

# CRSA

CORSA  
20  
AÑOS  
A FONDO

HERCEG HABLA DE TODO  
F.1: ¿TAMBIEN GOODYEAR SE VA?  
FANGIO Jr.-EE.UU.: LO QUE NUNCA SE DIJO  
MAS COLOR: T.C.2000, F.2, RALLY MUNDIAL Y F.1



"El Suizo" se cruza tras toque con Basso, que lo sigue junto a Serravalle. Pero en la punta, los dominadores del Autódromo fueron absolutos: MATARON.

## TURISMO EN BS. AS. RALLY 24 HORAS EN CORDOBA

# EL EXTERMINIO



Bescham-García y su Fiat S.E. 1500 vencedor, en jornada que dejó el tendal: FULMINANTE.

**TYRRELL** - De no prosperar el proyecto **Hart**, **Ken Tyrrell** se volcaría al **Cosworth** aspirado hecho por **Mader**. Está confirmado **Streiff** como piloto, mientras podrían ser **Dumries** o **Wallace** los candidatos a la segunda butaca. **Phillippe** ya estaría trabajando sobre un nuevo chasis con la base del tradicional V8.

**COLONI** - Será no más el argentino **Enrique Scalabrini** el encargado de proyectar el nuevo F.1 que **Enzo Coloni** pondría en pista a partir del GP de Italia. En tanto, **Coloni** avanza en sponsors y pilotos habiendo dialogado con **Martini**, **Capelli** y **Emanuelle Pirro**, este último apoyado por **Marlboro**.

**LOS "TOPS" DEL R.A.C.** - Están confirmados los principales equipos que animarán el **RAC Rally** a disputarse entre el 16 y el 20 del corriente. **Peugeot** apoyará a **Kankkunen** con **Salonen** y **Sundstrom**. **Lancia** presentará a **Alen** y **Ericsson**. Los **Ford RS 200** serán conducidos por **Blomqvist** y **Grundel**. Habrá **Austin Metro** para **Pond**, **Wilson** y **Mc Rae**, mientras que **Carlsson** participará con el **Mazda 4X4 Grupo A**, que está despertando muchas expectativas para el Mundial del '87.

**BENETTON CON FORD** - Aparentemente, para el equipo angloitaliano llegó la definición en cuanto a la unidad motriz para el '87. Motivo del desmantelamiento del **team Force** de **Carl Haas**, **Ford-USA** habría decidido retirarse temporariamente de la F.1, por lo cual cedería todo el material del motor turbo a **Cosworth**, incluso la sofisticada inyección "ECCIV" (en realidad, se supone que a fin de estudiar la

prioridad contractual de **FORCE** para su uso) que con gran esfuerzo había desarrollado en **Detroit**. **Cosworth** se ocuparía de la revisión del material y de ulteriores desarrollos, que encuentran en **Benetton** a un excelente cliente. De ese modo, en vez de pagar a **BMW** por el material que también utiliza **Brabham**, **Benetton** habría decidido pagar a **Cosworth** y disponer de material de primer nivel. Según esta alternativa, **Brabham** quedaría como único usuario **BMW**, aunque se especula que **Ecclestone** pondría en pista dos chasis **Lola** con sendos pilotos protegidos por **BMW** (¿**Danner** y **Pirro**?) para recibir motores a precio político y usufructuar los beneficios económicos que dentro de **FOCA** tiene el equipo de **Haas**, al haber obtenido puntos en el último Mundial.

Si siguiendo con **Brabham**, digamos que **Ecclestone** ha contratado a **John Baldwin** (ex **Lotus**, **Ensign**, **Lola**) para reemplazar a **Gordon Murray**. **Baldwin** -autor con **Oatley** de los **Lola '86**- trabajará junto a **David North**, **John Gentry** y **Sergio Rinland** en los nuevos **Brabham**.

El **BT 56** ya está bastante avanzado y responde a conceptos de **Murray**. Será un auto bastante convencional (simil **Williams**), tal como pidió **BMW**. Al mismo tiempo, se comenzará a trabajar en el futuro proyecto '86.

¿SE RETIRA **TAMBAY**? - Este interrogante, que ocupa los días del piloto francés desde el último GP del año, disputado en **Australia**, deberá tener una respuesta este mes. En efecto, el panorama no se presenta muy halagador en F.1 para **Patrick Tambay**: la

planta de **FORCE** ha cerrado sus puertas y el personal ha recibido ya sus cartas de despedido. ¿Los motivos? El propio **Tambay** lo explica: "El proyecto inicial de **Carl Haas** y **Teddy Mayer** se basó en un periodo de tres años. Más que los resultados puros, queríamos progresar este año en la técnica de trabajo, el funcionamiento y el rendimiento del equipo y lo logramos; **Ford** -en los Estados Unidos- no comprendió y se impacientó. Nadás es, por el momento, oficial. Sin embargo **Ford** no está muy entusiasmado en invertir un paquete de dólares en el actual motor turbo mientras que es preciso, desde ahora y de acuerdo con las decisiones de la **FISA**, concebir un atmosférico. Un contrato une **Haas** a **Ford** hasta fines del '88, pero esta última empresa tiene ganas de ir a **Benetton**. No obstante, una cláusula le impide a **Ford** estar en F.1 sin equipar a **Lola**... es un lío.

¿En qué se convertirá nuestro V6? Si pasara a denominarse **Cosworth**, se abriría el horizonte **Benetton** al cual algunos parecen ya muy ligados. Sólo espero que la solución llegue lo antes posible. Me preocupa que todos los buenos volantes para el '87, o casi todos, ya estén ocupados... en las mejores butacas, claro".

## Turismo Carretera en La Cómo NO se debe

Desde hace algún tiempo existe un acuerdo entre la **Asociación Corredores Turismo Carretera**, el **Comité Ejecutivo de Competencias Automovilísticas (CECA)** de la provincia de Bs. As y los clubes organizadores mediante el cual se establece que en los casos de lluvia durante el día previo a la competencia, la resolución definitiva sobre la realización -o no- de la carrera, se tome recién el domingo por la mañana, a la luz del día y con las condiciones climáticas a la vista. Así, durante este año se han "salvado" pruebas que, si nos atenemos a la situación imperante en la víspera, no se hubieran realizado.

La creencia general era la de que se iba a continuar con la política que expusimos al principio, es decir "desensillar hasta que aclare" y allá por las diez de la mañana (o un buen rato antes) decidir sobre el particular. Pero la inseguridad y el apresuramiento injustificado de ciertos dirigentes por un lado, y más la presión de algún medio periodístico en su afán informativo por el otro, determinaron una suspensión -ilógica por lo anticipada- cuando transcurrían los primeros doce minutos del domingo. Y justamente en

## SAN REMO: ITALIA CONFIRMA, FRANCIA APELA

Finalmente la **C.S.A.I.** italiana se expidió con respecto al tan comentado **Rally de San Remo** y al recurso de apelación interpuesto por el **team Peugeot**. En una resolución bastante sorpresiva, la máxima autoridad deportiva italiana, aceptando la apelación del equipo francés, decidió confirmar plenamente la clasificación final de la competencia...

Los fundamentos exhibidos por la **CSAI** para sostener esta decisión son dos. En primera instancia manifiesta que "la irregularidad cuestionada era visible y por lo tanto debió ser verificada antes de la largada". Con respecto a la aceptación de la apelación fundamenta que "la irregularidad de los Peugeot motivó su exclusión de la prueba en base a un artículo del reglamento de la **FISA** que prevé la hipótesis de fraude deportivo, cosa que el Tribunal de Apelaciones considera incorrecta, ya que el comportamiento de Peugeot no puede ser considerado de ese modo".

Como se ve, para nada se considera el aspecto técnico, derivándose todo a una simple cuestión de forma. Además, resulta claro constatar un evidente fondo político en todo esto, debiendo pagar los platos rotos los comisarios de **San Remo**, que según la **CSAI** actuaron a destiempo. Según versiones circulantes en la sala de prensa del **Rally**, la decisión de excluir a los Peugeot de la competencia vino sugerida desde las más altas esferas del poder deportivo, enfrentado desde hace tiempo con Peugeot. Incluso en un pleito judicial de inminente definición. Por otra parte, a la hora de tomar decisiones, se hizo presente otro conflicto "latente" que existe entre **Balrestre** y las autoridades deportivas italianas. Esto ayuda a comprender el porqué de ciertas decisiones.

El tema, seguramente, dará para más, ya que Peugeot puede apelar el fallo de la **CSAI** ante la **FISA**, puesto que para nada han quedado absueltos en el aspecto técnico, y además la oficialización de la clasificación final perjudica las posibilidades del Campeonato de su piloto **Kankkunen**. De todos modos, recordemos el antecedente de **Nueva Zelanda**. En el '83, cuando **Blomqvist** fue retirado de competencia. En aquella oportunidad Audi apeló y tuvo éxito.

Con respecto a lo técnico de la cuestión, está claro que el tema se centra en la definición de "polleritas" que confusamente ha redactado la **FISA**. Es por ello que -como decíamos en el número anterior- los Comisarios Técnicos del Tribunal Nacional de Apelaciones Italiano centraron la verificación del auto precintado en la constatación de los apéndices con respecto a la enunciación oficial. Ese es el único punto del cual puede tomarse Peugeot, ya que los tests realizados ante el periodismo en las galerías de viento de **St. Cyr** y **Pininfarina** no pueden tomarse como referencia. En primer lugar porque sería necesario trabajar sobre un túnel escala 1:1 con piso móvil, que no existe en Europa, y porque una variación de un sólo cm. en la altura de los autos cambia completamente el valor de las mediciones a efectuar. Hay dos hechos prácticos que pueden aportar conclusiones: uno es que sin las "polleritas" el Peugeot de **Zanussi** fue batido por el **Lancia** de **Cerrato** en la primera etapa del **Rally de Mesina** -por el Campeonato Italiano-, disputada toda sobre asfalto.

Otro elemento que llama la atención es que Peugeot utilizaba diferentes perfiles de "protecciones" en **San Remo**, según se competía en pavimento o en tierra, hecho que no tendría sentido si se tratase de simples elementos protectores.

### AHORA, A LA FISA...

Por su parte, la **Federación Francesa** apeló el fallo de la **CSAI** sobre el **Rally de San Remo**. Debido a que el Tribunal de Apelaciones de la **FISA** no puede modificar la clasificación oficializada por la **CSAI**, a instancias del propio **Balrestre** el tema pasará a manos del **Comité Ejecutivo**, quien se expedirá en ocasión de la reunión prevista para el 15 de diciembre.

