al Registro Municipal, acúsese recibo, publíquese en el Boletín Municipal y, para su conocimiento y demás fines, remítase a la Subsecretaría de Acción Social y a la Dirección General de Administración General de Inmuebles Municipales.

Eduardo Alfredo Delle Ville
Secretario de Economía

Farina
Intendente Interino

RALLY CODASUR EN PUNTA DEL ESTE

YA RUGEN LOS MOTORES



El momento ha llegado. El miercoles proximo a las 21 horas, bajara de la rampa ubicada en Carrasco, en las afueras de Montevideo, el primer auto en carrera de la tercera edición del Rally del Lago, Gran Premio Shell, primera prueba del Campeonato Sudamericano de Rally y a la vez inicio del campeonato uruguayo de la especialidad.

A las 22.13 horas desde Punta Colorada, a escasos kilómetros del centro de Piriápolis, se disputara la primera PC entre el Camino Arrayanes y Punta Colorada. **La primera etapa sufrirá** una neutralizacion luego del arribo de los autos a Punta del Este el **miércoles** a la noche, reanudandose el **jueves**, con un recorrido por cuchillas y serranias de los departamentos de Maldonado, Rocha y Lavalleja.

La etapa del **viernes**, la segunda, tendrá un recorrido casi similar a la primera, con solo variantes de orden de algun prime.

La tercera utilizara algunos de los caminos de las anteriores, para ir derivando hacia Montevideo, adonde llegarán los autos en caravana. Se espera gran afluencia de público especialmente en el último prime, en el balneario Las Vegas (Atlantida) precisamente por su cercania con la capital.

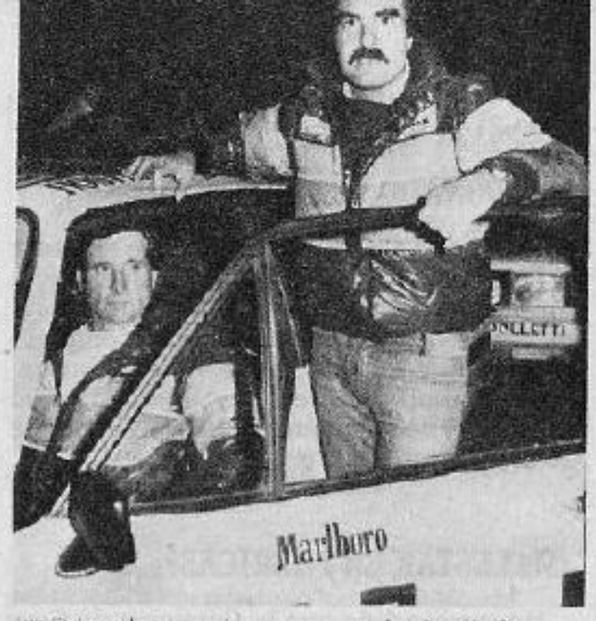
PROTAGONISTAS

En la clase mayor la lucha seguramente se entablara entre los Volkswagen Gol 1.8 oficiales brasilenos y los Peugeot 504 y Renault 18 de la mayoria argentina. El toque exotico lo ponen la veloz Toyota Celica GT 2000 ahora conducida por Lephaille y el BMW de los Fernandez.

En la **clase intermedia**, son inmensa mayoria los VW Gol 1.6, que incluso pelearan la general con pilotos como Trelles, Etchegoyhen y Berges. Otro candidato es el solitario Escort XR3 de De Vita. La velocidad de los Fiat SE 1.5 puede ser factor decisivo en algunos tramos, estando la sorpresa a cargo de alguno de los Gacel argentinos. Los R-12 aparecen con menores posibilidades a priori.

En la clase menor, el pronostico es dificil pese a que hay solo cinco autos. Aparentemente la diferencia de cilindrada del Mazda 323 podria inclinar la balanza a su favor. Los argentinos todos corren con motores de 1100 cm³.

Por fin, en **Turismo Nacional** los recien llegados Volkswagen Gol 1.6 haran sentir la frescura de sus fierros a los carreteados Fiat 125 y Ford Escort de 1600. Si hubiera que jugarse unos boletos, lo ideal seria ponerselos al campeon Cammarota. Esta clase tiene una preparacion limitada, equivalente al Grupo "N" de la FISA.



Luis Etchegoyhen (sentado) y su navegante Luis Borrallo. Candidatos

El equipo oficial Volkswagen brasileño será temible.

VIVALA POR RURAL

La carrera sera integramente trasmitida por **CX 4 Radio Rural** de Montevideo, por medio de la cual el público argentino podrá vivir sus alternativas. Radio Rural se sintoniza en el 610 del dial de amplitud modulada (radio comun, bah...) precisamente al lado de Radio Rivadavia hacia el centro del display.

RECALDE NO TRELLES SI (UNO VA, EL OTRO VIENE)

La posibilidad de que el argentino **Jorge Raúl Recalde** condujera un Volkswagen Gol perteneciente al equipo de Federico West ha sido descartada. Tal como anunciaramos en nuestra edicion anterior, Recalde habia supeditado su intervención en esta competencia sudamericana, a la posible convocatoria de Roberto Angiolini, responsable del Jolly Club. Efectivametne, este le pidió que se trasladase a Milan para definir los detalles de sus futuras participaciones en Europa. De esta manera a Recalde le es imposible competir en Uruguay, puesto que muy probablemente viaje hacia Italia en el curso de esta semana.

Por lo tanto, la butaca de ese auto será ocupada por el idolo local, **Gustavo Trelles**, quien correrá junto a su habitual navegante, Ricardo Ivetich. Trelles viajo a Uruguay desde España, donde estaba recorriendo la ruta del Rally de la Costa Brava, primera competencia en la que intervendra este año por el campeonato europeo, en una exigencia notablemente superior a la vivida en los rallies zonales españoles donde hizo sus primeras armas durante 1986 en el viejo continente.

LOS PRIMES

Nº	Comienzo/fin	Km	Dia/Hora
1	Camino Arrayanes/Punta Colorada (Piriápolis)	6,48	Mi 22.13
2	Barra Maldonado/Ruta 104 Km.14	14,33	Ju 7.43
3	Ruta 104 y Vecinal S.Ignacio/Ruta 9 Km 151.5	11,00	Ju 8.06
4	Ruta 9 Km 161,5 (Garzón)/Ruta 9 Km 174,9	34,56	Ju 8.34
5	Sierra de los Rocha/Ruta 109 (Rocha)	34,10	Ju 10.07
6	Sierra de los Rocha/Ruta 109/Cerro Negro	47,55	Ju 12.25
7	Ruta 8 Km 140.0/Ruta 8 Km 145 (Vª Serrana)	9,72	Ju 14.28
8	Cuchilla J.Gómez/Parque Rodó (Minas)	39,45	Ju 15.21
9	Ruta 8 y Panorámica/Ruta Panorámica y 60	29,56	Ju 16.29
10	Barra Maldonado/Ruta 104 Km.14	14,33	Vi 7.43
11	Ruta 104 y Vecinal San Ignacio/Ruta 9 Km 151.5	11,00	Vi 8.06
12	Ruta 9 Km 161,5 (Garzón)/Ruta 9 Km 174,9	34,56	Vi 8.34
13	Sierra de los Rocha/Ruta 109/Cerro Negro	47,55	Vi 10.07
14	Cuchilla J.Gómez/Parque Rodó (Minas)	39,45	Vi 12.20
15	Ruta 8 Km 140.0/Ruta 8 Km 145.0 (Vª Serrana)	9,72	Vi 14.33
16	Cuchilla J.Gómez/Parque Rodó (Minas)	39,45	Vi 15.22
17	Ruta 8 y Panorámica/Ruta Panorámica y 60	29,56	Vi 16.34
18	Barra Maldonado/Parque Medina	13,72	Sa 11.18
19	Ruta 39 Km 13 /Conaprole	18,50	Sa 12.36
20	Ruta 12 (comienzo ripio)/Rutas 12 y 60	16,68	Sa 13.29
21	Ruta 8 y Panorámica/Ruta Panorámica y 60	29,56	Sa 14.12
22	Ruta 93 Km 113/Punta Colorada (Piriápolis)	12,68	Sa 15.45
23	Los Laureles/Las Flores	7,79	Sa 16.28
24	Ruta 9 Km 70/San Luis	8,86	Sa 17.05
25	Las Vegas/Las Vegas	3,44	Sa 17.33

LISTA DEFINITIVA DE INSCRIPTOS

Grupo "A" Codasur, Clase "E" de 1601 a 2000 cm3

Piloto - Navegante	Nacionalidad	Marca
Carlos Bassi-Roberto Syriani	Argentina	Peugeot 504 GR TN
Alfredo Lephaille-Donato Cecchini	Argentina	Toyota Celica GT2000
Carmelo Cordovana-Carlos Neira	Argentina	Renault 18 GTX EL
Paulo Lemos-Arthur Cezar	Brasil	VW Gol 1.8
Claudio Antunes-Silvio Klein	Brasil	VW Gol 1.8
Schuster-Ricardo Costa	Brasil	VW Gol 1.8
Javier Fernandez-Alberto Fernández	Uruguay	BMW 320 1800
Carlos Fregonese-Emilio D'Alri	Argentina	Peugeot 504 TN
Jorge Elsner-Héctor Valles	Argentina	Peugeot 504 GR TN
Juan C. Lousio-Triqui Farias	Argentina	Peugeot 504 GR TN
Oscar Caputo-Roberto Dall'Zotto	Argentina	Peugeot 504 GR TN
Eduardo Lonati-Guillermo Madero	Argentina	Renault 18 GTX EL
Angel Ruiz Adrian Nicotra	Argentina	Peugeot 504 TN
Carlos S. Menem-Ruben Valentini	Argentina	Renault 18 GTX
Carlos S. Menem (h)-Antonio Ramponi	Argentina	Peugeot 504 GR TN
Germán Arballo-Carlos Guidone	Argentina	Renault 18 GTX
Ricardo Pasi-Ch. Gall	Argentina	Renault 18 GTX
Hayle Aguilar-María de Aguilar	Jordania	Renault 18 GTX

Grupo "A" Codasur, Clase "D" de 1301 a 1600 cm3

Juan Abarca-Juan Toledo	Argentina	VW Gacel
Emilio González-Victor Fadul	Paraguay	VW Gol 1.6
Eduardo Elizeche-Héctor Elizeche	Paraguay	VW Gol 1.6
Daniel Quirino-Eduardo Quirino	Uruguay	Renault 12 TS
Domingo De Vita-Sergio Pronczuk	Uruguay	Ford Escort XR3
Gustavo Pisano-Felipe Mercader	Uruguay	VW Gol 1.6
Julio Berges-Jorge Varela	Uruguay	VW Gol 1.6
Enrique Mantoro-Mario Molina	Uruguay	Fiat SE 1.5
Juan Baridón-Pablo Di Bello	Uruguay	VW Gol 1.6
Jorge Pitta-Edgardo Jawerbaun	Uruguay	Renault 12 TS
Gustavo Trelles-Ricardo Ivelich	Uruguay	VW Gol 1.6
Luis Etchegoyhen-Luis Borrallo	Uruguay	VW Gol 1.6
Alejandro Muzzin-Juan Yaverno	Argentina	Renault 12 TS
Enrique Bastistesa-César Liberatore	Argentina	VW Gacel TS
Fernando Marino-Rodolfo Ghilini	Argentina	Fiat SE 1.5
Arturo Abella-Jorge Millet	Argentina	Renault 12 TS
Alberto Eranda-Gonzalo Romero	Uruguay	Ford Escort 1.6

Grupo "A" Codasur, Clase "C" hasta 1300 cm3

Wilson Sarachú-Ives Amiel	Uruguay	Fiat Uno
Jose Catera-Juan Olivero	Argentina	Fiat 128 1.100
Eduardo Rico-Manuel Elordi	Argentina	Fiat 147 CL5
Ramón Sánchez SN	Argentina	Fiat 128 1.100
Alvaro Martinez-Juan Cipollina	Uruguay	Mazda 323

Categoria Turismo Nacional hasta 1600 cm3

Alvaro Alonso-Gerardo Alonso	Uruguay	Fiat 125
Norberto Menjoulou-Gustavo Rovira	Uruguay	Ford Escort 1600
Luis Gamboa-Carlos Servián	Uruguay	VW Gol 1.6
Fernando Cammarota-Miguel Sartori	Uruguay	VW Gol 1.6
Eduardo Olivieri-Mónico Correa	Uruguay	Fiat 125
Fernando Ciappesoni-Roberto Benech	Uruguay	VW Gol 1.6
Eduardo Benech-Eduardo Garcia	Uruguay	VW Gol 1.6
Fosco Rossi-Alfredo Cabrera	Uruguay	VW Gol 1.6
Néstor Hernandez-Richard Cabrera	Uruguay	Fiat 125
Fernando Pujol-Horacio Battleste	Uruguay	VW Gol 1.6
Marcelo Rivero-Eduardo Rivero	Uruguay	VW Gol 1.6
Nestor Quiroga-Abel Larrosa	Uruguay	Ford Escort 1600
Dario Jorcin-Sergio Tourn	Uruguay	Ford Escort 1600
Jorge Umpiérrez-Alejandro Fernández	Uruguay	VW Gol 1.6
Gonzalo Pereira-Alvaro Sagarra	Uruguay	VW Gol 1.6
Daniel Wolloch-Eduardo Azcurrein	Uruguay	Fiat 125
Alvaro López-Gustavo Camera	Uruguay	Fiat 125
Daniel Casalia-Germán de León	Uruguay	Ford Escort
Fernando Abal-Ricardo Mera	Uruguay	VW Gol 1.6
César Reyes-Arturo González	Uruguay	Ford Escort

Invitados, sin homologación

Alex Talbot Guiñazú-Jorge Augé Bacqué	Argentina	Rolls Royce Silver Shadow

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

6 MESES DE GARANTIA

LOUZAO AMORTIGUACION

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

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD

ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CAÑONERAS

• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES

ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

RACING PARTS

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

• BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS

Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital

TEL. 701-7948

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA

★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

★ SEGURIDAD TOTAL

RUEDAS SPINA HNOS.

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores



radar

• SUSPENSION
• DIRECCION
• REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Suspencar s.r.l.

Avda. La Plata 568/72. TEL.: 983-4782

Viamonte 1512. Tel.: 40-3191/2255

Envios al interior

Tarjetas de Crédito

En Avda. La Plata se atiende: Sábado 8,30 a 12 - 14,30 a 20 Domingo 9 a 12,30 hs.

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

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

F.A.D.E.S

BUTACAS

JAULAS DE SEGURIDAD

CINTURONES ARNES

TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGUERO 1813 esq. H. Irigoyen.

FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

CESAR GOÑI COMPETICION

PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS

KARTING Y FORMULA 5

PINERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 168) - V. LYNCH S. MARTIN. Bs. As. (1672) TEL. 755-3825

DA - DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

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

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

TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS

Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR

Batalla de Pari 471 (Alt. Warnes 1100). TEL. 855-0449

Avellaneda 435 - Vte. López. 795-1607

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

automundo

• SCALEXTRIC • BACHI • SEBRING • LEONE

POR MAYOR. UNICAMENTE MARTES A VIERNES: 10,30 a 17,30 hs.

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

CALZADOS CARCER

PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 60 (1650) EL PALOMAR

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

• LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 600 SM.

Mathieu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 762-2196

BUZOS ANTIFLAMA

APOYABRAZOS ☆ VOLANTES ☆ TABLEROS ☆

• ACCESORIOS AUTOPISTA •

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

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



DIRECCIONES HIDRAULICAS



• REPARACION Y RECAMBIO
• CREMALLERAS
• BOMBAS
• CAJAS

AUTOS CAMIONES NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

Técno hidráulica s.r.l. DIAG. 76 Nº 1585

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

SALTADUNA

AUTOCROSS Ø 1¼" - 1½"

MECANICA: GORDINI



ARENERO Ø 1½" - 2"

MECANICA: GORDINI - R4 - R6 - R12 F600 - DKW - VW - DE CARLO



797 - 9473

ZUFRIATEGUI 2899 ESQ. BELTRAN FLORIDA

REPUESTOS AUTOMOTORES

AR-MO S.A.C.I.I.F.A.

• ACCESORIOS HERRAMIENTAS
• EMBRAGUES
• PEGADO DE CINTAS
• RULEMANES
• SUSPENSION
• ELECTRICIDAD
• MOTOR



REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS WEB

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1645. CAPITAL

* FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES *

• BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

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

EN MILAN VISITAMOS A LA ESCUDERIA PRIVADA MAS GRANDE DE EUROPA: EL

EL EQUIPO DE R

Durante 1987 Jorge Recalde podrá por primera vez en su campaña deportiva, realizar una temporada verdaderamente competitiva al máximo nivel mundial del rally. A excepción de la carrera argentina –en la cual dispondrá de un Lancia oficial– durante el resto del año competirá con un auto similar presentado por el team Jolly Club de Milán. Es por ello que nos interesó conocer más a este particular equipo y a sus dirigentes.

El Jolly Club tiene una larga historia, íntimamente ligada a la familia Angiolini. Todo fue iniciado en 1957 por Mario Angiolini, recordado piloto de monoplazas que compitiera asiduamente en las más importantes competencias de post-guerra. Al principio se trató de la agrupación de una veintena de pilotos de turismo. Ya al año siguiente la cantidad se había multiplicado varias veces y habían conseguido el título italiano. Luego de la muerte de Mario, ocurrida en 1966, su esposa Renata y su hijo Roberto fueron quienes continuaron con la conducción del equipo, presentando siempre autos con preparación oficial. En 1977 comienza la relación con el grupo Fiat –la cual se mantiene hasta el presente– y logran los campeonatos europeo e italiano de rally con el 131 de la casa torinesa. Es también en esa temporada que se produce la incorporación de Claudio Bortoleto, actual director deportivo del equipo.

A través de una política de amplia diversificación, el Jolly Club ha participado en casi todas las categorías automovilísticas (y alguna de motonáutica), Fórmula Uno, Fórmula Dos, Fórmula Tres, Sport Prototipos, Rally, Turismo, Trepada, Montaña y hasta Offshore. Una alta cifra de pilotos han pasado por las filas del Jolly Club, pudiendo recordarse entre otros a Ignazio Giunti, Andrea De Adamich, Giancarlo Baghetti, Sandro Munari, Jean Claude Andruet, Arturo Merzario, Walter Rohrl, Markku Alen, Vittorio Brambilla, Andrea Zanussi, Anna Cambiaghi, Adartico Vudafieri, Lella Lombardi, Clay Regazzoni, Miki Biasion o Dario Cerrato. Infinidad de triunfos y títulos de todo nivel –italianos, europeos y mundiales– han sido conseguidos por la escuadra milanesa. El diálogo con Roberto Angiolini y Claudio Bortoleto nos sirvió para conocer algo más del equipo y sus planes futuros.



–¿Cuál ha sido para ustedes el balance de la temporada '86?

–Positivo, desde el punto de vista que conseguimos derrotar a Peugeot en el Campeonato Italiano de Rally. Fue un certamen muy duro y que debió lucharse hasta la última carrera. Al comienzo todo parecía bastante fácil para nosotros. Luego el Peugeot mejoró mientras el Delta S4 tuvo algunos problemas de caja y diferencial que aquejaron a Cerrato en 3 ó 4 carreras. Posteriormente vino el problema de las "polleritas" en el San Remo, pero así y todo el Lancia demostró su potencial y Dario pudo ganarle el título a Zanussi mano a mano y sin objeciones en la última prueba. También este año conseguimos el campeonato español con Salvador Servia a bordo de un Lancia 037. Por otra parte, presentamos al Fiat Uno Turbo en el Mundial de Rally, pero problemas de juventud del auto no permitieron resultados importantes.

–Habiendo sido protagonistas del famoso caso de las "polleritas", ¿cuál es vuestra opinión al respecto?

–No creemos que a nadie le haya quedado dudas al respecto. Peugeot utilizó apéndices aerodinámicos disfrazados. Oficialmente decían que eran protecciones contra las piedras, sin embargo todos han visto que montaban las de mayor dimensión en las pruebas de pavimento –donde no hay piedras– y cuando se bajaba a la tierra cambiaban por otras más pequeñas y casi inexistentes. Prueba de ello es que en los primes de asfalto en San Remo, los Peugeot eran sensiblemente más rápidos que los Lancia. Pocos días después competimos en Messina, en un trazado de similares características, y allí nuestro auto fue más veloz que el Peugeot, al cual los comisarios técnicos no ha-


totip
totip
totip

Por Néstor Palmetti Fotos: Martin Holmes y N.P.

JOLLY CLUB, QUE EN 1987 SERA...

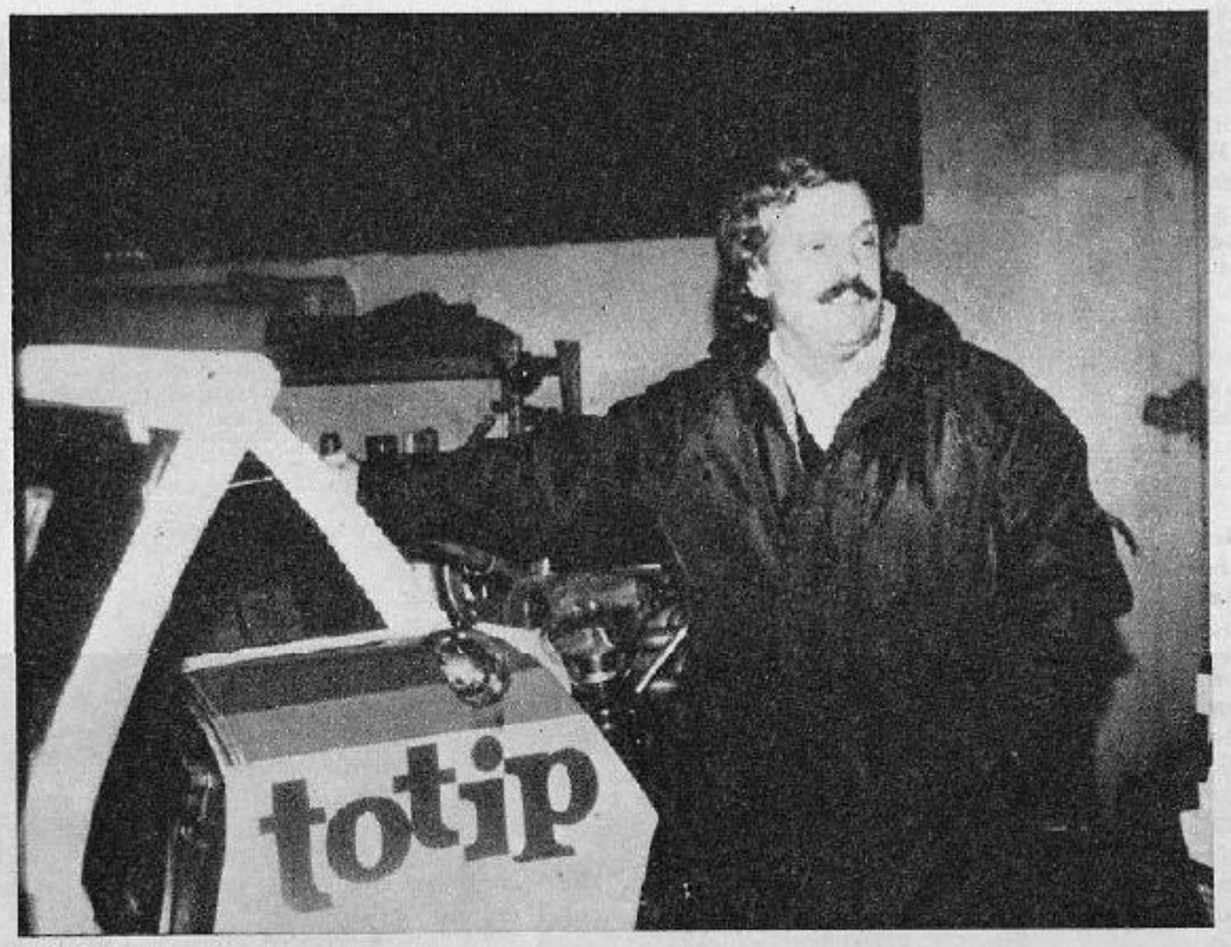
ECALDE



Jorge Recalde integrará el Jolly Club en lo que seguramente será su temporada más intensa a nivel internacional.



Roberto Angiolini, principal responsable del Jolly Club.



Izquierda arriba: Un Lancia Delta HF FWD del Jolly Club. En este caso se trata del Grupo N manejado en Montecarlo por Alessandro Fiorio.

Izquierda centro: Dario Cerrato fue el principal piloto del Jolly Club en el campeonato italiano de rally durante el '86. Aquí lo vemos con un Lancia Delta S4.

Agresivo frente del Fiat Uno Turbo. Posible auto de Recalde en algunas pruebas europeas de este año.

Claudio Bortoleto, director deportivo del equipo.

bían autorizado a montar las polleritas. Lamentablemente a nivel del campeonato del mundo las cosas se manejaron políticamente, terminando el caso San Remo de un modo lamentable, quitándole a la especialidad una gran cuota de credibilidad y consagrando a un campeón en los escritorios.

–Otro tema que los tocó de cerca fue la abolición del Grupo B, ¿están de acuerdo con la decisión de FISA?

–Si bien no se respetaron los tiempos, la decisión fue justa. Estos autos se habían convertido en muy peligrosos, teniendo en cuenta los escenarios utilizados. Además se había entrado en una carrera de mayor potencia y menos peso, que en poco tiempo hubiese llegado a valores increíbles merced al uso de los materiales compuestos.

–El '87 se les presenta como un año más activo aún. Si bien vuestro equipo está habituado a la diversificación, ¿no les ocasiona esto algunos problemas?

–Para nada. Ya es algo normal para nosotros y estamos preparados para ello. Tenemos equipos de mecánicos que trabajan separadamente y disponemos de los medios necesarios para apoyar logísticamente a la perfección a nuestros autos. Incluso estamos incrementando la superficie de nuestros talleres para trabajar con mayor comodidad aún. Tenemos un grupo de 16 mecánicos para atender los autos del Rally que mecánicamente se hacen en Abarth. Para la ruta contamos con 2 grandes furgones y 4 más pequeños, además de la infraestructura habitual de apoyo.

–¿Cuál será el programa del '87?

–En el campeonato del mundo presentaremos un Lancia HF 4WD G.A que Recalde comenzará a conducir en Portugal. También haremos todo el certamen con dos autos similares, pero Grupo N, para Alessandro Fiorio y Vittorio Caneva. En el campeonato europeo de rally estaremos con Dario Cerrato y el español Salvador Servia. En el certamen italiano presentaremos dos Lancia 037 para Dario Cerrato y Michele Rayneri. Además pondremos en pista un Fiat Uno Turbo G.A. para Tiziano Chitti y un HF 4WD G.N. para Alessandro Fassina, hijo del recordado Tony. Para todo este operativo contamos con el respaldo de Abarth en la faz mecánica y de Pirelli en lo referente a neumáticos.

Sin embargo, recientemente, la disposición de la FISA prohibiendo la intervención de automóviles de Grupo B (aún los de tracción simple) en diversos torneos –incluyendo el europeo e italiano–, modificó en forma notable la programación de todos los equipos, entre ellos el Jolly Club, puesto que debió efectuar un "reacomodamiento" de los automóviles. De esa manera, se le ha ofertado a Jorge Recalde la conducción de un Fiat Uno Turbo de Grupo A en las competencias que excedan las cuatro ya pactadas con la escudería milanesa. Para éstas sí dispondrá de un Lancia Delta HF FWD de Grupo A, agregándose a ellas el Rally de Argentina, donde intervendrá con un auto similar aunque integrando el equipo oficial Lancia-Martini. La contestación de Recalde a la propuesta del Jolly Club se debía realizar lo antes posible, probablemente en esta misma semana.

–¿Cuál será el rival más peligroso de Lancia en el mundial, según vuestra opinión?

–Ya desde los primeros tests del HF se demostró muy competitivo y fundamentalmente muy sensible a los trabajos de puesta a punto. Creo que será la mejor conjunción, aunque no hay que olvidar que por ser un reglamento nuevo, pueden aparecer sorpresas. Sin dudas que el Sierra-Cosworth será el gran rival en el asfalto. También hay que seguir con atención al Mazda, que ya ha hecho su experiencia en G.A y por supuesto no debemos descuidarnos de Audi que cuenta con toda la sapiencia de Röhrl. Seguramente será un año de transición y por lo tanto bastante equilibrado.

–¿Qué opinan de Recalde y sus posibilidades con vuestro auto?

–De Jorge tenemos el mejor concepto. En las pocas ocasiones que tuvo, demostró cuánto vale. Este año con mayor continuidad seguramente logrará la estabilidad necesaria para integrarse al grupo de punta. No por nada el equipo oficial le confió ya uno de sus autos.

–¿Qué experiencia han recogido del último paso por la F.1?

–Lo del año pasado ha sido una pauta más de la evolución de nuestro equipo si bien entonces todo se limitó a un acuerdo de complementación con AGS, en el cual nosotros aportamos sponsor, piloto y neumáticos, aspiramos a evolucionar en ese sentido y creemos estar en condiciones de poner en pie una organización independiente para la F.1. En este momento estamos definiendo la continuidad del proyecto AGS. Se está construyendo el nuevo chasis para el motor Cosworth de 3,5 litros y posiblemente pueda ser Andrea de Cesaris el piloto. Esto quedará concretado antes de los primeros tests del auto, que se realizarán a fines de febrero en Paul Ricard. La abolición del turbo ha racionalizado los costos en F.1 y es por ello que estamos en condiciones de afrontar el desafío.

–Por último, luego de tantos pilotos y autos que han pasado por el Jolly, ¿cuáles han sido los que dejaron un mayor recuerdo para ustedes?

–A nivel de autos, el Lancia Fulvia fue quien nos dio mayores satisfacciones. A nivel de pilotos, indudablemente Ignazio Giunti, que fue un piloto de gran nivel y que podría haber llegado muy alto, de no ser por aquel accidente en Bs. As.

PARA EMPEZAR A CORRER CORSA

SUPERCONCURSO 20° ANIVERSARIO

GANATE UN KART

...Y TODO LO QUE VIENE ARRIBA

Los veinte años de CORSA significan dos décadas de automovilismo en todos sus niveles, lapso en el cual nuestros lectores nos han acompañado consecuentemente semana tras semana. Es por eso que ahora habrá para ustedes un motivo más a fin de seguir acompañándonos: ***un kart de competición con motor Zanella 125 cm³, listo para largar.*** *Efectivamente, ése es el premio para el ganador de nuestro* ***Concurso "20° Aniversario".*** *¿De qué se trata? Simplemente, de un concurso de preguntas y respuestas que al cabo de dos meses, tendrá un* ***ganador*** *que* ***podrá iniciarse en la práctica del automovilismo deportivo*** *con un elemento de primer nivel.*

Este certamen, dirigido a todos aquellos que quieran empezar a correr, da la posibilidad concreta a los ***chicos de 12 a 18 años*** *que quieran participar en* ***Karting Promocional 135 cm³ Standard.*** *Para hacerlo completo, también premiamos con un casco, un buzo y un par de guantes.*

Pero además habrá un ***segundo premio*** *consistente en una* ***beca*** *para realizar un* ***Curso de Piloto de Karting*** *en la* ***Escuela A.P.A.D.*** *(Asociación para el Automovilismo Deportivo). Esta es asimismo una forma más de acercar a los niños al automovilismo, ya que la beca en cuestión es* ***exclusivamente para chicos de 6 a 12 años.*** *El citado curso, que se dictará todos los sábados en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, tiene por objeto formar verdaderos pilotos, con clases teóricas y prácticas a bordo de karts especialmente acondicionados. Es requisito fundamental para el ganador del segundo premio, contar con* ***autorización de padre, madre o tutor*** *para poder acceder a la beca.*

Como ven, tratamos de brindar a ustedes, amigos lectores, posibilidades para que los más jóvenes puedan acceder a los primeros escalafones del deporte que nos convoca semanalmente.

Esta simpática propuesta se ha logrado con el inestimable aporte de verdaderos amigos de nuestrao veinteañero semanario, que gentilmente donaron los elementos que fabrican. Ellos son: ***Leonardo Pereira*** *(constructor de los chasis DAP —"El chasis de los campeones"— impuestos durante 35 años en diversas categorías del país),* ***Juan Zanella*** *(motores, ciclomotores y motocicletas), el popular "Negro"* ***Iglesias*** *(casco, buzo y guantes "Fórmula One" de* ***Anexo J****) y* ***A.P.A.D.***

*Así que chicos (y por qué no chicas), CORSA les ofrece la oportunidad de convertirse en pilotos de verdad. Anímense... **manden los cupones y estén atentos a los resultados.***

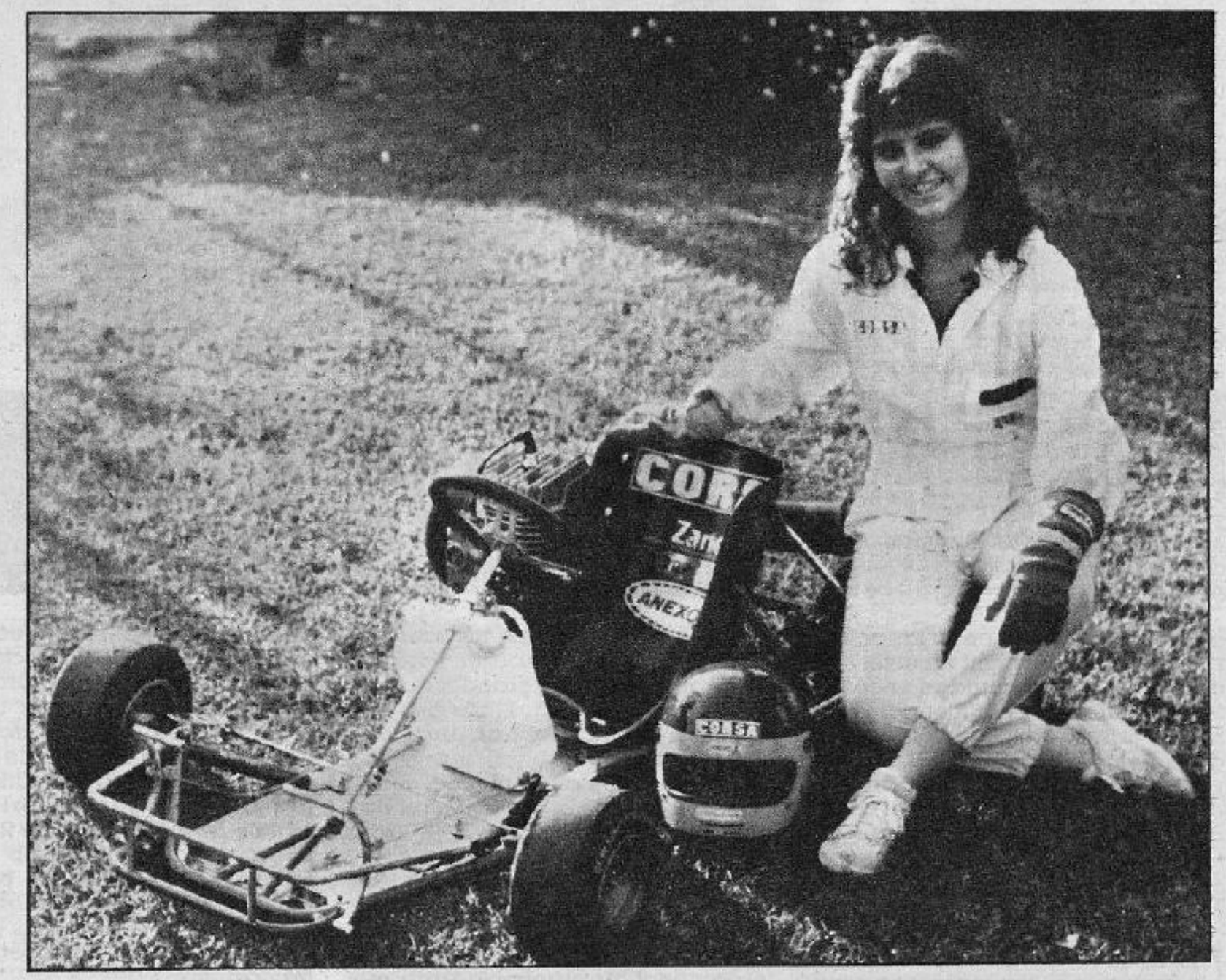
COMO PARTICIPAR

El sistema es muy simple y consiste en ***contestar correctamente dos preguntas por mes.*** *Serán cuatro preguntas a lo largo de los meses. Hasta ese momento se recibirán los cupones que sean enviados a nuestra redacción.*

Se permite que cada participante envíe todos los cupones que desee, aceptándose fotocopias de los mismos. No es necesario comprar la revista para participar.

En el mes de ***marzo*** *se realizará el sorteo entre todos los cupones que contengan las* ***respuestas correctas,*** *y con bombos y platillos serán anunciados los ganadores del primer y segundo premios, en las páginas de CORSA.*

Oportunamente iremos dando a conocer las fechas exactas del cierre del concurso y del sorteo, como así también las respuestas a las preguntas del mes en curso. ¡Suerte para todos!



LAS RESPUESTAS DE ENERO

Como recordarán, la primera pregunta hacía referencia a un piloto de F-1, que antes fue considerado un fenómeno en los campeonatos mundiales de Kart. El "astro" en cuestión no es otro que **Ayrton Senna.** La segunda pregunta, referida a los campeonatos sudamericanos de karting, proponía reconocer al bicampeón de la especialidad. En este caso quienes marcaron a **Claudio Manozzo,** acertaron.

LAS DOS PREGUNTAS DE FEBRERO

Marque con una X el casillero correspondiente a la respuesta elegida.

1. En la temporada 1986, Juan Manuel Fangio (Jr.) compitió en los EE.UU. en una categoría en la que utilizó un chasis Wildcat con motor Buick. ¿A cual especialidad nos referimos?
   - ☐ a) Fórmula Super Vee
   - ☐ b) Indy-Cars
   - ☐ c) American Racing Series
2. En Turismo de Carretera, los campeonatos de las temporadas '83, '84 y '85 fueron ganados por un mismo piloto. ¿De quién se trata?
   - ☐ a) Emilio Satriano
   - ☐ b) Roberto Mouras
   - ☐ c) Oscar Castellano



CORSA

Revista CORSA
Belgrano 624 - 6° piso
(1092) Capital Federal

1.- A B C

2.- A B C

Nombre y Apellido:

Dirección: LOCALIDAD:

Teléfono: DOCUMENTO TIPO Y N°

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TRES PROTAGONISTAS MECANICOS DE LAS F-3 EUROPEAS, POR DENTRO

LOS F-3 BAJO LA LUPA

Debido a la paridad producida en motores y neumáticos, los chasis han pasado a tener una fundamental importancia en los resultados de la Fórmula Tres. Las plantas motrices, contenidas por la brida, erogan potencias muy similares en regímenes casi idénticos. La adopción de los neumáticos monotipo –Avon en Inglaterra, Brindgestone en Suecia y Michelin en Italia, Alemania y Francia– ha completado el esquema de nivelación. Es por ello que los bastidores pasan a tener tanta trascendencia. A juicio de Giampaolo Dallara, hoy en día los méritos en F-3 corresponden: 33% al piloto, 33% al equipo y 33% al chasis.

El motivo de esta nota es mostrar qué sucede con los principales constructores europeos, que seguramente el año próximo estarán también en las pistas sudamericanas. Si bien cuatro marcas están presentes en los principales campeonatos europeos, tres de ellas se reparten el 90% de las victorias y el 80% de los títulos. Nos referimos a Reynard, Dallara y Ralt, que con amplitud relegan a los productos de Martini.

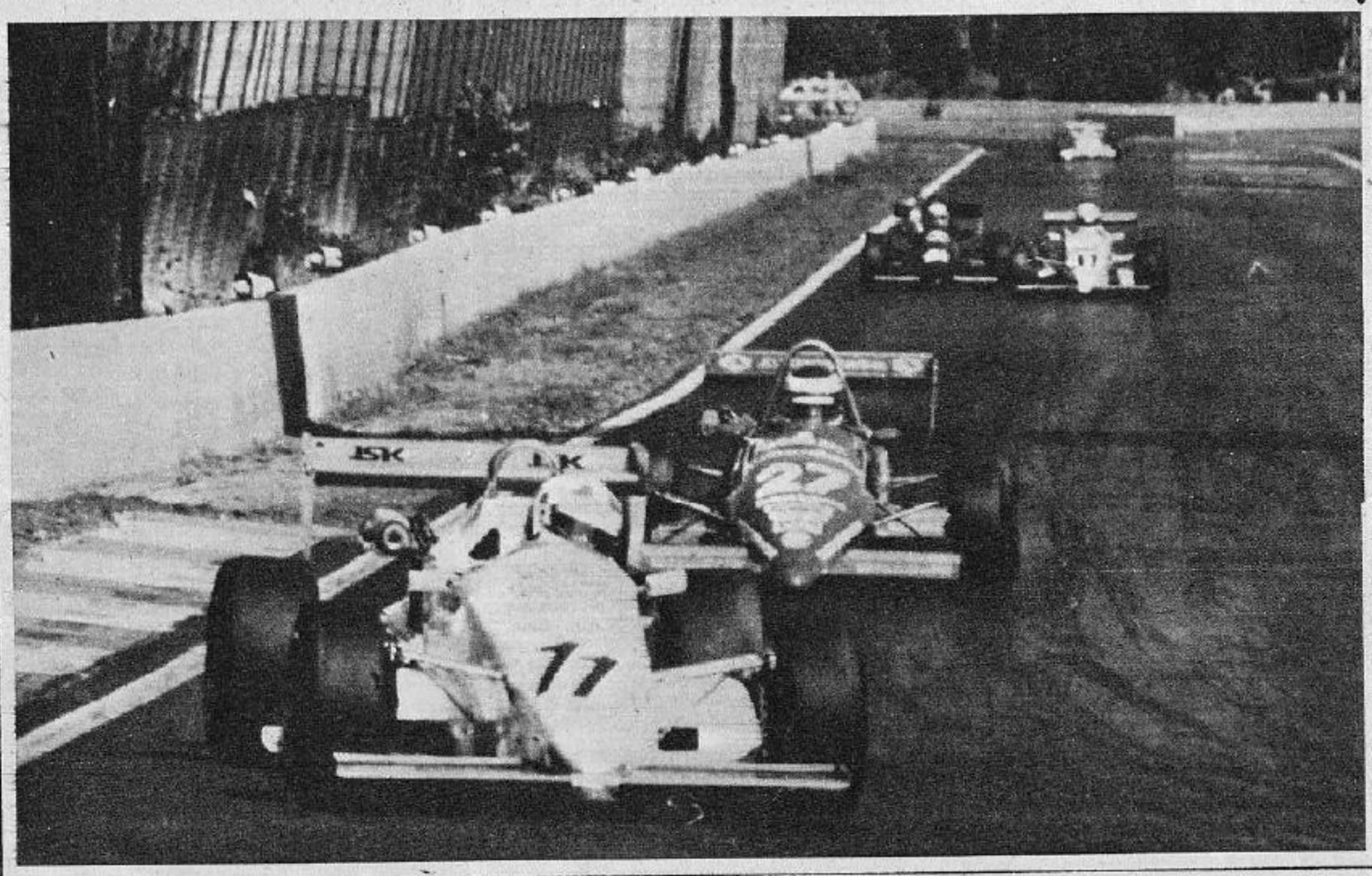
El más exitoso de la temporada ha sido Reynard, ya que obtuvo el título europeo, el británico y el sueco, además de las 21 victorias. Adrian Reynard –que desde 1973 está fabricando bastidores en Oxfordshire, Gran Bretaña– produjo con el 863 el monoplaza más liviano del parque, ya que requiere una veintena de kilogramos de lastre para encuadrarse en el reglamento. Utiliza un monocasco de fibra de carbono, con sección en U invertida, cerrada debajo por una placa de honeycomb, que se aconseja reemplazar cada 5/6 carreras para que conserve su eficiencia. A diferencia de Dallara, el chasis es semiportante, adoptando una pequeña estructura tubular para sostener el grupo propulsor.

Los puntos fuertes del Reynard han sido este año los circuitos sinuosos y el piso mojado. Esto se explica por la amplia trocha delantera y un diagrama de suspensión con importante recupero de camber. Otra característica saliente del Reynard es su estabilidad en el trenale, gracias al empleo de barras de menor sección.

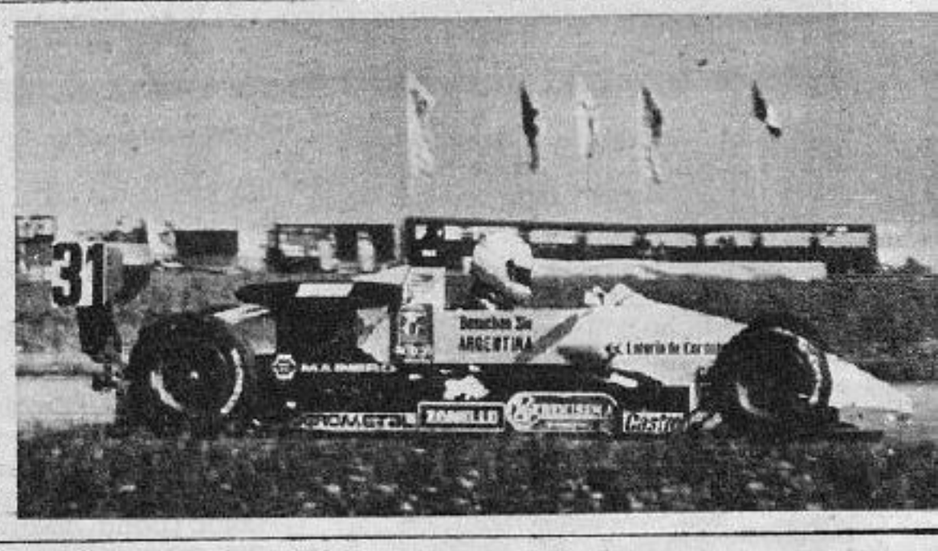
Reynard está trabajando en el nuevo 873 que presentará varias modificaciones y que merece desde ya la confianza de sus usuarios, de los que unos 50 han solicitado el modelo en fabricación. Además está construyendo juntamente con Hewland una nueva caja de 6 velocidades, que equipara al 873. Las otras modificaciones están referidas a las suspensiones, ya que se pretende mejorar la performance en los circuitos veloces, los que presentaron problemas a lo largo de la temporada.

Reynard pretende seguir siendo una alternativa intermedia entre Dallara y Ralt en cuanto a costos, sin resignar competitividad. Uno de los principales defensores del nuevo producto será el peruano Neto Jochamowitz que tripulará el auto del equipo de fábrica.

Además de ganar el campeonato italiano, el arma utilizada este año por Victor Rosso obtuvo los subcampeonatos en Francia, Alemania y en el Europeo. El Dallara se revela como un chasis robusto y particularmente apto en los circuitos rápidos. Lo primero pudo comprobarse a través de gran cantidad de golpes y fueras de pista que sin embargo no requirieron ningún cambio de monocasco. Como ejemplo vaya el impacto frontal de Rosso en Zolder, que no pasó del susto gracias a la resistencia del bastidor. El otro punto fuerte se explica por un excelente estudio aerodinámico en la galería de piso móvil que posee la factoría de Varano de Malegari (Parma), del que no fue ajeno el argentino Enrique Scalabroni. Han logrado el coeficiente de forma (CX) más bajo de la especialidad (0,52 según la configuración alar), lo que sumado a la gran rigidez del monocasco y a un diagrama de suspensiones, dieron por resultado un producto insuficiente mayor. En los diversos campeonatos se ha demostrado que los chasis han adquirido mayor importancia que nunca.









Arriba izquierda: Reynard 863, equipado con motor VW-Spiess.

Arriba derecha: Dallara 386, también con motor VW, conducido por Victor Rosso.

Derecha: Ralt RT 30/86, el más simple.

REYNARD

1 - Suspensión delantera y sector anterior del monocasco con un subchasis pequeño en aluminio que sostiene trompa y spoilers, alojando la bomba de freno. El diagrama de suspensión es del tipo "push-rod" (trabaja el amortiguador a la compresión), con triángulos superpuestos. Una característica del Reynard es la escasa distancia entre los ataques de los brazos, debido a la baja colocación del superior. También es significativo el largo de los brazos, que además de producir un flujo de aire limpio, permite una trocha de generosa dimensión. El monocasco –en carbono con piso de honeycomb– se repliega frontalmente para alojar los amortiguadores verticales. La suspensión se vincula al monocasco a través de cuadernas de aluminio. También se aprecia el ingreso de aire del flanco derecho, que aloja el radiador de agua y la central eléctrica.

2 - Sector trasero con primer plano de la suspensión, conformada por un paralelogramo inferior y un triángulo superior, con diagrama tipo "push-rod". El amortiguador se ubica en forma convencional, es decir vertical y al costado de la caja. Se aprecia la prolongación del piso del monocasco que canaliza la evacuación del flujo de aire, carenando la caja y completando el venturi. Este carenado inferior se remata en el alerón inferior, que al igual que el superior están sostenidos por dos importantes estabilizadores. También se alcanza a distinguir la salida del flanco izquierdo que aloja el radiador y el depósito de aceite.

3 - Carenado posterior integral utilizado en algunos circuitos. La principal característica es que el alerón inferior se integra al conjunto, con una incidencia fija.

DALLARA

4 - Flanco izquierdo que aloja el radiador y el tanque de aceite, mientras que el radiador de agua y la central eléctrica están en el derecho. El alerón vertical que se ve en primer plano tiene la función de canalizar el flujo de aire de los flancos, adhiriendo la capa límite al lateral.

5 - Suspensión posterior, resuelta enteramente dentro del venturi. Con la extensión del piso se carena la caja y se generan dos timones estabilizadores. El diagrama es con balancín superior y triángulo inferior, mientras que el amortiguador es vertical y está al costado de la caja. El portamaza está construido en una aleación especial de aluminio. La barra se regula solamente desde el exterior, sin posibilidad de modificarla desde el habitáculo.

RALT

6 - Suspensión anterior montada sobre el clásico subchasis de aluminio. El diagrama es del tipo "push-rod" con triángulos superpuestos y reactor que trabaja sobre el extremo superior del amortiguador vertical. La barra antivuelco es regulable desde el habitáculo. Los flancos son asimétricos. El derecho –de menor sección– aloja la batería y el radiador de aceite, mientras que el izquierdo contiene el radiador de agua.

7 - Habitáculo en duraluminio con esquema convencional. En primer plano los dos comandos de la barra: arriba el delantero y abajo el trasero. El arco de protección delantero funciona como elemento estructural del bastidor.

8 - Suspensión trasera del RT 30/86 con amortiguadores verticales. En el diagrama "push-rod" se destaca la forma particular de la parrilla superior para permitir el trabajo del reactor. El carenado inferior cierra el perfil venturi y protege la caja de cambios.

9 - Comparación con el modelo RT 30/85 que todavía funciona en los circuitos europeos. La diferencia fundamental está en los amortiguadores, que se ubican horizontales y longitudinales. El esquema fue abandonado en el '86.

MOTORES

10 - El veterano Alfa Romeo de los hermanos Oreste y Gianni Pedrazzani. Con un "aggiornamento" lució como en las mejores épocas, conquistando el Europeo y el Italiano de la especialidad. Entre las novedades que recibió la versión 86 figuran: nuevos pistones Borgo diseñados por los Pedrazzani, distinto cruce de levas, cambio en el perfil y en la alzada de válvulas y nuevos tubos de admisión, conservando la inyección mecánica. Su principal característica es el torque a bajo régimen, algo que se vio en Imola durante la competencia del Europeo sobre piso mojado. Teniendo un régimen similar al VW para la máxima potencia (5.600 rpm), el máximo par del propulsor itálico está a 4.600 rpm, mientras que el alemán requiere de 5.200 rpm para entregar los casi 23 kgm de torque. Este motor se verá en la F.2 Codasur '87 utilizado por un equipo argentino.

11/12 - Motores VW de Sigfried Spiess y John Judd respectivamente. Ambos preparadores trabajan con similar filosofía y llegan a los casi 170 CV de potencia, superando en unos 5 CV al Alfa Romeo. La diferencia fundamental entre los dos desarrollos del motor que equipa al Golf Scirocco GTI 1,8 es la inyección electrónica. Mientras el germano parte de una base Bosch, el de Brabham utiliza Weber Marelli.

perable en la veloz. Se pretende corregir en la versión '87 la falta de buen rendimiento en los circuitos trazados y en el pavimento mojado.

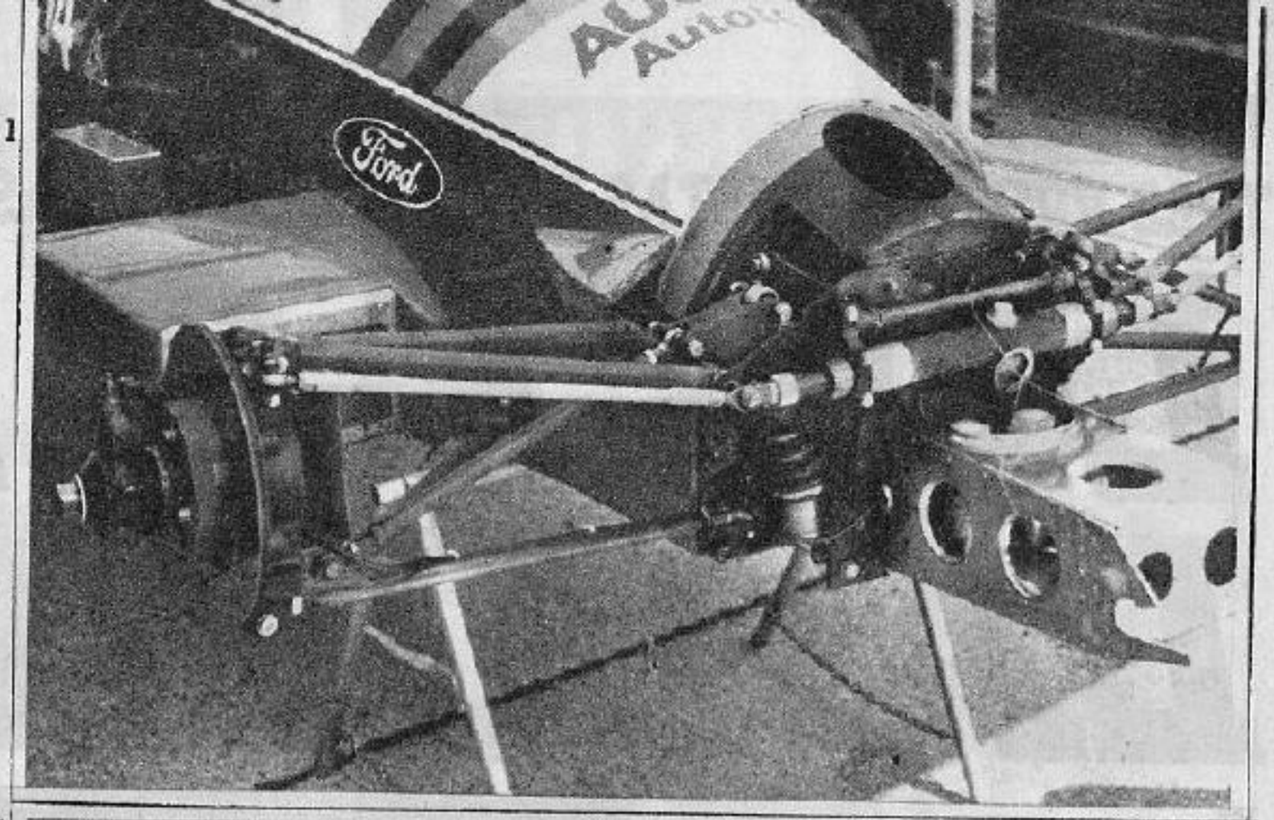
El chasis más caro de la categoría está construido en base a un monocasco en fibra de carbono con sección en U invertida cerrada, hecho en una sola pieza, a diferencia del Reynard que es abierto. El conjunto impulsor se vincula al monocasco a través de un soporte metálico. Lo mismo ocurre con la suspensión delantera, que se une al bastidor mediante un soporte de magnesio.

Para el próximo año, Dallara mejorará al 386, introduciendo numerosos cambios: modificará la suspensión delantera, los portamazas, la paralela, la posición de la butaca (más baja y adelantada), la suspensión trasera (más robusta), el soporte del grupo propulsor (será alivianado) y la aerodinamia. A este respecto, luego de ensayos en túnel, se decidió reformar los flancos y el sector trasero. Este chasis, el 387, costará unos 40.000 dólares.

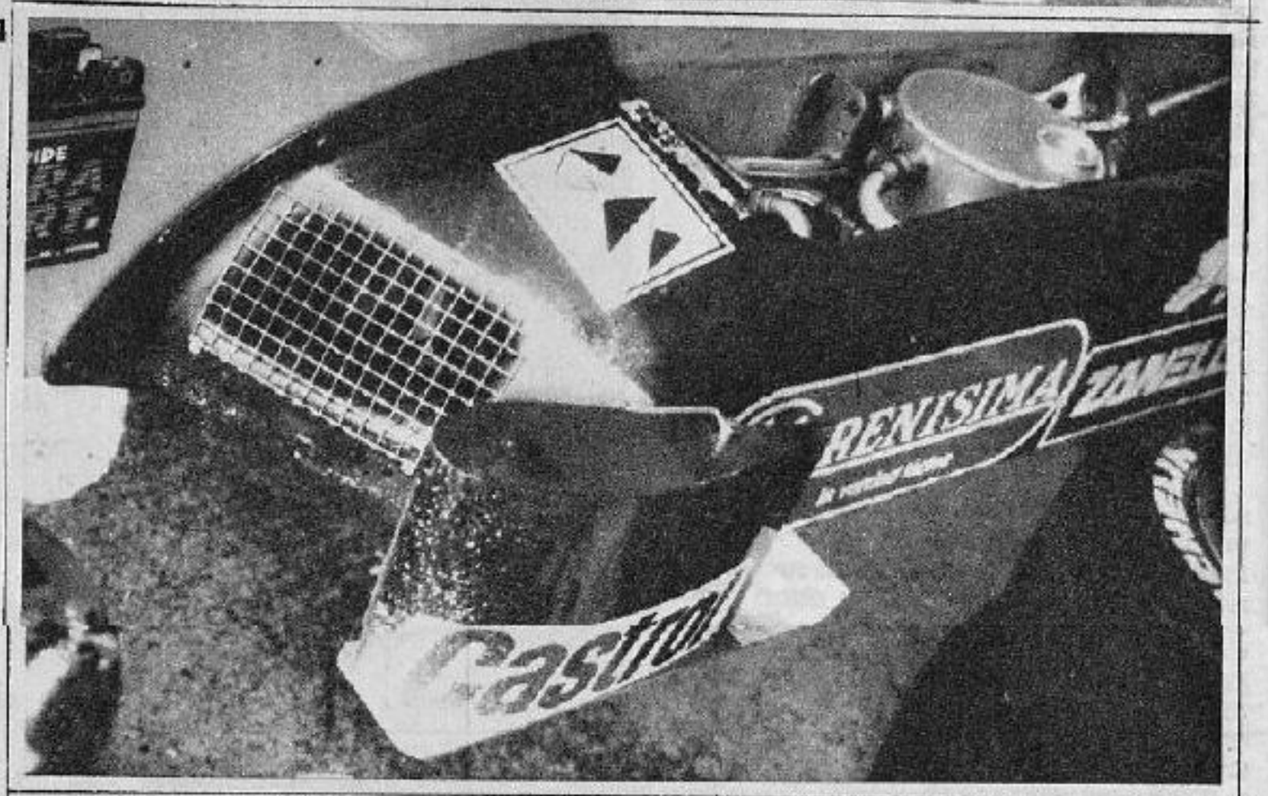
Por último el tradicional Ralt, que con sus pergaminos a cuestas se mantuvo como la alternativa más simple, Conservadora y más económica. Los productos realizados en Surrey (G. Bretaña) lograron el campeonato alemán y los subtítulos en Inglaterra y Suecia. Evidentemente Ron Tauranac trató de mantener la vigencia del aluminio, debido a las grandes inversiones que había realizado en maquinarias para el trabajo con dicho material. Es por ello que el RT 30/86 resultó el menos rígido del parque, cosa que resultó favorable a sus usuarios cuando las condiciones del piso no eran las ideales.

Para el año próximo Tauranac ha decidido dar un paso adelante, aunque sin llegar a la sofisticada fibra de carbono. El nuevo RT-31 estará construido en honeycomb (panal de abeja) forrado en aluminio, solución que Ralt ya utiliza en los F-3000 con buen suceso. El auto mostrará una renovación total, cosa que no ocurría desde el carreteado RT3 que en Argentina utilizara Scarazzini para la F-2. Además de cambios de suspensiones, se anuncia una nueva aerodinamia, otro de los puntos débiles del Ralt actual. Tal es la magnitud de la transformación, que los primeros chasis recién serán entregados a fines de febrero. Es por ello que Bertram Schaffer le confirmó a Víctor Rosso que recién a comienzos de marzo se podrán hacer los primeros tests con la nueva unidad.