Si siguiendo con el polémico tema de las protecciones de los Peugeot, las mismas fueron presentadas por el equipo francés en los autos que competirán por el **R.A.C. Rally**. En la verificación técnica, los comisarios ingleses decidieron admitirlas. Consultado **Cesare Fiorio** sobre si pensaba presentar un reclamo formal, dijo que **Lancia** no haría nada más y que esperaba la decisión de la **FISA**. No se sabe si los equipos británicos pueden llegar a presentar algún reclamo, ya que ni los dirigentes de **Ford**, ni los de **Austin** quisieron pronunciarse al respecto. Como se ve, el tema dará mucho que hablar todavía.

Néstor Palmetti



con **JUAN MARIA TRAVERSO**  
Campeón Argentino 1986 de Categoría T.C. 2000

con **Renault fuego**  
un auto formidable

con **ORESTE BERTA** y su equipo  
un extraordinario preparador

y porque el motor, caja y diferencial  
del auto fueron superlubricados con

# BARDAHL

También su auto lo necesita, como Ud. necesita su auto!

## Plata: lluvia, presiones y una medida apresurada suspender una carrera

esos momentos cesaba la lluvia desatada a partir de las 16 horas del sábado, a la vez que soplaban un fuerte viento que, de ahí en más, fue secando convenientemente las banquetas y los campos. ¿Por que no se esperó?... Es algo que no entendemos.

Ahora la cosa se pone bastante complicada, ya que la opción más "potable" es la de correr el próximo domingo (se definirá hoy, martes), con lo que se alteraría los planes de la mayoría de los pilotos, que están destinados al fin de semana venidero a recorrer la ruta del Gran Premio, para el que también se deben adecuar los autos. Otra posibilidad, menos consistente, es la de trasladar la competencia de La Plata para el 21 de diciembre, aunque esa fecha es inconveniente por dos motivos: 1) Si las condiciones climáticas son desfavorables para entonces, se corre un riesgo muy grande con las fiestas de Navidad y Año Nuevo encima, lo que casi no admitiría la postergación de una competencia que, para colmo, podría ser decisiva para el título. 2) También existe el problema de cortar rutas que llevan a la zona balnearia en días en que la afluencia de turistas au-



Tras esta reunión en la medianoche del sábado en el Hotel Corregidor de La Plata, se resolvió la suspensión. De izquierda a derecha, Pereyra, Hidaigo, Massola, Suárez, Monterroso, Fortino y Maggi. Con ellos, Horacio Ziboldia.

menta.

A eso llevaron la presión y el apresuramiento, que dieron un claro ejemplo de cómo NO se debe suspender una carrera, más allá de que a la hora de correr, el escenario estuviera o no en condiciones. Conviene que así se entienda. Y que esto de La Plata no se repita.

Oscar Izzo

Foto: Juano Fernández

## ¿GOODYEAR DEJA LA F.1?

A muchos sorprendió el comunicado que Goodyear emitió la semana pasada, dando cuenta de su retiro de la F.1. Sin embargo, esto se veía venir, a juzgar por la situación de la empresa, tanto en lo financiero como en su condición de único proveedor de la máxima categoría. Pero veamos el texto del comunicado:

"La Goodyear Tire and Rubber Co. anuncia que termina con efecto inmediato su directo apoyo financiero a las competencias de F.1, en el marco de un programa de reestructuración del grupo, a efectos de reforzar el valor de su paquete accionario. Leo Mehl, director del Servicio de Competición GY, ha comunicado la decisión a la Asociación de Constructores y a la Federación Internacional del Deporte Automotor. De todos modos, GY se declara dispuesta a negociar la producción de un único tipo de goma para la estación 1987, de modo que los equipos puedan conseguir otro proveedor de neumáticos. El Servicio Organizativo de GY, con sede en Wolverhampton (GB), será desmantelado, con una pérdida de 15 puestos de trabajo. También un número aún no precisado de técnicos de experimentación de Akron serán afectados por esta reestructuración."

Es evidente que el primer efecto buscado por la GY es, a través de esta decisión de fuerza mayor, liberarse de los contratos suscritos con algunos "top teams" de la categoría, que el año próximo cobrarán cifras que van desde el 1,2 a los 4 millones de dólares por utilizar neumáticos GY. Esto era algo irracional para la gente de GY que, ante el retiro de Pirelli, quedaba con el monopolio de la F.1.

Por otra parte, también juega la situación financiera de la empresa. Se sabía que GY había decidido liquidar tres compañías del grupo —entre ellas la Geletron Corp., dedicada a la energía nuclear— con el objeto de lograr recuperar un 20 por ciento de las acciones sueltas en el mercado bursátil o efectos de evitar que el financiero anglofrancés James Goldsmith pasara a convertirse en el accionista mayoritario del grupo. Dentro de este esquema, recortar un programa como el de la F.1 —que el año '86 significó una inversión cercana a los 30 millones de dólares— tiene bastante sentido. La idea de GY es que todos paguen, y ya se baraja una cifra cercana a los 800.000 dólares por temporada para un team con dos autos. Entonces, ¿good bye year?

La reacción de Ecclestone no se hizo esperar. Primero apareció una declaración de Avon —empresa de su propiedad— que se manifestó dispuesta a proveer neumáticos a quien lo solicite, anunciando su intención de montar una estructura de asistencia técnica en todos los GP de la temporada de F.1. Por su parte, Ecclestone viajó en los próximos días a Japón, y dejó trascender un posible contacto con Bridgestone.

Por lo pronto, se anunció la cancelación de los tests previstos para diciembre en Estoril. Con respecto a Pirelli y Michelin, ninguno se mostró dispuesto a retomar ante esta situación. En el caso de Michelin la declaración de Clermont Ferrand fue más allá: puede que volvamos a la F.1, pero nunca será forzado por una situación de apremio. Solo lo haremos por nuestra propia decisión. Para finalizar, digamos que GY mantendrá inalterable su programa Indy.

## ROSSO VIAJO A MACAO

A efectos de concretar su debut en el Equipo Oficial VW, Víctor Rosso viajó el domingo 16 con destino a Macao, donde competirá el próximo fin de semana por el Gran Premio Internacional de F.3. Antes de partir, nos comentaba así sus expectativas con respecto a la prueba:

"Será una carrera muy especial. En mi caso, todo es desconocido: el chasis Ralt, las gomas y, fundamentalmente, el circuito. Si bien probé el auto en Hockenheim y Zolder, aun me falta constanciarme... con respecto a los neumáticos —los Yokohama obligatorios para la prueba—, está el cambio de pasar los radiales a convencionales. Pero lo más importante es el desconocimiento del circuito. Me han dicho que se trata de un trazado peligroso y muy rápido, a tal punto que Nissen se despidió dos veces el año pasado. En materia de favoritos, creo que Andy Wallace será el gran cuco de la prueba. El inglés anda muy fuerte y lleva como nadie al Reynard. Habrá que ver cómo va el auto en el circuito, ya que los Ralt han dominado últimamente en Macao. Lo importante es que se clasifique jueves y viernes, quedando el sábado como descanso para trabajar sobre los autos. La carrera será el domingo sobre dos series con final por suma de tiempos."

## BERGER EN FIORANO Y CON RECORD

Luego de la presentación oficial de Gerhard Berger y John Barnard (en la foto, con Marco Piccinini), ocurrida el martes pasado en Fiorano, rápidamente el piloto austriaco comenzó el trabajo de adaptación a su nuevo equipo. Obstaculizado en parte por el clima —niebla y por momentos llovizna—, el reemplazante de Johansson llegó a marcar el viernes, tras haber completado 120 vueltas al circuito, desde el jueves el record del año con 1m06s51, superando por 11 centésimas la mejor marca de Alboreto, que sin embargo conserva el primado absoluto del trazado, habiendo hecho el año pasado 1m04s92.

Es importante destacar que Berger trabajó sobre un chasis 86 tal como termina

el Campeonato, y probando solo una nueva electrónica para el motor. Pese al desconocimiento de chasis, gomas y circuito, durante los 350 km de tests, Berger no se fue nunca de pista y no realizó ningún trompo. La semana próxima trabajará Alboreto, y el austriaco volverá a Fiorano en la última semana de noviembre, cuando se espera aparecerá en pista el nuevo motor V6 a 90 grados.

"Este coche es totalmente diferente a los que había manejado hasta ahora", comentó el piloto luego de culminar su tarea, para agregar: "En este primer contacto intenté acostumbrarme, tratando de no hacer cosas raras. En ningún momento busqué hacer el tiempo, eso quedará para más adelante..."

## EL JOLLY, RECALDE Y LOS DEMAS

Otros pilotos han sido confirmados por el team Jolly Club para la próxima temporada. Además de Jorge Recalde, que hará varias carreras del Mundial con un Lancia HF 4WD G.A., el francés Yves Loubet también desarrollará un programa similar con la escuadra de Angiolini, mientras que al igual que el argentino, dispondrá de un Lancia oficial en alguna competencia europea del Mundial. Con respecto al Grupo N, Angiolini presentará dos Lancia HF a cargo de Alessandro Florio (hijo de Cesare) y Vittorio Caneva. Además del Mundial, el Jolly también participará en los campeonatos Europeo e Italiano de Rally.

Volviendo a Recalde, cabe recordar que, integrando el Jolly Club, tiene previsto presentarse en los rallies mundiales de Portugal (del 10 al 15 de marzo, Safari de Kenia (16-20/4), Acropolis de Grecia (30/5-4/6), Olympus de EE.UU. (11-14/7), 1000 Lagos de Finlandia (26-30/8) y San Remo de Italia (11/17-10), existiendo la posibilidad de correr el R.A.C. de Inglaterra (22-26/11) según como se hayan dado las cosas hasta entonces. La actividad del '87 "al volante" sería iniciada a mediados de febrero, recorriendo la ruta del encuentro lusitano. Por supuesto, Recalde (¿y Del Buono?) participará también en el Rally de Argentina (2-9/8) pero en este caso tripulando un Lancia oficial.

De modo que, de los trece rallies previstos para el certamen máximo, el argentino tiene programado intervenir en siete u ocho, y en todos los casos disponiendo de un auto muleto para la recorrida previa, además de la asistencia total de la escuadra, tanto en equipamiento específico como en logística en general. Un buen programa, ¿no?

PARA ESTAR  
SIEMPRE  
EN PUNTA ...

**VARA**



MODELO CR. 86  
PARA MOTOR 100 ó 125 cms<sup>3</sup>  
CON O SIN CAJA

CONSULTE PLAN  
3 PAGOS

PRECIO  
TOTAL  
A 480

VARA KART SRL.  
FABRICA DE CHASSIS PARA KARTING  
DE COMPETICION Y ALQUILER  
AV. GRAL. PAZ 13929.  
BS. AS. TEL. 852-7937. (cp. 1752)

DISTRIBUIDORES  
OFICIALES

• SANTA FE: Federación Regional N° 4 •  
Arenales 1305. TOTORAS. Tel. 93221  
• NEUQUEN: Flores y Estvez. Conquistadora del Desierto 120. Neuquen Tel. 25-878  
• CHACO: Alejandro Giampietri. Av. 9 de Julio 1752. Resistencia. Tel. 20-312 629-668  
• LA PAMPA: Raúl Alberto Soza • Avda. Viale s/n. CATRILO. Tel. 91-115

• BUENOS AIRES: Carlos Palomar, S. Martín y Belgrano, Villa Flandria. Lujan. Tel. 94-242  
CORDOBA: M. Genovesi. Boulevard Alvear 345. VILLA MARIA. Tel. 25.085  
• CORDOBA: ABALON: Rivera Indarte 368. Córdoba. Tel. 31-271  
• USHUAIA: Tierra del Fuego: Miguel Angel Rosende - Don Bosco 509 - Tel. 92239

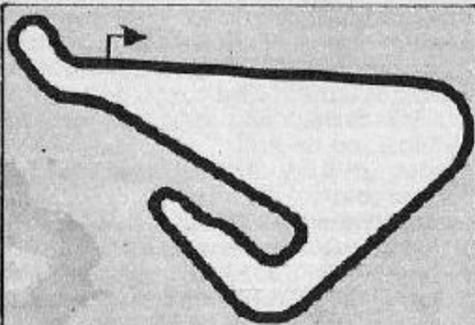
EN BUENOS AIRES, tres verdugos despiadados

# FINESCHI, BONOMO Y MAGGI PLANCHANDO

# LA ESCARAPELA (...y a todos los demás)

1. Breard lideró gran parte de la carrera. Aca lo vemos delante del ganador Maggi, levantando una rueda. 2. Bonomo y su Gacel. Cuatro triunfos en cinco carreras. ¿Algo más? 3. Marinovich y Guira, animadores en la Formula Sierra. 4. Prolegomienos del toque entre Basso (izquierda) y El Suizo. Semifacado. Serravalle. 5. Fineschi, su barra y el festejo

El primero ya es ganador de la Copa Sierra, el segundo fortaleció su ahora enorme aspiración al título, y el último dio otro gran paso en ese sentido. Ellos fueron claros vencedores en el Autódromo y, con mayor o menor decisión, se preparan a pintar el N° 1 en sus puertas junto al tradicional emblema patrio.



### FICHA GENERAL

**Denominación de la Prueba:** "Premio YPF", décimoprimer fecha de los campeonatos argentinos de Turismo Pista Clase 3 y 3; octava fecha del campeonato APAT de Fórmula Sierra.

**Fecha:** 16 de noviembre de 1986.

**Lugar:** Autódromo de Buenos Aires, circuito N°9.

**Autoridades:** Director de la Prueba, Víctor Bonano; Colegio de Comisarios Deportivos: Egidio Frangella (Presidente, por CDA), Alberto Rodríguez (por CDA) y Martín Nabucodonosor Salaberry (Por PRAD N°1); **Comisarios Técnicos:** Juan Manuel Fanal, Rubén Flores, Alfredo Menéndez y César Nazur.

**Condiciones climáticas:** 16°C, viento fresco del SE, nublado. Presión atmosférica normal.

**Participantes:** 16 en Clase 3; 16 en Fórmula Sierra y 47 en Clase 2 (sólo 28 corrieron la final).

**Público:** 2.500 personas.

**Organización:** Muy buena.

**Espectáculo:** Aburrídongo.



Verdaderamente, nada espectacular ocurrió en la décimoprimer de las fechas del Turismo Pista de 1986. En las tres carreras, el denominador común fue la ausencia de lucha por la punta, el ingrediente principal para mantener la emoción y la atención del público, que no poble en demasía las tribunas del máximo coliseo de nuestro deporte.



Otro de los ingredientes apreciados por el público (y ¿por qué no? por nosotros los periodistas...) también estuvo ausente: la sorpresa. Los tres ganadores, transportados al ámbito "burrero" hubieran pagado miserables "dos con diez". Jorge Maggi, porque en la clasificación del sábado había "hecho" nada menos que una diferencia de más de un segundo y medio con

respecto a su coequipier Breard Bonomo, porque además de aduenarse cómodamente de la "pole", venía de aplastar gente en las últimas cuatro carreras, con tres triunfos, quizá Fineschi hubiera pagado algún centavo de más, pero habida cuenta de sus dificultades el sábado, problemas de fácil solución, lo suyo tampoco sorprendió a nadie.

Ganaron Maggi, Bonomo y Fineschi. Los tres, punteros de sus respectivos campeonatos, y el último de ellos virtual titular y dueño del N° 1 para 1987, cuya barra -numerosa y bullanguera- puso la nota de fervor y calor a un día doblemente gris.

#### CLASE 3: SOLO LOS ALFA

Nuevamente, como paso tantas ve-

ces en nuestro automovilismo en recientes y lejanas épocas, se centran las críticas en los exitosos que se apartan del común denominador buscando el suceso. Para no ir demasiado lejos, recordemos a Cupeiro y el Chevitu, o a Copello y su "ratón escandaloso" en TC. El domingo escuchamos voces entre los derroitados, contra "los Alfa que nada tienen que hacer en

# CORSA

Año XXI N° 1062  
Del 19/11 al 25/11 de 1986  
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal  
éx: 9229/17215 - ABRIL-AR  
Tel. 30-789/98

**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. Román  
**(Jefe de Diagramación)**  
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich  
**(Diagramadores)**

**COORDINADOR**  
Rubén Lettieri

**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 Piva (F-I),  
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),  
Héctor Cademartori (EEUU.), Néstor Palmetti  
(Uruguay)

**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 Diamanti (Nueva York).

**LABORATORIO**  
Jefe: Omar García

**ARCHIVO**  
Jefe: Francisco Forciniti

 editorial abril SA

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

**AREA PUBLICIDAD:**  
Gerente: Fernando Costanzo  
Gerente de Ventas: Roberto Ares  
Publicidad exclusiva: Background S.R.L.,  
Florida 670, 2° piso, of. 59, Tel.: 392-4025/6638

**Jefe de Tráfico:** Rodolfo Eusebio  
**AREA INDUSTRIAL**  
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida  
(Prov. de Buenos Aires)  
Tel. 760-5543

## LOS DESARROLLOS

### CLASE 3

**Primera vuelta:** con gran ventaja pasan Breard y Maggi sobre "la Pancha" Gianni, Valenti, Delgado, el "debutante" Olmi, Adba y Druetta. Más tarde, Romero (fallando), Preto, Catalan, Lustig, Ramponi, Valdez y Abiussi.

**Cuarta vuelta:** Breard y Maggi ya tienen una ventaja enorme (once segundos) con respecto al tercero, Valenti, pues se queda Gianni. Siguen Adba, Preto, Romero, Catalan, Lustig y Ramponi. Se retrasan Olmi y Delgado, luego de locarse en el mixto.

**Quinta vuelta:** Maggi pasa a la punta, abandona Lustig.

**Sexta vuelta:** sin grandes cambios, los Alfa siguen tomando distancias.

**Decimocuarta vuelta:** tras dos vueltas con Breard en el liderazgo, Maggi retorna a la vanguardia hasta el final.

### CLASE 2

**Primera vuelta:** Bonomo pasa en punta, puesto que no abandonaría hasta el final, lo siguen Basso, Serravalle, El Suizo, Bongioanni, Bessone, Percuz, Harpe, Ansaldo, Ojeda, Paolucci, Heguy (que va a boxes), Bosatti, Ottaviani y Fierros. Padilla a boxes con autazo.

**Tercera vuelta:** Bonomo, Serravalle ya tras un toque entre Basso y el Suizo, es segundo acortando a 2s 9/10 la diferencia.

**Séptima vuelta:** Hasta el final, Bonomo y Serravalle se afianzan definitivamente en sus puestos. En la anterior, El Suizo se había colocado tercero con lo que el orden era: Bonomo, Serravalle, El Suizo, Bessone, Basso y con el primer Fiat, Bongioanni. En la siguiente, despistándose delante de Bessone, tras un confuso incidente, se queda El Suizo.

**Décima vuelta:** Bonomo, Serravalle, Bessone, Basso, Bongioanni, Ojeda, Percuz, Joseph, Fierros, Roussele, Ottaviani, Mateo, Cagno y Blandini. De ahí en más, solo rescatable los repuntes de Ottaviani y Basso.

### FORMULA SIERRA

**Primera vuelta:** Fineschi (algo cortado), Guiral, Pentecoste, Sgroppo, Marincovich, Albertengo, Sinelli, Rementería, Del Campo, Morier, Cunqueiro, Alonso, Moyeta y Ayerza que había hecho un trampo en la entrada del mixto.

**Tercera vuelta:** Fineschi llevaba un segundo y medio a Pentecoste, y luego el desgranado pelotón se completaba con Marincovich, Albertengo (abandonaría en la siguiente), Guiral, Sinelli, Del Campo, Rementería, Morier y Amado Cunqueiro.

**Sexta vuelta:** Fineschi lleva cuatro segundos a Pentecoste; luego, más lejos Marincovich, Guiral, Rementería, Sinelli, Morier, Cunqueiro, Del Campo, Sgroppo, Ayerza y Alonso. En la vuelta siguiente, para Rementería.

**Décima vuelta:** Fineschi y Marincovich (segundo desde el retraso de Pentecoste) se afianzan en sus ubicaciones; los siguen Guiral, Sinelli (gran actuación hasta que se le desinfla una goma), Del Campo que repunta.

**Decimosegunda vuelta:** se retrasa paulatinamente Sinelli, queda cuarto Del Campo y asciende Sgroppo, mientras que Pentecoste se va también para atrás.



Un lote de 128 encabezado por Joseph. Entremezclado, el Regatta de Pardo

una categoría nacional..."

El éxito de Maggi, Breard, Balestrini y compañía, nos parece más basado en el trabajo, en el desarrollo, en el talento y en la capacidad, que en la supuesta ventaja. El circuito N° 9 de Buenos Aires, premia al conjunto equilibrado, y en eso, la gente de los rojos Alfa Romeo GTV 2000 lleva la delantera por el momento. Esas mismas voces no se escuchaban, por ejemplo, en Resistencia, cuando un particular, con un buen auto nacional, venció sin atenuantes a los dos autos importados.