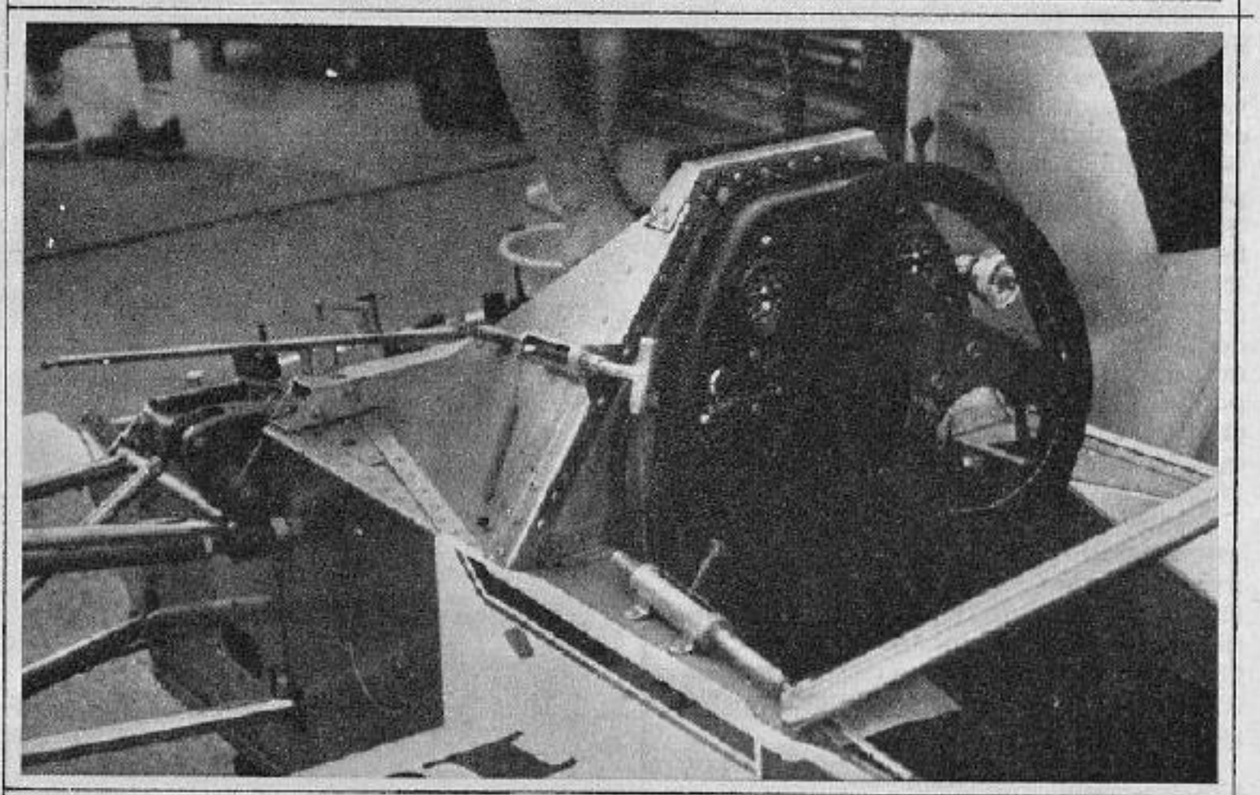
Texto y fotos: Néstor Palmetti



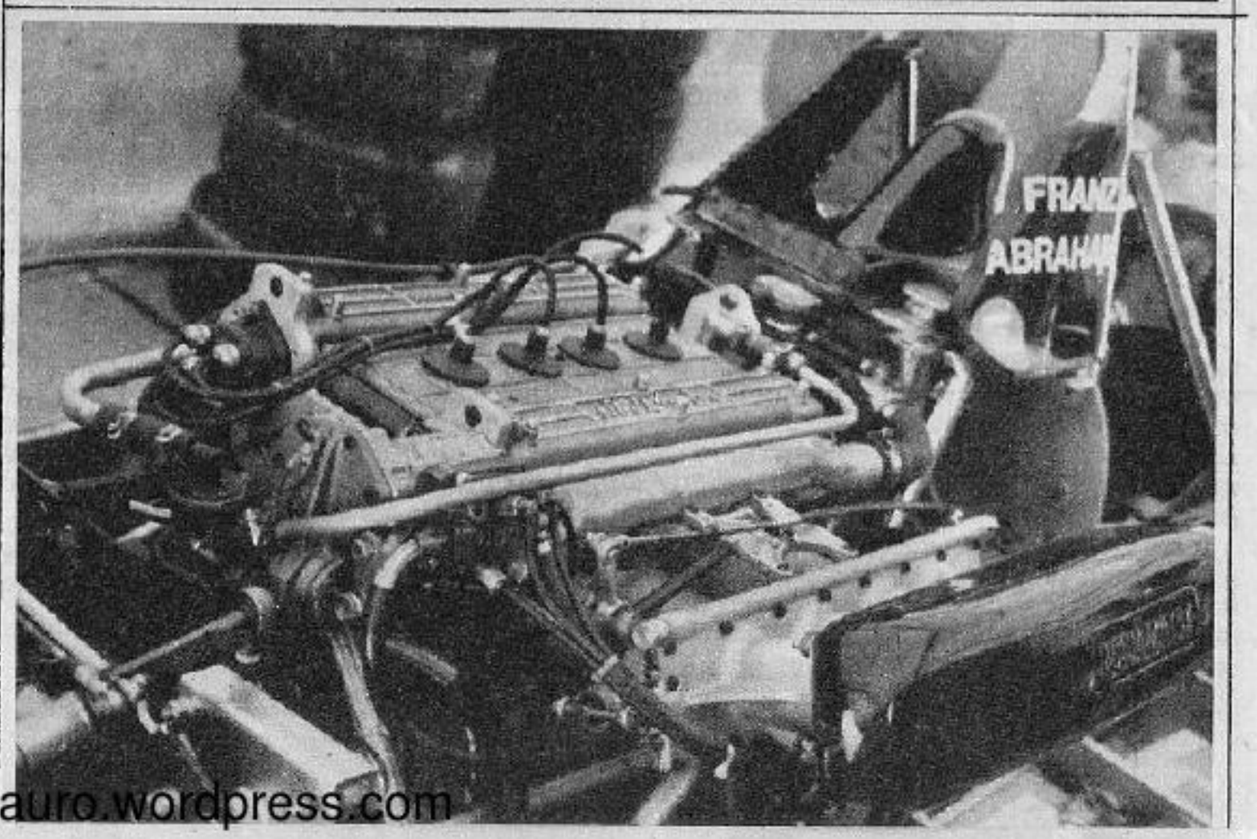
1



4



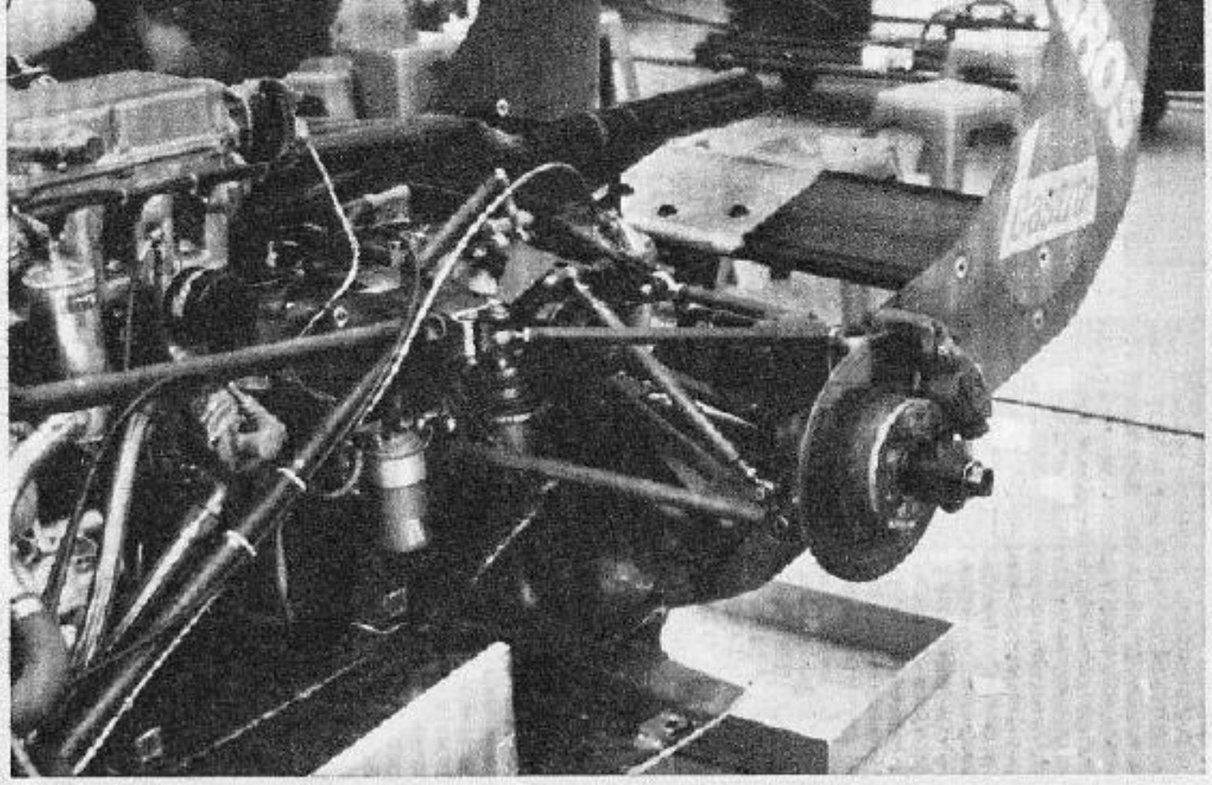
7



10

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

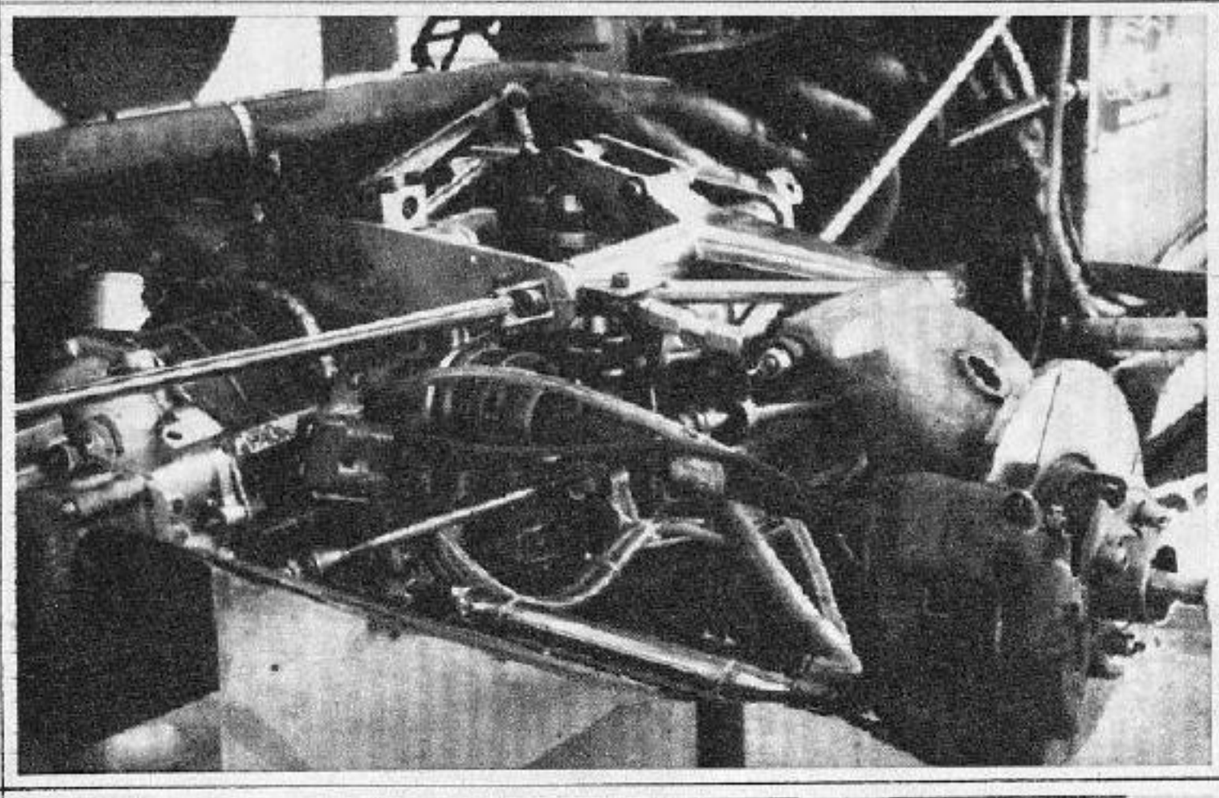
2



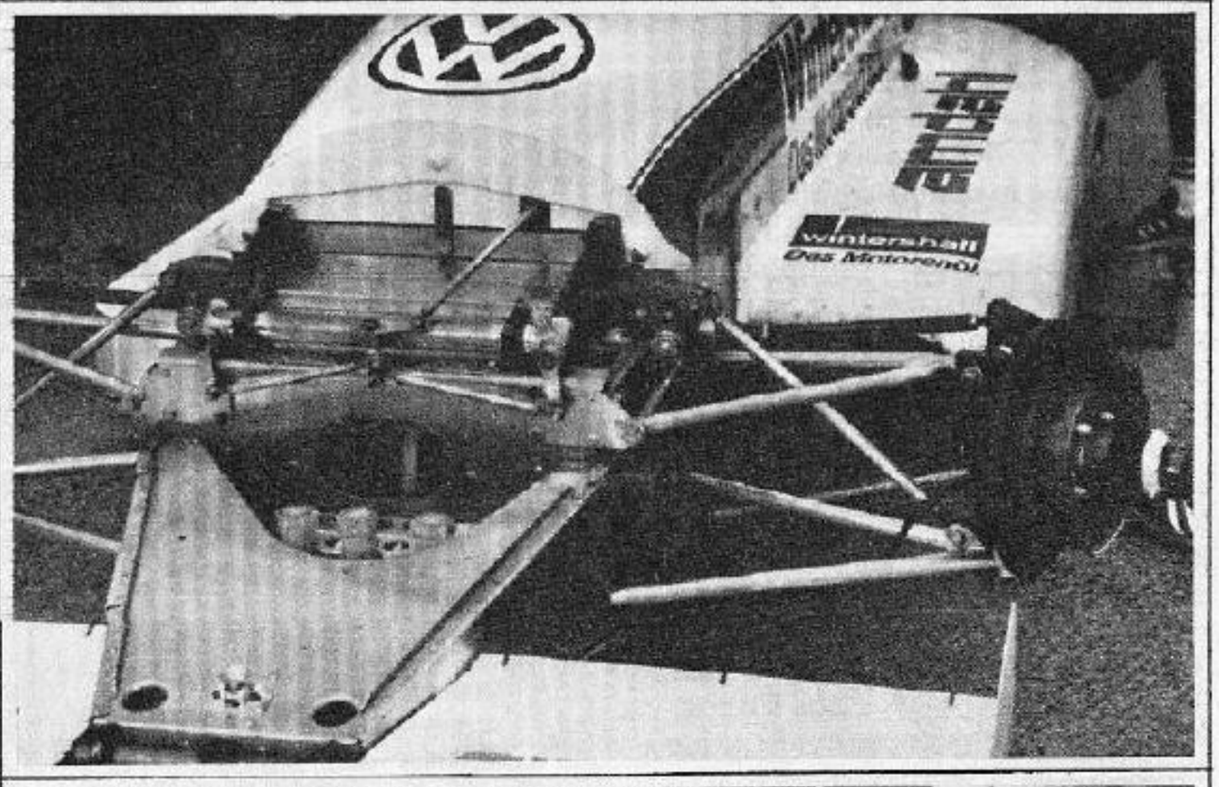
3



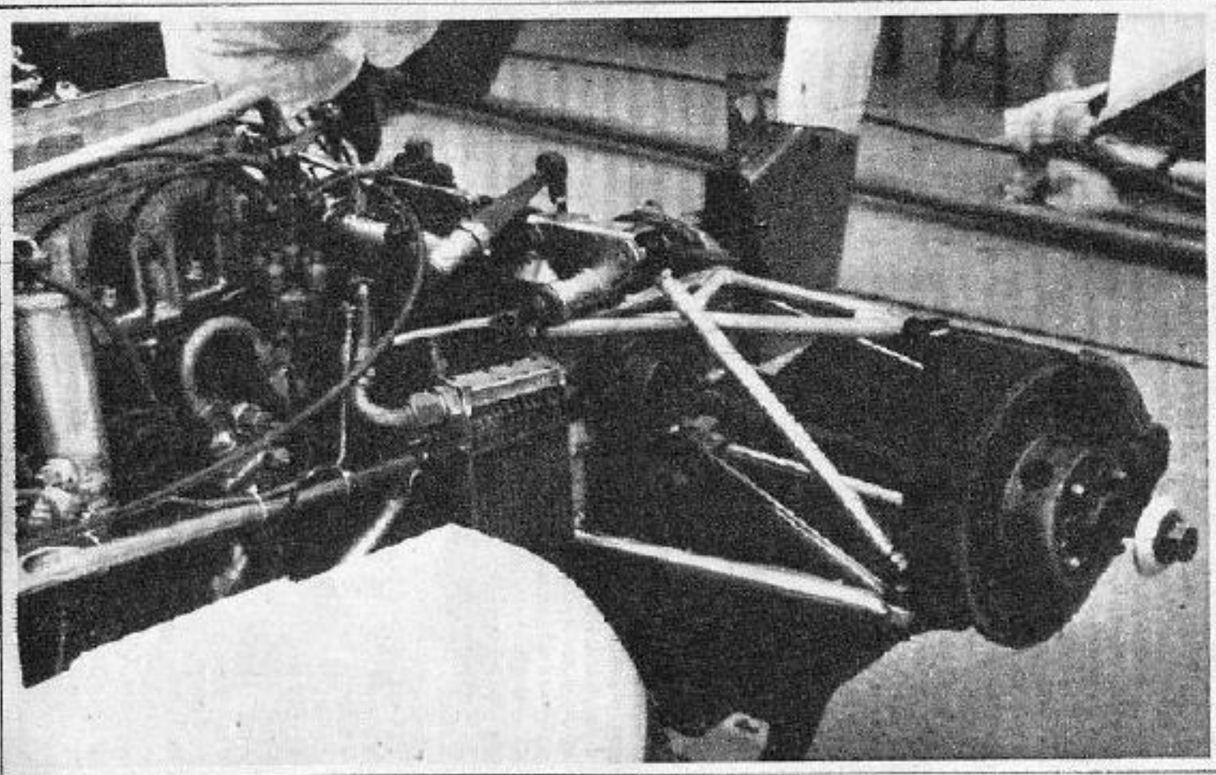
5



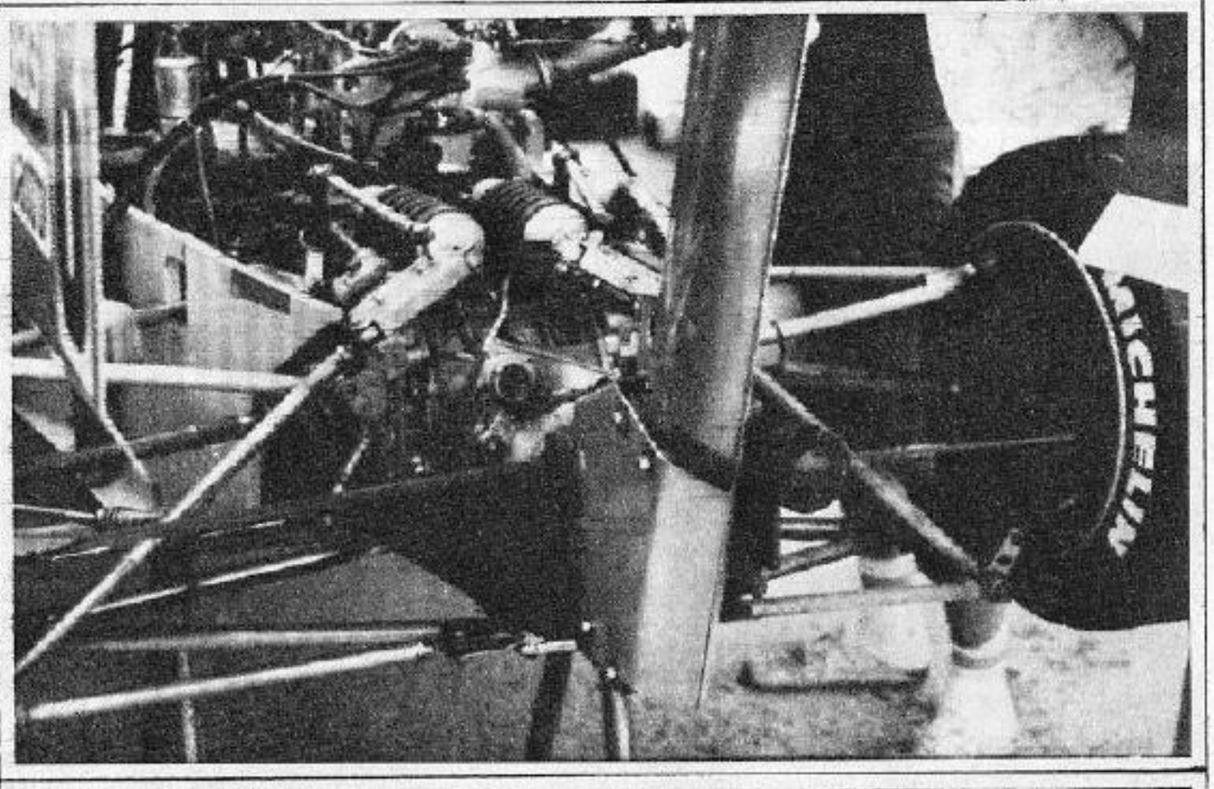
6



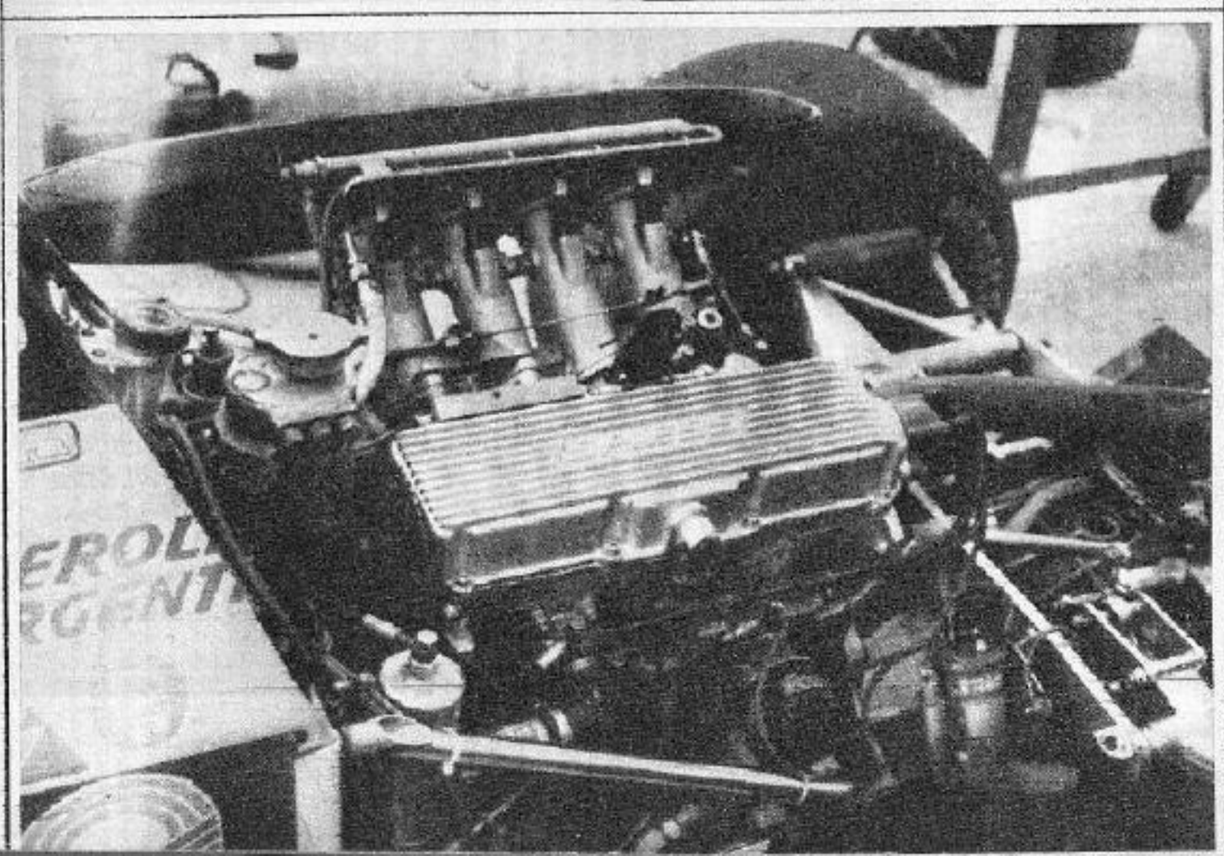
8



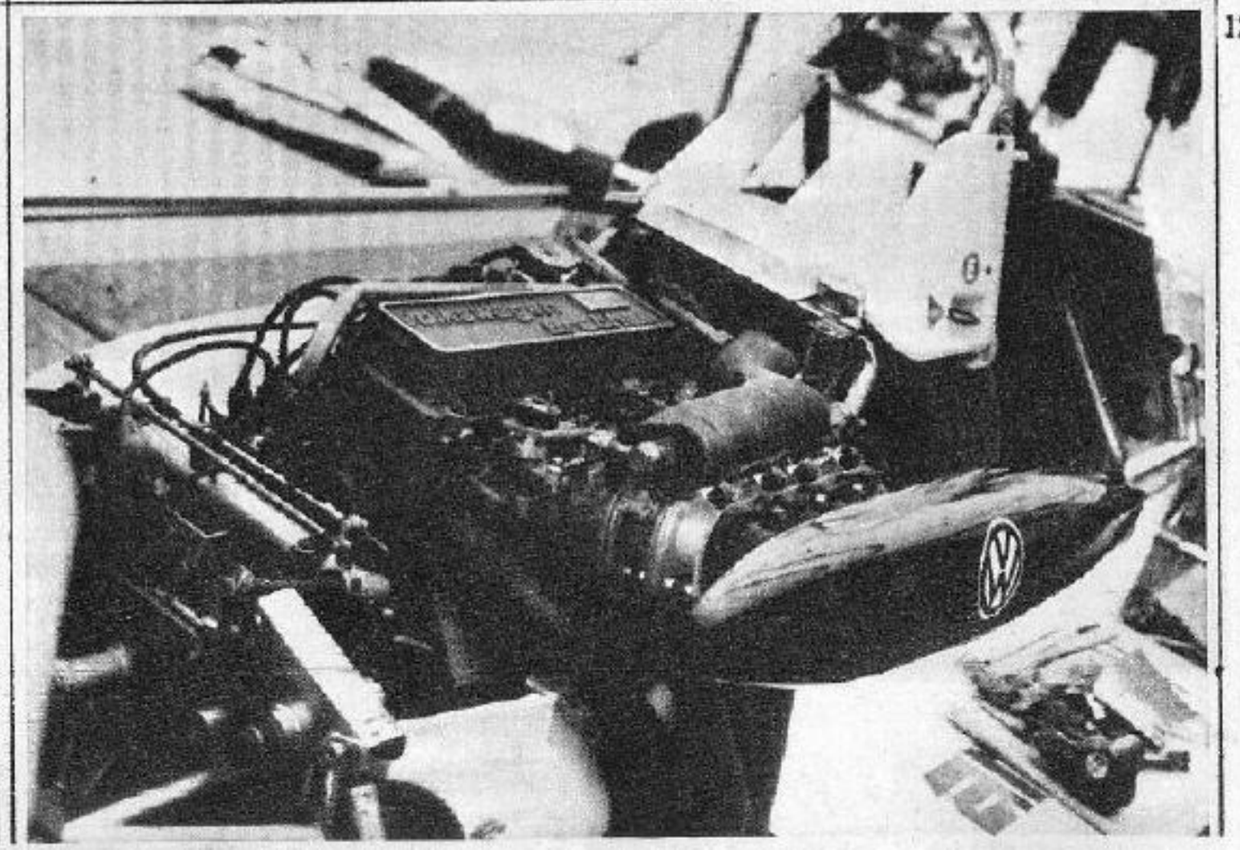
9



11



12





RALLY PARIS-DAKAR

LA ULTIMA GRAN AVENTURA

FOTOS: François Poincet (Sygma) y Martin Holmes

El París-Dakar es algo más que una carrera, un raid-rally o como quiera llamárselo. Su espíritu va más allá hasta alcanzar el de una auténtica aventura. El de un gran reto que el hombre se propone al enfrentar con sus medios mecánicos a los enormes escollos que le ofrece la naturaleza, a través de casi 13.000 kilómetros. Y es un desafío especial, porque seguramente en esta era de los viajes interplanetarios, parece ser la última gran aventura conjunta del hombre sobre la Tierra.

Esta "gran aventura" cumplió recientemente su novena edición. Un hito que muchos pensaron no alcanzaría esta propuesta luego que, en el año anterior, su creador **Thierry Sabine** encontrara trágico fin al caer su helicóptero en el desierto. **"Con Sabine también murió el París-Dakar"**, sostuvieron por entonces muchos que profetizaban el fin de algo que, más allá de una mera competencia, se había convertido en un clásico del comienzo de cada año.



1

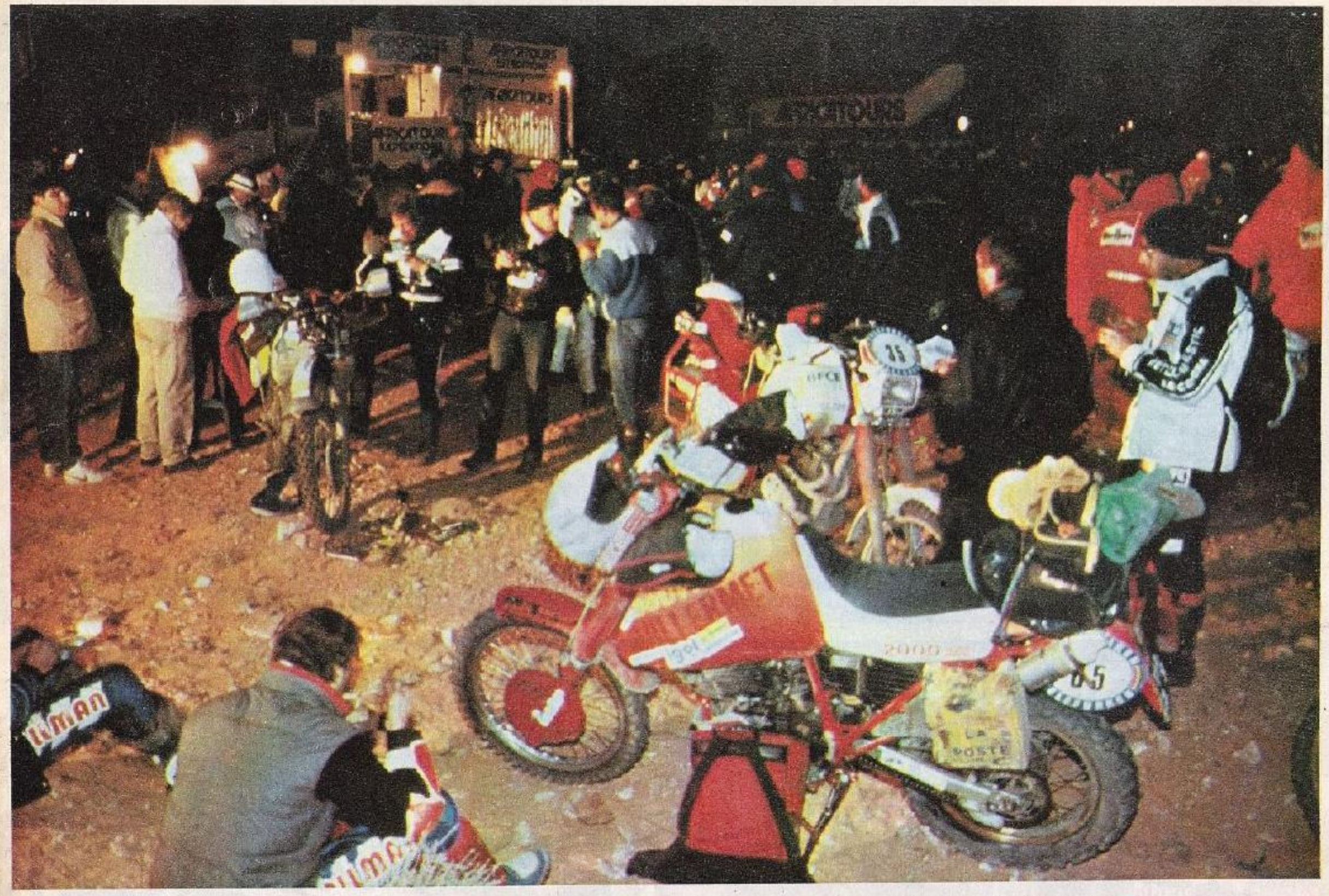


3

Apoteosis en las playas de Dakar, Senegal. Ari Vatanen, el rubio finlandés que volvía a competir luego de un año y medio de inactividad, termina el Rally París-Dakar como indiscutido ganador. Lo reciben hombres de la organización de la prueba (de buzo blanco), periodistas y mucho público.

Tres Range Rover en el prólogo de Cergy-Pontoise. El rojo es conducido por Patrick Tambay, mientras lo sigue el de Zaniroli, quien finalizó segundo detrás del Peugeot 205 Grand Raid oficial. Estos primeros metros de carrera se realizaron en las cercanías de París, utilizando un terreno especialmente difícil.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



2



Un alto en el desierto, mientras los camiones de Africatours reparte vituallas. Los motociclistas eran quienes más ayuda necesitaban, puesto que a las habituales e infrahumanas condiciones de vida, se sumaba la desprotección intrínseca del medio. En la foto se aprecia a Painau (Nº 35).

En la ciudad de Dakar posan los ganadores de las tres categorías principales del Paris-Dakar: en el fondo, el gran camión conducido por De Rooy-Geuzemans-Van der Rijt, en primer plano Cyril Neveu (motos) y a su lado Bernard Giroux. Ari Vatanen ondea una banderita finlandesa, celebrando su triunfo. Y un león descansa.

4



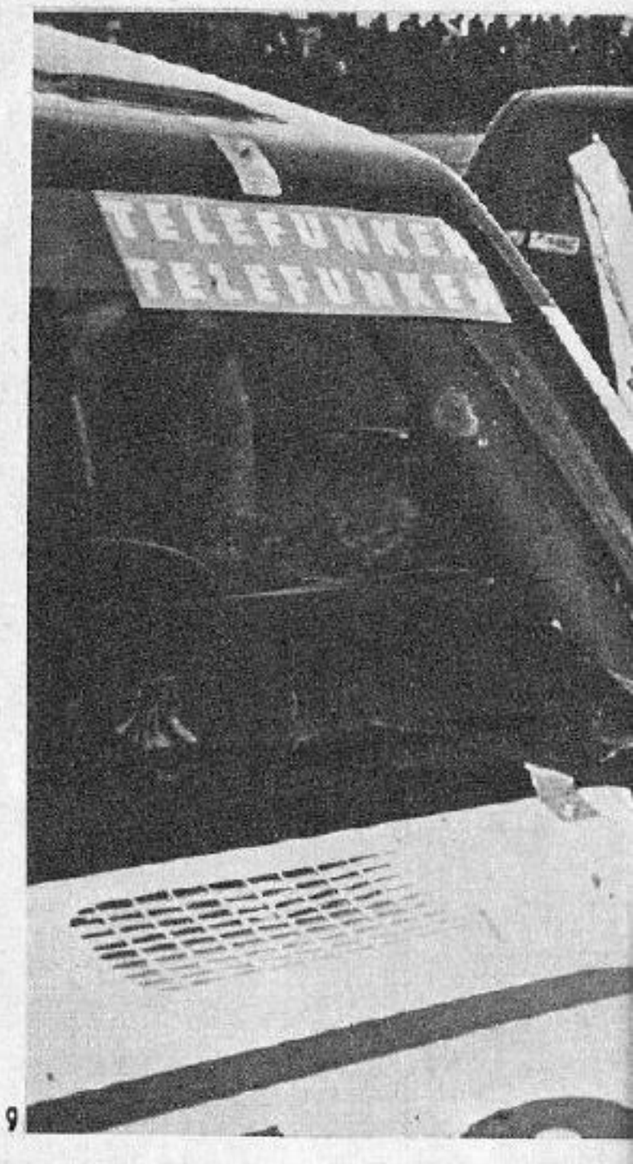
RALLY PARIS-DAKAR



4



5



9



6



8



7

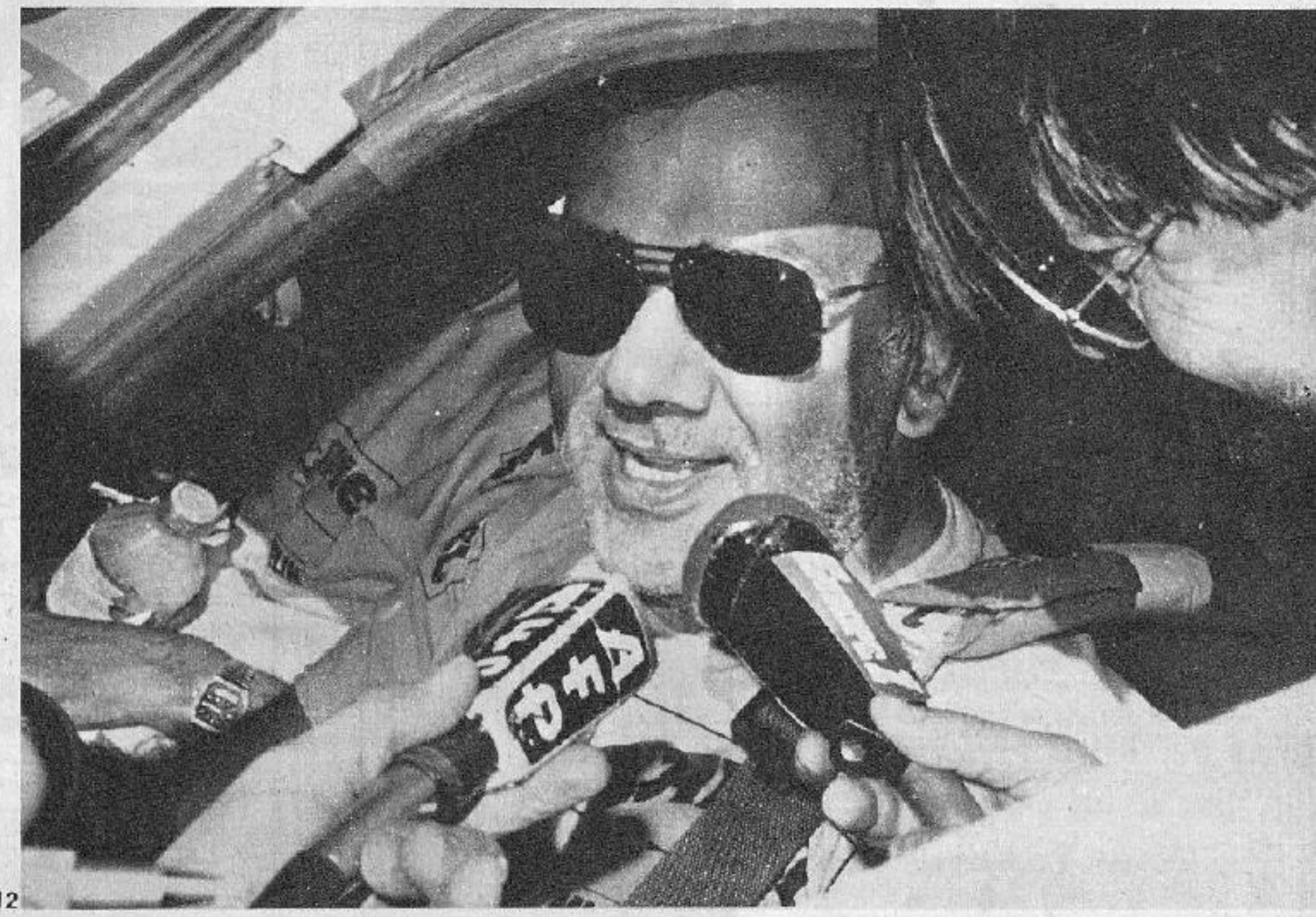


11

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



12



10





4) El Range Rover 280 con Patrick Tambay al volante en plena marcha. El francés se constituyó, en ésta su presentación en la carrera, en una de las revelaciones, llegando incluso a ganar tres etapas. Tambay, que se mostró muy conforme con esta nueva incursión, reconoció que sus mejores momentos los tuvo en los tramos veloces y que en los lentos fue superado por la mayor experiencia de sus rivales.

5) Otro Ranger Rover, pero en este caso modelo especial con la tripulación francesa Deladriere-Berlheul en su interior. Estos autos contaron con apoyo directo de fábrica y estuvieron equipados con motores V8 de aluminio llevados de 3,5 a 4,2 litros, que erogaban una potencia de 280 HP con aspiración normal, que fue preferida al turbo por considerarla más apta para el tipo de combustible utilizado.

6) El binomio Gerard Sarrazin-Gerard Trouble sobre otro de los nuevos Toyota FJ 73. Entre las características de este flamante modelo, se contaron su chasis 10 cm más largo que la versión anterior, su doble juego de amortiguadores por rueda y un tanque único de combustible con capacidad para 400 litros. También, un tipo de cubiertas especialmente construidas por Pirelli.

7) Las llamas ya hicieron gran parte de su obra consumiendo a esto que poco antes era un orgulloso vehículo de competición. Por suerte, sus tripulantes pudieron salir a tiempo. Hubo varios accidentes en carrera, aunque ninguno con consecuencias fatales para los pilotos. Si en cambio las tuvo un percance protagonizado por el auto conducido por el periodista Henry Mouron, que causó su muerte y heridas al camarógrafo francés Jean Lehalle.

8) La cámara captó fustio el instante en que el Daihatsu Rocky, de la tripulación Moritz-Elenbaras, hace esta pirueta en dos ruedas amenazando con un vuelco que final y afortunadamente para sus pilotos no concretó. Detenido aparece en cambio el Limm Aller 2500 de Lourenço-Barbosa con sus tripulantes prestos a intentar solucionar el inconveniente.

9) Este robusto señor es Andrew Cowan, viejo zorro de este tipo de competencias y que en 1978 se anotase con un triunfo en la recordada Vuelta a la América del Sud. Este año en el París-Dakar no tuvo demasiada fortuna con un Mitsubishi Pajero de 2,6 litros Turbo, que adoleció de serios problemas de caja que lo sacaron prematuramente de la conversación en los puestos de punta.

10) Los integrantes de las tripulaciones argentinas, posando junto a un R18 Break 4x4, pese al frío, en la noche desértica. Sarthe, Gómez Comelli, Salar, Buteler, Gil y González Virgili fueron los compatriotas que intentaron la aventura. No fueron muy lejos, ya que apenas ingresados al territorio africano, debieron abandonar. Otra vez será, muchachos, si es que les quedan ganas de volver...

11) En este estado quedó el Peugeot de Ari Vatanen luego de su golpe durante la preliminar en Cergy-Pontoise. Pese a ello, y gracias a la impresionante asistencia del público y la posterior técnica que aplicó el equipo francés, el piloto finlandés –aunque muy retrasado– pudo llegar y fue reparado su 205 tan rápido y bien como para seguir en carrera, escalarse "todo" y ganarla con relativa comodidad.

12) El incipientemente barbado Shekhar Mehta, respondiendo a las inquietudes de un colega antes del comienzo de un Especial. El kenyano fue otra de las piezas claves en el esquema del equipo Peugeot. Su tarea de apoyo al auto de Vatanen resultó decisiva para que el finlandés superara difíciles momentos como su vuelco en la 13ª etapa y los causados en la 17ª por pinchaduras de neumáticos. Mehta terminó quinto pero se llevó el halago de ser el ganador de la mayor cantidad de etapas.



RALLY PARIS-DAKAR



9

Foto 4) Un alto nocturno en el camino en la etapa que unió Tamanrasset con Alit. Y la escena muestra el despliegue de asistencia técnica que tuvo el equipo oficial Peugeot y que fue uno de los puntos claves para la victoria lograda por Ari Vatanen. Tanto el auto del finlandés como el de Mehta contaron, hasta que duró en carrera, con la asistencia del auxilio veloz del tercer Peugeot a cargo de Andrea Zanussi.



Foto 5) Espectacular toma que muestra la marcha impresionante del monstruoso DAF TurboTwin II, amplio dominador en la categoría de los camiones con la conducción del holandés Jan De Rooy. Este vehículo cuenta con dos motores turbo que en conjunto erogan una potencia de 1.000 HP. Asimismo, el chasis construido con materiales livianos redujo el peso en casi dos toneladas con respecto al modelo del año anterior...

Foto 6) Otro típico pasaje del Paris-Dakar, con un beduino realizándole asistencia a uno de los Toyota en el tramo que llevó al grupo desde Alit hasta Dinkou. Pese a la interesante propuesta de su motor Supra de 6 cilindros y 310 HP, los autos nipones no tuvieron demasiada fortuna, viéndose afectados por numerosas roturas de cajas y diferenciales que hicieron agotar el stock de repuestos previstos.

5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Nunca tan equivocadas aquellas profecías. No contaban quizá con la firme convicción de la gente de la Thierry Sabine Organization, que con **Gilbert Sabine** (padre de Thierry) y **Suzanne**, quien fuera su mujer, a la cabeza, alzaron sus banderas en pos de la continuidad del ya célebre París-Dakar. "**Mantener viva la carrera y fundamentalmente su espíritu, es lo menos que se merece la memoria de Thierry**", afirmaron.

Vaya si lo consiguieron. Más de quinientas tripulaciones llevaron hasta una cifra record los inscriptos para la versión '87 de esta aventura. Más de un millar de voluntades humanas dispuestas al desafío y que abarcaron desde el superprofesionalismo del reaparecido **Ari Vatanen**, que hizo su debut en la carrera, hasta la cristalina intención del médico francés **Marcel Hugueny**, que con sus 75 años y un vetusto **Toyota HJ 60**, cumplió con una costumbre que lo viene acompañando desde la creación del París-Dakar.