Maggi y Breard hicieron el domingo con total comodidad, lo que quisieron borrando prácticamente en una vuelta todo tipo de oposición. El inspirado Gianni se borró pronto del panorama, mientras que Carlos Romero, el que más fuerza les hace a aquellos en los últimos tiempos, penó todo el fin de semana con una misteriosa falta que le impidió estar en la conversación.

### CLASE 2: BONOMO, IMPECABLE

Bonomo es el gato al que hay que ponerle un cascabel. Mandó el sábado, mandó el domingo. Lo más intere-

sante —ya comprobada la capacidad del piloto y auto próximos a ser campeones— era ver en acción a importantes protagonistas con autos nuevos, siguiendo con la tendencia decreciente de los Fiat 128 y variantes.

Se vio a Julio Pardo con un Regatta 85 (presuntivamente futuro flote de Baldinelli) al que le falta aún para aspirar al triunfo; Ernesto Bessone presentó su VW Gacel con fierros de Miguel De Guidi, el que se suma a los de Bonomo, Serravalle y Altamirano, y demostró sus futuras posibilidades con la nueva herramienta. Si a ello sumamos el acceso al podio del marplatense José Basso y la acostumbrada buena carrera de El Suizo, ambos con dos Alfa de diferente modelo, tenemos que esta vez el mejor Fiat aparece recién en el quinto puesto, en manos de Bongioanni, sobresaliente entre los de la vieja ola.

Atención debiera merecer el viejo flagelo de los toques y los autazos. Apparently, conspira contra una higienización de la clase, la dificultad de conseguir suficientes vendedores para tomar, de una buena vez, las medidas ejemplarizadoras que están haciendo falta para que cada carrera de la categoría no se convierta en un



Carlos "El Negro" Souza Marín y Guillermo Garófalo, dos grandes responsables del éxito de Fineschi. Abajo: Don Bessone y "Pepe" Basso. Rápidos en la última vuelta se invirtieron las posiciones con el marplatense adelante.



alegre y libertino vale-todo, donde el golpe artero o la maniobra irresponsable derrumban el trabajo de muchas horas de taller y prueba.

### FORMULA SIERRA: CAMPEON HABEMUS

A poco de largarse, fue creciendo la idea de verlo a Fineschi ganador al cabo de las quince vueltas. El virtual campeón, con sólido andar, sin rivales que molestaran su accionar, fue acumulando paulatinamente ventajas que se ampliaron por efecto de los estragos que produjo la lucha entre sus rivales en las primeras vueltas.

A partir del retraso de Pentecoste, en el primer tercio de la carrera, la diferencia obtenida por el muchacho de Quilmes sobre su escolla más inmediato, el rejuvenecido Carlos Marincovich, se hizo tan amplia que le permitió girar buscando el régimen ideal y los radios más convenientes para llegar primero a la bandera a cuadros. En un triunfo tan significativo como consagratorio, ya que proyecta su figura casi desconocida a principios de año, a la dignidad de campeón.

Significativamente, tras Marincovich

## CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Lustig:** se quemó la "Bananita" del distribuidor  
**Gianni:** motor  
**Ramponi:** pistón roto  
**Valdez:** temperatura  
**Delgado:** cable de acelerador, luego de toque con Olmi  
**Romero:** falla constante (¿electricidad?)  
**Catalán:** pérdida de adherencia  
**Olmi:** toque con Delgado  
**Heguy:** caja de velocidades  
**Carignano:** embrague  
**Vuono:** fuera de pista al pisar aceite o nata.  
**Harpe:** carburador tapado.  
**Pardo:** toque con Cogno  
**El Suizo:** toque con Basso y modificación de la geometría  
**Blandini:** mal de "multiplica"  
**Cogno:** toque con Pardo; quedó desalineado.  
**Fierros:** temperatura.  
**Rousselle:** fuera de pista, desalineado.  
**Ottaviani:** una goma trasera rozaba el pasaruedas.  
**Bessone:** problema de alimentación en últimas vueltas.  
**Basso:** toque con el Suizo.



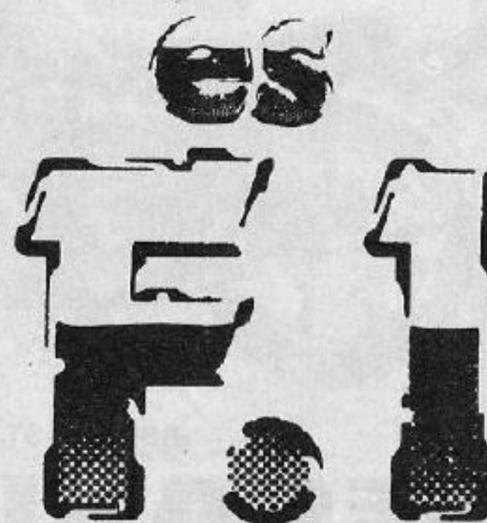
El abandono de Ricardo Albertengo, el piloto mira el patier traturado.

**Serravalle:** perdió adherencia del tren de gomas.  
**Iglesias:** rompió la caja en la vuelta previa. No largó  
**Patti:** excluido por el CD por cargar nafta a punto de partida  
**Albertengo:** rotura de patier izquierdo en la horquilla.  
**Rementería:** embrague  
**Alonso:** se salió un cable de bujía. Problema de tenida ("no dobla")

**Cunqueiro:** se cortó la corriente.  
**Moyeta:** carburación.  
**Morier:** pérdida de adherencia  
**Pentecoste:** fuera de pista y después estaba "inteligible".  
**Sinelli:** goma desinflada  
**Ayerza:** dos trompas  
**Sgroppo:** fuera de pista al pisar el barro sobre el pianito del curvon.  
**Del Campo:** caja de velocidades saltaban la 5ª y la 3ª.  
**Guiral:** caja.

## La semana próxima

# CORSA



**EDICION EXTRA**  
**¡Para coleccionar!**

## CAMPEONATOS

### CLASE DOS

**Bonomo, 110 puntos;** Percaz, 77; Baldinelli, 75; Bessone, 69; Basso, 46; "El Suizo", 44; Heguy, 43; Guiral, 34; Ottaviani, 28; Fierros, 26; Serravalle, 25; Fossati, Cogno y Di Paolo, 22; Pentecoste, 20; Carignano, 17; Trejo y Tschopp, 16; Parlucci, 15; Ojeda y Ansaldo, 14; Fernia y Mateo, 12; Antúnez y Nizzo, 10; Santacaterina, 9; Bongioanni, 8; Tomé, 7; Blas, 6; Caballero, Padilla, Rousselle y Vuono, 4; Galluzzi, 3; Joseph, 2; Pizzomo, Krusosky, Muscio, Ortiz Basualdo y Altamirano, 1.

### CLASE TRES

**Maggi, 152 puntos;** Breard, 144; Romero, 104; Adba, 76; Valenti, 55; Lustig, 50; Koskinotts y Gianni, 47; Rodríguez, 42; Druetta, 32; Ciaglia, 24; Delgado, 23; Valdez, 22; Arballo, 17; Valdivieso, 11; Olmi, 8; Freto y Catalán Magni, 7; Ablust, 5; Peryra, 3.

### FORMULA SIERRA

**Fineschi, 114 puntos;** Guiral, 69; Sgroppo, 66; Albertengo 49; Pentecoste, 48; Marinovich y Rales, 43; Del Campo, 41; Bessone, 37; Clement, 22; R. Iglesias y Patti, 20; Cunqueiro, 16; Rivero, 11; Moyeta y Alonso, 10; Ayerza, 8; Basualdo, 6; Sinelli y Ferrer, 4; Morier, 3; J. Iglesias, 2.  
**Próxima competencia:** el 14 de diciembre en Avellaneda (Santa Fe).



## LOS PROTAGONISTAS

**Bonomo:** "Lo digo sin fanfarronería: en ningún momento tiré todo lo que tenía. ¿Para qué, si no hacia falta? Evidentemente el auto es una maravilla; tenía (por mejoramiento de la carburación) 300 rpm más que el sábado, cuando gané la clasificación por más de un segundo..." A continuación, el rival a vencer en la clase 2 reiteró su agradecimiento a su tío Pascual, a Walter Tello, a Balestrini, a Bailo, al "Yoyo" Maldonado, a sus mecánicos, a VW y sus concesionarios, etc., etc.

**Serravalle:** "Tenemos 142 caballos, que es lo mismo que teníamos con los mejores motores de Fiat 1300. El auto anda menos que el 128, pero dobla más. El Gacel, por otra parte, transmite mucho mejor la potencia al piso y es más elástico, ya que en éste la gama aprovechable está entre las 6500 y las 8000 rpm, mientras que en el 1300 la "potencia" está solamente entre 7500 y 8000 vueltas del motor. Yo noto, sin embargo, que el VW es más lento en la respuesta "arriba" pero hay que ver que tiene mucho más campo para mejorar, mientras que el Fiat estaba absolutamente exprimido.

**Baldinelli:** "Al no clasificar, quedé con las manos atadas para defender mis posibilidades para el campeonato. El auto tuvo problemas de caja, que se trababa

desde el miércoles..."

**Fineschi:** "Ayer en las pruebas de clasificación, me perdí la 'pole' porque se tapó un emulsionador y no pude mejorar el tiempo. Sin embargo, tenía la certeza de que iba a ganar. Esta carrera y este campeonato son el fruto del trabajo de mucha gente y del apoyo de un grupo grande. En especial quiero destacar la atención del auto, de 'Willie' Garófalo, y los fierros que nos proporciona el Negro Souza Martinez".

**Marinovich:** "Te dije que quería ganar antes de fin de año, y este segundo puesto puede ser un anticipo. Tuve que salir de muy atrás (quinta fila) porque ayer di solamente tres vueltas, ya que se puso en 'en corto' el alternador, y el auto comenzó a fallar. Pero para hoy me tenía fe. Esto viene muy bien para levantar el ánimo a los muchachos encabezados por el ingeniero Garibaldi, quien tuvo que trabajar mucho para poner el auto en pista luego de la piña de Rafaela. Ahora, podemos pensar en seguir mejorándolo..."

**Maggi:** "Le vamos a pedir a Balestrini que pare un poco la mano... Fuera de broma, conseguimos ya lo que era nuestra meta a principios de año, el Campeonato, pues aunque aún no está definido si



Autor de una melódica carrera Carlos Marinovich posa feliz con la familia, apenas bajado del podio. El gran piloto de otrora vuelve por sus fueros.

el título es para mí o para 'Chippy', lo que es seguro es que ya podemos afirmar que el "uno-dos" ha sido logrado. Pese a las diferencias entre los dos autos el sábado, hoy estaban absolutamente parejos y podíamos haber ganado cualquiera de los dos".

vich, que hizo una carrera muy regular y metódica, se ubicaron tres pilotos que tuvieron bajones y debieron "remar" para sobreponerse: Guiral, Del Campo y Sgroppo. Del resto, cabe destacar la excelente demostración del debutante Raúl Sinelli, quien debió resignar posiciones por el progresivo desinflamiento de una de sus gomas.

## PATIO DE BOXES

**BALDINELLI OUT.** La clase 2, por ser la única en que las pruebas de clasificación tenían carácter eliminatorio, dispuso de dos sesiones.

Durante la primera hizo mucho calor, y antes de largarse la segunda, comenzó a llover torrencialmente. Alberto Baldinelli, que había roto la caja de velocidades en la primera vuelta, se quedó así sin entrar en el lote de 28, ya que aunque hubiera sido arreglado el desperfecto, el estado del tiempo no le habría permitido realizar un registro razonable a fin de conseguir un lugar para el domingo. Así, el porteño resignó sus últimas y remotas posibilidades para un campeonato que a mitad de año parecía al alcance de su mano.

¡TU AFICION DE HOY PUEDE  
SER TU PROFESION DE MAÑANA!

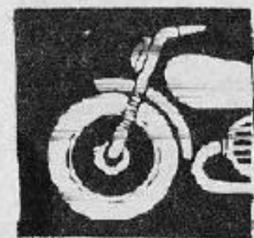
CEAC



CURSO A DISTANCIA

# MECANICO DE MOTOS

REPARACION Y PUESTA A PUNTO



Ahora puedes estudiar lo que tanto te gusta, la mecánica, reparación y puesta a punto de las motos. CEAC pone a tu alcance un moderno Curso de enseñanza a distancia, con todo lo que necesitas saber para llegar a ser un perfecto mecánico de motocicletas.

El Curso de **MECANICO DE MOTOS** consta de 4 asignaturas con un total de 40 lecciones, distribuidas en 18 Unidades de Estudio. Se detallan a continuación las asignaturas y sus contenidos:

**TEORIA DEL MOTOR:** Introducción al estudio de los motores de explosión/La cámara de combustión. La distribución en 4 tiempos/La distribución en 2 tiempos/Curvas características de motores. Potencia y medida. Par motor. Consumo específico. Relaciones de desmultiplicación/El tren alternativo/La carburación. El carburador elemental/Principios de electricidad/Principios de Electrónica.

**PRACTICAS DE TALLER:** Sistemas de uniones y herramientas que se utilizan/Herramientas de taller (I)/Herramientas de taller (II)/Enganche material. Soldaduras (I)/Soldaduras (II). El taladro/El taller de reparaciones.

**TECNICAS DE CONDUCCION:** La motocicleta y sus diferentes especialidades/Dinámica de la moto/Forma de tomar las curvas/Usos de los mandos. Conocimiento de la moto. Forma de cambiar de velocidades. Uso de los frenos/Equipo de motorista. Conducciones especiales. Sidecar/El trial. Técnica/El motocross y el TT, y otras especialidades de campo/La competición. Preparación física del motorista.

**REPARACION DE LA MOTO:** Tipo de motores/Trabajos indispensables que un usuario debe conocer/Operaciones de montaje y desmontaje. La culata/La culata y la distribución de 4 tiempos/El tren alternativo del motor de 4 tiempos/El tren alternativo del motor de 2 tiempos/El embrague y el cambio de velocidades/El embrague y la transmisión/La carburación/La electricidad. El generador y la batería/Encendido y arranque/La suspensión/La dirección y los frenos/El cuadro. Tubos de escape. Trabajos en la plancha y pintura/La instalación eléctrica y accesorios/Localización de averías/El escúter/Trucaje de motores.

Señor Director de CEAC ARGENTINA

Bmé. Mitre 3749, Departamento 39E 1201 Buenos Aires

Sírvase remitirme gratis y sin compromiso de mi parte, el folleto explicativo sobre el Curso a Distancia que indico a continuación:

Curso ..... Moto 1

Nombre ..... Edad .....

Dirección ..... Teléfono .....

Localidad ..... Código Postal .....

Si no desea enviar este cupón, escribanos dándonos estos datos, indicando además nombre de la revista y su fecha de edición.

¿UNA O DOS? De acuerdo a lo anunciado, el campeonato de las clases 2 y 3 se comprondría de un total de 13 fechas. La próxima, confirmada será el 14 de diciembre en Avellaneda. Provincia de Santa Fe. La última tendría que ser en Buenos Aires el 28 de diciembre, fecha que por sus negativas connotaciones, querría ser

cambiada por APAT al 11 de enero en Mar del Plata, si ello fuera aprobado por la CDA. También se habría barajado otra posibilidad, la que pecaría de poco seria: dar por finalizado el torneo con la fecha santafesina, acordando el campeonato a doce presentaciones. En esta semana, seguramente, se aclarará el intríngulis.

## CLASIFICACION

Club de Autos y Motos - Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 9 de 3.345,50 metros - 15 vueltas - Recorrido total: 50.182 Km. 16/11/86.

### CLASE DOS

#### PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bonomo, 1m36s19/100 (Promedio 125,208 Km/h); "El Suizo", 1m37s28; Basso, 1m37s55; Serravalle, 1m37s63; Porcaz, 1m38s08; Bongioanni, 1m38s26; Bessone, 1m38s57; Ojeda, 1m38s86; Ansaldo, 1m39s23; Harpe, 1m39s23; Padilla, 1m39s53; Rousselle, 1m39s46; Fossati, 1m39s46; Fierros, 1m39s47; Pardo, 1m39s74; Ottaviani, 1m39s59; Paolucci, 1m39s64; Muscio, 1m39s67; Vuono, 1m39s74; Mateo, 1m39s91; Joseph, 1m39s99; Blandini, 1m40s04; Carignano, 1m40s05; Martínez Parra, 1m40s35; Galvan, 1m40s38; Santacaterina, 1m40s40; Rodríguez, 1m40s67; Cogno, 1m40s60; Primogio, 1m40s94; Cornejo, 1m41s18; Tomé, 1m41s45; Krusosky, 1m41s50; Galluzzi, 1m41s51; Di Paolo, 1m41s85; Trejo, 1m41s87; Menéndez Behety, 1m42s31; Guerri, 1m42s93; Giordano, 1m43s36; Perales, 1m44s46; Pizzorno, 1m44s59; Cullari, 1m49s76.

#### FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	7	Omar Bonomo	VW Gacel GS	24m18s50/100	15
2°	5	Mario Serravalle	VW Gacel GS	24m21s29/100	15
3°	22	José A. Basso	A. Romeo SV 1.5	24m35s30/100	15
4°	1	Ernesto Bessone	A. Romeo SV 1.5	24m38s66/100	15
5°	94	Miguel Bongioanni	Fiat SE 1.5	24m49s76/100	15
6°	24	Juan Ojeda	Fiat SE 1.5	24m50s18/100	15
7°	79	Néstor Porcaz	Fiat 128 CLI	24m50s78/100	15
8°	93	Raúl Ottaviani	Fiat Regatta 85	25m06s09/100	15
9°	35	Ricardo Joseph	Fiat SE 1.5	25m08s12/100	15
10°	110	Jorge Rousselle	Fiat SE 1.5	25m09s96/100	15
11°	14	Hugo Fierros	Fiat SE 1.5	25m10s58/100	15
12°	53	Luis Cogno	Fiat 128 CLI	25m23s13/100	15
13°	34	Juan Blandini	Fiat 128 CLI	25m23s73/100	15
14°	86	Enrique Santacaterina	Fiat SE 1.5	25m27s50/100	15
15°	46	Eduardo Ansaldo	Fiat SE 1.5	25m40s01/100	15
16°	15	Sejic Mateo	Fiat SE 1.5	24m06s25/100	14
17°	57	N. Martínez Parra	Fiat 128 CLI	24m25s65/100	14
18°	18	Fernando Padilla	Fiat SE 1.5	24m28s66/100	14
19°	21	Ernesto Rodríguez	Fiat SE 1.5	17m03s69/100	10

No clasificaron: Fossati (9v), "El Suizo" (8v), Paolucci (6v), Pardo (5v), Muscio y Harpe (3v), Vuono, Carignano y Reguy (1v).

Promedio del ganador: 123.864 Km/h

Record de vuelta: Bonomo, en la 6a, en 1m36s23/100 a 125,156 Km/h.

### CLASE TRES

#### PRUEBAS DE CLASIFICACION

Maggi, 1m34s40/100 (Promedio, 127,582 Km/h); Breard, 1m35s08; Valenti, 1m36s21; Gianni, 1m36s71; Delgado, 1m36s80; Draetta, 1m38s25; Olmi, 1m38s35; Romero, 1m38s70; Preto, 1m38s75; Adba, 1m39s35; Catalán, 1m39s36; Lustig, 1m40s29; Valdez, 1m42s20; Abiusi, 1m45s23.

Sin tiempo: Koskinotis, Valdivieso, Cami Landaburu, Ramponi

#### FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	22	Jorge Maggi	A. Romeo GTV 2000	24m09s47/100	15
2°	7	Eugenio Breard	A. Romeo GTV 2000	24m09s47/100	15
3°	4	Horacio Valenti	Renault 18 GTX	24m09s67/100	15
4°	17	Fernando Adba	Renault 18 GTX	24m32s48/100	15
5°	45	Hugo Olmi	Renault 18 GTX	24m44s21/100	15
6°	35	Daniel Preto	Renault 18 GTX	25m01s65/100	15
7°	32	Luis Droita	Renault 18 GTX	25m01s96/100	15
8°	39	José Catalán Magni	Renault 18 GTX	25m02s30/100	15
9°	30	Carlos Romero	Renault 18 GTX	25m05s35/100	15
10°	34	Jorge Delgado	Renault 18 GTX	25m53s22/100	15
11°	41	Daniel Valdez	Renault 18 GTX	24m23s10/100	14
12°	36	Antonio Abiusi	Peugeot 504 TN	24m26s79/100	13

No clasificaron: Ramoni (6v), Gianni (5v), Lustig (4v).

No largaron: Koskinotis, Valdivieso y Cami Landaburu.

Promedio del ganador: 124.636 Km/h.

Record de vuelta: Breard en la 2a., y 3a. en 1m35s42/100 a 126,216 Km/h.