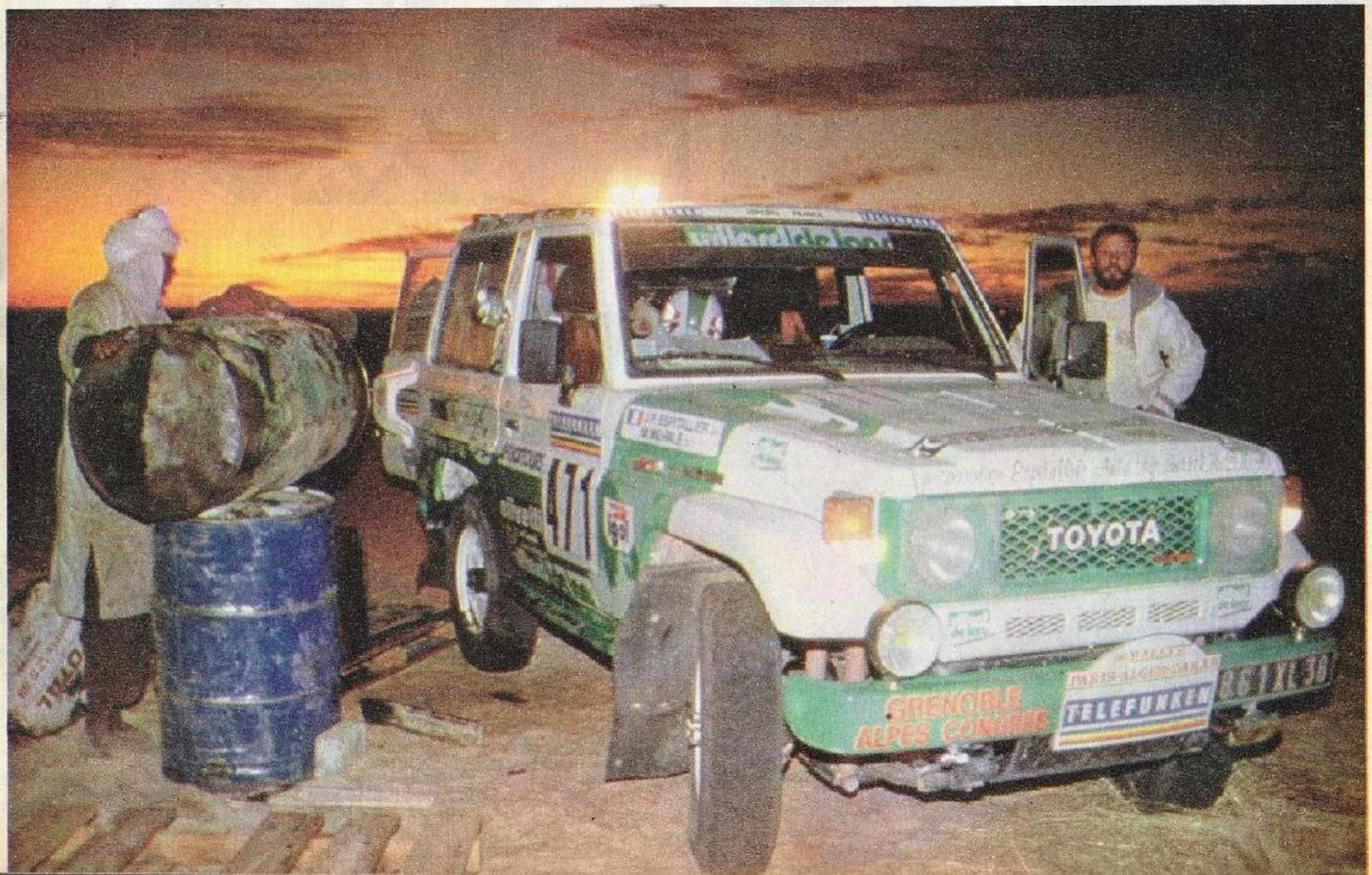
Más de quinientos aparatos mecánicos lanzados a las múltiples exigencias, y que abarcaron desde los simpáticos "dunne-buggies" hasta los mastodónticos camiones de 1.000 HP, pasando obviamente por todo tipo de autos y motos.

Todos ellos armaron esta nueva aventura. Esta difícil y superexigente aventura, es preciso agregar. Que vio la luz junto con el nuevo año, rodeada de una multitudinaria concurrencia en Versalles, y transitó hasta su llegada a Barcelona un camino que nada tuvo que ver con el que luego los aguardaría en territorio africano. "**La gente nos tiraba flores y se acercaba tratando de tocar nuestros autos**", confesarían luego los protagonistas, para agregar: "**Qué distinto sería lo que nos esperaba más adelante...**".

Y era distinto, no más, porque ahí estaba el verdadero y especial espíritu del París-Dakar. El de la aventura. Ese que se inauguró con el embarque de los autos rumbo a Argel y que, ya en territorio africano, fue cobrando poco a poco su apogeo con el paso por el temible desierto del Tenere. Ese desierto que esta vez dejó en el camino a sesenta tripulaciones, muchas de ellas libradas a su suerte. Ese mismo desierto que hizo llorar de impotencia a más de uno –y no novato precisamente–, con sus traicioneros cambios que extraviaron unos cuantos rumbos y en muchos casos dejaron inutilizadas sofisticadas brújulas.

Allí el París-Dakar estuvo "en su salsa". Porque dejó al hombre frente a frente con la naturaleza. Con las tórridas temperaturas que casi lo derritieron durante el día, y con las gélidas marcas o los temibles vientos que a punto estuvieron de congelarlo durante las noches. Con el paso por esos lugares propios de una "civilización" alejada en el tiempo, pero que en este caso asomaron como una bendición por el simple hecho de ofrecer un contacto con la especie humana. Por eso los pocos afortunados que tras veintidós días de casi constante marcha, con todas las penurias imaginables y de las otras, consiguieron llegar a la ansiada Dakar, no se preocuparon tanto por la posición en que lo hicieran. Ya con haber completado la aventura, derrotando sus muchas y variadas exigencias, habían triunfado.

Claro que también el aspecto deportivo y competitivo tiene su importancia y matices propios cada año. En esta ocasión dejó algunos perfiles para destacar. El exitoso debut de Ari Vatanen en esta competencia que marcó su reaparición tras el grave accidente en el Rally de Argentina 1985 que lo marginara más de un año de la actividad. El drama de **Hubert Auriol** con su caída, que casi en las puertas de Dakar le dejó a **Cyril Neveu** servido su quinto triunfo entre las motos. El



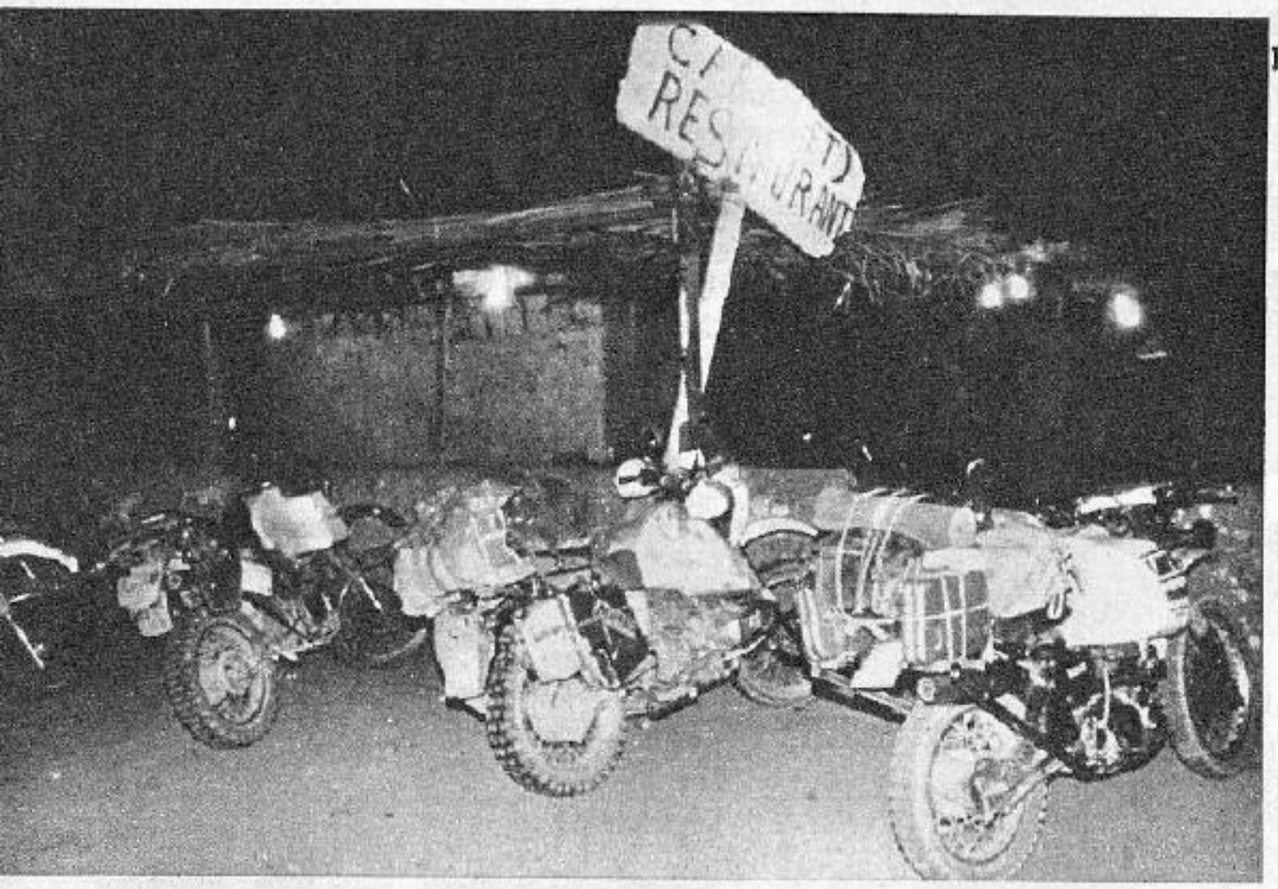


RALLY PARIS-DAKAR



13





14

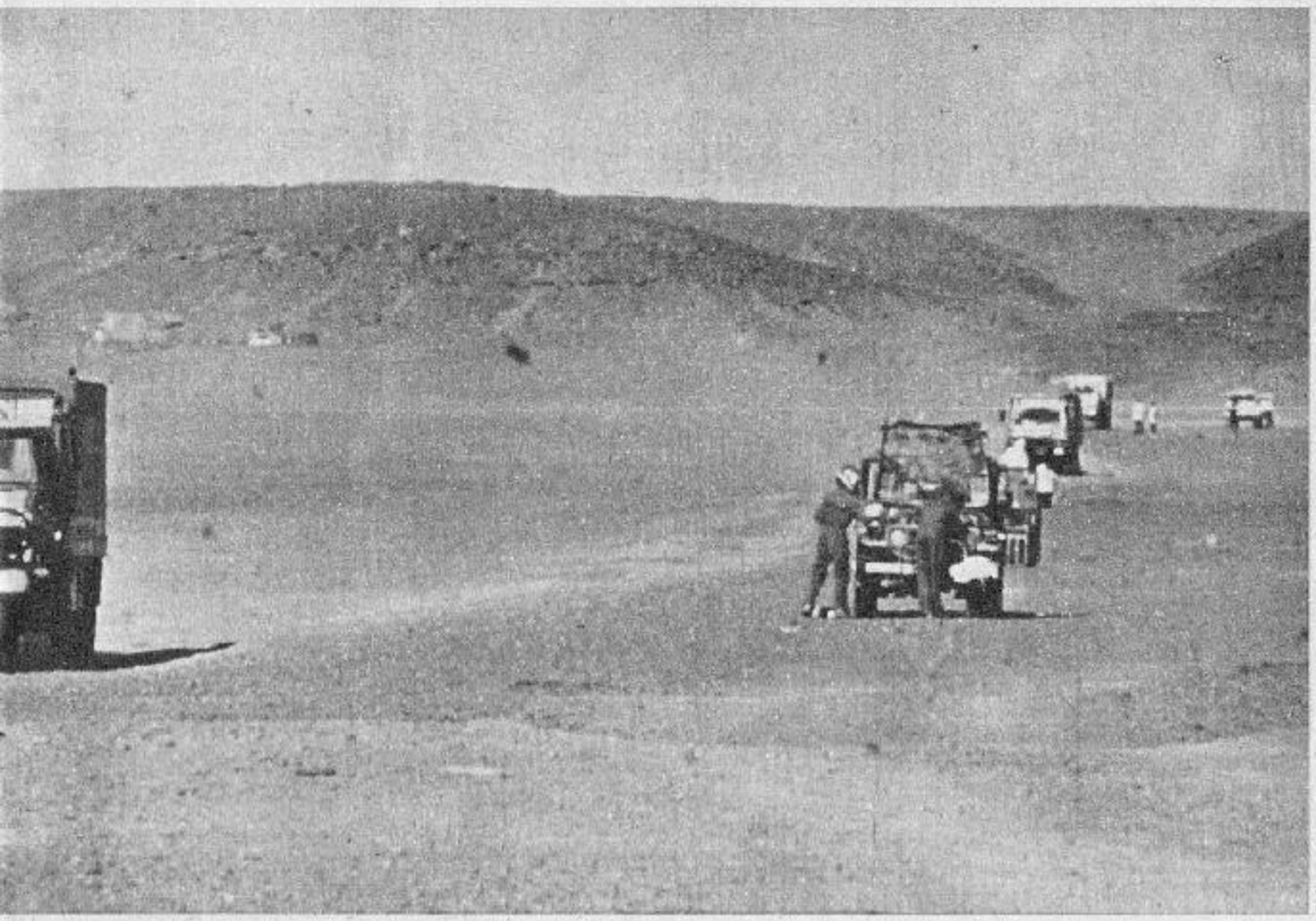




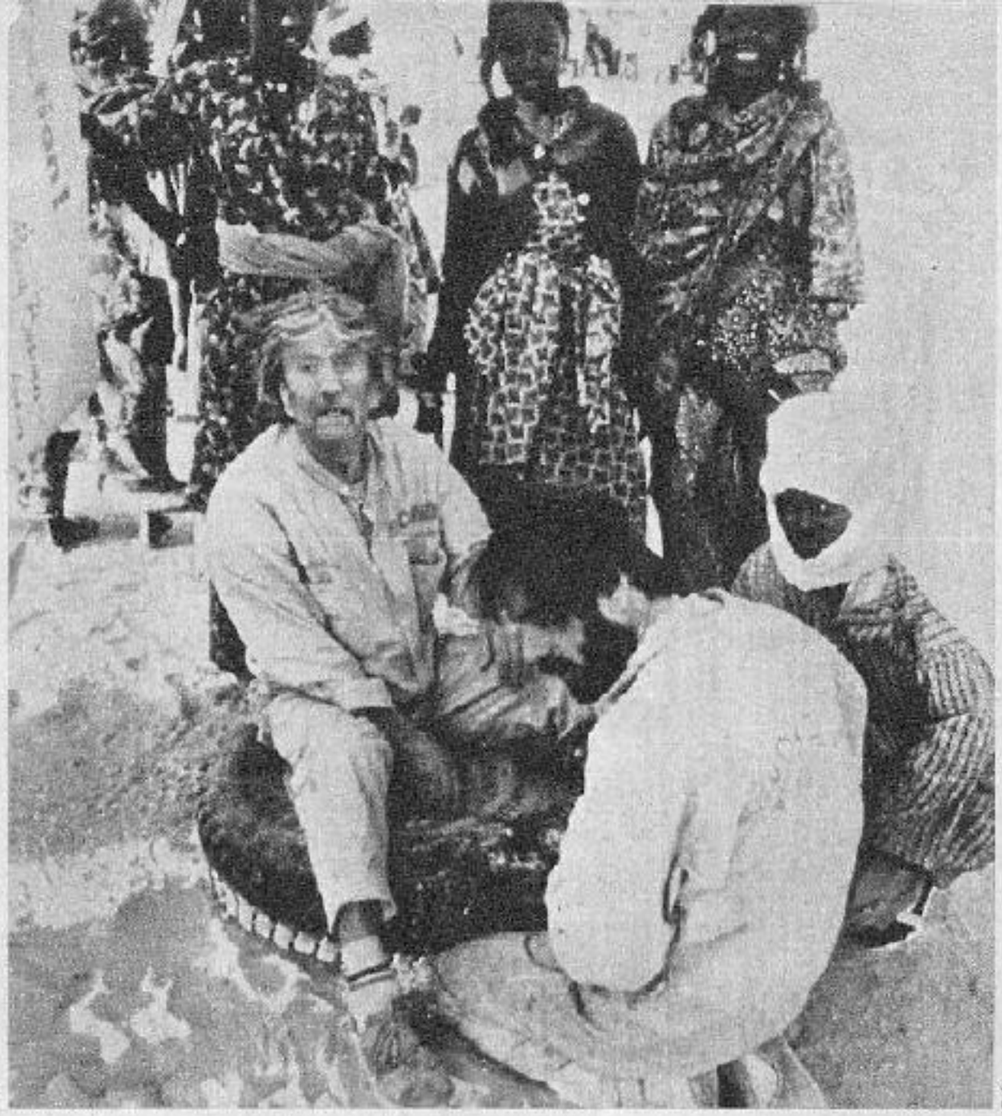
15



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



18

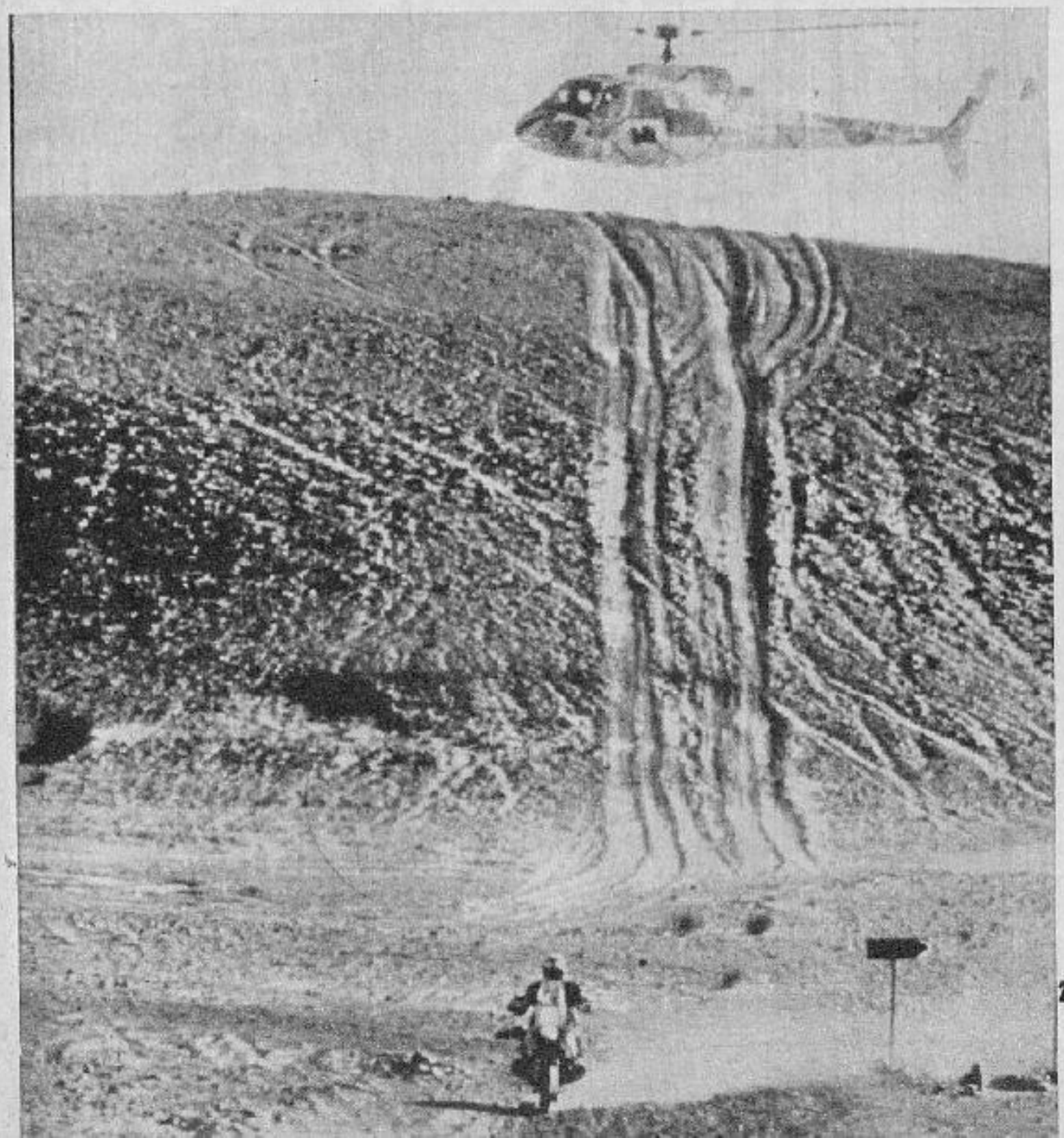


21



19

16



17

13) Bernard Rigal en pleno tránsito del desierto con su Mitsubishi Pajero, en momentos en que era protagonista importante de la carrera. Llegó incluso a ganar una de las primeras etapas. Después, lamentablemente, sufrió un espectacular accidente que obligó a su traslado a Dakar para una mejor atención de las serias heridas recibidas.

14) Las motos reposan tras el duro esfuerzo, mientras que en el particular restaurante sus tripulantes recobran energías en pleno desierto para luego seguir la marcha. Las casi desmedidas exigencias físicas, especialmente para los motociclistas, constituyen uno de los más grandes inconvenientes que propone este París-Dakar.

15) Raudo paso del Lada Niva de Jacky Ickx con un típico nativo en función de comodísimo espectador. El ex hombre de la F-1, y veterano de la prueba, intervino con un prototipo Lada realizado por el importador francés sobre la base de un Niva soviético al que le colocó un propulsor ROC de F-2 llevado a dos litros, y una caja Peugeot. La rotura de un pistón terminó con su carrera, luego que el camión que lo asistió abandonara un par de días antes.

16) El francés Cyril Neveu, vencedor entre las motos, agitando la champaña. A su derecha vemos al holandés Jan De Rooy, cómodo dominador entre los camiones, flanqueado por los otros dos integrantes de la tripulación. De Rooy se cobró revancha de la derrota sufrida el año anterior, en tanto Neveu repitió una vez mas su éxito en la exigente prueba de las motos.

20

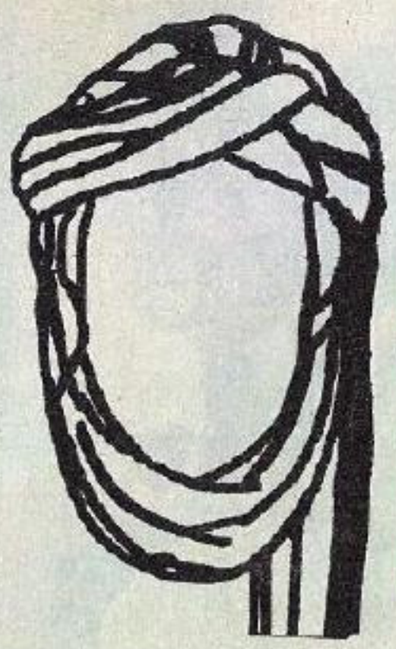
17) Muchas fueron las bajas sufridas por el compacto lote de motos que el primer día del año inició la carrera en París. En primer plano, vemos a una de ellas, con piloto indemne unos metros atrás... Todos colegas que no tuvieron idéntica suerte, ya que sufrieron caídas que les ocasionaron distintos tipos de heridas, obligando incluso a su internación.

18) Un camión avanza en pleno desierto, mientras a un costado los tripulantes de un auto meten manos en el motor tratando de solucionar el inconveniente que los detuvo. Una escena infinidad de veces repetida a lo largo de la carrera, y que en este caso se ve complementada por un compacto lote de máquinas.

19) Tras la partida en París, el desembarque en Argel constituye uno de los primeros atractivos de la carrera. Aquí vemos a un participante saliendo de uno de los tres "ferries" que sirvió para transportar al contingente desde la ciudad de Barcelona hasta tierra africana. Lo mejor y más difícil del Rally estaba por comenzar.

20) Un motociclista circulando en la soledad e inmensidad del paisaje, sobrevolado por uno de los helicópteros que siguieron la carrera, el que en este caso pertenece a la televisión francesa, la cual dio una amplia difusión a esta competencia que año a año va cobrando mayor trascendencia en todo el mundo.

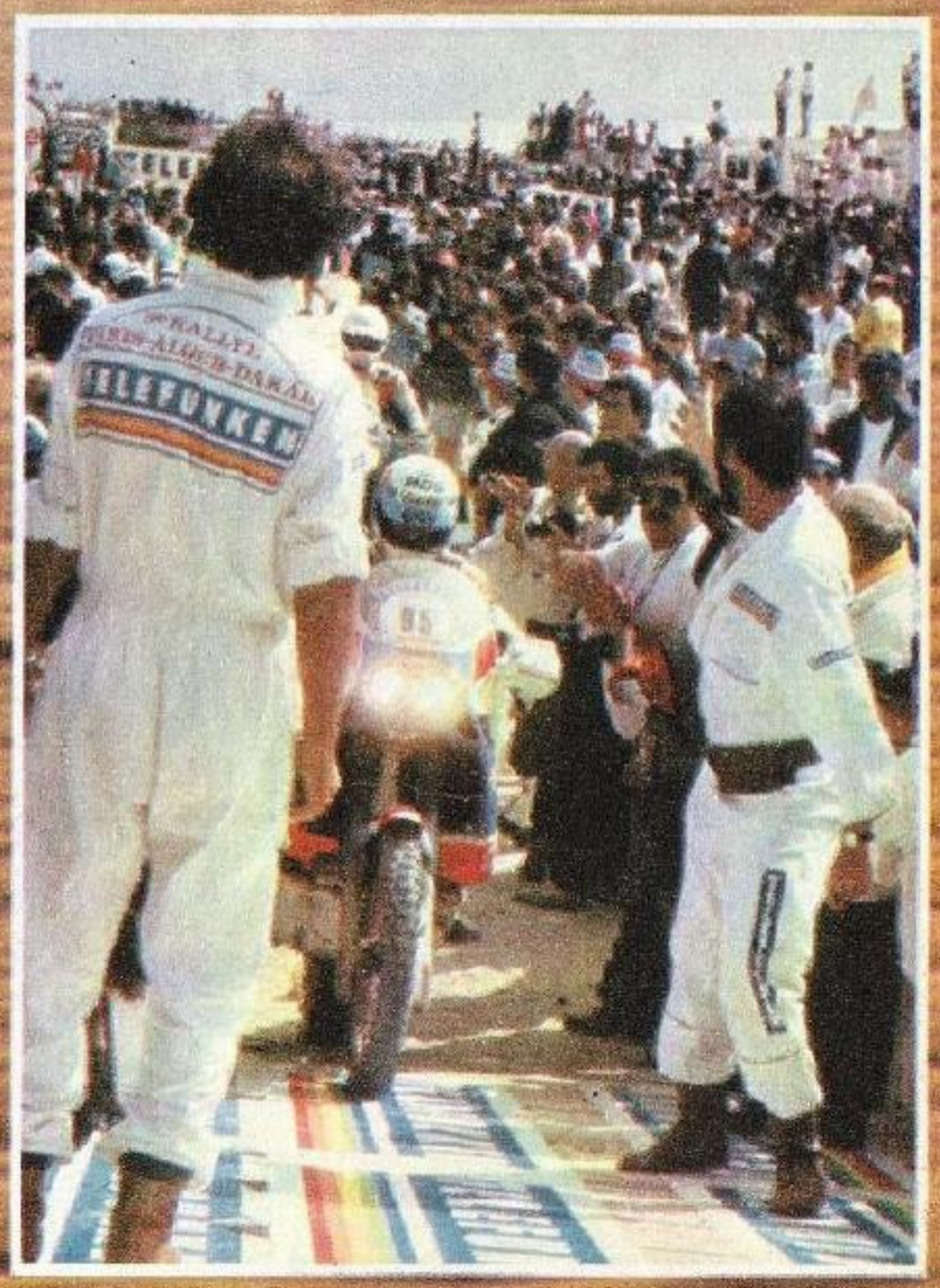
21) Los tripulantes de un vehículo todo-terreno y las muestras del cansancio por el tremendo esfuerzo realizado, en uno de los puestos de abastecimiento. Las morochas lugareñas son todo sonrisas... Claro, ellas no tuvieron que pasarse horas y horas con sus humanidades sobre un auto de carrera y soportando todo tipo de penurias... de ésas.



RALLY PARIS-DAKAR

aplastante dominio del holandés Jan De Rooy con su monstruoso DAF TurboTwin II que alcanzo velocidades superiores a los 200 km/h...

Hechos deportivos que servirán para condimentar estadísticamente este desafío verdadero que es el París-Dakar. Una aventura que no debe morir porque es la última gran aventura que el hombre ha pergeñado sobre la Tierra.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

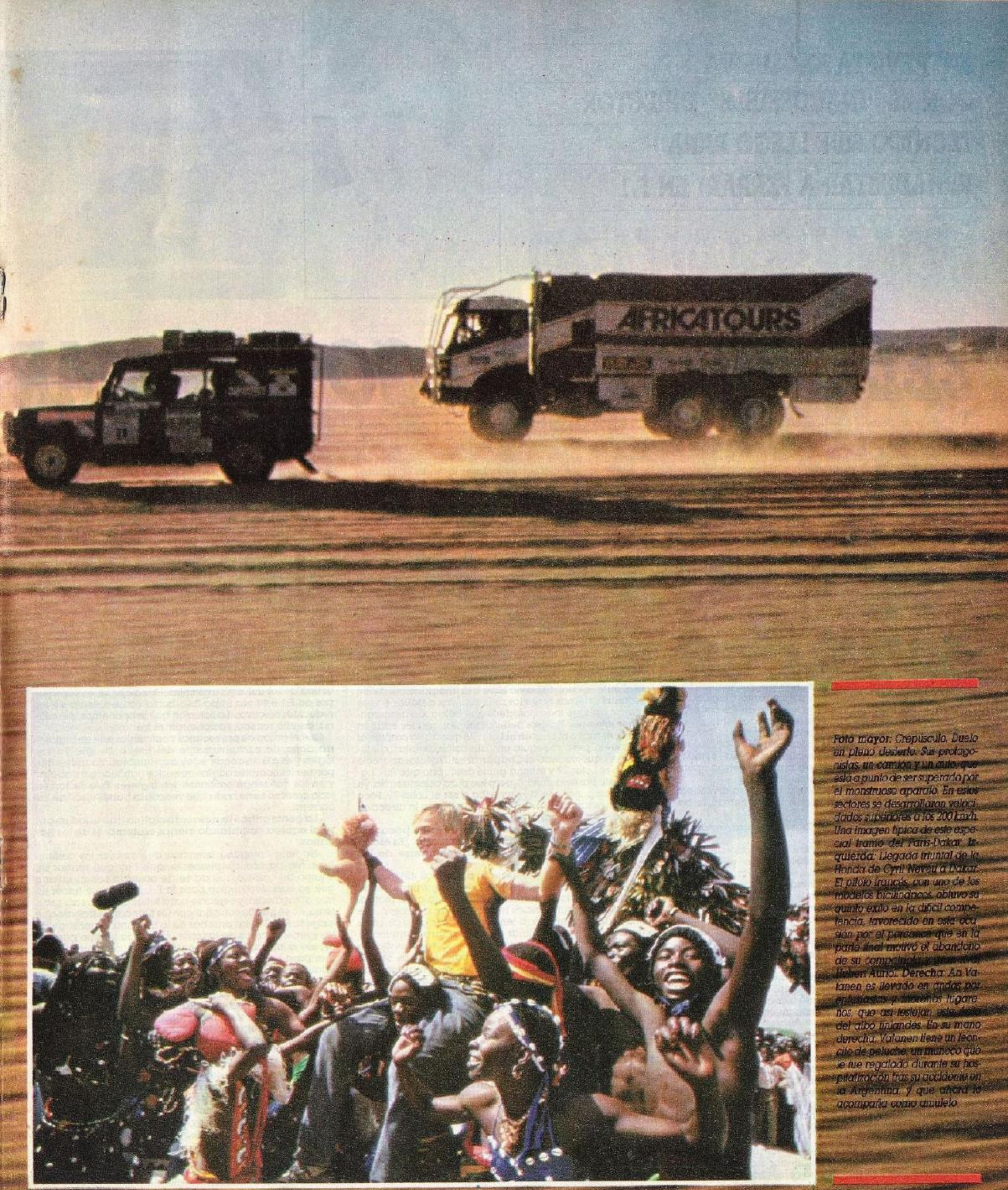


Foto mayor: Crepúsculo. Duelo en plano desierto. Sus protagonistas, un camión y un auto que está a punto de ser superado por el monstruoso aparato. En estos sectores se desarrollaron velocidades superiores a los 200 km/h. Una imagen típica de este especial tramo del París-Dakar. Izquierda: Llegada triunfal de la Honda de Cyril Neveu a Dakar. El piloto francés, con uno de los modelos bicilíndricos, obtuvo su quinto éxito en la difícil competencia, favorecido en esta ocasión por el percance que en la parte final motivó el abandono de su compañero de equipo, el italiano Hubert Auriol. Derecha: Ari Vatanen es llevado en andas por entusiastas y morenos lugareños, que así festejan este triunfo del alba finlandés. En su mano derecha, Vatanen tiene un leoncito de peluche, un muñeco que le fue regalado durante su hospitalización, tras su accidente en la Argentina, y que ahora lo acompaña como amuleto.

ENTREVISTA EXCLUSIVA
CON EL "INACCESIBLE" DIRECTOR
TECNICO QUE LLEGO PARA
REHABILITAR A FERRARI EN F.1

JOHN BARNARD





¿EL NUEVO "MAGO DE MAR

Tal vez para **Ferrari**, que acaba de incorporar a **John Barnard** como director Técnico de su equipo, no se trata sólo de un "cambio de entrenador". O quizá, siguiendo el parangón con el fútbol, sí se trata de un cambio de entrenador, pero en el sentido más amplio, o sea acompañado por una radical transformación de métodos, de costumbres y de filosofía.

Lo que sí es cierto es que la llegada a la Ferrari de este técnico, ha suscitado comentarios y reacciones llenas de estupor y también de resentimientos, probablemente dictados por la "novedad", inesperada. La novedad de las declaraciones oficiales de Enzo Ferrari, que afirmó que "**todas las decisiones serán tomadas por el Director Técnico**", o bien que "**será el nuevo Director Técnico quien establezca la formación del plantel y quien decida respecto del nuevo Director Deportivo**". Cosas jamás oídas en Maranello.

Es indudable que con la llegada de John Barnard se abre un período nuevo en la historia de Ferrari. El futuro dirá si la transformación ha sido positiva. En tanto, lo que sí se puede afirmar es que hasta ahora el "método Barnard" ha dado buenos resultados, a partir de lo cual la inferencia hacia el futuro es de optimismo.

Lo podremos juzgar de aquí a un tiempo, no inmediatamente, porque no está dotado de la varita mágica de Mandrake. En realidad, entre los técnicos de las carreras de automóviles, él tiene fama de ser un poco "lento", lejos de las improvisaciones y las intuiciones repentinas. Por eso habrá que centrar la atención no tanto en el '87 –al cual, no obstante, él está dedicando atención y empeño– como sí en la temporada 1988, cuando seguramente Ferrari apuntará alcanzar su punto más alto de rendimiento.

En tanto, veamos a través de esta entrevista-contestón, quién es este John Barnard a quien Enzo Ferrari se ha confiado incondicionalmente.

–Señor Barnard, ¿cómo llegó a proyectar autos de carrera?

–Siempre me interesaron los autos, desde chico. Fui a la escuela, como todos después hice el "College" y cuando lo terminé, encontré un empleo en una industria, donde desarrollaba una tarea sin demasiada importancia. Resistí seis meses, no podía conformarme pensando que estaba haciendo cosas banales, no quería dejar mi vida en eso. Fue así como comencé a escribir diversas cartas a casas que hacían autos de carrera, ofreciéndome, y recibí una respuesta favorable de Eric Broadley, de Lola. Conseguí una entrevista con él, charlamos un poco y me aceptó. Ese fue el comienzo, en 1968, y creo haber tenido mucha suerte, porque casi todos los equipos reciben de 5 a 20 cartas por semana de jóvenes que se ofrecen. Yo tuve fortuna, no sólo porque me contestaron y me incorporaron, sino porque encontré un trabajo que tenía mucho que ver con lo que yo deseaba hacer.

–¿Le asignaron un empleo específico, una especialización?

–En esto también tuve suerte, porque mi primer verdadero trabajo fue abarcativo, total, no limitado a un solo sector específico. Mi ingreso en Lola coincidió con el nacimiento de la Fórmula Súper Vee, y Eric Broadley me la confió completamente, diciéndome: "Aquí están los reglamentos, vea usted qué hay que hacer para aplicarlos a un auto que pueda ser competitivo". Así que debí interesarme inmediatamente en problemas globales.

La experiencia con la Súper Vee fue importantísima. Tuve que diseñar un chasis alrededor de ese motor, y diseñar las líneas externas. Había comenzado con un modelo en escala 1:4 e incluso me lo llevaba a casa los fines de semana. Una experiencia fantástica. Y cuando había llegado a la etapa final, vino Baldwin a decirme que lo sentía mucho pero que el motor había sido cambiado, era distinto. Y así me tocó vivir también la nada agradable experiencia de cambiar todo a mitad de camino, pero me sirvió para comprender que en las carreras puede pasar de todo. Nada es imposible. Sólo es cuestión de tiempo. Desde aquel momento, con el Lola Super Vee, hasta ahora, cada vez que se presenta una dificultad me repito que es posible encontrar una solución, en tres o cuatro días; sólo basta estudiar bien todos los aspectos del problema. Aquella resultó una buena lección.

–¿Cuál fue el momento más importante de su carrera?

–Creo que el momento más decisivo de mi carrera fue mi trabajo en Chaparral, porque allí pude realizar mi primer proyecto total partiendo del clásico papel en blanco. Casi siempre ocurre que se comienza algo utilizando las "herencias" de experiencias pasadas, algo ya hecho anteriormente. En el caso de Chaparral no fue así, entre otras cosas porque el equipo no tenía recuerdos, quiero decir que había que construir, sencillamente, el equipo, no sólo el auto, lo cual daba vía libre a la imaginación, desde las formas externas hasta los más mínimos detalles. En ese proyecto aplique todas las ideas que había ido madurando mentalmente. En esos tiempos los monopostos estaban inspirados más o menos en el Lotus 78 que abría camino al efecto suelo, pero yo seguía una dirección distinta. Lo interesante es que cuando el Chaparral estuvo listo, apareció también el Lotus 79 y mucha gente descubrió que mi Chaparral se le parecía mucho, pero fue pura coincidencia: yo no tenía ninguna idea de cómo iba a ser el Lotus 79. Poco después nos dimos cuenta de que aquélla era la dirección hacia la cual todos apuntábamos.

–De usted como hombre se dice que es un poco frío, un poco presumido y demasiado reservado. ¿Es ésa su naturaleza o es una manera de defenderse de los demás?

–Con la edad estoy mejorando, pero hace cinco años, por ejemplo, no hubiera aceptado un compromiso técnico, si alguien me lo hubiera sugerido por cualquier motivo. Y cuando las circunstancias me obligaban a hacerlo, me sentía mal. Por ejemplo, si tenía que hacer algo de prisa porque había que terminar un auto para determinada fecha, y yo sabía que no estaba perfecto, me irritaba. Lo mismo cuando tenía que delegar trabajos en otros. Y reaccionaba mal. Ahora veo las cosas de otra manera, con cierta distancia, porque aprendí a evaluar bien las prioridades, y no magnifico, como antes las cosas pequeñas. De todas maneras, parece que por aquello la gente sigue pensando que yo soy un descontento crónico...

–De hecho, es poco comunicativo. ¿Por qué? ¿Eso es natural o voluntario?

–Es mi forma de ser, nunca fui muy extrovertido, no me gusta estar entre tanta gente, conversando o bromeando...

–Hay una extraña coincidencia: usted se formó con Eric Broadley que fue siempre una persona taciturna, callada. Con usted comenzó también Patrick Head, que ahora está en Williams, otro hombre que había poquísimo. ¿Tal vez ambos fueron fluidos por Broadley?

–Es divertido...pero sólo una coincidencia. En Lola cada uno de nosotros tenía una tarea compleja, porque cada uno debía ocuparse de todos los aspectos de su auto, y en Lola se hacían muchísimos autos, todos diferentes, por lo cual no teníamos muchas ocasiones de intercambiar opiniones ni de hablar demasiado. Cada uno tenía que pensar en su auto en forma total: chasis, caja de cambios, motor, fabricar las partes, velozmente y sin gastar demasiado. Y Patrick y yo aprendimos bien justamente qué es lo que no se debe hacer. Pero nuestros caracteres eran así antes de conocerlo a Broadley.

–Hablemos de Maranello. Usted acaba de llegar e inmediatamente mucha gente, digamos la opinión pública, ha criticado sus nuevos métodos, nuevos para Maranello. Por ejemplo: proyectar un auto en Inglaterra y hacerlo construir en Maranello. ¿Cuál es la razón de esta manera de trabajar?

–En primer lugar, esto no ocurre en esta primera etapa, porque no hubo tiempo de organizar la "sección inglesa". La idea es tener algo en Inglaterra, separado de las oficinas, que tenga a su disposición tiempo suficiente para los proyectos, que pueda mirar hacia adelante y no esté atrapado por el trabajo cotidiano del taller.

Pienso que el problema básico de la F.1, hoy, es esencialmente el mismo que el de la gran industria, en la cual no se mezclan ambas cosas. El que estudia y proyecta el auto para el año próximo, debe estar separado de quien se ocupa de los autos ya existentes. Hasta ahora, en los equipos de F.1 esto era imposible, como consecuencia de los reducidos efectivos. La solución que proponemos, permitiría, en este sentido, racionalizar el trabajo.

Que el grupo de proyectistas y calculistas esté en Inglaterra depende exclusivamente del hecho de que yo soy inglés y es allí en donde estoy acostumbrado a moverme, porque los hombres con los que estoy habituado a trabajar y en los que tengo confianza son ingleses. Este sector, en todo caso, no tiene nada que ver con la parte "viva" de las carreras.

–La gente criticó la nueva disciplina que usted impuso al equipo, cambiando ciertas costumbres de los italianos.

–No tengo ninguna intención de cambiar las costumbres. Me parece, simplemente, que hay que formar un equipo de carrera que actúe de acuerdo con el sistema que yo considero lógico para la F.1. Pienso que hacer un alto al mediodía, y sentarse para tener un almuerzo suculento, no se puede conciliar con los tiempos de trabajo que exige la F.1. Con las pruebas de la mañana temprano y de las primeras horas de la tarde, no queda tiempo para un receso a mediodía. Estoy enteramente de acuerdo con que para los mecánicos la mejor manera de trabajar es estando bien nutridos y sintiéndose cómodos, pero no puedo comprender cómo es posible detener el trabajo en mitad del día, cuando se requiere la máxima concentración. Por otra parte, esto también demora el trabajo y muchas veces se termina la jornada ya avanzada la noche. Entonces, mejor que terminar a las once de la noche, es preferible terminar a las ocho, ocho y media y después disfrutar del descanso, sin preocupaciones, para sentirse mejor al día siguiente. Pienso que es natural que al principio la reacción haya sido de irritación, sobre todo porque se basaba en los aspectos negativos de la cuestión. Pero en las primeras aplicaciones, en las pruebas de diciembre en Paul Ricard, se vio que las cosas empezaron a cambiar.

–Con respecto al futuro, ¿qué prevé para el '87?

–Como usted sabe, no me gusta hacer previsiones, pero de todas maneras tengo fe en que en 1987, tendremos un auto mejor, mejor motor, y pienso también que tendremos dos pilotos muy buenos. Si el equipo trabaja como espero, ya que tenemos excelentes mecánicos, estoy seguro de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A la izquierda el rostro reconcentrado del "genio", en pleno trabajo de ensayos. Al centro, una charla reiterada con Marco Piccinini, ahora ex director deportivo de Ferrari, con quien los contactos se remontan a mediados del año pasado. Dos facetas del inglés que viene a "salvar" a Ferrari con plenos poderes. ¿Y usted, don Enzo, qué opina del título?...



FICHA PERSONAL

John Barnard nació en Wembley (Londres) hace cuarenta años. Cursó sus primeros estudios técnicos en el "College" de Watford e inmediatamente después comenzó a trabajar en la GEC, como proyectista de partes para máquinas de fabricar lamparitas eléctricas. Ingresó en **Lola en** 1968, encargado de un proyecto de monoposto para la **Fórmula Súper Vee.** Cuatro años más tarde estaba trabajando en **McLaren** bajo la dependencia del técnico **Gordon Coppuck.** Allí participó en la construcción del **M23** que diera el título mundial a **Fittipaldi.** Después, pasó a la McLaren americana, donde siguió el desarrollo de los autos de carrera del tipo **Indianápolis.** En 1975 ingresó al Parnelli Jones, equipo californiano, que cerraría sus puertas en 1977. Entonces, Barnard entró en contacto con **Jim Hall**, propietario de la **Chaparral**, y allí diseñó el **2K** que reproducía en las competencias americanas los conceptos aerodinámicos que empezaban a aparecer en la Fórmula 1.

El **Chaparral 2K fue un éxito** y, en 1979, ganó las 500 millas de Indianápolis. Pero Barnard había dejado el equipo por desavenencias financieras. Ingresó, entonces, al equipo privado del mexicano Héctor Rebaque. Modificó el Lotus 79 y también proyectó un auto nuevo que sería el primer **Fórmula 1** de Barnard, el cual, sin embargo, nunca llegó a ser construido. Pero después, aceptaba las propuestas de **Ron Dennis** para proyectar un F.1 con características de avanzada, y así nacía el **MP4**, primer auto que utilizaba fibra de carbono para el chasis, que fue presentado en 1981 y se reveló inmediatamente muy competitivo, permitiendo también en 1982 a Lauda y a Watson ganar con motores Cosworth contra los turbo.

En 1983, este auto obtenía otros dos éxitos, pero era evidente que la época de los motores aspirados había concluido. Se producía entonces el acuerdo con la **Porsche**, que había construido un motor turbo siguiendo las indicaciones de Barnard. A fines de 1983, este auto con impulsor de marca TAG comenzaba a ser muy competitivo y en 1984 dominaba la temporada, llevando nuevamente a **Lauda** al título mundial. Los éxitos continuaron en 1985 y 1986, con los campeonatos de **Prost**. A mitad de la temporada 1986, John Barnard aceptó la propuesta de **Ferrari**, y se convirtió en Director Técnico de ese equipo, con plenos poderes a nivel decisional.

John Barnard está casado, tiene tres hijos y vive en Inglaterra, al sur de Londres.

ANELLO"?

que mejoraremos muchos la prestaciones, pero por cierto, no puedo decir ahora si ganaremos o perderemos.

–Sin embargo, usted tiene fama de ser un hombre que hace programas a largo plazo, y habrá pensado seguramente en 1988 y 1989. Llegado el momento en que cambian los reglamentos con el final de los motores turbo y el retorno de los aspirados, ¿qué piensa de 1988?

–Ya estoy pensando en el auto y en el motor del futuro próximo. Tengo algunas ideas, que naturalmente no anticiparé. Puedo decir solamente que estamos pensando en *algo verdaderamente nuevo*, y con *cierto optimismo*.

–¿A partir de 1988 el motor será más o menos importante que el resto del auto? ¿Y los japoneses tendrán todavía las ventajas que tuvieron en 1986?

–Los motores, obviamente, siempre son importantes, pero si miramos hacia atrás, hacia los últimos años de los motores aspirados, veremos que los mismos no tenían importancia decisiva. En el futuro podrá ocurrir que alguno tenga 50 caballos más que los otros, pero no serán determinantes, con una buena aerodinámica. Pienso, en cambio, que tendrán mucho valor la aerodinámica, el chasis, las geometrías y naturalmente las gomas.

–Usted dijo que tenía dos excelentes pilotos. ¿Cuáles son las cualidades del piloto ideal: coraje, combatividad, raciocinio, manejo, conocimientos técnicos?

–Debe tener agresividad natural, instintiva, que le dé el tiempo para acumular en la mente las impresiones, para poder después referirlas a los técnicos. Pienso que ciertos pilotos deben concentrarse tanto, hacer tal esfuerzo mental para ser veloces, y que les falta tiempo para poder registrar las cosas y después poder analizarlas. Un ejemplo acabado es Prost, que es tan veloz espontáneamente, que tiene tiempo para memorizar todo a la perfección.

Además un buen piloto debe saber dedicarse totalmente al trabajo, sin distracciones, y tener la habilidad natural para interpretar lo que está haciendo el auto.

–La Fórmula 1 cambia radicalmente en 1988. ¿Usted cree que esta nueva fórmula será buena, o tiene ideas propias respecto de una fórmula ideal?

–No tengo ninguna fórmula "mía" para proponer. Depende de qué se quiere obtener. La F.1 es un animal extraño: en parte es deporte, en parte tecnología, en parte publicidad. ¿En qué proporción inciden o se quiere de cada una de estas partes? Naturalmente, yo preferiría acentuar el aspecto técnico, en cuyo caso quisiera motores turbo, autos con efecto suelo, aerodinámica desarrollada, pero no serían soluciones prácticamente aceptables.

No se todavía qué pasará, pero tengo la sensación de que la nueva fórmula será un buen compromiso porque subsiste razonablemente el espacio de la tecnología. Se puede prever que existirán más equipos y más autos competitivos, motores competitivos de manera razonable (lo que no ocurre ahora), y también desde el punto de vista económico podrá permitir la continuidad de los sponsors.

–A propósito de los intereses comerciales y publicitarios: llegamos a los 17 Grandes Premios en un año, ¿no le parecen muchos?

–No pienso que sean demasiados, pero sí que el calendario está demasiado concentrado para carreras en puntos tan distantes, lo que traerá problemas a partir del '87. Viajar a Japón, a México, Australia, Brasil...ése es el problema.

–Uno más, en definitiva, para que el múltiple Barnard le encuentre la solución adecuada...en Ferrari.

Franco Lini

A LAS PERSONAS SE LAS VALORA POR LAS REVISTAS QUE LEEN.

Usted... ¿qué lee?
¿Prefiere una revista con ideas distintas todas las semanas?
¿Busca columnistas de nivel, prestigio y capacidad informadora?
¿Quiere variedad de temas, rápida lectura y más de sesenta notas de sorprendente actualidad?
Usted lee SIETE DIAS

editorial abril

DE NUEVO
SIETE DIAS

UNA REVISTA INQUIETA E IMAGINATIVA PARA ENTENDER NUESTRA EPOCA.

Rally Mundial

EL RALLY DE MONTECARLO LOS PRESENTO EN COMPETENCIA

LOS NUEVOS

1 *Lancia Delta HF FWD*

2 *Mazda Familia 4WD*

3 *Audi 200 Quattro*

4 *Renault 11 Turbo*





Cambiaron mucho. De aquellos supermonstruos del Grupo B con aspecto agresivo y de "prototipos", ya sólo queda el recuerdo. Ahora, los protagonistas del rally mundial tienen un "look" familiar, casi inofensivo. Sin lomas de aire, polleritas, efecto suelo ni materiales hiperespecializadas.

La mayoría de los autos que comenzaron la temporada en Montecarlo, ya habían sido vistos en rallies; otros, en cambio, lo corrieron por primera vez. Por ello, es ésta una excelente oportunidad para ofrecerles una vista de los principales autos que lucharán durante la temporada en los rallies del torneo mundial.

LANCIA DELTA HF FWD

Por lo demostrado, fue el auto que mejor se adaptó a las nuevas condiciones de competencia entre los que se hallan actualmente en producción. Cuatro ruedas motrices, motor de dos litros sobrealimentado con un turbocompresor, una carrocería liviana.

Todo hace pensar si no fue la oportuna existencia de este auto lo que hizo que Cesare Fiorio respaldara rápidamente la posición de Balestre, luego del accidente sufrido por Toivonen en el pasado Rally de Córcega, cuando el presidente de la FISA decretó la "muerte" de los autos de Grupo B.

De todas maneras está muy claro que el Delta aparece como el auto más equilibrado para el Grupo A –y también para el N–. Demostró ser muy bueno en condiciones de adherencia regular, teniendo como punto débil la resistencia de la caja de velocidades. El equipo está trabajando todavía en su puesta a punto.

MAZDA FAMILIA FWD

Si bien el motor de este auto posee una cilindrada inferior al Lancia (1.600 cm^3), es posible que con una mayor preparación logre esos 35/40 HP que le faltan. Asimismo, el diagrama de suspensión es muy similar también al de los Lancia, mientras que sus dimensiones son buenas.

Recordemos sin embargo, que este modelo debutó el año pasado en el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DIRECTA, Y AQUI SE LOS MOSTRAMOS

MONSTRUOS

Por Franco Lini
Fotos: Néstor Palmetti

Interesantes factores técnico-deportivos alimentaban la gran expectativa por la apertura del Mundial '87. Coches menos imponentes y potentes, pero manteniendo los avances técnicos básicos impuestos por los hoy vetados "superautos" –como el turbocompresor, la tracción integral y la inyección electrónica–, se cotejaban por vez primera. Analicemos el saldo.



2



4

Rally de Montecarlo, por lo que tiene una temporada de experiencia, si bien el equipo ha aumentado sus pretensiones en gran medida. La temprana deserción de **Timo Salonen** en Montecarlo imposibilitó que se pudiese apreciar el potencial de este auto, aunque lo concretado por **Ingvar Carlsson** fue interesante.

AUDI 200 QUATTRO

Uno de los principales argumentos del equipo germano es la potencia del motor, el cual, con alrededor de 300 HP, está en los niveles que supo poseer entre 1981 y 1983 el Audi Quattro de grupo 4/B. En contraposición, el mayor defecto de este modelo es su peso, puesto que está en una cifra cercana a los 1.400 kilos, mientras que tampoco sus generosas medidas externas son una gran ventaja. Pese a todo, puede transformarse en varias carreras en un adversario principalísimo, sobre todo gracias a la labor del Bicampeón Mundial **Walter Röhrl**, quien ya mostró en Montecarlo de lo que es capaz.

FORD SIERRA (RS COSWORTH Y XR4x4)

Quizás éste sea el equipo que más sorpresas puede dar. En Montecarlo alinearon dos autos diferentes: el Sierra RS Cosworth de dos ruedas motrices (traseras) y el Sierra XR4x4, probablemente para compararlos entre sí y también para tener un medio competitivo bajo cualquier condición climática. La versión Cosworth, liviana y muy potente (cerca de 300 HP) anduvo rápido sólo en una prueba de clasificación, totalmente seca, mientras que la versión con tracción integral se comportó bastante bien en la mayor parte del Rally, desarrollada sobre nieve. Ford alternará el uso de ambos autos de acuerdo con el terreno en que se compita. En el rally de Suecia –que normalmente se desarrolla íntegramente sobre hielo y nieve– correrá con el XR4x4, así como también lo usará en Acrópolis y Argentina. Por otra parte, el Cosworth es nítido favorito en el próximo "Tour de Corse", total-

LV RALLY DE MONTECARLO, PRIMERA CARRERA BAJO EL GRUPO A

LOS PILOTOS OPINAN SOBRE EL CAMBIO

Luego de finalizada la 55ª edición del Rally de Montecarlo, y más allá de la polémica suscitada por la definición de la prueba entre los dos pilotos **Lancia**, interesaba conocer la impresión de los "top drivers" del rally mundial acerca del cambio reglamentario del Campeonato, estrenado precisamente en la clásica competencia monegasca. Varios autos debutantes, a cargo de pilotos que hasta el año pasado manejaban potencias del orden de los 500 CV, daban una buena oportunidad para cotejar impresiones con el Grupo A con su techo teórico de 300 CV.

Uno de los puntos en cuestión era la fatiga física que producen los nuevos coches en relación con los Grupo B. Al respecto, el ganador de Montecarlo, "**Miki**" **Biasion**, expresaba: "**Evidentemente este año no he sentido cansancio. Con estos autos disminuye bastante el 'stress' a que nos veíamos sometidos con los Grupo B, ya que las prestaciones son menores. Pero lo que más cansaba de los Grupo B era el esfuerzo físico que uno estaba obligado a hacer, debido a las aceleraciones monstruosas y a los frenajes increíbles que permitían los autos.**

Sin embargo, el sueco **Stig Blomqvist**, que por primera vez corría con **la Sierra XR4x4**, no fue tan categórico en definir la diferencia: "**Yo creo que debemos esperar otras carreras para extraer conclusiones al respecto. No hay que olvidar que sobre la nieve, normalmente el cansancio es menor porque el auto transita sin problemas. Pienso que sobre la tierra y la piedra, la cosa será distinta. Además el Rally de Montecarlo, así como lo han modificado, a un promedio de cinco especiales al día no es muy representativo**

También interesaba la opinión de los pilotos sobre el aspecto seguridad. Al respecto opinaba el alemán **Walter Röhrl**, tras haber llevado al tercer puesto al debutante **Audi 200 Quattro**: "**Creo que la mayor seguridad de estos autos debe medirse exclusivamente por el menor riesgo al incendio en caso de impacto, debido a la distancia entre el tanque de combustible y el turbo del motor. En cuanto a los riesgos por un despiste, pienso que la peligrosidad existirá siempre**". Sobre el tema, Blomqvist se expresaba en manera diferente: "**Por el solo hecho de trabajarse con prestaciones menores, desde ya que se disminuye la velocidad a que se dobla, y eso influye muchísimo en las consecuencias de un impacto inesperado. También es importante para nosotros la sensación de seguridad que se tiene circulando sobre autos casi de serie, mucho más protegidos que los prototipos del año pasado, casi todos hechos en materiales compuestos**". El italiano Biasion, en tanto, hace especial hincapié en el tema del fuego: "**Creo que el año pasado, ninguno estaba contento de tener que subir a un Grupo B, teniendo en cuenta la peligrosísima cercanía que había entre los tanques de combustible y los turbos. Creo que el cambio es tremendamente positivo para los pilotos, ya que estos autos revierten esa realidad y además se sienten menos peligrosos, por la simple protección que brinda un coche de serie en comparación con un prototipo en fibra de carbono, debiéndose andar en caminos secundarios sin ningún tipo**



mente compuesto por tramos asfaltados.

SUBARU LEONE TURBO FWD

No parece tener, a lo largo del año, grandes posibilidades de victoria, debido a sus soluciones técnicas relativamente modestas. Sin embargo, en un terreno es capaz de imponerse: el Rally Safari kenyano. En esta prueba, donde la confiabilidad es primordial, el Subaru posee grandes posibilidades, tal como lo demostró el año pasado.

VOLKSWAGEN GOLF GTI

Pese a que en Montecarlo –dada la nieve– los autos de dos ruedas motrices como este no tenían ninguna posibilidad de victoria, a lo largo de la temporada el VW de 16 válvulas puede ser un rival de peligro gracias, no solo, a la excelencia de sus dos pilotos (**Eriksson** y **Weber**), sino también a la experiencia del equipo que logró el título mundial Grupo A en el '86. El handicap de tener como ruedas motrices sólo a las anteriores se hará sentir, sobre todo en los rallies de tierra o mixtos, mientras que en los íntegramente pavimentados puede tomarse como una ventaja a priori.

RENAULT 11 TURBO

Casi lo mismo escrito para el VW puede aplicarse en el caso de este modelo, el cual se vio muy perjudicado en Montecarlo por una notable falta de motricidad. En otros terrenos puede ser mucho más interesante su performance, gracias a pilotos como Ragnotti y Chatriot.

ALFA ROMEO 33 4x4

Fue notable lo demostrado nuevamente este año por el Alfa de los franceses **Panciatici-Tilber**, quienes en la edición anterior ganaron con un modelo similar el **Grupo N**. En esta oportunidad, lograron el tercer puesto en la misma división, pese a que el piloto corrió todo el rally con un pie quebrado poco antes de largar.



Ford Sierra XR4x4



Volkswagen Golf GTI 16 v

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FOTO A: Junto al Príncipe Rainiero, Massimo Biasion y Tiziano Siviero posan con los trofeos obtenidos por su victoria.

de medidas de seguridad".

Por último veamos las opiniones con respecto a la adaptación del manejo. Röhrl fue muy concreto: **"Creo que no es fácil andar rápido con un Grupo A, luego de haber manejado los Grupo B hasta el año pasado. Además de tener que conducir rápido un vehículo con mayor peso y mucha menor potencia, está el hecho de la mayor fragilidad mecánica de estos coches, debido a la obligatoriedad de utilizar muchos elementos de serie, que naturalmente son más débiles, incluso a nivel de estructuras".** Blomqvist, coincidiendo con Röhrl, redondeó el concepto: **"Creo que al tener que nivelar en la conducción, la velocidad y el cuidado del medio para evitar roturas, los estilos de manejo sentirán la influencia".** Finalmente Biasion concluía: **"Ante un cambio tan grande en la relación peso/potencia y una sensible disminución en la resistencia de los componentes, será cuestión de realizar una lenta búsqueda el nuevo límite, y esto es algo que seguramente no se logra de una carrera para otra".**



Alfa Romeo 33 4x4



Subaru Leone Turbo FWD



Mercedes Benz 190 2,3/6 v

MERCEDES BENZ 190 2,3/16 VALVULAS

Seguramente su participación estará reservada a los rallies de asfalto, tal como Montecarlo y Córcega, así como al Campeonato Francés de rallies sobre pavimento. La relación peso/potencia de este modelo no es de las más apropiadas.

COPITOS DE NIEVE

AMENAZA JAPONESA. A las presencias de **Mazda** y **Subaru** en Montecarlo hay que adicionar en el futuro las de **Toyota y Nissan**, completándose un verdadero contraataque amarillo. En el **Safari** debutará el nuevo **Toyota Supra**, con motor turbo y tracción integral, en manos de **Waldegaard y Torph**. Luego correrán en Nueva Zelandia, Olympus, 1000 Lagos, Costa de Marfil y el RAC. Con respecto al nuevo Nissan G.A. se espera para mediados de temporada la presentación del pequeño tracción en las 4 ruedas con motor aspirado.

TRABAJO PARA EL TECNICO. Previo a la carrera de apertura del Mundial '87 se realizó una **verificación completa** de todos los autos, en razón de haber muchos debutantes. Se detectaron ciertas anormalidades que se notificaron por escrito a los respectivos equipos, debiéndose corregir para Suecia tales deficiencias, so pena de no poder largar la próxima competencia. Los problemas detectados fueron: falta de protección en la dirección (Mazda y Lancia), falta de faros antiniebla (Renault y Ford) y capós irregulares (Skoda y Mercedes Benz).

El Ing. **Lanfranco Caneschi**, nuevo responsable técnico permanente del Mundial de Rally, informó que por encargo de la **FISA** se está trabajando en un proyecto destinado a controlar el techo de los **300 CV** de potencia, a través de un sistema que permita verificaciones **durante la carrera**. El tema no es simple, pero se estaría pensando en **limitadores de admisión** para los aspirados, y **válvulas** para los turbos, a fin de que la potencia sea controlable y fácilmente verificable.

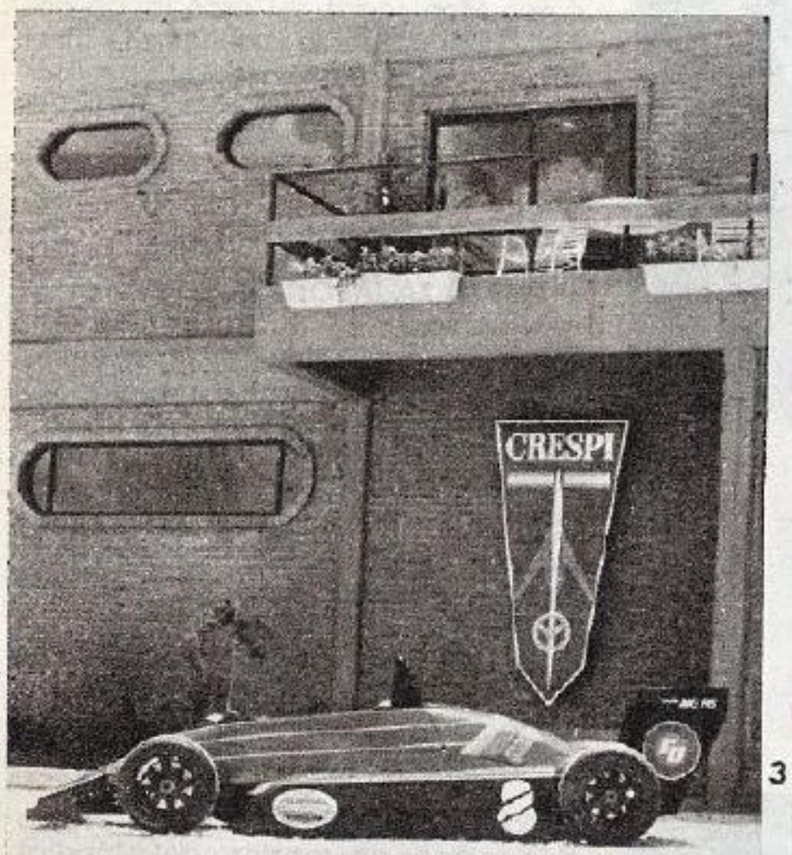




Sandro Crespi, el creador del Tulia S XXV.

1

LA NUEVA GENERACION DE LOS CRESPI





2

3



1. *La flamante fabrica de los Crespi en Balcarce. Vemos el Tulia S XXV junto a los autos que usó Furlán en 1986.* **2.** *En la entrada del salón exposición.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El apellido Crespi es sinónimo de una dilatada producción de autos y de triunfos en todo el país. Más de ochocientas unidades fabricadas por Tulio Crespi dan clara muestra de ello, así como también los innumerables primeros puestos en todos los circuitos. En esta oportunidad no es Tulio el objeto de la nota sino su hijo Sandro. Este, su más estrecho colaborador, dio forma y vida al auto que aquí vemos, denominado Tulia S XXV.

Este nuevo diseño se aparta de la línea tradicional de los Tulia para adecuarse más a los actuales requerimientos de los monoplazas, contando para ello con líneas más depuradas por el consabido tema de la penetración aerodinámica. Nuevas llantas, similares en su diseño a las de los Lancia, fabricadas por Ruedas Argentinas, y una trompa muy perfilada con spoilers son detalles que saltan inmediatamente a la vista. El propio Sandro nos cuenta pormenores de su creación.

"El objetivo que buscamos con este auto es ponernos a tono con los monoplazas europeos. Es un salto grande en relación con nuestros modelos anteriores, pero era necesario darlo. Pese a que los costos nos frenaban, comprendimos que ya era tiempo de una renovación. Aunque, como todo proyecto, llevó su tiempo.

"Para mí resultó todo un desafío, me llevó más de dos años. Papá me ayudó muchísimo con su experiencia y sus consejos. Claro que mucho tiempo no teníamos para dedicarle al auto, ya que la atención de nuestro equipo en la FRA nos absorbía mucho. Más aún en 1986, porque estábamos peleando el campeonato.

"El diseño de este prototipo se ajusta al reglamento de la Fórmula Renault Argentina y tenemos pensado que recién saldría a la venta en el '88. Claro que nuestra intención es hacerlo correr en Fórmula Dos Sudam o en la Fórmula Super Renault, para lo cual harán falta muy pocas modificaciones.

Por el momento es un prototipo experimental que tal vez hagamos debutar en alguna competencia de Fórmula Renault en Chile o en alguna de nuestro país que no tenga puntaje.

"En el mes de enero realizamos varias pruebas en el circuito chico de Balcarce con la conducción de Gustavo Mandrini y la conclusión a la que arribamos fue que este chasis se muestra aún más rígido que el anterior. También lo probé yo y confirmé lo expuesto por Mandrini. En total dimos más de doscientas vueltas.

"Los ensayos continuarán hasta que consideremos que hemos llegado al punto óptimo. Ya prácticamente funcionamos a pleno en nuestra fábrica de Balcarce (faltan solo detalles mínimos) y tenemos muchas esperanzas en este auto que competirá en la temporada '88."

Para culminar, Sandro nos cuenta sobre un interesante proyecto: "Con papá vamos a poner en funcionamiento una escuela de pilotos en Balcarce con los autos que usamos en nuestro equipo en el '86.

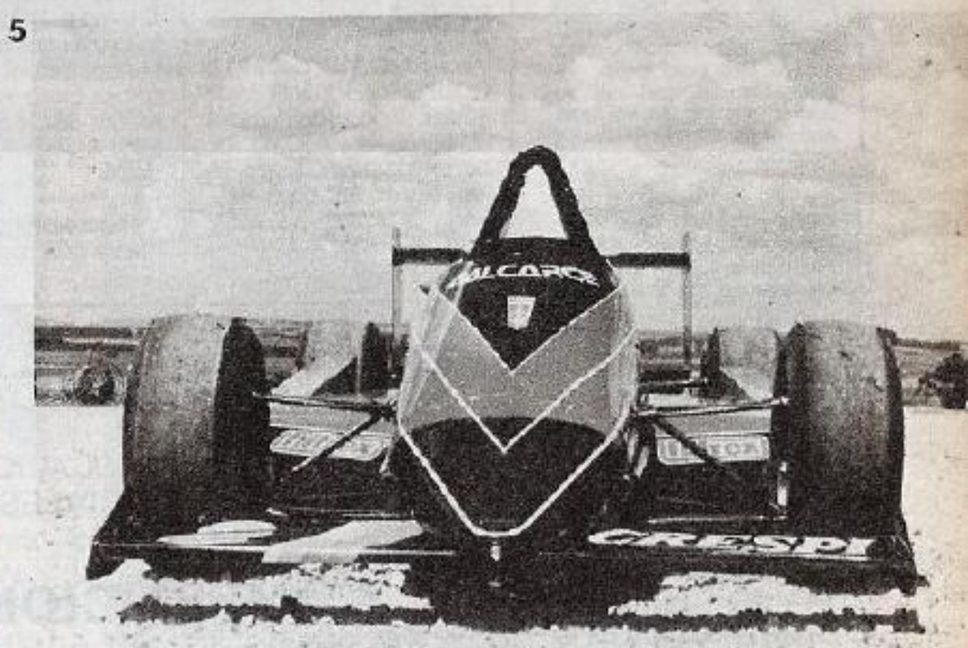
Aunque el auto campeón posteriormente quedaría para nuestro museo particular, para el cual ya conseguimos un Tulia 2 y un Tulia 6 que por ahora se encuentran en el museo de Fangio. Como ven, no solamente nos dedicamos a la construcción de autos...".

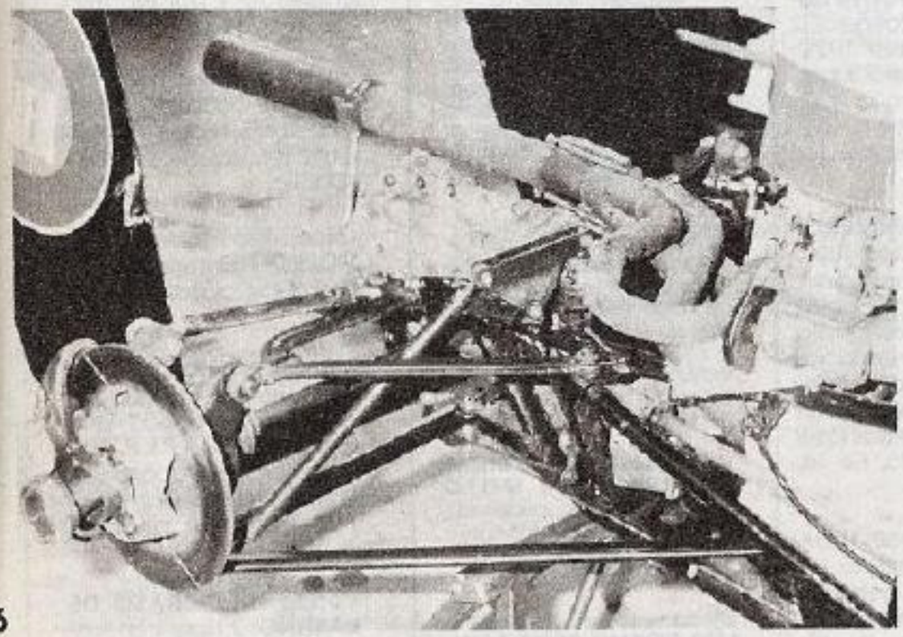
Con el mismo espíritu de su padre, Sandro llevó a cabo su proyecto. Ese mismo espíritu que llevara a Tulio a ser uno de los hombres que más autos de carrera fabricaron en el mundo y que en un Salón del Automóvil de París asombrara a los europeos en la década del '70. La historia continúa y los Crespi –padre e hijo– la siguen escribiendo.