## FORMULA SIERRA

#### PRUEBAS DE CLASIFICACION

Pentecoste, 1m35s08/100 (Promedio, 126,670 Km/h); De Campo, 1m35s08; Guiral, 1m35s08; Fineschi, 1m35s14; Sgroppo, 1m35s41; Albertengo, 1m35s70; Sinelli, 1m36s27; Marler, 1m36s40; Morinovich, 1m36s51; Ayerza, 1m36s74; Rementería, 1m37s02; Patti, 1m37s03; Cunqueiro, 1m37s51; Moyeta, 1m37s54; Iglesias, 1m37s63; Alonso, 1m38s75.

#### FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	15	Oscar Fineschi	24m06s40/100	15
2°	21	Carlos Morinovich	24m20s97/100	15
3°	11	Jorge Guiral	24m26s12/100	15
4°	29	Gerardo Del Campo	24m31s07/100	15
5°	23	Daniel Sgroppo	24m35s39/100	15
6°	14	Hernán Ayerza	24m35s98/100	15
7°	31	Raúl Sinelli	24m40s50/100	15
8°	25	Oscar Pentecoste	24m52s61/100	15
9°	24	José L. Marler	25m06s07/100	15
10°	10	Norberto Moyeta	25m18s52/100	15
11°	18	Raúl Cunqueiro	23m21s74/100	14
12°	19	Guillermo Alonso	24m28s13/100	14

No clasificaron: Rementería (7v), Albertengo (4v)

No largaron: Patti e Iglesias.

Promedio del ganador: 124.901 Km/h.

Record de vuelta: Pentecoste en la 2a. en 1m33s85/100 a 128,316 Km/h.

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

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson



**LOUZA AMORTIGUACION**

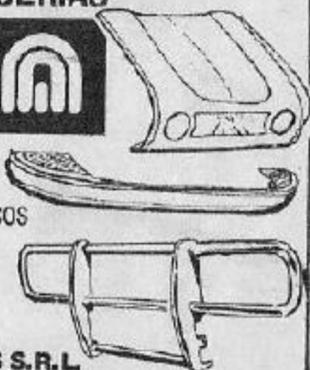
Emilio Lamarca 1273. (c.p.1407) CAP Tel: 67-0024

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVANAN NUESTRA CALIDAD. ENVIOS AL INTERIOR Sollicite vendedor

**AUTOPARTES PARA CARROCERIAS**

**EMMENA**

- DEFENSA PARA VEHICULOS
- ESTRUCTURAS DE PROTECCION PARA VUELCOS
- PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
- DISEÑO REGISTRADO
- ENVIOS AL INTERIOR



EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL 663-1175/8647

**RACING PARTS**

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo CHEVY y DODGE ISKY.
- Vanillas levanta válvulas ISKY.
- Patillos para válvulas Titania hierro y Eural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja tealige.
- 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 espacial.
- 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**

RUELAS



SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA

★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

★ SEGURIDAD TOTAL

RUELAS SPINA HNOS.

Adquieralas en los mejores casas del Ramo de todo el país

**TAPAS DE CILINDRO:**

**LAS TENEMOS TODAS!**



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

**INDUSTAP**

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



**LEVAS ROMERO COMPETICION**

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

**anri**

- SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIJO DE BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO. MECANIZADO COMPLETO.
- SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUERALES.

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

**Joseph** EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS para

- ★ CHEVROLET ★ FALCON ★ OPEL ★ TAUNUS ★

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS • REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.208 (1640). Tel: 747-2557. ACASSUSO

**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



REPRESENTANTE EXCLUSIVO

AV. CASEROS 3500. TEL 91-1845. CAPITAL

**ESCAPES Y SILENCIADORES FANTIN**

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS STANDARD Y COMPETICION

WILLIAMS MORRIS 398 (cp. 1603) V. MARTELLI 761-4265

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

**R.G.**

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

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

**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



**AUTO-TINT POLARIZADO DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS**

CONSULTE TEL 782-9966

COLOCAMOS EN EL ACTO



Nueva dirección: LIBERTADOR 6602

**TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR**

VENTAS POR MAYOR

**CASA ISIDRO**

GALICIA 102 Esq. Warnes 600 - (1414) Capital - Tel. 855-4464

**LOTUS KIT**

PRESENTA

CARROCERIAS EN FORMA DE KIT (ACCESORIOS, BASTIDOR, etc.) PARA QUE UD. TRANSFORME SU NOBLE Y CANSADO COCHE EN UN PODEROSO

MERCEDES BENZ EXCALIBUR

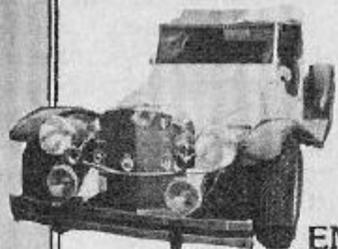
- \* LOTUS SUPERSEVEN \* BENTLEY 1934
- \* FRAZER NASCH 1934 \* MG
- \* JAGUAR 1937 SS 100 \* ALFA ROMEO

CHASSIS PARA ARENEROS

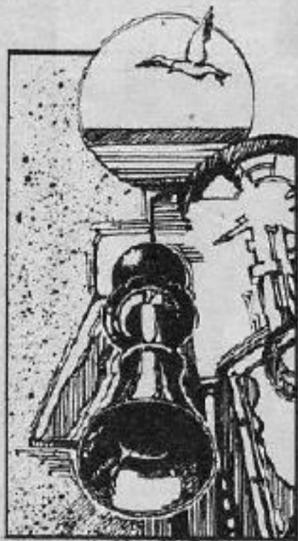
TODOS NUESTROS MODELOS ESTAN PROTEGIDOS POR REGISTROS INDUSTRIALES

ENTREGA INMEDIATA Certificados para patentamiento. .... Envios al interior ..... Registro industrial Nº 47.163

SOMOS FABRICANTES: CNEL APOLINARIO FIGUEROA 1844 (1416) CAP. FED. (Alt. GAona 2400) TEL 58-5479



# Toquecitos de bocina



## ZAMPA PRUEBA

El jueves de la semana anterior, Juan Pablo Zampa probó su coupé Fuego de T.C.2000 en el autódromo de Las Parejas. Su mejor registro en esa ocasión fue de 1m07s85, girando con nuevos resortes de suspensión traseros y con distintos reglajes, los que fueron modificados a lo largo de la prueba. Esta semana Rafael Balestri-

ni entregará una leva y una tapa de cilindros, elementos que faltaban para armar un nuevo motor. Casi con seguridad Zampa se presentará en la competencia de Bahía Blanca, con el armado de Omar Suter y el aporte de Juan Rossi, del ingeniero Gómez y de Nino Pozzi en el chasis, las suspensiones y los frenos.

## ¿EL CODASUR A PUERTO MONTT?

Según anunciaron las autoridades correspondientes, la última fecha del Campeonato Codasur de Rally, adjudicada a Chile, se llevará a cabo en Puerto Montt, un lugar que queda alejado de "todo el mundo" y por lo cual tendría una muy reducida lista de participantes, al menos extranjeros. Es de esperar que el criterio prive en otra oportunidad y lo imponga la Confederación de Automovilismo Sudamericana, para que el cierre de "su" temporada en rally tenga un escenario más acorde...

## CUPECITAS A ENTRE RIOS

Durante el pasado fin de semana se disputó el "Segundo Gran Premio de la Asociación Cupecitas de Turismo Carretera". El mismo se largó desde la sede del Club Banco Nación, con la participación de figuras de relieve. En nuestro próximo número ampliaremos la información, brindando la clasificación final.

## INVITADOS A BALCARCE

Para la inauguración del Museo "Juan

Manuel Fangio", que como ya dijéramos se hará el próximo sábado 22 del corriente, se confirmaron las presencias de Phil Hill, Carol Shelby, Jack Brabham, Tony Brooks, Luigi Villorresi, Maurice Trintignant, María Teresa de Filippis, Roberto Mieres y Sergio Montovani, como invitados especiales.

## ALCUAZ AL T.C. 2000

Según lo manifestara días pasados el preparador Ricardo Pre, para la temporada próxima su equipo de T.C. 2000 contará -además de Rodolfo Zuain- con la presencia de Francisco Alcuaz, quien también conducirá una coupé Renault Fuego. Estaba en los planes que la aparición de "Panchito" en el T.C. 2000 fuera este año, pero una demora para conseguir la caja de velocidades Hewland determinó posponer la misma para la temporada venidera.

## QUILMES DE FIESTA

Con un pantagruélico asado, la gente de Quilmes Automóvil Club festejó "en casa" la reciente victoria lograda por su piloto, Oscar Raúl Aventín. Hubo una gran cantidad de figuras invitadas, entre las que contamos a José Miguel Herceg, Jorge Oyhanart, Mario Gayraud, Carlos Saiz, Oscar Fineschi, Roberto Monillor y Norberto Pauloni, quienes junto al "Puma" Aventín, "Tito" Ballini el "Negro" Castelli, Oscar Dali, Mario y Osvaldo Di Pietro -del Q.A.C.-, auspiciantes y amigos, festejaron hasta ya bastante entrando el viernes 14.

## El próximo fin de semana

### C.A.P. EN BALCARCE

Ante la cancelación para esta oportunidad de sus competencias en el "Carlos Reutemann" de la ciudad de Santa Fe, el C.A.P. se presentará la semana venidera en el Autódromo "Juan Manuel Fangio" de Balcarce, en una reunión que será televisada en directo por ATC. Hasta el cierre de esta edición de CORSA, los horarios no habían sido suministrados, por lo que nos limitaremos entonces a brindar los antecedentes del "Club" en ese trazado de 4.592 metros. En ese sentido, los únicos son referidos a los Datsun (ahora se agregan los Nissan) y el último data del 23 de junio de 1985. En la prueba de clasificación el más veloz fue Francisco Mayorga, con 1m.57s.63 a 140,535 km/h. Las series -a cinco vueltas cada una- fueron ganadas por Esteban Femandino en 10m.03s.26 a 137,015 km/h, y por Angel Monguzzi, en 8m.06s.55, a 155,905 km/h. En la final sobre catorce giros, se impuso Monguzzi, quien empleó 27m.53s.82, a 138,801km/h, registrando el mismo piloto el récord de vuelta en 1m.58s.27, a 139,787km/h.

## FURLAN Y LA F.2.

Néstor Gabriel Furlán, uno de los jóvenes valores entregados este año por la Fórmula Renault y aspirante al título de la categoría, ya tiene pasos concretos dados para ascender a planos relevantes en el terreno de los autos "difíciles": los monoplazas.

Correrá no más en 1987 en el equipo de F.2 Codasur de Guillermo Maldonado, nada menos. Habrá un tercer auto para Furlán atendido por Saul Lui, el exitoso preparador de FR, que se promociona así junto al piloto en la categoría continental.

Lui será el responsable del auto de Gabriel en la pista, mientras que en el taller de Maldonado, donde sentará su base, colaborará también con el campeón de la categoría en el desarrollo de los motores VW Gacel.

El equipo estará compuesto por Maldonado, obviamente, el brasileño Pimenta y Furlán. Un chasis Berta nuevo se incorporará al team de Nueve de Julio para ser conducido por el de Ciudad Evita, que a efectos de interiorizarse de aspectos técnicos de dicha máquina, incursionó recientemente por Alta Gracia junto a Lui, quien aprovechó la oportunidad para intercambiar conceptos con Oreste Berta sobre árboles de levas para FRA, categoría en la que tanto Furlán como Lui permanecerán el año próximo.

Con respecto a esta última división, Lui restringirá bastante su actual provisión de motores dados los nuevos compromisos con la Codasur. A tal punto que Furlán podría llegar a ser el único piloto con motor de Lui en la FRA para 1987.

Planes muy ambiciosos que, sin embargo y como destacó claramente Furlán, dependen en gran medida del apoyo económico que pueda obtenerse.

## ¡A LA BALANZA!

El inefable "Cocho" López, reciente vencedor del Campeonato Argentino de Pilotos 1986, recibió el homenaje de uno de sus "sponsors", Bodegas y Viñedos M.Chandon. En los salones de PROVLAR S.A.L.C.A.F., tuvo lugar el cordial ágape, al que fueron invitados también representantes de la prensa. Durante el mismo, y mientras todos se tomaban todo, el piloto de Mataderos (y otros barrios, parece) recibió un trofeo, de manos del señor Luis W. Vaccaro, gerente comercial de la empresa. Cocho también fue pesado -no él, en sí, sino que lo subieron a una balanza- con el fin de obsequiarle el equivalente de su kilaje en productos bebestibles. Si se toma todo eso, éste no gana más

un campeonato... Completan la fotografía el conde Jean Edouard Rochebouet, secreta-

rio general del directorio de Chandon, y el gerente de ventas, señor Adolfo Piedifarri.



## CALENDARIO

(Competencias a disputarse el próximo fin de semana)

### ACTIVIDAD NACIONAL

Club Argentino de Pilotos: Décimotercera prueba del Campeonato Argentino, en Balcarce.

Turismo Carretera: Existe la posibilidad (se definirá hoy, martes) de que se corra la competencia suspendida el pasado fin de semana en La Plata.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL  
Fórmula Tres: Gran Premio de Macao. Competencia Internacional por invitación, con la participación de Víctor Rosso.

## NOVEDADES DE LA C.D.A.

El pasado 13 de noviembre, tras su reunión habitual, la Comisión Deportiva Automovilística, emitió un comunicado que a continuación reproducimos:

"PENALIDADES. De acuerdo a los dictámenes presentados por la Subcomisión Asesora de Penalties, la Mesa Directiva aprobó las siguientes resoluciones:

"a) Aplicar al piloto Edgardo Lavari una multa de \$ 350,00 por infracción técnica comprobada en su vehículo de la categoría Nissan 280 ZX, en la competencia disputada el 21/9/86 en Mar del Plata.

"b) Aplicar al piloto Juan María Traverso una multa de \$ 250,00, por sus declaraciones efectuadas en medios periodísticos, lesivas para las autoridades, conforme lo dispuesto en los arts. 260, 262, 264, 285 y concordantes del R.D.A., no aplicándose una sanción mayor, atento las explicaciones dadas en el descargo formulado por el citado piloto.

"Como consecuencia de lo anterior, que es repetición de casos análogos, se dispuso invitar a los

medios de difusión radiales, gráficos y televisivos, a tener en cuenta el daño que puede provocarle a un piloto, el requerirle determinado tipo de declaraciones sensacionalistas en momentos en que el mismo se encuentra bajo un estado de tensión anormal al término de una prueba, sin que este pedido pueda considerarse como censura a la libertad de prensa o limitación arbitraria del ejercicio y desarrollo de la actividad periodística, sino una colaboración en beneficio de los afectados.

"c) Aplicar una suspensión por el término de seis meses al piloto Héctor Rodolfo Zuain, por conducta antideportiva demostrada en la competencia de la categoría TC 2000 realizada el pasado 5 de octubre en la ciudad de Pigué, conforme lo disponen los arts. 269, 270, 273, 274, 275 y concordantes del R.D.A. Esta sanción se computará a partir de la notificación de la suspensión provisoria.

"d) Se gira a la Subcomisión de Penalties, el informe de los Comisarios Deportivos referente a las actitudes asumidas por los pilotos José Ezevri y Eduardo Bouvier, de la categoría Fórmula Renault, en la pasada competencia de Río Cuarto,

agrayantes hacia las autoridades, durante la reunión de pilotos previa a la competencia.

"e) Aplicar un apercibimiento al piloto Oscar Rodríguez Marsilli y al concurrente del auto nº 24 de la categoría Nissan 300, Sr. Alejandro J. Mihalik, participante de la competencia realizada el pasado 31 de agosto en el Autódromo "Oscar Cabalén" de la Pcia. de Córdoba, conforme a lo previsto en el art. 258 de la R.D.A.

"TECNICA. En la última reunión de Mesa Directiva, como también en oportunidades anteriores, se consideró en forma detallada las propuestas presentadas por las diversas fábricas y la opinión al respecto de la Asociación Propietarios de TC 2000.

"Entre los principales argumentos de esta última, se hizo presente que durante el año que culmina, ha quedado evidenciada la superioridad de los coches coupé, Fuego y Sierra, con respecto a los vehículos propulsados con motores varilleros, y que durante el año esa diferencia se fue acentuando. Por ello se propuso acordar una rebaja de 50 kilos a favor de los coches con motores varilleros, lo que es aceptado por la Mesa para su inclusión en el reglamento de esta categoría, pero sólo aplicable a los vehículos fabricados a la fecha de hoy.

"En cuanto a las marcas Renault y Ford Sierra, la Subcomisión Técnica estima que no existe pa-

rámetro que permita establecer la real equiparación de las mismas, con las mejores propuestas para ambas en forma tal que se mantenga el equilibrio actual, por lo que se considera que no es posible acceder a lo pedido con referencia a una de dichas marcas y no aceptar lo solicitado por la otra, causando un perjuicio a esta última. Por lo demás, de acordarse a ambas marcas las mejores propuestas, la ventaja resultante sería en desmedro de los vehículos con motores varilleros actuales, los que nuevamente quedarían rezagados, no obstante la rebaja de peso acordada a los mismos en la presente resolución.

"Por consiguiente, la Mesa Directiva resuelve dar por terminado el tema de las reformas reglamentarias al actual Reglamento, el cual en la práctica ha puesto de manifiesto su coherencia en el presente ejercicio, con la única modificación del peso de los motores varilleros en la forma antes indicada.

"Por último se resolvió dejar aclarado que la interpretación correcta al reglamento en la parte referente a "árbol de levas" es que por "árbol" se entiende el que presentaron los motores en su modelo original, y que la palabra "árbol" corresponde a los que poseen dicho elemento en su versión de uno o más de los mismos." Entre otras cosas, vía libre para los "bailleros" Rogatta, entonces.

CRISTALES CERRAJERIA



**PEDRO**

Cambio de Burletes y Cálizas  
Eliminación de Filtraciones

GASCON 1677/79 ☎ 88 - 0734

Cap. Federal



REPUESTOS  
ACCESORIOS

REPOSICION  
PERMANENTE

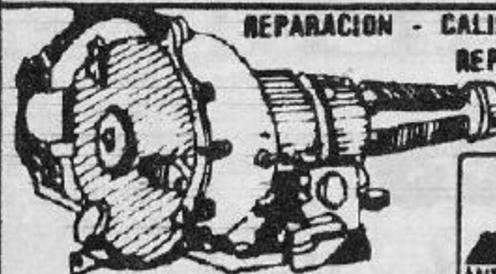
Jorge y Daniel Carbone S.A.

Envios  
Rápidos  
al interior

AV. FCO. BEIRO  
4831  
Tel.: 568-2591

CAJAS AUTOMATICAS  
DIRECCIONES HIDRAULICAS

REPARACION - CALIBRACION  
REPUESTOS



SERVICIO  
AUTOMATIZADO

Envios al Interior

*R. A. Zanosa y Cia.*

Av. de los Incas 5411/13

Tel 52-7869 1427 BUENOS AIRES

**MARTIN M. MENDIBURU**

DE KALASIN S.A.



FABRICA DE PARAGOLPES

• ACCESORIOS PARA  
AUTOMOTORES  
NACIONALES E IMPORTADOS

LINEA FIAT • PEUGEOT • RENAULT • FALCON 83  
TAUNUS • DAIHATSU • HONDA • SUBARU  
MITSUBISHI

ESTANISLAO DEL CAMPO 554/60 - TEL.: 654-7976/658-9076  
(1704 VILLA SARMIENTO, BS. AS.)



NEUMATICOS  
Y LLANTAS  
DEPORTIVAS



EN 4 Y 5 PAGOS

ACEPTAMOS  
TARJETAS  
DE CREDITO  
3 PAGOS

**GOMASCUOTAS**  
SU CREDITO SOBRE RUEDAS

UNICA  
DIRECCION: **Av. Cobo 885 cap.** Tel.: 822 - 7460



**JULIO**

ELECTRICIDAD  
DEL  
AUTOMOVIL

AFINACION - BATERIAS

GASCON 1677/79 Tel. 88-0734 Capital

# camisas de cilindro centrifugadas

**VERICROM**

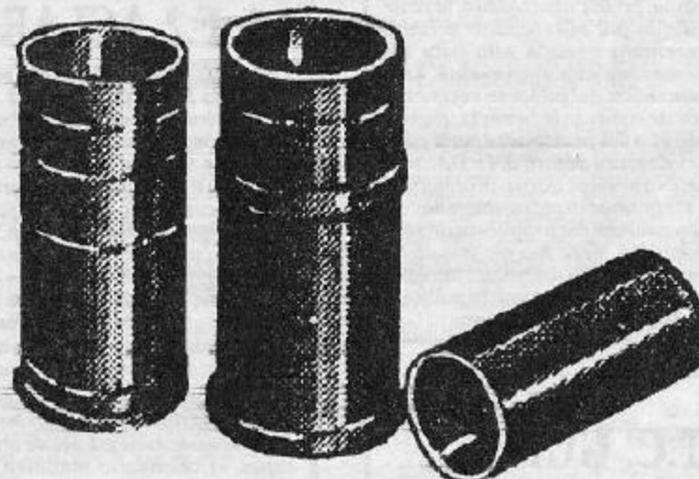


M. R.  
ALTA CALIDAD

fabrica y distribuye

**CANCILFER** Ind. y Com.

S.R.L.