4

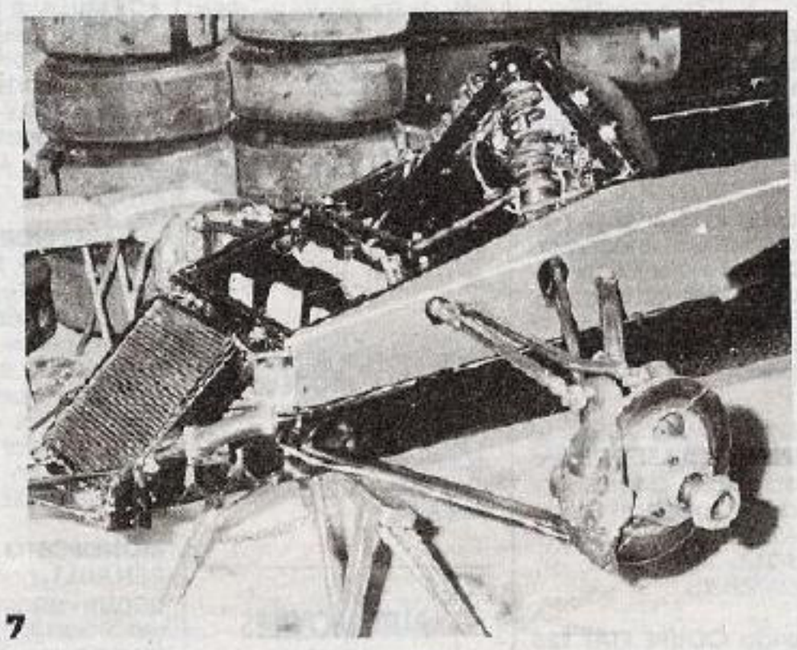


5

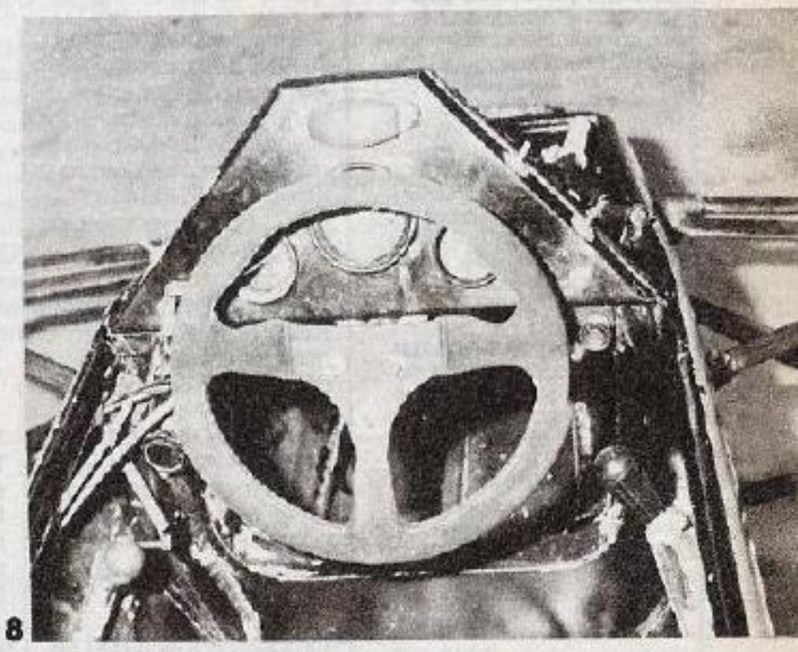




6



7



8

3. *Desde atrás se observa el fondo plano de los perfiles alares y el carenado envolvente.* **4.** *En vista aérea se aprecia la avanzada posición del piloto a diferencia del Tulia XXIII.* **5.** *La rejilla de la trompa protege el radiador de agua. Los spoilers se regulan por medio de un tornillo ubicado en la punta de la trompa.* **6.** *Suspensión trasera provista, al igual que la delantera, de amortiguadores internos y de barras estabilizadoras accionables desde el habitáculo.* **7.** *Sin la carrocería, vemos el radiador de agua y la suspensión progresiva con amortiguadores internos. Nótese la generosa fuerca central de la maza de la rueda delantera.* **8.** *En el cockpit, los elementos de rigor. El volante, un regalo de Víctor Rosso*

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupon o maquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo direccion y teletono, y envielo por correo a **Revista Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central**, o depositelo personalmente en **Av. Belgrano 624, Capital Federal**.

La revista se reserva el derecho de publicacion de los avisos y no se responsabiliza de su redaccion 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 -COMPRA-

SUPER EUROPA 1.5 listo para largar. Mecánica Pardo. Auto de punta. Tomo vehículo particular en pago. M.T. de Alvear 2440, José Ingenieros. 757-6250.

MICRO MERCEDES 317 especial para casa o taller rodante. Todo impecable. Tomo vehículo de calle. 757-6250.

FALCON T.C. equipo oficial Ford. Preparación Herceg. "Fierros" importados. Gomas nuevas, listo para largar. Repuestos varios, con licencia. Llamar al (0346) 24596, señor Ambrossio, Chivilcoy. Precio A 35.000.

Jorge Roux vende **T.C. DEL OESTE** campeón 1984. Fierros varios, listo para largar. Tratar en Cordoza 427 - Monte Grande. Teléfono 290-1210.

Vendo **FORD MODELO 27**. Todo original. Impecable. A 2.200. Tratar en Avenida San Martín 1465 - Lanús Oeste.

ULTRALIVIANO. AERO DI PALMA DP1. Sin uso. Vendo por viaje a Transilvania. Permuto por dinero, Dólares, Bonex u otras minucias. Es caro y sólo para gente sensible. 620-2160. De noche.

CASCO DODGE TC 3 LTS súper liviano. Nuevo. Sin usar. Completo. Falta únicamente motor y caja. Hay varios fierros, block, tapa Cil. totalmente hecha con válvulas, botadores, distribuidor, instalación electrica completa, con bobina y tablero, frenos instalados. Pasteur 3777, Avellaneda, Pcia. Bs.As. Marcelo Roggiero.

Vendo de Renault 12 **MOTOR MULTIPLE**, caja corta Echenique, pistones Berta, árbol Rapon y distribuidor Dulbecco. Listo para largar Rally Provincial o Nacional todo a revisar. Tel. 792-3491 Italo '87.

KARTING MAYOR SANTAFESINO con caja, chasis M 101 mecánica Montiel. Fierros de primera, listos para largar. Lucero 569. Tel. 041-630013. Rosario.

Vendo **FORMULA 5** chasis Ladi monocasco, suspensiones independientes, frenos a disco, motor Zanella, carburador Mikuni, encendido electrónico, todo nuevo sin rodar, listo para largar. 665-6805.

SPAZIO STANDARD MEJORADO. Listo para largar. Casco, motor, todo cero kilómetro. Suspensiones idem. Nunca pisó una pista. Australes 10.000 o permuto por auto de calle. 620-2160 por la noche.

Vendo **FORMULA** 5 chasis Ladi monocasco, suspensiones independientes, frenos a disco, motor Zanella, carburador Mikuni, encendido electrónico. Todo nuevo sin rodar. listo para largar. 665-6805.

"Kissling Competición" vende **AUTO BERTA-R18** completo y motores utilizado en la Temporada 86 de F.2 Sudamericana. Uzal 3740 - Olivos - Pcia. de Bs. As. Tel.: 791-2722.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **CHASIS AVANTE** modelo 81 completo sin motor ni caja. Impecable ex F.R.A. llantas Stilo, cubiertas nuevas Carlinga completa. A 1.800 tel. 253-7527.

Vendo **CARROCERIA COUPE CHEVROLET** 1940 cortada con jaula ideal TC Bonaerense, TC 70, TC cuyano categorías zonales. Tratar Panamá 469. Tandil. TE. 0293-29551. Pcia. Bs.As.

Vendo **MOTOR RENAULT ALPINE** 1600 cc. F.2 Midget o zonal. Completo c/ distribuidor carburador Weber 45-45. Múltiple admisión escape. Puesto a 0 Km. Tel. 755-3344, 752-9577. Horario comercial. Sr. Juan José.

Vendo **MOTOR DODGE F.600** para F.2 biplaza o categoría similares. Jorge Palagi 244 1900-9134 0km.

Vendo **DOS MOTORES ZANELLA** 125 cm³ (fierros de primera) clasificados en el 4 puesto campeonato A.P.K.P. 1986. Precio A 450. Cada uno. Llamar al TE. 23-6143.

Vendo carrocería **FIAT Super Europa 1500** 0 km recién salida de la fabrica con certificados. T.E. 37-1632, 37-2540, seor Miguel Olazabal 1359, Capital. A 2.150.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo **FORMULA RENAULT TULIA** XXIII igual okm dos carreras caja Meriggi R.5 todas relaciones trompas llantas encendido Mallory. Llamar 19 a 22 hs. Tel. 291-0422.

Vendo **COUPE CHEVY** TC falta jaula, butacas, trompa, tapa baúl. Casco impecable, tren delantero completo. Diferencial, paleres flotantes, cuatro frenos a disco y varios accesorios. Tel. 25929. NQN. Llantas armadas Bojanich.

Basavilbaso vende **FIAT 125 mod. 1979** de rally listo ara largar auto cumpliendo actual zonal cordobes clase tres. Informes tel. 051-63438 o Dr. Cocca 295, 8º Las Flores, Córdoba.

Vendo karting **FO-TRAK** nuevo con motor R.F. Fiorri con todas las relaciones. Repuestos varios (todo nuevo). Tel. 255-2459.

Gustavo Persico vende su **FORMULA RENAULT ARGENTINA** completo o chasis solo. Santos Dumont 3630/28. Cap. Fed. Tel. 553-4553.

Vendo **BERTA I F.2-W** con o sin motor, 12 llantas todas las relaciones. Omar Suriani 0471-91109.

Vendo **F.2 BERTA MK3** caja TCM motor W completo o por partes. Omar Suriani 0471-91109.

Vendo permuto listo para largar, **COUPE TORINO STOCK CAR** embrague multidisco, paleri flotante, escapes Silen, jaula, freno disco cuatro ruedas, parabrisa triple, 6 cubiertas, repuestos impecable. Av. Roca 801 Hurlingham.

Vendo urgente **FIAT 600 TN** mod. 79 de punta, gomas trailer, permuto auto moto calle 25 Nº 666. Tel. 245265, 245151 La Plata.

Ricardo Risati vende **F.2 CODASUR BERTA RENAULT**. A 18.000 (también se puede vender por partes). Tel. (0385) 27931 o 26730. En horario comercial.

Lonati vende **RENAULT 18 DE RALLY EX RAIES**. Mod. 85 completo. Auto ganador de 5 carreras en 1986. Llamar al TE. (01) 392-1622/393-7382/245-6818.

Lonati Competición vende **CHEVROLET CHEYENNE 4 x 4**. Motor 4 litros de TC. Multidisco, Dulbecco, gomas para barro, etc. Ideal para safari. Llamar al tel. (01) 393-1622/245-6818.

Lonati vende **RENAULT 18 DE RALLY MODELO 85**. Campeón 86 rally provincia de Buenos Aires. Mecánica Berta. Llamar al (01) 392-1622/393-7382/245-6818.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Vendo **CUPE FIAT 1500** 1969 muy buena chapa y pintura sin golpes cinco gomas nuevas color blanco portillo calle 14 Nº 1153 La Plata. Tel. 36920.

COUPE DODGE GTX V8.71 excelente chapa, pintura nueva, motor bueno, cubiertas S.211, aire acondicionado, doble escape, antena eléctrica, motor cromado, alarma Epu-Mus OPS. Gaucho Cruz 5066 Villa Bosch. A 4.600. Tel. 750-1323.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

ARENERO vende chasis con o sin mecánica Renault Gordini a convenir. Acepto pago en dos veces pesa chasis 70 Kg jaula caño 2 pulgadas 14 Nº 1153 La Plata.

BUGGY MOTOR 128 IAVA modelo 1978 terminado 1976. 5 patonas, puertas y techo desmontable. Fragata Pte. Sarmiento 1289. Tel. 58-7135. A 2.500. Llamar después 19 hs.

RULY JOHNSTON vende Limitada Belgranense D 31. Conquistó 3 Subcampeonatos y 2 Campeonatos. Fierros indiscutiblemente ganadores listo para largar, buen precio. Llamar al tel. 0243-2193.

Vendo **URGENTE FORM. IES** BCV listo largar, 2 motores, 2 cajas, gomas tierra y slick y demás. Fierros primer oferta razonable 0220-61044, Gral Las Heras BA.

FORMULA 4 SANTAFESINA BRAVI ex Palmero, 2 motores Renault 1020, caja todas las relaciones, 8 llantas Stilo, trailer, permutas financiación. Cordoba 6930. Rosario. Tel. 5644279.

RENAULT GORDINI TURISMO Grupo 2, Motor 1020, mecanica Reybet, distribuidor Dulbecio, cables Ferazi, frenos Pozzi, caja relacionada con relaciones cuentavueltas mecanico, llantas delanteras Stilo. Consultar datos Raúl Berito Udotto Sta. Fe Te. 21485 A 3.500.

MONOPOSTO 850 TULIA RENAULT completo urgente vendo, permuto mecanica Balbuena, llantas, Stilo, repuestos precio oportunidad financiación. Tel. 0474-22234, Salto BA. 8 a 15 hs. Sr. Maiale (ideal F.4 tucumana o zonales).

BUGGY PUELCHE mod. 1980. Mecánica Renault, caja de cuarto, capota, llantas especiales impecable. Colombia y Bassinger Ensenada 021-691141 lunes a viernes de 15 a 20 horas.

FIAT BALILLA modelo 1938, mecánica muy buena, detalles pintura. Para coleccionistas. Juan B. Alberdi 3399, Capital.

Vendo **FORMULA 5 CHASIS LADI monocasco** motor Zanello, carburador Mikuni, encendido electrónico. Todo nuevo sin rodar. Una oportunidad. Listo para largar. Llamar al TE (01) 665-6805. Es digno de verse.

4.0 PICK-UPS -VENTA-

Ricardo Risati vende **MICRO OMNIBUS "LEYLAND"** casa rodante y taller. Totalmente equipado. A 9.000. Llamar al TE. (0385) 27931 o 26730 en horario comercial.

10.0 VARIOS

MONOPOSTO 850 Rossi Renault. Mecanica Reybet, llantas Stilo. Ideal F4 tucumana o Fórmula Renault Bonaerense. Tel.: 0478 2589 3263, Arrecifes, Sr. Nestor Damatteo. Por cambio de categoría.

Tony Avenlin vende su **COUPE DODGE TURISMO CARRETERA** listo para largar. 629-0716 629-6008.

Vendo **DOS KARTINGS, CHASIS DOP (Italiana) y TRES MOTORES ZANELLA 125**. Libro preparación. A 1.100 c/u. Llamar al 761-3839.

Vendo **DATSUN 280 ZX**. Repuestos muy buenos, calipers traseros, delanteros, discos, freno trasero, paleres, diferencial, inyectores, caja negra Zonda, distribuidor Ardel, levas. Consultar precio. Vendo hasta a mi vieja. 92-9740 855-0134.

La Asociacion Propietarios Formula Uno seleccionara voluntarios para integrar el plantel de colaboradores de la comision de carreras. Escribir proporcionando datos al Departamento Publicidad, Avenida Hipolito Yrigoyen 7977, Banfield (1828).

Vendo **MANUAL ORIGINAL ILUSTRADO DE MOTO TRIUMPH 500 c.c.** publicado en 1951 (en ingles) como nuevo A 150. Av. del Valle 1853, Olavarria CP 7400 Bs.As.

Ojeda vende o permuta **128-1300 TURISMO CLASE 2 MODELO 86**. Auto de primera. Caja de quinta. Dos relaciones A 10.000. Serrano 902, Capital.

128 1100 88.000 km reales de fábrica. Nunca un golpe. Llantas Stilo Firestone nuevas, stereo, 2 alarmas, volante IAVA, tacómetro, consola deportiva, instrumental Orlan-Reber, cinturones, increibles faros halogenos. 621-0253 o 623-6159. A 3.500.

OSCAR RISSO vende micro Volvo, mod. 66, ideal equipo de competición. Verlo Pilar 1176 Capital. Tel. 687-7067.

Vendo **KARTING SAPUCAY** chasis Sabekan, motor Gerp. Prieto. Tratar tel. 0461-26841 San Nicolás. De 12 a 13.

Karting motor Parilla 100 cc a 0 km chassis Foxtrak, ocho ruedas, repuestos, buen precio, acepto ciclomotor como parte de pago o moto. TE. 568-4811 ó 431-1858, ver Lope de Vega 2291, Cap. Fed.

Karting competición **FOX-TRACK** motor GAE listo para largar juniors o inter, regalo de navidad, permuto por moto o ciclomotor. Badaracco 744, Ituzaingó, Tel. 623-3390.

Karting **FOX-TRACK** motor GAE para juniors o inter, buen precio, o permuto por moto o ciclomotor. Badaracco 744, Ituzaingó norte, Tel. 623-3390.

KART DAP ITALIANO motor Rof, preparación Acuña, ocho gomas nuevas, accesorios listo para largar. A toda prueba. Casi cero Km. Precio u$s 1.000 Borges 2563 Olivos.

COMPRO CASCO FIAT 600 nuevo o usado en buenas condiciones. Domicilio 36 Nº 379 La Plata. Tel. 4-1773.

Osvaldo Antelo vende **F2 BERTA** 5 carreras con repuestos y motores, ideal Entrecor, Tres Arroyos 3140, Capital.

Oscar Risso vende **MICRO VOLVO 755** mod. 66 ver Pilar 1176 Capital. Tel. 687-7067.

Martín Lara vende **KARTING** (Pereira-Zanella 125 cm³) sub campeón temporada 1986 A.P.K.P. listo para largar. Preparación Miguel Acuña. Llamar al 795-9300. El precio: A 2.200.-

Vendo **TRES CHASIS DE KARTING**, 2 Tiger y un Brekart y tres motores Zanella 125 cm³, preparación Omar Brea (fierros de punta) llamar al 652-6424 con propuestas serias.

Patricio Lio vende **KART, CHASIS TIGER** y dos motores Zanella 125 cm³ y dos juegos de gomas "Tiempo". Todo junto por A 1.500 (una pichincha). Tratar en Spur 11. Avellaneda. TE. 204-9511.

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

Melo 4130 - Florida - (1602) Tel.: 760-1173

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV Nº 141 — 11 de febrero de 1986

Sport Prototipo, ex Sport 1050

UNA CATEGORIA EN CONSTANTE ASCENSO

Con doce competencias se completó el campeonato 1986 de **Sport Prototipo** categoría zonal metropolitana conocida antes como Sport 1050, y que está en la palestra desde el año 1977 cuando fue su primer campeón Carlos Nicieza.

De esa docena de carreras diez se disputaron en el autódromo de Buenos Aires el ámbito natural de esta categoría que nuclea a casi un medio centenar de pilotos, de la Capital y el Gran Buenos Aires. Las restantes se hicieron en Las Flores y en Estancia Chica, habiendo fracasado la intención de la dirigencia por llevar a cabo pruebas en otros escenarios. De todos modos el calendario se respetó en gran medida y cuando alguna presentación fue reemplazada por otra en Buenos Aires, esto se conoció con la suficiente antelación como para no crearle problemas a nadie.

El dominador en la pista fue Hugo Lara, quien así consiguió su segundo campeonato consecutivo. Lara ganó siete de las pruebas, encontrando firme oposición sólo en las primeras del año. Luego, su mentalidad ganadora y lo afiatado de su conjunto mecánico-humano, hizo el resto. Su preparador es el también exitoso Juan Tomalino Quizá lo que haya marcado el gran desequilibrio que se encuentra al repasar los puntajes obtenidos haya sido la aplicación de la experiencia de Lara y su equipo en años anteriores.

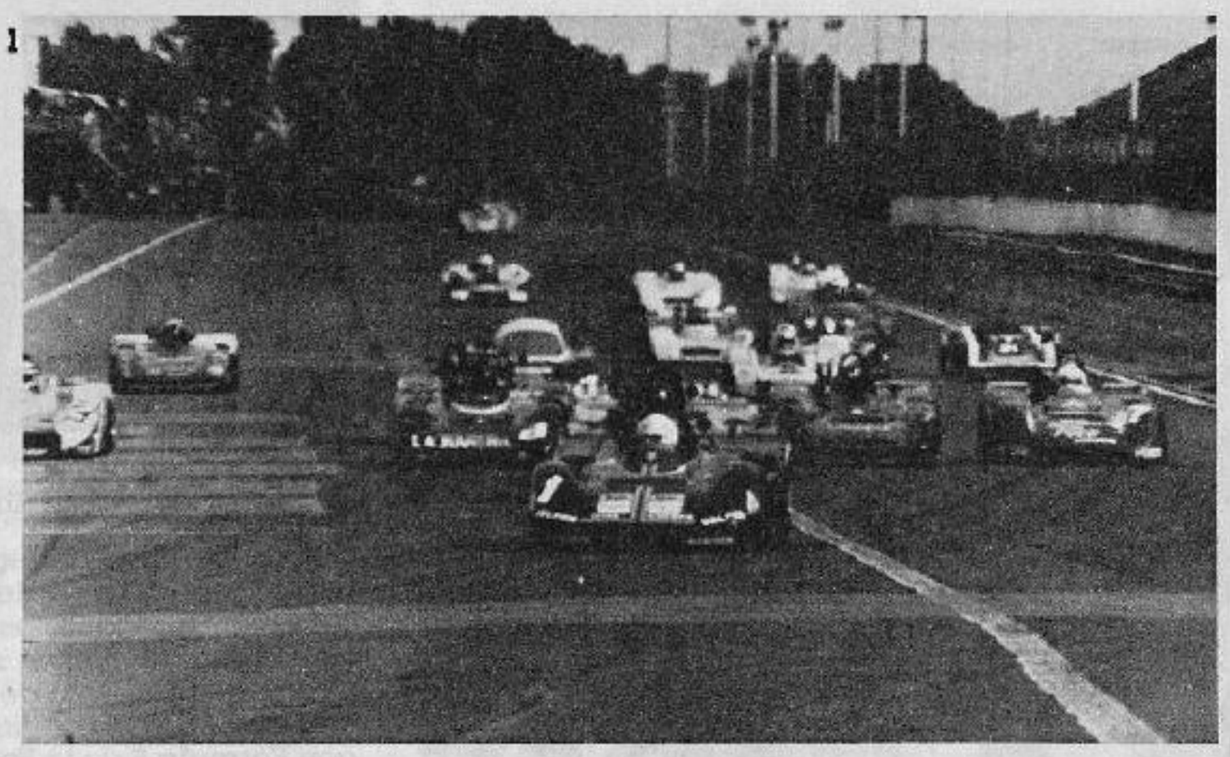
Héctor Arias, impetuoso y espectacular en su estilo y el astuto Héctor Stefanini fueron quienes más difícil hicieron la tarea del campeón. Ambos ganaron en una oportunidad y en otra corriendo en conjunto la clásica prueba de dos horas. Alejandro Porcaro mostró una gran efectividad, al sumar puntos en casi todas las fechas, cerrando el año con cinco podios consecutivos. El veterano ex campeón de F-4 Nacional, Héctor De Rossi, brilló alto aunque sólo estuvo en seis carreras. Nelson Guidi se entreveró bien, ganó en Las Flores y en 1987 estará en la F-2 Nacional (ex Entrecor) categoría que también contará con la presencia de Hugo Lara.

Cristián San Millán y Jorge De Palma, debutante aquél, por su tercer año éste en SP, mostraron buenas condiciones, lo mismo que Carlos Egozcue, Fernando Pablo González y Luis Linares, trío que viene de la FRA.

En cuanto a los fierros, en chasis prevalecieron los Crespi y los Sergio, en versiones nuevas o bastante recientes. Los Ladi (otrora exitosos) se vieron bastante relegados, quizá por el desinterés de la fábrica. Mención cabe para el ADA producido por Alejandro Díaz, de revolucionario diseño (es el único auto de SP con techo que mostró condiciones razonables en su presentación piloteado por Bendranas. Abre una nueva opción.

En cuanto a los motores, también dos preparadores entregaron los Renault 1020 más veloces y confiables. Por un lado Tomalino (usuarios de Lara, Castiñeira, González, Spatafora, etc.) y por el otro Rafael Sergio (Porcaro, De Palma y De Rossi). Terció Enrique Monteiro trucador del subcampeón Héctor Arias. Otros preparadores que sobresalieron fueron Mario Sena y Alejandro Díaz, pero en otra gama de potencia.

Para el futuro, la categoría mantendrá la vigencia (por lo menos hasta el '88) de los motores 1020 cm³. Luego se verá si se pasa a los de 1400 de Renault... o de alguna otra marca.



1 Una largada de Sport Prototipos. La categoría sufrió una positiva transformación en los últimos años. Muchos autos nuevos y gran espectáculo.

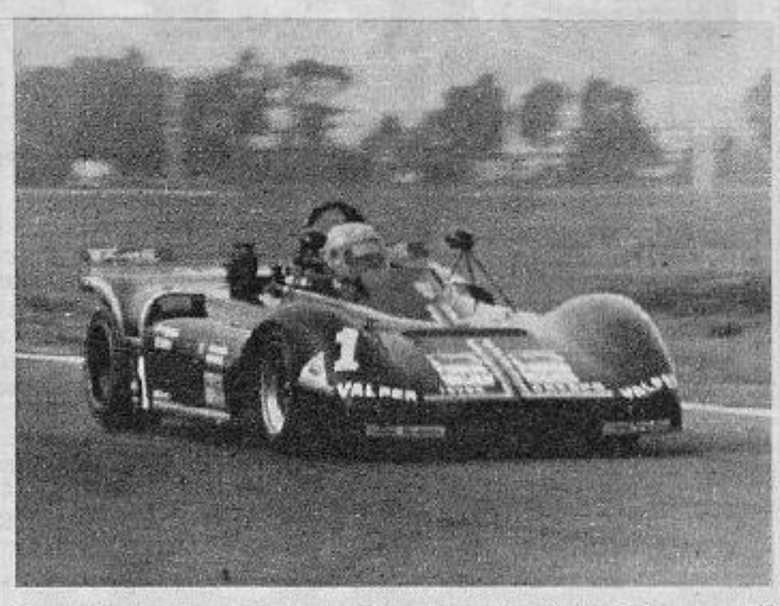
Hugo Lara, campeón por segundo año consecutivo. Al fondo su auto actual y en primer plano la vieja Tulietta con la que corrió en la última. Lara seguirá en 1987 en la F-2 Nacional.

El auto campeón, un ejemplo de dedicación y equilibrio entre todos sus elementos.



2 Lo que sigue siendo Sport Prototipo, es una excelente alternativa, económica y atractiva, para quienes no quieren o no pueden seguir el tren de desplazamientos y costos de la Fórmula Renault Argentina, cumpliendo el casi mismo papel que las FR regionales tienen en otros puntos del país. Por el momento, y dado el equilibrio logrado, la resolución es no innovar.

(El Negro Ene)



3

LOS TRIUNFADORES DEL '86

Buenos Aires (Nº 8): Hugo Lara (Crespi)
Buenos Aires (Nº 8): Gustavo Stefanini (Crespi)
Buenos Aires (Nº 9): Hugo Lara (Crespi)
Buenos Aires (Nº 9): Stefanini-Arias (Sergio)
Las Flores: Nielson Guidi (Crespi)
Buenos Aires (Nº 8): Hugo Lara (Crespi)
Buenos Aires (Nº 9): Héctor Arias (Sergio)
Buenos Aires (Nº 5): Hugo Lara (Crespi)
Buenos Aires (Nº 7): Hugo Lara (Crespi)
Buenos Aires (Nº 5): Hugo Lara (Crespi)
Estancia Chica: Hugo Lara (Crespi)
Buenos Aires (Nº 9): Luis Linares (Crespi

RANKING 1987

Nº	Piloto	Chasis / Procedencia	1986
1	Hugo Lara	Crespi / Adrogué	145
2	Héctor Arias	Sergio / Fcio. Varela	83
3	Nelson Guidi	Crespi / Quilmes	65
4	Alejandro Porcaro	Crespi / Buenos Aires	65
5	Cristián San Millán	Crespi / Avellaneda	51
6	Gustavo Stefanini	Crespi / Buenos Aires	40
7	Héctor de Rossi	Sergio / Buenos Aires	37
8	Jorge De Palma	Sergio / Buenos Aires	36
9	Carlos Egozcue	Crespi / Buenos Aires	31
10	Fernando P. González	Crespi / Avellaneda	27
11	Luis Linares	Crespi / Buenos Aires	24
12	Marcelo Cazzaniga	Crespi / Buenos Aires	22
14	Mario Sena	Crespi / Villa Bosch	21
15	Marcelo Castiñeira	Crespi / Buenos Aires	16
16	Eduardo San Millán	Crespi / Avellaneda	15
17	Ricardo Almada	Avante / Buenos Aires	13
18	Alejandro Spatafora	Ladi / Buenos Aires	10
19	Juan Carlos Magre	Crespi	9
20	Gustavo Bendranas	ADA / Buenos Aires	6
21	Miguel Dellepiane	Crespi / San Isidro	6
22	Roberto Antonio Ali	Crespi / Temperley	5
23	Domingo Vázquez Ramis	Vara / Buenos Aires	4
24	Juan Carlos Odeo	Avante / Ciudadela	3
25	Jorge N. Frate	Crespi / Avellaneda	3
26	Enrique Cadeppi	Crespi / Buenos Aires	3
27	Carlos H. Fiscina	Crespi / Adrogué	3
28	Jorge José Ygnazzi	Ladi / Lanús	2
29	Oscar Canosa	Crespi / Avellaneda	2
30	Edgardo Franza	Morelli / Morón	1
31	Adrián Córsico	Sergio	1
32	Eduardo Amenos	Vesa / Avellaneda	1
33	Jorge Anfuso	Anfuso / Matheu	1
34	Ernesto Gonella	Gonella / Buenos Aires	-
35	Marcelo Gamino	Crespi / Buenos Aires	-
36	Daniel Santagati	Pereyra / Buenos Aires	-
37	Guillermo Lago	Crespi / Buenos Aires	-
38	Héctor Urán	Crespi / Mármol	-
39	Carlos Casanova	Ladi	-
40	Atilio Tagni	Avante / Sarandí	-
41	Carlos Sosa	Crespi / Buenos Aires	-
42	Jorge Miguel García	Ladi	-
43	Juan Carlos Arlandis	Crespi / Buenos Aires	-
44	Ricardo Berasategui	Crespi / Acassuso	-
45	Rafael N. Sergio	Sergio / Buenos Aires	-
46	Miguel A. Rodríguez	Ladi	-
47	Eduardo Ghersi	Sergio / Buenos Aires	

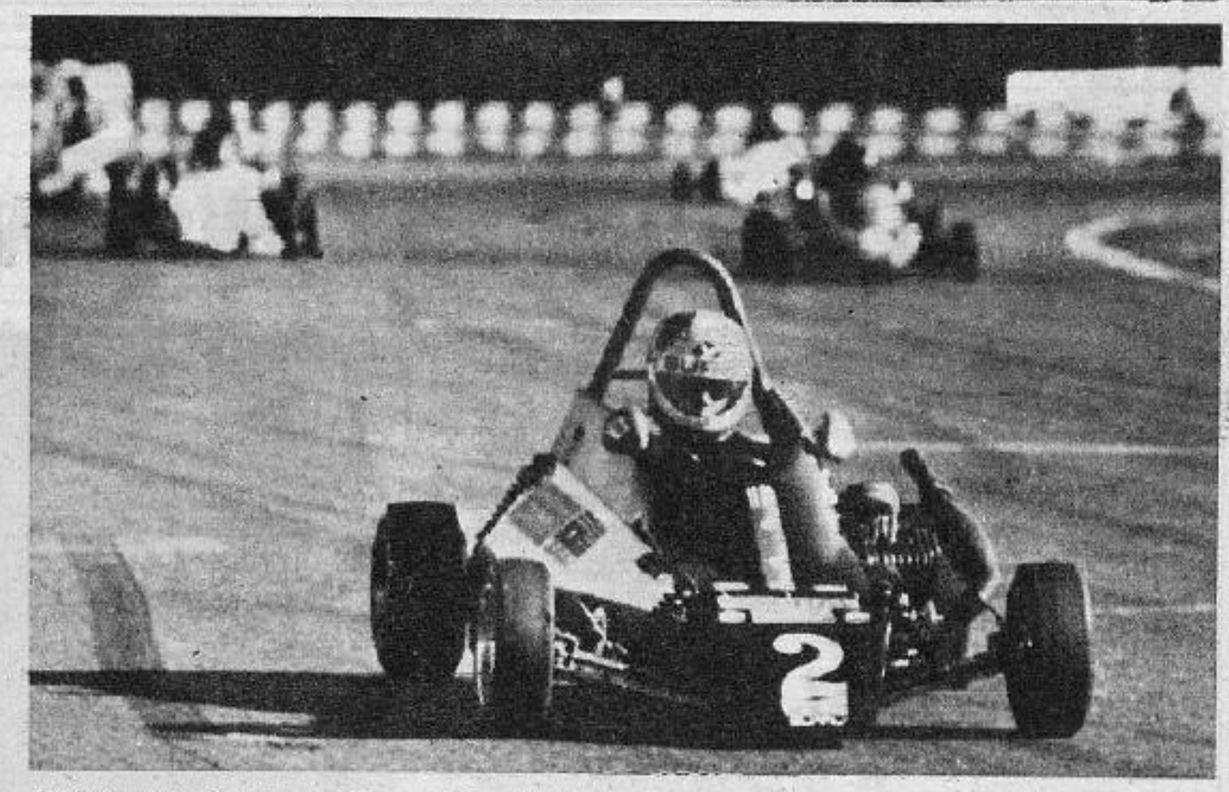
Año IV Nº 141 — 11 de febrero de 1986

Fórmula 5 Metropolitana

KONOWALIK, LA MAQUINA DE GANAR



Carlos Konowalik (a la derecha) piloto y sobretodo, preparador. Con él, su socio Tito Demichelli.



La imágen de la F-5 actual: Konowalik y lejos, el resto.

RANKING FORMULA 5

Nº	Piloto	Chasis-motor	Pts
1	Carlos Konowalik	FerCar-Zanella	235
2	Germán Martínez	Perri-Hiro Gilera	154
3	Norberto Pérez	NC4-Hiro Gilera	97
4	Walter Alifraco	Perri-Zanella	77
5	Julio Basconcelo	Basco-Zanella	71
6	Roberto D'Oliveira Lima	Scalesse-Zanella	70
7	Oscar Sambiasse	Omas-Zanella	61
8	César Gómez	Perri-Hiro Gilera	60
9	Horacio Regolta	Regolta-Ducati	50
10	Ricardo Carricaberry	Perri-Hiro Gilera	47
11	Jorge Buscalleda	Chiqui-Hiro Gilera	32
12	Jorge Alvarez Morales	FerCar-Zanella	26
14	Henry Peluffo	Peluffo-Zanella	21
15	Rolando Palacio	Perri-Zanella	21
16	Luis Podluzansky	LP-Zanella	21
17	Néstor Presas	Angel-Zanella	12
18	Luis Biasatti	Galgo-Zanella	10
19	César Goñi	FerCar-Zanella	8
20	Nestor D'Ercole	Perri-Zanella	5
21	Humberto Castaño	Beto-Zanella	3
22	Mario Reggino	MB-Hiro Zanella	1

La menor de las categorías de monoplazas puso en evidencia durante 1986 a un verdadero fenómeno: **Carlos Konowalik**. Nunca se pudo decir mas acertadamente de alguien que es el campeón indiscutido: de la categori **Fórmula 5** de la Federación1, se hicieron en 1986 catorce carreras. Pues bien, Konowalik corrió **doce**, ganando once y saliendo segundo en la restante. Eso dice todo de su calidad y efectividad en una división que va progresando y por sobre todo, incorporando nuevos cultores.

A los 40 años, el titular con un físico ideal –por lo menudo– para esta categoría y con valiosos antecedentes en motociclismo, ya que fue campeón argentino en 1978 y subcampeón en 1977 y 1979, cuando participaba en motonetas 200 cc y Libre Nacional 250 cc.

Su amigo y hoy socio Tito Demichelli es el culpable de su incorporación a la F-5; Tito lo convenció de ello para aprovechar su experiencia en motores (Konowalit fue técnico de Ducati). En la segunda carrera, "Kono" ya le estaba ganando a su socio. Desde entonces participó en 26 carreras, ganando 18 veces y subiendo otras cinco al podio. Verdaderamente, una máquina de ganar...

Además de pilotear, Carlos se dedica a la preparación de motores para sí y para terceros, ya que tiene clientes en las diversas categorías similares del interior. Su especialidad es la Zanella, marca que por supuesto es la que lo llevó al campeonato.

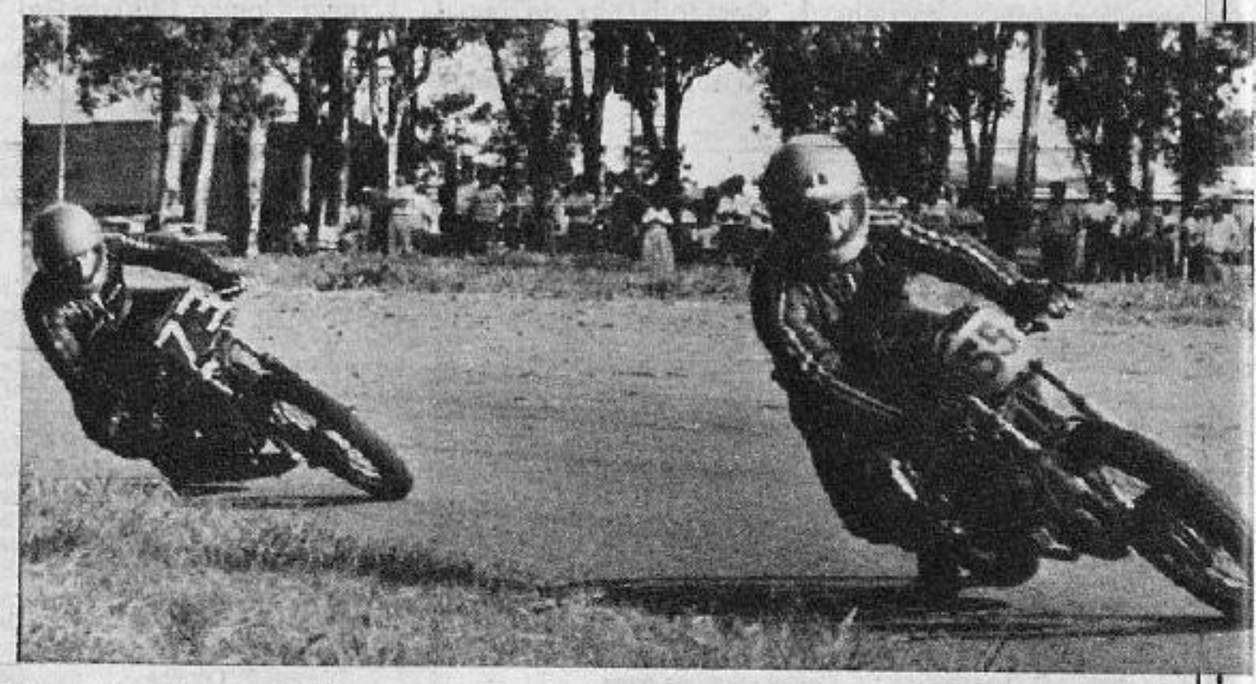
En 1987 CK tiene previsto correr poco y armar muchos motores. Solo iría a algunas fechas, en especial las que se realicen en Estancia Chica, ya que el circuito de Abasto es el que mas le gusta. *(Carlos R. Varela)*

DOS TUCUMANOS CONSAGRADOS



San Miguel de Tucumán - Las fotografías –gentileza del diario **La Gaceta**– nos muestran en acción a dos campeones de 1986 en plena acción. El kardista es el nuevo titular tucumano, **José Cusumano**, quien recién en la postrera competencia del año pasado se aseguró el título provincial al desplazar en el puntaje al anterior campeón, el concepcionense Daniel Ale.

El de la moto es el fogueado **Valentín "Tin" Noguera** la figura descollante en la categoría del cuarto de litro con libre preparación. "Tin" se vale de una Zanella, y es habitualmente el rival a vencer en 250 cc.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV Nº 141 — 11 de febrero de 1986

TC BONAERENSE

UN BALANCE POSITIVO

Las Heras (BA) Haciendo un breve resúmen de lo actuado por el **TC Bonaerense** durante el año, encontramos que éste es realmente positivo. El 86 dió la pauta del momento que está viviendo la categoría. A medida que transcurría el calendario, ésta aumentaba en cantidad y calidad. Asombra y sorprende, teniendo en cuenta la situación actual. No es fácil reunir mas de 100 competidores en carrera, contándose 182 autos distintos en sus 18 presentaciones, once de las cuales fueron en Merlo, dos en el Nº 5 del Autódromo, Baradero y Derqui, y una en Campana. Tuvo 23 ganadores distintos en sus cuatro clases, siendo **Natalio Ciccia** con once en la "A" quien logró mas triunfos; **Bruno Stranges** de la "B" con siete, **Eduardo Pazos** de la "C" con tres, (ésta clase la mas numerosa) se consagraban campeones por segunda vez consecutiva, en tanto **Elio Martínez** que obtuvo seis fue el nuevo campeón de la clase "D".

Pero estos éxitos no vienen solos. Es resultado de la tarea de quienes lo componen. Comisión Directiva, pilotos, acompañantes, mecánicos, lubes organizadores, colaboradores, prensa y un público que lo acompañó siempre.

Como cierre de temporada el 21 de diciembre, en la quinta Los Cipreses en Parque Juan Grande se realizó la **Fiesta de Coronación de Campeones**, onde ante mas de 600 comensales se entregaron trofeos a pilotos y acompañantes, prensa, revelación de la temporada (César Peon), auto mejor presentado (Guido Di Nella) y como cierre del espectáculo que duró todo el día, se eligió la **Reina de la Categoría**, representante del auto de Domingo Da Venda, de Monte Grande.

(Informe, José Granada)



Natalio Ciccia, con este Chevrolet de la Clase "A" fue el hombre mas exitoso del TC Bonaerense en 1986. Ganó nada menos que once carreras de las 18 realizadas y seguirá llevando el Nº 1 en su auto (Héctor Ocampo).

NUMERACION PARA 1987

Clase "A"

1 - **Natalio Ciccia (Chevrolet/S.A. de Padua) 420**
2 - "Puerta Rendina" (Chevrolet/Munro) 321
3 - Ricardo Wagner (Falcon/Munro) 191
4 - José M. Fernández (Falcon/Bs. Aires) 162
5 - René Tornatore (Falcon/Torres) 114
6 - Guillermo Rico (Dodge/Avellaneda) 98
7 - Norberto Villa (Falcon/Bs Aires) 86
8 - Alfredo Orsic (Chevrolet/Ciudadela) 81
9 - Luis Tobares (Falcon/Munro) 71
10 - Horacio Nollo (Falcon/Pacheco) 65
11 - Fidel Martín (Torino/La Plata) 62
12 - Francisco Villella (Falcon/Bs. Aires) 61
13 - "Peon-Peón" (Falcon/Jose C. Paz) 60
14 - Alberto García (Torino/Bs Aires) 59
15 - José García (Falcon/Caseros) 49
(Figuran otros 23 pilotos)

Clase "B"

1 - **Bruno Stranges (Chevrolet/J.C Paz) 372**
2 - [illegible] (Falcon/San Miguel) 269
3 - [illegible] (Chevrolet/J.C.Paz) 257
4 - "Margarido-Albertini" (Dodge/Castelar) 214
5 - [illegible] (Chevrolet/San Miguel) 168
6 - [illegible] (Falcon/San Miguel) 147
7 - [illegible] (Dodge/L. del Mirador) 126
8 - [illegible] (Falcon/J.C.Paz) 110
9 - [illegible] (Chevrolet/Merlo) 90
10 - [illegible] (Torino/J.C. Paz) 78
11 - [illegible] (Chevrolet/Iluzaingo) 59
12 - [illegible] (Torino/Caseros) 44
13 - [illegible] (Chevrolet/Libertad) 31
14 - [illegible] (Chevrolet/Moreno) 31
15 - [illegible] (Torino/Morón) 26
(Figuran otros 17 pilotos)

Clase "C"

1 - **Eduardo Pazos (Falcon/San Fernando) 296**
2 - Jorge L. Alonso (Falcon/Tigre) 292
3 - Manuel Farias (Falcon/Pacheco) 278
4 - Carlos Orlando (Falcon/Rodriguez) 258
5 - Carlos Rosales (Chevrolet/S. Fernando) 150
6 - Carlos Abraham (Falcon/L. del Mirador) 121
7 - Carlos Dandolo (Falcon/Tigre) 115
8 - Julio Fernandez (Chevrolet/S. Fernando) 94
9 - "Arosso/Inglino" (Chevrolet/J.C. Paz) 89
10 - Nestor O. Fuentes (Chevrolet/V. Madero) 86
11 - Ruben Valle (Falcon/J.C. Paz) 85
12 - Alejandro Sesini (Chevrolet/Pacheco) 74
13 - Alfredo Kubsen (Torino/Florida) 70
14 - Jose Amerio (Torino/Bs. Aires) 60
15 - Roberto Soriano (Falcon/Tigre) 42
(Figuran otros 25 pilotos)

Clase "D"

1 - **Elio Martinez (Chevrolet/I. Casanova) 347**
2 - Jose Almeida do Sume (Chevrolet/Canuelas) 322
3 - Hugo O. Gonzalez (Chevrolet/Iluzaingo) 212
4 - Carlos A. Pietranera (Chevrolet/Iluzaingo) 158
5 - Domingo Da Venda (Chevrolet/M. Grande) 194
6 - Jose Luis Molina (Falcon/Merlo) 178
7 - Daniel La Femina (Chevrolet/G. Catan) 119
8 - Ruben Giani (Chevrolet/Canuelas) 102
9 - Anibal H. Ramero (Chevrolet/Navarro) 97
10 - Hugo Maldonado (Chevrolet/Merlo) 79
11 - Nicolas Lemmo (Chevrolet/Moron) 41
12 - Antonio Bilo (Chevrolet/Lobos) 39
13 - Antonio Tonielli (Falcon/San Justo) 36
14 - Sergio Vazquez (Chevrolet/Moron) 28
15 - "Santoro-Santoro" (Chevrolet/San Justo) 25
(Figuran otros 15 pilotos)

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO
GUARDAPLAST
INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs. LUN. a VIERN.

IMPORTADAS de FRANCIA
Para su PEUGEOT 505/604, RENAULT 11/12 y MOTOS.
BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE
Que Eliminan el "RATEO"
EYQUEM CONCORDE
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3052/3057/6634/8959

Seguridad y garantía!...
RESORTES DE SUSPENSION
AG
CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO
641-2907/8429/5736

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO
DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA
TOYOTA - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.
ENVIOS AL INTERIOR
SERVICIO AUTORIZADO
MITSUBISHI MOTORS
IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 DE NOVIEMBRE 567
Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos
Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas
TRIMBRITE
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.
NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA
ENVIOS AL INTERIOR
DUKE
WARNES 1180
CAPITAL (1414)
TEL. 855-1652 / 854-5156
VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

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
Olavarría 2950 – Caseros – Bs. As.
Teléfono: 750-8627

¡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
Su casa, oficina o negocio POLARIZADO con MATERIAL ESPEJADO
AUTODECOR
Av. J.B. JUSTO 3324, CAPITAL, TEL. 58-9551.
VENTAS POR MAYOR

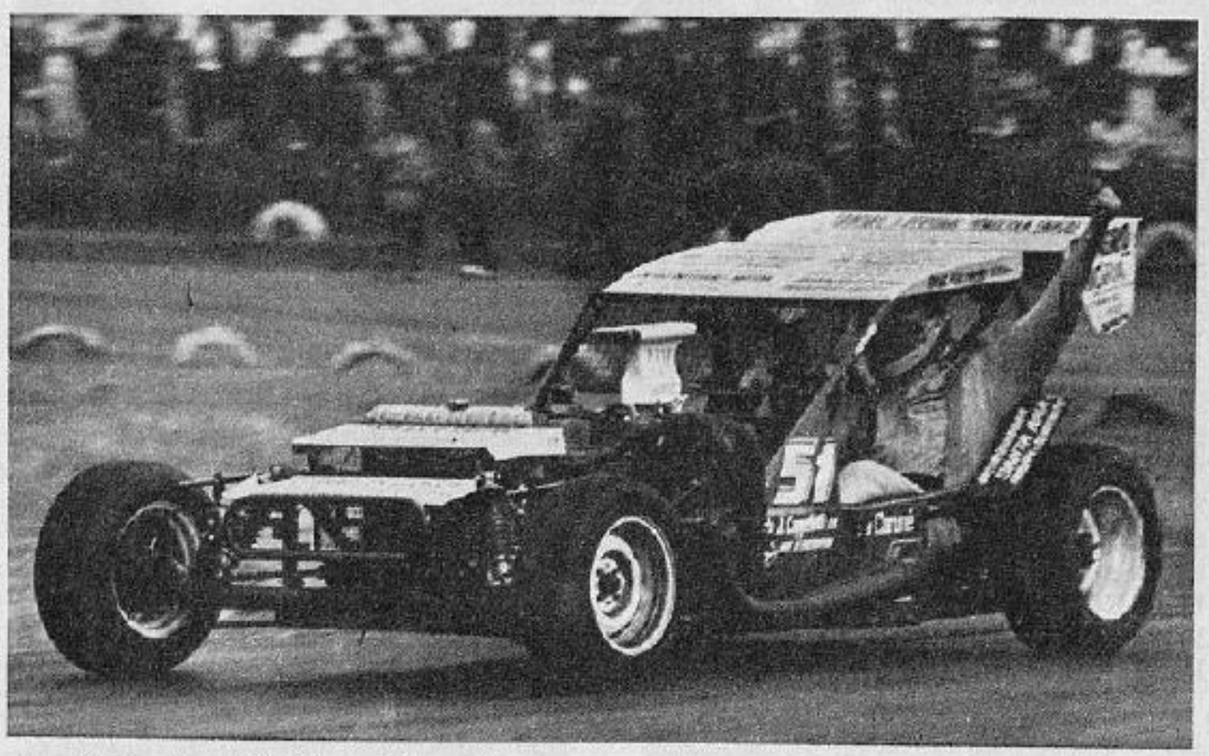
EDDIE PUBLICITARIA SRL., Cordoba 443, 1º P., "A", Tel. 311-2194

Campeones del TC Roqueperense

SALA Y FULCHERI, DOS EXPERTOS



Pablo Sala, campeón del TC Roqueperense "A". También corre en FRA



No es para menos la alegría de Raul Fulcheri. Es campeón de la "B".

Las Aromas, Norberto de la Riestra, BA- Los dos campeones de este año que pasó, en el Turismo Carretera Roqueperense, tienen en común una virtud: la experiencia está de su lado. Uno, pese a su *juventud* tiene tras de sí una larga trayectoria en el automovilismo. Es **Pablo Sala** quien desde hace años compite en Fórmula Renault Argentina, categoría en la cual actualmente milita y que comparte con el TC de la Clase "A".

Pablo venía apuntando bien desde hace un par de años, y en 1986 concretó el máximo anhelo manejando el Falcon propiedad de Bilano, preparado por Ambrosio y Di Santo en Chivilcoy. Recordemos que el nuevo campeón representa a la ciudad de Lobos.

El otro campeón, el de la promocional clase "B" (los autos se rigen por el mismo reglamento técnico que los de la "A"), fue en 1986 **don Raúl Fulcheri**, hombre de Junín, que se ha ganado el "don" tras "taitantos" años de transitar por este mundo de Dios. Con este logro, don Raúl se ha ganado (como los cuatro pilotos que le siguen en el ranking) el derecho a pasar a militar en 1987 en la Clase "A".

(Marcelo Devolo. Fotos: Garis)

Tenga un Taunus único.



Y solucione su problema.

Instale los nuevos paragolpes envolventes en una sola pieza.

De plástico de alto impacto.

Delantero con spoiler incorporado.

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

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan

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



LUBRIRAP - Del Cazón y Eneas T.E. 82253
Pinamar (Bs. As.)

Dos federaciones, no

CONFLICTO EN TUCUMAN

San Miguel de Tucumán - La prensa local se hizo eco el 31 de enero pasado de un despacho informativo procedente de Buenos Aires mediante el cual cobró estado público una reciente disposición de la **Comisión Deportiva del A.C.A.** en torno de la especial situación imperante en el automovilismo deportivo tucumano. Por la misma, se hizo saber que dicha Comisión resolvió el 30 de enero "**no hacer lugar** al pedido de afiliación presentado por la **Federación Tucumana de Automovilismo Deportivo** por cuanto en jurisdicción de la provincia de Tucuman existe la **Federación Tucumana del Deporte Motor N° 9** la cual, a la fecha –se preciso en la pertinente resolución– se encuentra en pleno ejercicio del poder deportivo en esa área. Ese poder deportivo le fue – se indicó también– oportunamente conferido por la CDA. Tampoco la peticion se encuentra comprendida en alguno de los supuestos que prevé el artículo 18 del estatuto de la CDA. Por todo eso –se preciso igualmente– **no es posible acceder a lo solicitado por la Federación Tucumana de Automovilismo**. La afiliacion fue solicitada con la firma de los señores Guillermo Totongi, Simon Félix Gonzalez y Eduardo El Eter. Con igual tenor, la CDA envió nota a la Inspeccion General de Personas Juridicas de la provincia de Tucuman y al director de Deportes de la provincia".

Karting Entrerriano

A.E.K. EN POS DE LA UNIDAD

Paraná, ER - A fines del año pasado se creó una nueva entidad en esta capital provincial. Se trata de la **Asociación Entrerriana de Karting**, la que ha solicitado la correspondiente personeria jurídica, que está en trámite.

Es objetivo primordial de la asociación **unificar el karting entrerriano** para lograr una actividad fuerte en la provincia. Para ello convocan a todos los kardistas de Entre Ríos, ya que es propósito de las nuevas autoridades disputar un campeonato con dos categorías: **125 cm3 Libre Preparación** con cajas de velocidades de hasta 5 marchas y **125 cm3 Promocional**, también con caja. Los reglamentos serán los vigentes en esta provincia, similares a los empleados en Santiago del Estero, Buenos Aires, Santa Fe, Misiones, es decir, iguales a los del campeonato argentino con caja de velocidades.

La **A.E.K.** se rige con la siguiente **Comisión Directiva: Presidente**, Ignacio J. Drunday; **Vicepresidente**, Alejandro Muller; **Secretario**, Rolando I. Iglesias; **Tesorero**, Ernesto Muller; **Vocales**, Marcelo De Maria, Manuel O. López y Humberto Ludi; **Vocales suplentes**, Adolfo Montenegro, Oscar Iglesias y Abel Fontana.

La **sede** de la nueva entidad está en la calle Peru 309, de Paraná, Entre Ríos, y tiene teléfono (043) 21-6452.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

escapes

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

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

escapes — ZONA CORDOBA
E. PABLO GANGOSO
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente
CORDOBA - TEL. 55-7382

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

BUZOS ANTIFLAMA

JS

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA



KARTING MIDGET: BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR

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

Joseph

"EL PODER DE LA EXPERIENCIA"

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

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

ruedas argentinas ®

FV



COMPETICION

TC.2000 ☆ 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 2547

MUÑUZ 2370 (C.P. 1663) — EFE — SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

FABRICA DE PLASTICO REFORZADO ● CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP ● FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS Y BUTACAS PARA TC, TC 2000, CAP y otros ● DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)



HARPLAST

● TRABAJOS ESPECIALES ●
FABRICACION Y VENTA DE KAYAK ☆ BOTES ☆ CANOAS
VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS COMPETICION



PRESENTA SU NUEVA BUTACA DE COMPETICION ESPECIAL RALLY - T.C. - TOTALMENTE DE CAÑO REFORZADO * RELLENO DE POLIURETANO * TAPIZADO DE VINILO * APOYACABEZA INTEGRADO ENVIOS AL INTERIOR

F. de OLIVEIRA 4583. CASEROS. Pcia. Bs. As. (cp. 1678). TEL. 554-5488
J.B. JUSTO 3350. Capital Federal

PROVA

- ☆ Buzos livianos y pesados
- ☆ Botas
- ☆ Butacas
- ☆ Buzos Antiflama
- ☆ Visores



Fabrica y distribuye PROVA

A/THOMAS 250 - (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

TODO TERRENO: Desde $220 en 2 cuotas. R. E. de SAN MARTIN 1041. CAP. TEL. 59-7237

HORACIO

AMORTIGUACION

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS **COMPETICION**

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA

Envios al interior

Fábrica, Administración, VENTAS: UNICA DIRECCION: MILLER 3464. 542-1533 CAP. (1431)

TEL. 543-9489



Claudio Néstor Etchart

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

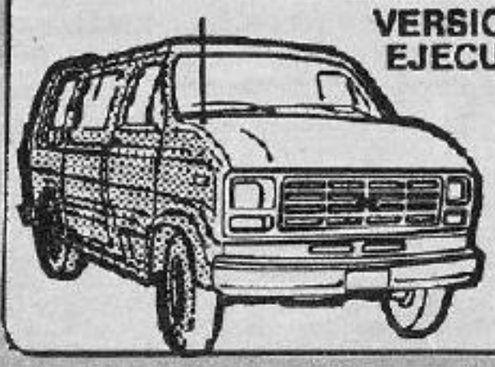
Conózcanos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esq. Villegas).
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL.: 653-2109; 657-7828

ETCHART COLECTION — AUTOMOVILES ARTESANALES

TODO TERRENO: MEC. 403 P/5 personas. Sirve como tractor c/guardabarros. Habilitado p/calle. VDO. PTO. J. B. JUSTO 3641. TEL 59-7237

KITS ECONOVAN

VERSION: FURGON - RURAL EJECUTIVA - AMBULANCIA



Construida en una sola pieza monocasco (P.R.F.V.)

WORLD CAR

Av. Mitre 1130 (1602) Florida - Tel. 760-8995
Ruta 8 esq. Cuba San Martín - 769-3651

ACTIVIDAD ZONAL
EXTRA

BALANCE 1986
Rally Bonaerense

Por Carlos Rancates
Fotos Laura Neira



1

UN B

Grande fue el salto que experimento el rally bonaerense desde el '85 cuando con siete fechas se inició el Campeonato Provincial, hasta la brillante culminación de 1986 con un calendario celosamente cumplido de trece fechas.

Los 280 pilotos que participaron de él hablan del acierto de quienes se lanzaron hace menos de dos años a lo que parecía una aventura. Martin Salaberry y su equipo capitalizaron la avidez que existía en un grupo grande de pilotos de la pampa húmeda –se sumaron, a los bonaerenses, santafesinos, pampeanos, cordobeses y algunos entrerrianos– para redondear lo que constituyó uno de los



7



2



3

1 - Eduardo Lonati –impulsado alternativamente por Del Buono y Madero campeón de la clase 3. 2 - José Tubal. El campeon del '85 se jugo siempre a todo o nada. El mas veloz en la clase dos. 3 - Grata revelacion la del linqueño Destefano. 4 - La Celica campeona de Guerrero-Cecchini, ganadora de siete carreras. 5 - El Citroen de Beewsaert-Zarate doblando al límite. - 6 - Tubal y Gora: campeon saliente y actual del provincial. Ambos se impusieron en dos oportunidades en la general. 7 - Oscar Capulo defendio el prestigio del leon. El subcampeonato mayor fue suyo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nada menos que 280 pilotos (y casi otros tantos navegantes y autos) participaron en las trece fechas del bien diagramado Campeonato Provincial (Bonaerense) de Rally, que tuvo en el pasado año un éxito que superó todas las previsiones.

BOOM INESPERADO

boom de la actividad zonal del año pasado.

Quizá lo de "zonal" le quede chico en este caso a esta manifestación. Más acertadamente habría que decir regional. Por otro lado, la similitud de los reglamentos técnicos con los del campeonato argentino, salvedad hecha de los de las clases "sui géneris" 5 y 8, permitieron el intercambio de tripulaciones entre ambos campeonatos, a tal punto que 22 pilotos del provincial ostentan para 1987 la prioridad "C" para largadas del nacional, mientras que un par de ellos (Lonati y Tubal) accedieron en los últimos meses a la ansiada prioridad nacional "A".

Con sus especiales características –trazados poco trabados con relativamente elevados promedios– las trece pruebas disputadas en 1986 tuvieron sin embargo sus matices diferenciales. Sobresalieron por sus atractivos diseños los de San Pedro, Chascomús y Los Toldos, mientras que en el otro extremo pecaron por demasiado veloces y "derechos" los de Pringles, Las Heras y Lincoln.

En la dispersión geográfica de los escenarios, preponderó la zona Noroeste, ya que en ella se llevaron a cabo los de Ameghino, Junín, Lincoln (en dos oportunidades) y Los Toldos. En dos oportunidades el torneo salió de los límites de Buenos Aires: en una con destino en Macachín (La Pampa) y en otro en Hughes (Santa Fe). Con respecto a esta última provincia, tendría en 1987 su propio campeonato, dada la cantidad de pilotos santafesinos activos y el interés de varias instituciones por ser sede de pruebas.

Veamos en detalle qué sucedió en cada una de las clases:

CLASE TRES

En los primeros dos tercios del campeonato, los principales protagonistas fueron Perkins y Lonati, aunque a esa altura, y por imperio de los puntos, era el regular Oscar Caputo quien capitalizaba los abandonos de uno y otro para liderar en el campeonato. La confrontación entre Eduardo Lonati (Renault 18) y Gastón Perkins (Peugeot 504) se malogró en repetidas oportunidades, ya que cuando uno andaba bien el otro abandonaba o se retrasaba por algún motivo. Recién en Los Toldos (antepenúltima fecha) ambos lucieron en toda la carrera en el 100% de sus posibilidades, prevaleciendo Lonati por medio minuto. Perkins sin embargo sería desclasificado en esa oportunidad, por transgresión al reglamento técnico, y disgustado con la medida el veterano piloto no











volvió a correr las restantes fechas.

Del resto, además de Caputo, hay que destacar a quien fue la revelación del año: Marcelo Poche, un joven piloto de vigoroso manejo, quien en dos oportunidades se alzó con el triunfo. Otro que brilló, pero sólo en parciales fue el villacañense Juan Carlos Lousté (con otro 504) quien soportó una verdadera retahila de abandonos por diversas causas. En otro plano, los también peugeotistas Ruffini, Odón y Fregonese. Carlos Blasco (Fiat 125) corrió poco pero mostró sus condiciones.

CLASE DOS

El más exitoso fue Pablo Gora quien hizo rendir al máximo las posibilidades de su viejo Renault 12 (ahora reemplazado por un nonato VW Gacel). Corrió todo el año pensando en el campeonato y con cinco victorias logró el título. Todo lo contrario fue la campaña de José Tubal, el campeón saliente: se empeñó en plantearles lucha a Perkins y a Lonati con su Fiat SE 1.5 –con éxito en algunos PP.CC.– con lo que no consiguió nada más que un opaco sexto puesto en el campeonato (producto de dos victorias, que lo fueron también en la general). El resto abandonos, cuando luchaba muy arriba en los cómputos.

El veterano y renacido para el automovilismo Hugo Lephaille (tecnista de los años 60 además de pistero en Turismo) hizo rendir al máximo al ya superado Fiat de 1300 cm³. Con dos victorias se adjudicó el subcampeonato. Alejandro Miglio, el cordobés de Arias, no tuvo continuidad luego de empezar muy bien el año. El bolivarense Alejandro Cisneros mostró sus buenas condiciones y los Maisonnave (Carlos y Fernando en un auto; Hugo y Esteban en otro) se cansaron de romper pedazos de los Gacel, luego de establecer parciales siempre interesantes. El platense Marino fue el abanderado de los abandonos con su Fiat SE 1.5 y Turtula y Bilbao (Lancer y R-12 respectivamente) hicieron lo que pudieron con autos muy carreteados.

CLASE UNO

Tal cual sucede en la clase similar de la división nacional, la de los milcien fue muy poblada y peleada. Hubo sin embargo un dominador: Eduardo Rica, quien con el 147 hizo la diferencia en la primera parte para acometer la segunda con mayor tranquilidad. El linqueño Eduardo Destéfano sin ganar nunca, fue sumando puntos apoyado en muy buena mecánica y terminó segundo aunque muy lejos de aquél. Tercero fue otro santafesino, Carlos Viola, un volante que se "tranquilizó" y cuando lo hizo comenzó a capitalizar buenos resultados, ganando tres de las seis últimas pruebas del año, incluido el Gran Premio.

Del resto, cabe mención para Mario Vanelli, José Aires, el venadense Angelini y los tesoneros Miguel Maroa y José Maizkin, estos dos últimos sureros que compitieron con mucho esfuerzo, lejos de sus pagos generalmente. El subcampeón Viti Solmi no tuvo continuidad y apenas apuntó un triunfo.

CLASE CINCO

Una quincena de máquinas lucharon en esta clase, la de los "no homologados" de heterogénea constitución. Carlos Guerrero fue la estrella indiscutida manejando el auto de Donato Cecchini, su preparador. Mientras la Toyota GT 2000 Celica estuvo en carrera no hubo quien le pisara el poncho. Guerrero estuvo varias veces en los primeros puestos de la general (dos veces segundo) llegando a ganar algunos primes.

Oscar Marco (Torino) estuvo en otro plano. La confiabilidad mecánica de su auto le hizo sumar puntos hasta adueñarse del campeonato, que paradójicamente se definió en favor de Guerrero (que había ganado siete carreras) recién en la prueba de cierre, el GP Mario Gradín (con otra Toyota GT 2000, pero de modelo anterior) tuvo una larga serie de abandonos y recién en las tres últimas fechas (cuando adoptó la preparación Cecchini) pudo darse el gusto de algunos buenos resultados. Enriquez y Bayona (compartiendo un pequeño Subaru de 1300 cm³) hicieron la suya todo el año, llegando y anotando. Adolfo Decchechi brilló en la única que corrió con máquina similar y Vicente Pierini (de Los Toldos) mostró las magníficas condiciones del Mazda Rx7, en la única que participó, ganando en sus pagos tras el abandono de Guerrero.

Del resto, destacamos el entusiasmo de Roberto Montenegro y de Roberto Sassi con un viejo Opel 1800.

CLASE OCHO

La de los 850 cm³, que en gran número de pruebas corrió en 1987 en recorridos reducidos con respecto a las otras clases. El flaco Odil Beewsaert fue el campeón sin ser el más brillante ni veloz. Llevó eso sí al 3 CV siempre al límite de sus posibilidades, superando en la cuenta final al linqueño Oscar Bartoldi (Renault Gordini). Los lanuseros Chuduk y Cito mostraron velocidad pero no resistencia en los Fiat 600 preparados por Carnevalino, mientras que Yoverno dejó la clase 8 luego de dos triunfos para integrarse al plantel de la dos, con un R-12. Capurro y Barnard, completan la lista de los mejores en este estamento.



14



10



12

CAMPEONATOS 1986

PILOTOS:

Clase 3: Campeón, Eduardo Lonati (Bs.As.) 157 puntos: 2° Oscar Caputo (Bs.As.) 125; 3° Marcelo Foche (Temperley) 92; 4° Gastón Perkins (Alberdi) 85; 5° Norberto Ruffini (Bragado) 41,5; 6° Carlos Odón (Lanús) 38; 7° Juan C. Lousté (V.Cañás, SF) 27; 8° Carlos Fregonese (Bs.As.) 25; 9° Carlos Blasco (Bs.As.) 15 y 10° Angel Bovalina (Bs.As.) 12 puntos.

Clase 2: Campeón, Pablo Gora (Quilmes) 186 puntos: 2° Hugo Lephaille (Las Heras) 93; 3° Alejandro Miglio (Arias, Cba) 79; 4° Alejandro Cisneros (Bolívar) 60; 7° Juan C. Turtula (Bs.As.) 37; 8° Daniel Faini (Quilmes) 36,5; 9° Fernando Marino (La Plata) 35 y 10° José Bilbao (Cnel Suárez) 31 puntos.

Clase 1: Campeón, Eduardo Rica (La Plata) 172 puntos; 2° Eduardo Destéfano (Lincoln) 87,5; 3° Carlos Viola (V.Cañas, SF) 80; 4° Miguel Maroa (Cnel Suárez) 77; 5° Mario Vanelli (Munro) 53; 6° José Aires (Bragado) 51; 7° José Maizkin (Cnel Pringles) 41; 8° Víctor Solmi hijo (San Pedro) 40; 9° Claudio Perez ( ) 30,5 y 10° Guillermo Ruau (Madariaga) 24 puntos.

Clase 5: Campeón, Carlos Guerrero (San Miguel) 143 puntos; 2° Oscar Marco (Bs.As.) 125; 3° José Enriquez (Bs.As.) 76; 4° Mario Gradín (San Isidro) 23; 5° Carlos Neira (Bs.As.) 22,5; 6° Vicente Pierini (Los Toldos) 20; 7° Carmelo Cordovana (Bs.As.) 15; 7° Roberto Montenegro (Lincoln) 15; 8° Roberto Bayona (Bs.As.) 12 y 10° Roberto Sassi (Bs.As.) 10 puntos.

Clase 8: Campeón Odil Beewsaert (Cnel Pringles) 109 puntos: 2° Oscar Bártoli (Lincoln) 56; 3° José Chuduk (Lanús) 43; 4° Jorge Cito (Lanús) 37,5; 5° Juan Yoverno (Vte López) 36; 6° Oscar Capurro (Junín) 24; 7° Ricardo Bernard (Lanus) 20; 8° Mario Maggi (Junín) 18; 9° Murat Nagas 15 y 10° Alberto Moretti (Lobos) 12 puntos.

NAVEGANTES

Clase 3: Campeón, Guillermo Madero (Bs.As.) 117 puntos; 2° Andrés Christensen (Bs.As.) 113 puntos; 3° Daniel Muzio (Montevideo,ROU) 65; 4° Jorge del Buono (Mar del Plata) 40; 5° Pablo Foche (Temperley) 35; 6° Jorge Ferro (Temperley) 30; 7° Guillermo Foche (Temperley) 27; 8° Carlos Cilli (Bragado) 22,5; 9° Jorge Fuerman (Lanus) y Edgardo Jawerbaun (Bs.As.) 20 puntos.

Clase 2: Campeón, Marcelo Aliberti (Quilmes) 186 puntos: 2° Víctor Farias (Arias, Cba) 59; 3° Fernando Maisonnave (Cnel. Suárez) 52; 4° Jorge Díaz (Bolívar)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





8 - Para Pablo Gora y Marcelo Alliberti 1986 fue el año. El futuro será con Gacel. 9 - Mal año para Marino-Ghilini. Culminó con la desclasificación por una infracción involuntaria en el GP que habían ganado. 10 - Los Barioldi de Lincoln y el Renolita con el que consiguieron el subcampeonato. 11 - Gente de la clase 5: de izquierda a derecha, Carmelo Cordovana, Donato Cecchini y Oscar Marco. 12 - La revelación del año: Marcelo Foche conduciendo el segundo auto de Lonati Competición. Ganó dos rallies. 13 - ¡Todo bien! parece decir Eduardo Rica. El bicampeón de la chica arrancó con todo desde el principio. 14 - Dos veteranos exitosos: Hugo Lephaille y su Fiat 128 de 1300. El zorro no perdió sus mañas...

11



13



8



9

45; 5° Carlos Valerio (Villa Dolores, Cba.) 40; 6° Edgardo Donvito (Bs.As.) 37; 7° Carlos Faini (Quilmes) 36,5; 8° Rodolfo Ghilini (La Plata) 35; 9° Juan A. Fernández (Las Heras) 32; 10° Hugo Lephaille, hijo (Las Heras) 30 puntos.

Clase 1: Campeón, Manuel Elordi (La Plata) 172 puntos; 2° Félix Cirigliano (Lincoln) 87,5; 3° Roberto Duval (Cnel. Suárez) 89; 4° Mario Angeletti (Munro) 53; 4° Luis Del Bué (Bragado) 53; 6° Carlos Nievas (Villa Cañas, SF) 34,5; 6° Alejandro Monti ( ) 34,5; 8° José Maggiani (Caseros) 25; 9° Luis Cardozo (Madariaga) 24 y 10° Eduardo Chiarotto (Venado Tuerto, SF) 20 puntos.

Clase 5: Campeón, Donato Cecchini (San Miguel) 143; 2° Roberto Bayona (Bs.As.) 76; 3° Flavio Bortolazo (Bs.As.) 71; 4° Jorge Franyi (Montevideo, ROU) 54; 5° Carlos Neira (Bs.As.) 38; 6° Mario Gradín (San Isidro) 22,5; 7° Gustavo Quintón (Los Toldos) 20; 8° Hugo Gastaldi (Lincoln) 15; 9° María de Bayona (Bs.As.) 12 y 10° Juan Amusquibar (Polvorines) 10.

Clase 8: Campeón, Héctor Zárate (Pringles) 115 puntos; 2° Carlos Bartoli (Lincoln) 56; 3° Evaristo Villar (Vte. López) 36; 3° Jose Spataro (Lanús) 36; 5° Susana Del Potro (Junín) 26; 6° Luis Foschi 22,5; 7° Juan Borgnietti (Junín) 22; 8° Luis Tavolaro (Lanús) 15; 9° Alberto Rodríguez (Lobos) 12 y 9° César Saracho (Lanús) 12 puntos.

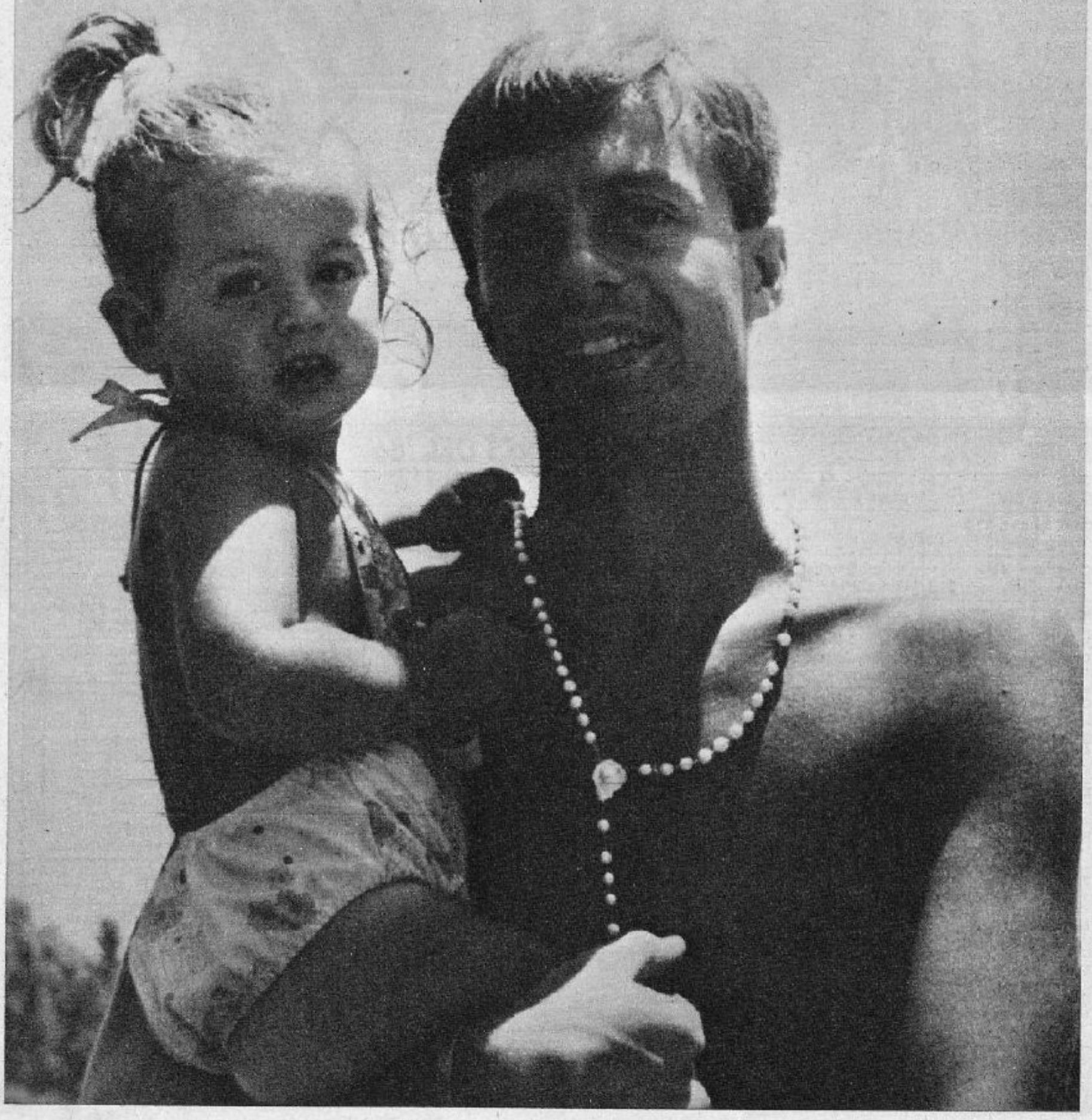
LOS GANADORES DEL '86

Rally y fecha	Clase 3	Clase 2	Clase 1	Clase 5	Clase 8
Cnel. Suárez, 27/2		Gora-Alliberti Renault 12	Rica-Elordi Fiat 147	---	Beewsaert-Zárate Citroën 3CV
Ameghino, 22/3	**Lonati-Del Buono** Renault 18	Cisneros-Díaz Renault 12	Rica-Elordi Fiat 147	---	---
Monte, 13/4	**Lonati-Del Buono** Renault 18	Gora-Aliberti Renault 12	Aires-Del Bué Fiat 128	Gradín-Neira Toyota GT 2000	**Moretti-Rodríguez** Citroën 3CV
San Pedro, 3/5	**Perkins-Muzio** Peugeot 504	Miglio-Cisneros Renault 12	Rica-Elordi Fiat 147	Guerrero-Cecchini Toyota GT 2000	Yoverno-Villar Fiat 600
Chascomús, 24/5	**Perkins-Muzio** Peugeot 504	Miglio-Farías Renault 12	V.Solmi-Maggiani Fiat 147	Guerrero-Cecchini Toyota GT 2000	Beewsaert-Zárate Citroën 3CV
Junín, 21/6	**Perkins-Muzio** Peugeot 504	Lephaille-Fer'dez Fiat 128	Rica-Elordi Fiat 147	Guerrero-Cecchini Toyota GT 2000	Yoverno-Villar Fiat 600
Lincoln, 12/7	Caputo-Christensen Peugeot 504	**Tubal-Valerio** Fiat SE 1.5	Angelini-Chiarolo Fiat 128	Marco-Bortolazo Torino 3.8	Beewasaert-Zárate Citroën 3CV
Hughes, 30/8	Lonati-Madero Renault 18	**Tubal-Valerio** Fiat SE 1.5	Viola-Dellolce Fiat 128	Enriquez-Bayona Subaru 1.3	Bártoli-Bártoli Renault Gordini
Pringles, 20/9	Foche-Foche Renault 18	**Gora-Aliberti** Renault 12	---	**Guerrero-Cecchini** Toyota GT 2000	---
Macachín, 10/10	**Perkins-Jaworbaun** Peugeot 504	Gora-Aliberti Renault 12	Vanelli-Angeletti Fiat 128	Guerrero-Cecchini Toyota GT 2000	Chuduk-Spataro Fiat 600
Los Toldos, 1/11	**Lonati-Madero** Renault 18	Gora-Aliberti Renault 12	Rica-Elordi Fiat 147	Pierini-Quintón Mazda Rx7	Bernard-Barbeira Fiat 600
Las Heras, 23/11	Lonati-Madero Renault 18	Gora-Aliberti Renault 12	Viola-Cirigliano Fiat 128	Guerrero-Cecchini Toyota GT 2000	Capurro-Del Potro Fiat 600
Gran Premio, 19/12	**Foche-Ferro** Renault 18	Lephaille-Lephaille Fiat 128	Viola-Cirigliano Fiat 128	Guerrero-Cecchini Toyota GT 2000	Bártoli-Bártoli Renault Gordini

Los binomios que aparecen en **negrita** ganaron además la clasificación general.

VICTOR RUBEN ROSSO descansa, proyecta y analiza, a las puertas de una temporada que puede sellar su madurez

"¿QUIEN DUDA QUE LA VIDA ES CUESTION DE EXPERIENCIA?..."



En San Antonio, Córdoba, disfrutando del descanso junto a su familia, Víctor nos habló de su vida en Europa, de tiempos pasados y futuros, de la gran posibilidad del equipo VW, de sus recuerdos, de la Argentina y de muchas otras cosas.

Una personalidad abierta, muy querida por todos, y una conversación que se extendió durante varias horas con la tranquilidad del momento y la seriedad de "Vichin".

San Antonio de Arredondo, Córdoba. La tranquilidad del lugar, abordado por muchos paseantes deseosos de olvidar los problemas diarios y sumergirse en las reparadoras vacaciones, se complementa con un típico paisaje de las sierras de la provincia mediterránea. Allí todos aquellos que gustan del automovilismo han tenido una cara muy conocida del ambiente "corsa", que también descansaba en la casa familiar.

Víctor Rubén Rosso, "Vichín" desde que era muy chiquito. Dueño de una personalidad muy especial, reparte sonrisas para con los vecinos, habla de temas diversos y descansa luego de uno de los años más agitados de su larga estadía europea.

Buen asado preparado por el propio Víctor, y una cordialidad que para él es moneda corriente, fueron los ingredientes que rodearon esta extensa nota en la que analizó distintos aspectos de sus experiencias.

"Si hablamos del Campeonato, quizá fui demasiado obnubilado pensando en ganarlo, y acaso por eso en las tres primeras carreras tuve errores que fueron importantes en el desarrollo posterior. En la primera, si bien el auto se paró por una falla técnica, yo me equivoqué al hacer un medio trompo; al cruzar una ambulancia, yo debería haber levantado y quedarme tranquilo, pero me apuré pensando que los demás me iban a pasar... En la segunda, en Wunstorf, tuvimos problemas en las prácticas, y en la tercera, teniendo un segundo puesto asegurado, me fui afuera con Alfonso De Vinuesa y Harald Wissman. Después vino el triunfo de Norisring, que fue el más lindo de mi vida. Era la primera vez que ganaba en F-3, en Núremberg —donde yo vivía— y con más de cien mil personas, en un día radiante y hermoso. Además fue la época previa a la final con Alemania por el Mundial de Fútbol, y nosotros estábamos muy 'enchufados' mirando todos los partidos, había ido gente de Córdoba, amigos míos como Marco Podestá de la embajada italiana, Walter Weitzel de BMW... Fue realmente hermoso, aparte de levantarme luego de tres caídas consecutivas. Luego, casualmente, llegó la carrera más fea, la de Erding bajo el agua, en un fin de semana desastroso. Y después volví a ganar, en Austria, es decir que esa primera parte tuvo muchos altibajos. Luego comencé con la racha de dos segundos y dos terceros puestos, hasta la última, donde me fui afuera tras un toque, pero que ya no me afectó mucho porque venía bien, estaba 'dada la palabra' con Volkswagen, y si bien no me resignaba a ser tercero, todo se complicó sobre el final. De cualquier modo, en todas las carreras, si no fui 1° en clasificación, lo fui en tanques llenos, o la vuelta más rápida del fin de semana la teníamos nosotros: y eso es muy bueno, además del tercer puesto final en el torneo."

Su pequeña hija Antonella lo interrumpe, y allí aparece el papá enamorado de su familia, representando en la figura de "Vichín" mimando a su nena. Atrás ya han quedado seis años de vivencias en Europa, años buenos y de los otros que "siempre

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

conviene recordar" —indica Víctor—, desde los torneos de Fórmula Ford 2000 en Inglaterra de los años 1983 (Radio Trent), 1984 (Super Guard) y 1985 (F.Ford 2000 Alemana) que gano, hasta los aciagos días en que no había una libra ni para comprar una golosina.

"De todo esto se saca mucha experiencia, dentro del automovilismo y en lo personal. La principal es que hay que hablar bien un idioma. El inglés lo hablo con todos y lo entiendo, eso es muy importante porque yo no pude ir a la Facultad, y ése es al menos un estudio más que tenés. En esta temporada, con Sandra, mi señora vamos a hacer un curso de alemán; es algo lindo porque te da cultura.

"Otra de las cosas importantes es haber conocido a mucha gente, tener muchos contactos; yo creo que siempre es importante tenerlos porque podés necesitar cualquier cosa, y por ahí están dispuestos a darte una mano. También es importante el hecho de mantenerme en el automovilismo desde hace seis años, porque hubo épocas en que lo hicimos sin nada de dinero, y ahora es un poco más fácil. Pero si yo no hubiera hecho todo lo que hice, de bajar a la Fórmula Ford, de seguir por dos años sin dinero, si hubiera pensado que 'porque no tengo plata no hago nada', ahora no estaría haciendo el Campeonato Alemán de F-3 con un equipo oficial como siempre lo quise hacer. Si te ponés a pensar, tendría que haber dejado todo hace cuatro años, y sin embargo seguí, y en el momento justo llega lo de VW, porque si ahora tengo que volver a juntar 150 mil dólares, sería imposible."

Un vistazo al asado para controlarlo, una mirada nostálgica hacia el río San Antonio que está muy cerca, y un comentario sobre nuestro país dentro del contexto mundial.

"Argentina es como Chile... un país más. Por supuesto que con el cambio de gobierno, con el tema de Malvinas y por lo del Mundial de Fútbol, está un poco en boca de todo el mundo. De los países del Cono Sur, Argentina y Brasil son los más conocidos, aunque Brasil en primera instancia. Yo, todos los años que vengo a la Argentina, la encuentro igual; ahora un poco más difícil en cuanto a la situación general. La gente se queja, protesta, yo considero que a este país hay que levantarlo, y eso se consigue trabajando; si no se trabaja no vamos a llegar a nada... Esa es mi opinión, que puede estar o no de acuerdo con la de los demás... Pero para mí es así: hay que darle para adelante."

El sol cordobés comienza a hacerse sentir. Víctor se pasa una mano sobre el rubio y corto cabello con muchas ganas de ir al agua, e inmediatamente agrega: "La Fórmula Uno es un factor dinero con suerte, porque es una categoría donde los dólares son muy importantes pero también si tiene que dar la fortuna; tenés que embocarlas todas. Yo no sé si estoy lejos o cerca; por el momento estoy en F-3 y pienso solamente en eso. Sería cuestión de hablar, de encontrar una empresa que quiera meterse en el país, pero como estamos en etapa de 'resurgimiento', no hay empresas que quieran entrar y entonces se complica mucho. Yo creo que a Bernie Ecclestone le conviene un argentino en la F-1, y somos tres los que tenemos posibilidades. Claro... hay que ver cómo se maneja cada uno; yo por mi parte voy a hacer todo lo posible por llegar. Otra de las cosas que lo hace más complicado, es que ahora no hay nadie de acá en la F-1, porque de lo contrario, la gente se incentiva más y habría más motivaciones en la Argentina. Yo creo que para llegar, lo ideal es saltear la F-3000 y pasar directamente de la F-3 a la F-1. No obstante eso, están usando a la categoría que reemplaza a la Fórmula 2 como un salto obligado, y ahora existe la posibilidad de televisación de las carreras junto a la Fórmula Uno, con lo que las posibilidades publicitarias aumentan porque la televisión es muy importante; entonces un país toma la F-3000, la F-1 o todo el espectáculo completo"

El olor de la carne asada delataba la proximidad de la comida, entonces nos reunimos alrededor de la mesa junto a sus hermanas y sobrinos, además de Sandra y Antonella, para dar cuenta de todo lo que había en la parrilla...

"En la Argentina me han tratado muy bien. Yo estoy metido en muchas cosas y no tengo tiempo para ocuparme como antes de las relaciones públicas. Obviamente, me gusta como a cualquier persona que le den 'artículo', quizá más por el reconocimiento que eso significa, que por el hecho mismo de salir en una revista. Claro... la gente por ahí te dice 'Salista en CORSA', y eso significa que lo tuyo es bueno, porque si las revistas especializadas no se ocupan de algo que estás haciendo en esa especialidad, es fácil deducir que sos mediocre o que algo no anda bien. CORSA es leída por gente que conoce de automovilismo, y eso es lo que a mí me interesa."

La tranquilidad de las vacaciones no le impide hacer un análisis de Víctor Rubén Rosso como piloto de competición: "La prioridad número uno es que debo asentarme todavía, tengo 26 años pero aún cometo errores que no se deben cometer. Yo sé que el Dallara es un auto muy difícil de llevar, no es como el Ralt o el Reynard, pero en general hay que hilar muy fino, por eso digo que cometí errores, porque no tengo que poner excusas. Así como me equivoco, también tengo la opción de demostrar lo contrario... A medida que pasan los años he ido cambiando mucho en la forma de pensar. Trata de no ser exitista: eso me cuesta... Cuando las cosas van bien, me pongo muy eufórico, y cuando van mal me siento derrotado; es el temperamento latino que tenemos los argentinos. Esa mentalidad me complicó un poco al correr en países anglosajones, porque ellos, si ganan están bien, y si pierden están bien también; es una cuestión de experiencia lograr ese equilibrio. Yo creo que la vida es una cuestión de experiencia".

Sus colegas argentinos que también están en las categorías internacionales, tampoco escaparon al análisis de Víctor Rosso.

"Yo creo que 'Poppy' ha hecho un sacrificio muy grande, que aún no le fue recompensado, porque él tendría que estar en estos momentos en un F-1. Eso está reconocido acá y en Europa; lamentablemente el sacrificio fue enorme, y en un momento en que todo era muy difícil. Ahora corre en Sport, y no está tan lejos porque ésos son F-1 con techo, y entonces cualquier jefe de equipo puede decir: '¡Bueno... que venga Larauri!'. Con respecto a Fangio, pienso que también anduvo bien, y en el '87 va a tener un año muy importante. 1987 será importante para él... y para mí también."

Hora de sobremesa. Momento justo para recordar parte de su pasado en el automovilismo argentino, y para escuchar sus opiniones.

"En nuestro país hay una muy buena categoría como es la Fórmula Renault, y además estoy muy orgulloso y muy contento con el cambio de reglamento de la F-2 Sudamericana, adoptando el de la Fórmula 3, porque eso será algo beneficioso para todos, no sólo para los argentinos sino también para los sudamericanos en general, para los pilotos... La Fórmula Dos va a ser una categoría competitiva como la FRA, y profesional. Acá haría falta una especialidad para empezar, con motor standard, llantas de hierro, gomas con dibujo, algo bien barato como para hacer pilotos que luego den el salto a la Fórmula Renault, que ya es más profesional. Eso sería algo muy lógico. Con respecto al T.C. 2000, es la otra categoría bien hecha, porque existe lucha de marcas y es competitiva. Eso es muy importante, porque marcas mueven a mucha gente; fijáte lo que pasa con los Touring Cars en Europa, que los quieren hacer correr en un Mundial y hay presiones para que no sea así porque la gente se va a volcar a hinchar por las marcas de esa categoría y no tanto por los pilotos de otras. De todos modos, creo que el automovilismo argentino ha resurgido mucho, ¡justo cuando yo me voy a Europa! Cuando corría en la Fórmula Renault, el espectáculo y las promociones estaban todavía muy bajos en general. Ahora hay mucha juventud, muchos pilotos que tienen posibilidades, está el Campeón de la Fórmula Renault, Néstor Furlán; están José Luis Di Palma, Tato Cagnolo que tiene 15 años y fue a correr el Mun-





"Vichín" y Antonella nos invitan al sol... Arriba, con mujer, hija, hermanas y sobrinos en loto "para la posteridad". Abajo, posando al frente de la casa familiar en San Antonio de Arredondo, Córdoba. Y juntando energías.

MIRANDO HACIA 1987

Conocidas las fechas del torneo alemán de F.3, que son 11 en total, Víctor Rosso hizo el siguiente análisis: "El circuito de Avus es muy largo, hay que tener un buen motor, yo gané allí en la Fórmula Ford 2000; Zolder es muy difícil y patinoso; yo creo que nos favorece Nürburgring, donde se corre en dos oportunidades; también Zalzburgo y Hockenheim serán buenos para nosotros; quizá Zolder sea el más difícil porque seguramente el Reynard va a andar muy bien; ése es un auto que se presta para el circuito belga. Por lo que conozco, el Campeonato va a ser muy difícil; habrá que ver cómo anda el Ralt nuevo, yo lo vi en fotos en la cena de Volkswagen y le tengo mucha fe. El equipo dice que pinta bien, y bueno, habrá que probarlo y ver qué es lo que pasa".

La primera de F-3 Alemana es el 5 de abril en Zolder, y luego el calendario sigue con Nürburgring el 3 de mayo; Avus una semana después, el 24 nuevamente en Zolder; el 21 de junio se correrá en Wunstorf; el 5 de julio, Hockenheim; el 12 del mismo mes en Zeltweg (Austria); 20 de setiembre en Nürburgring, y siete días más tarde en Zolder.

"Indudablemente, el torneo va a ser muy duro. Mi compañero de equipo, Peter Zakowski, es el hijo de Eric que es dueño del equipo de F-1. Y por ejemplo, de Inglaterra vendrá David Coyne... La categoría será muy disputada en 1987."

dial de Karting; el hijo de Manuel Blanco también... Son muchos los jóvenes que tienen capacidad, aunque lógicamente el momento económico no ayuda para nada. A mí me gustaría dar una mano a toda la gente que quiera irse a Europa, porque pienso que hay que ir joven y 'hacerse' allá."

Unos mimos más a Antonella y Sandra Rosso, la invitación para ir al río y seguir hablando de su tema preferido, que es el automovilismo.

"Yo he corrido en distintas categorías y en diversos países, y sin embargo siempre está dando vueltas la misma gente. Aparece algún equipo nuevo, pero básicamente son los mismos. Una de las grandes diferencias es que te sentís dentro del ambiente, porque llegás a algún circuito para las pruebas del día siguiente y encontrás a la Fórmula Uno que está girando... Te sentís más integrado, no como acá que la vemos tan lejana. Casi todos los que desde chicos gustan del automovilismo, terminan haciendo algo dentro de esta actividad, por eso es la misma gente... Por ejemplo, yo tengo 26 años y desde los 12 que ando arriba de un kart: le dediqué más de la mitad de mi vida al automovilismo, y muchas de las cosas que conozco las he aprendido por esta actividad, así que pienso seguir. Amo correr, y cuando sea grande y 'deje', ayudaré a chicos para que lo hagan, o vendrá mi sobrino, no sé... Pero siempre haré algo anexo al automovilismo, porque además es una de las formas de agradecer a todos los que me han dado una mano, pues yo recuerdo mucho todo eso y en especial a 'La Serenísima' y 'Agrometal', que son las dos empresas con las cuales la gente me identifica cuando ve mi auto, además de todo el gobierno de Córdoba."

Con una sonrisa, toma una botella vacía, un poco de pan y pide que lo acompañen a pescar mojarritas al río: "Todos se ríen, pero es uno de mis hobbies preferidos, que me enseñó mi abuelo, y te aseguro que siempre pesco muchas...".

"Este es un lugar tranquilo, es el lugar de mi infancia; tengo amigos y es un poco mi segunda casa; amo las sierras de Córdoba, me gustan muchos los ríos porque te brindan muchas posibilidades, tenés el lago... , son varias cosas, no como el mar que en definitiva es un solo mar. Junto con éste, mis otros dos lugares son Marcos Juárez, porque es mi tierra, allí nací en la paz del campo; y Calferata, que es la tierra de Sandra, donde está la familia de ella y donde nos divertimos mucho con mi suegro."

Se tomó un tiempo para refrescarse, controlar la pesca del día, y sus recuerdos afloraron en forma de anécdotas.

"Cuando comencé las conversaciones con VW, lo hacía muy en secreto porque sabía que iba a haber problemas con Hörst Schübel, que era mi jefe de equipo; hasta que un semanario italiano publicó la noticia, que hasta ahora no pude saber de dónde la sacó. Eso me perjudicó y no pude ir a la carrera del Campeonato Europeo. En el momento en que se estaba definiendo la ida a la carrera de Macao, una mañana, me llama Barry Bland, que es el organizador junto con Teddy Yip y que se encarga de convocar a los pilotos. Me dice que Schübel no va a ir conmigo, porque no ha inscripto los autos... Corto con Bland, lo llamo a Schübel urgente y le pregunto si eso es cierto, porque ya teníamos todo pago... Me contestó que hacían falta 30 mil dólares, entonces le dije que confiaba y que iba para el taller de él. En el momento de cortar, cuando ya salía, siento el teléfono, atiendo y era Schaffer, para decirme que le había hablado Bland y que como se había enterado de que Schübel no iba a ir, él había anotado el auto con mi nombre... Todo eso fue en cinco minutos: de la decepción de no ir a Macao, a la alegría de ir con el equipo oficial..."

Todos sus sobrinos ya están junto a él, que se da tiempo para jugar, comentar y enseñar cosas a los chicos. Indudablemente, su personalidad tan especial, su forma de ser, atrae a los niños con sus juegos, con su famosa historia de la pesca de mojarritas... Y él es feliz, disfrutando con su familia de estas vacaciones.

Con la frescura que siempre tuvo, comparable a la del río San Antonio, cuenta la última anécdota que recordaba, ésta ya de tipo muy cómico.

"Esto le ocurre a Néstor Palmetti, que había ido a Nürburgring a cubrir la carrera para CORSA. Allí fueron Recalde, el Bicho Del Buono, Bresso, mi mamá y una gran cantidad de amigos, entre los que se contaba Hugo Bonaiuti, director de Promoción de Turismo acá en Córdoba, y uno de los responsables del Viva Córdoba por el mundo. Bonaiuti llegó tarde porque perdió los trenes, y al otro día, cuando iban a tomar el desayuno, se sientan juntos Bonaiuti y Palmetti, que no se conocían. Ambos se miraban pensando que el otro era alemán; y luego del saludo en alemán, nadie decía nada... Por ahí se animó Bonaiuti y le preguntó algo en inglés, y Palmetti le contestó en inglés; entonces le preguntó al periodista de dónde venía, y éste le dijo que vivía en Italia y que iba al Nürburgring a la carrera. Ambos se enteraron así de que hablaban italiano, y se pusieron a dialogar en ese idioma. Hasta que se dieron cuenta de que los dos son argentinos y encima ambos de Córdoba... Para eso, hablaron cuatro idiomas en diez minutos."

Texto y fotos: Marcelo Padín



Victor leyendo CORSA en hermoso marco. ¡"Vichin", largá la lectura y aprovechá el día, vos que podés...!

JUNTO A ROSSO EN LA FIESTA DE VOLKSWAGEN

20 AÑOS Y ALGO MAS...

La celebración de los 20 años de **Volkswagen Motorsport** fue –previo a su regreso temporario a la Argentina– una buena ocasión para charlar con **Víctor Rosso**, el flamante piloto de la marca, que en Wolfsburg fue presentado oficialmente ante un calificado auditorio. Aprovechamos un aparte en la reunión para conocer sus impresiones del nuevo equipo, luego de la presentación en Macao.

"Pese a lo desafortunado que resultó Macao para el equipo, creo que lo importante fue haber constatado todo el potencial disponible. La carrera se nos complicó desde la primera jornada clasificatoria a raíz de un problema con el combustible y la inyección de los motores. Esto se resolvió para la segunda jornada. Fue allí cuando en la sesión de la mañana –sin valor para la grilla– hice el sexto tiempo, girando casi 1 segundo más rápido que Nissen. A la tarde pusimos gomas nuevas, y en la segunda vuelta todo se terminó para mí a raíz de un toque contra el guard rail en el punto más estrecho del circuito, cortándose un bulón de una rótula de la suspensión trasera. En carrera largué bastante atrás y, junto con Capelli, veníamos superando autos hasta que nos encontramos con el múltiple accidente de Thackwell, Nissen y compañía. Fue precisamente en el lugar en que me había despistado el viernes, y como es tan angosto, tuve que poner marcha atrás para poder pasar. Comencé a recuperar de nuevo, pero luego se rompió la quinta velocidad y debí entrar en boxes. En la segunda serie volvió a aparecer el problema de motor que tuvimos el jueves, en tanto Nissen no pudo largar por la suspensión dañada en el accidente de la primera serie."

–¿Qué expectativas tenés para la temporada '87 dentro del team?

–El equipo será más fuerte que nunca. Tendremos nuevos chasis y nuevos motores. La capacidad de Schaffer está demostrada. Su gran experiencia como piloto y como jefe de equipo ayuda muchísimo. Con respecto a mi compañero –Peter Zakowski–, la relación es muy buena y creo que por su edad –20 años– tiene mucho para demostrar. Además está todo el respaldo de Volkswagen Motorsport, el cual he comenzado a sentirlo mucho antes de que la temporada se ponga en marcha... En ese aspecto la tarea de Klauspeter Rosorius tiene una gran importancia y me hace sentir mucha confianza para un año que será muy activo: tenemos el Campeonato Alemán, Mónaco, el Europeo y la revancha de Macao. Será para trabajar duro y parejo.





Arriba, Rosso con Rosorius, director de VW Motorsport, en la fiesta de Wolfsburg, donde también posó con Schaffer y Zakowski junto al Ralt Campeón de F.3.

Aprovechando la ocasión, dialogamos también en Wolfsburg con **Bertram Schaffer** (40 años), el 'team manager' de la escuadra. Schaffer fue siempre un hombre muy ligado a la marca. En sus inicios al volante, fue Campeón de Fórmula Súper V en el '74 y dos veces Campeón Alemán de F.3 ('76 y '78). Su carrera como piloto se vio frenada a raíz de un grave accidente que en 1977 protagonizó en Zolder a bordo de un March de F.2. Si bien al año siguiente volvió a conducir, a partir de 1979 se dedicó a la gestión de su propio equipo. En este rol, logró con Frank Jelinski el Campeonato Alemán de F.3 en el '80 y '81. En el '84 pasó a ser oficial de VW, logrando el año pasado el título con Nissen. Por supuesto que queríamos saber cómo se preparaban las cosas para la temporada.

"Si bien el '87 será muy competitivo, estoy convencido de que nosotros también evolucionaremos lo suficiente. A nivel pilotos, la incorporación de Rosso es importante, porque entiendo que se trata de uno de los más rápidos de la F.3 europea, y seguramente este año lo podrá demostrar con resultados. A nivel de chasis dispondremos de los nuevos RT-31 de Ron Tauranac, que con la incorporación del honeycomb podrán discutirle de igual a igual a los bastidores de fibra de carbono. Creo que ésta es una sofisticación innecesaria en una categoría como la F.3, donde los presupuestos son muy limitados y donde además la potencia no es tanta como para evidenciar la diferencia. Siguiendo con las novedades, este año dispondremos de motores hechos por el Dr. Schnick. En tanto John Judd seguirá con sus desarrollos como hombre de VW para Gran Bretaña. Ya se están haciendo los 15 motores que usaremos durante el año, y las pruebas de banco nos hacen ser bastante optimistas para el Campeonato. Si Tauranac no se retrasa con los chasis, empezaremos a probar a fines de febrero en Nogaró (Francia) o Jarama (España) ya que en Alemania es imposible por el frío."

–¿Continuará su programa en F.3000 durante el '87?

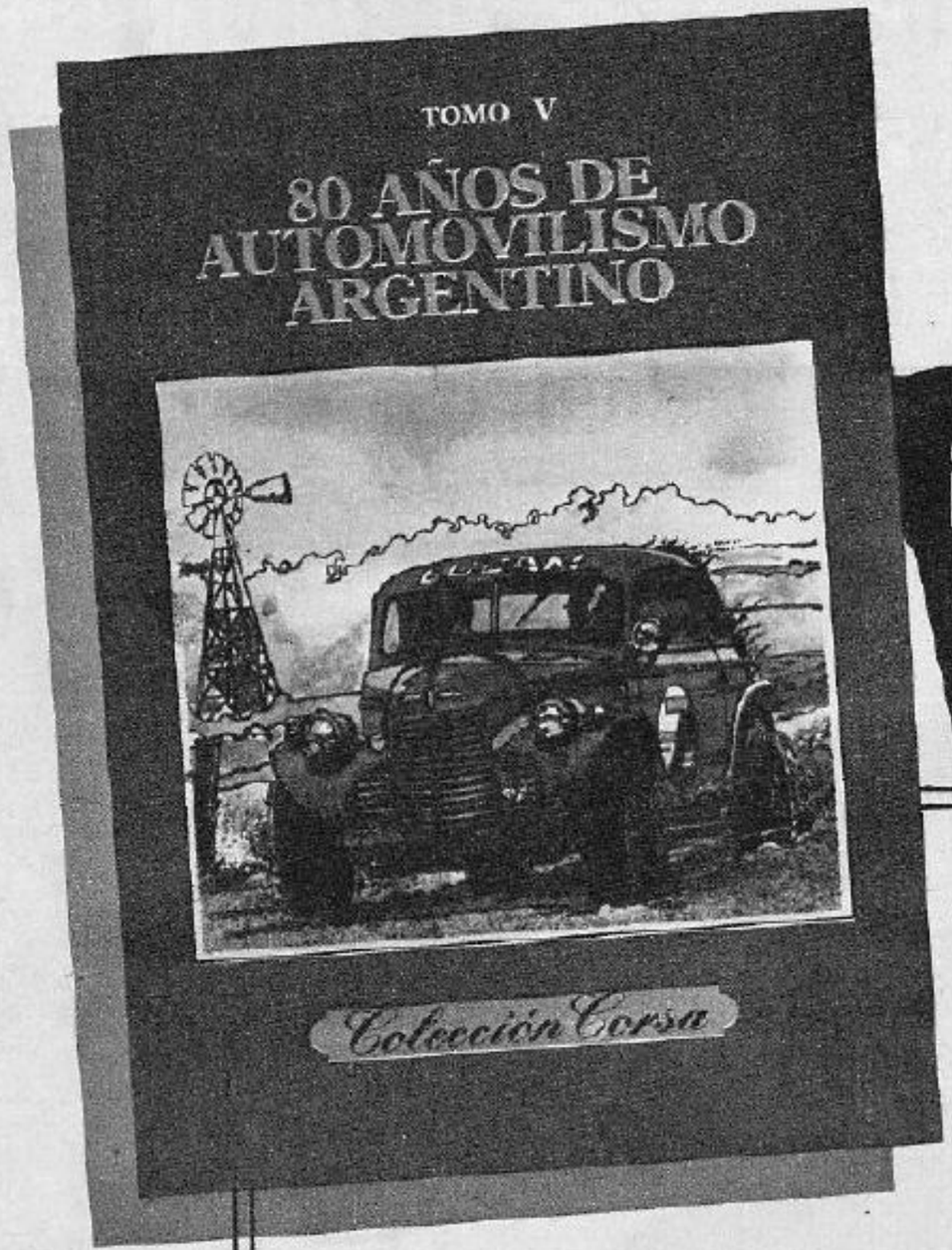
–Sin dudas. El año pasado presentamos un solo auto para Alfred Heger. Este año pondremos en pista dos nuevos Ralt con motores hechos por Mader. Seguramente Heger seguirá con nosotros, en tanto que hay conversaciones bastante avanzadas con el chileno Eliseo Salazar para la otra butaca.

Texto y fotos: Néstor Palmetti

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA HACE HISTORIA

La Historia Inédita del Automovilismo Argentino



¡COLECCIONELA EN SOLO 9 SEMANAS!

80 años de emociones deportivas. Desde el idílico comienzo de pioneros, hasta la pujante realidad actual. La aventura, la fantasía, el peligro, la derrota, el triunfo, la ciencia y el arte. Todo, en una minuciosa recopilación de los archivos más completos. Una obra sin parangón, con pasajes memorables, las anécdotas más sabrosas, los hechos insólitos, ignorados o increíbles, hitos de una historia que semana a semana seguimos escribiendo.

Desde el próximo número

¡GRATIS!

con cada ejemplar de la revista un tomo de esta obra única.

Reclámelo en su quiosco.

CORSA

¡LA UNICA...!

editorial abril

CORSA

Víctor Rubén Rosso
RALT RT 30 - VOLKSWAGEN
Equipo Volkswagen Motorsport
CAMPEONATO ALEMAN 1987
DE FORMULA TRES



Foto: Néstor Palmetti

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com