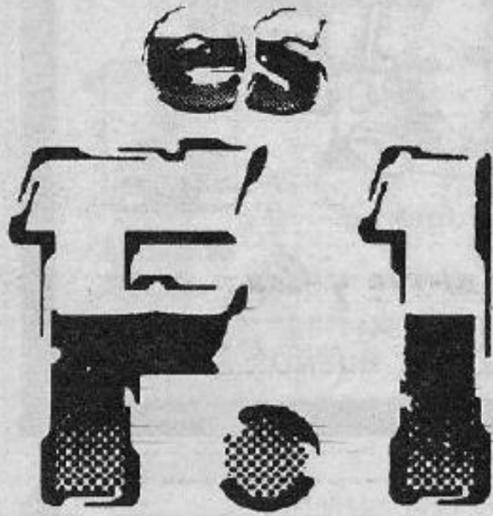
Alsina 3062 - Cap. Fed.

Tel. 93-8320

93-5318

## La semana próxima

# CORSA



**EDICION EXTRA**  
**¡Para coleccionar!**

## CASO MINERVINO:

La situación judicial planteada por el piloto Luis Minervino ante la CDA del Automóvil Club Argentino, según pudimos averiguar en las últimas horas, sigue invariable. El corredor se niega, en general, a hablar del tema, mientras que por el lado del ACA oficialmente se admite que "el juicio sigue su curso".

Pero detrás de esta última frase hay datos más que interesantes. En primer lugar, la situación de los campeonatos de Fórmula Renault y Entrecor, en los cuales participó Minervino este año, que no podrá ser resuelta hasta que la Justicia se expida. Ambos torneos no tendrán definición hasta esa instancia. Por el lado de la FRA, la cosa no es tan grave, puesto que Minervino ostenta sólo un octavo lugar hasta el momento y no ha vuelto a participar en la categoría, con lo que podrían confirmarse las posiciones hasta su puesto y de allí para abajo dejar todo en suspenso, lo cual, en definitiva, no tiene tanta importancia para la definición del torneo. En Entrecor la cosa es diferente y allí es probable que todo quede para más adelante, sin coronar ni reconocer a nadie hasta que se aclare el panorama.

Trascendidos de muy buena fuente nos indican que la posición del ACA es irreductible frente a este tema, pues el RDA encuadra y ampara esta posición del ente fiscalizador, frente a la Justicia civil. Por otro lado, la resolución judicial que por el momento permite correr a Minervino, es válida sólo para los campeonatos nacionales del presente año, con lo cual la situación del piloto se verá muy difícil a la hora de renovar la licencia, puesto que legalmente el ACA puede negársela para el año próximo, siempre dentro del RDA, además de aplicarle sanciones que se prolonguen en el tiempo. Hace unos días los abogados de Minervino presentaron una propuesta de conciliación ante la CDA, pero fue rechazada de plano por ésta, lo que demuestra el concepto vertido anteriormente respecto de la posición del ACA en torno a este triste asunto.

## T.C. GUIA

Desde el pasado 2 de noviembre, en ocasión de la competencia de Turismo Carretera en el Autódromo Municipal de Buenos Aires, circula por todos los escenarios donde se corre T.C., un folio y completo programa de distribución gratuita, denominado "TC Guía". El mismo contiene completa información y datos referentes a la carrera de turno, y está destinado, fundamentalmente, al público que acude a cada presentación de "la más popular".

## CACCAGLIO EN LA A.C.T.C.

La semana anterior, Pablo Caccaglio, presidente de la Comisión de Carreras de Concesionarios Ford, estuvo presente en la A.C.T.C. El motivo de la visita obedeció a que como ya están listas cuarenta tapas de cilindros para los Ford de T.C., Caccaglio combinó con la Comisión Directiva la forma de entrega. A los interesados, a partir de hoy (martes) se les informará sobre el tema en la A.C.T.C.

## En Uruguay 3er. GRAN PREMIO "CIUDAD DE MONTEVIDEO" EN EL PARQUE RODO

### A MAL COMIENZO, BUEN FINAL

Aunque quizá deportivamente no haya sido lo que todos hubiéramos querido que fuera, si podemos decir que la 3ª edición del G.P. de Montevideo fue, en su entorno, un espectáculo inusual.

Y a mal comienzo, buen final, porque el sábado todo quedó postergado a raíz de un fuerte temporal. La madrugada del domingo mostró un panorama casi sin cambios. Llovizna y niebla hasta que sopló el viejo "Pampero", y en menos de dos o tres horas, un sol limpio y brillante ganaba Montevideo.

### LA PISTA

Cambió de sentido de giro. Buena idea: ganó en seguridad, pero se le adosaron unas "chicanas" que desataron innumerables polémicas y voces de descontento entre los pilotos. Y causaron estragos, porque las gomas colocadas para ese cometido, estaban llenas de agua por la lluvia del sábado y, en realidad, eran como golpear contra un muro. Así y todo, en un circuito más lento que semiveloz, la Fórmula Renault, el Turismo y la Fórmula Vee se las compusieron igualmente para circular, aunque en muchos casos no con la cautela que la situación exigía. En consecuencia, los chapistas, locos de contento.

### EN EL TURISMO

Arrancó matando Domingo De Vitta. Lo hizo en clasificación, luego, en la primera serie clasificatoria y terminó su obra con demoleadora contundencia en la final, pese a los amortiguadores que flaquearon.

Quedó así para tener muy en cuenta, lo que hubo detrás de De Vitta. Y pasando directamente a la final, que, en definitiva, es la que cuenta, una gran tarde de Eduar-

## NotiCORSA

### LUGAR DE REUNION

En los últimos tiempos, un local singularmente acogedor ha abierto sus puertas en una histórica casona vecina al puerto de Buenos Aires. Se trata, precisamente, del recordado "Almacén del Puerto", que vuelve del pasado para, ahora, recibir a comensales que buscan hacer un alto pacífico en sus ocupaciones cotidianas en la activa zona circundante, o culminar la jornada en un ámbito siempre propicio para la charla íntima o la reunión social.

Allá, a media cuadra de donde la avenida Belgrano ya ha alcanzado el Bajo, en Azopardo 419, el "Almacén" ofrece sus apetitosos mariscos, quesos, fiambres, embutidos, guisos, carnes y vinos, entre otras atractivas cosas, como excelente pretexto, por ejemplo, para juntarse a hablar de buenos fierros. Y ya somos varios los que venimos dándonos cuenta...

do Maiorano. Trajo su berlina Fiat 125 desde el fondo, pasó por el difícilísimo pelotón de escoltas del líder (Cammarotta, Torres García, Carella, Bergés, Cantone y Campos "en un pañuelo") y quedó solito en el segundo escalón del podio. Cammarotta y Bergés, penalizaciones (no hicieron la chicana) mediante, quedaron relegados de las posiciones de privilegio que bien podían haber ocupado, y allí apareció la figura de Alvaro Torres García. Tercero al final y con muchísima justicia, porque trabajó basado en un plan, no se apartó de él y terminó enterito. Entre los que no llegaron al final, Daniel Girino, que ganó la 2ª serie clasificatoria pese a un golpe; los dos argentinos, Matteos y Pace, que no concretaron por fallas mecánicas cuando habían protagonizado muy buenos parciales; también Jorge Rodríguez que parece sentirse más a gusto en el Fiat ex-Trelles que en el Escort, y el "Flaco" Pisano que coronó una tarde "negra". Primero le pegaron, se jugó al repechaje y se quedó sin embrague.

### FORMULA VEE

Pese a que Dante Sánchez se tomó el buque y no hubo alternativas de emoción en la punta, justo es recalcar que la Fórmula Vee mejoró el paupérrimo espectáculo de unas semanas atrás en Colonia. Muchas máquinas y pasajes interesantes en el medio del pelotón. Tras el ganador Sánchez, Julio Giansanti, Heber Chiribao que va en busca del título, Germán Fernández, Pedro Sarla y "Jim". Aquí habrá que esperar a la última fecha, el 7 de diciembre, para dilucidar la incógnita del campeonato.

Mario Rosa - Fotos: Ariel Gómez

### CLASIFICACIONES

**TURISMO BIMARCA:** De Vitta (Ford), 36m55s53, 25 vueltas; Maiorano (Fiat), 37m09s13; Torres García (Ford), 37m10s93; Carella (Ford), 37m14s14; Campos (Ford), 37m21s66; Cammarotta (Ford), 37m19s32.

**FÓRMULA RENAULT:** Muraglia, 24m23s65, 20 vueltas; Bonavena, 24m32s10; Correa, 24m32s42.

**FORMULA VEE:** Sánchez, 17m26s30, 12 vueltas; Giansanti, 17m28s40; Chiribao, 17m29s02; Fernández, 17m50s95; Sarla, 17m56s28; "Jim", 18m01s44.

## LA F.2 ACLARA

Con fecha 14 de noviembre, este conciliatorio comunicado fue emitido por F.2 Asociados:

"Tras los episodios ocurridos en relación con la última competencia de la especialidad, disputada el pasado 9 de noviembre en el autódromo de la localidad de Cascavel, en la hermana República del Brasil, y con el sólo y único objeto de evitar interpretaciones erróneas que puedan hacer aparecer a la categoría en una posición de rebeldía o falta de respeto a las instituciones que rigen el deporte automotor en el orden nacional e internacional, sin la menor intención de generar una polémica al respecto, Fórmula 2 Asociados se considera en la obligación de poner de manifiesto los siguientes puntos:

"1.- Tal como se hace año tras año, al comienzo de la temporada dimos a conocer, en forma conjunta con las asociaciones de pilotos de otros países sudamericanos, el calendario tentativo para la temporada 1986.

"2.- En dicho cronograma se fijaba para el día 2 de noviembre una competencia en un circuito callejero de la ciudad de Gramado, en Brasil. Al redactarse el calendario ya se había mencionado la posibilidad de una prueba en Cascavel, la que quedó como posible alternativa.

"3.- Inconvenientes posteriores impidieron acondicionar el circuito previsto para esa competencia, razón por la cual fue necesario cancelarla, abocándonos de inmediato a la adjudicación de la prueba a otro escenario, con el objeto de completar el número de carreras previsto para el campeonato.

"4.- Por una razón de obvio respeto hacia los pilotos, preparadores y organizadores brasileños, entendimos que esa competencia debía ser realizada en Brasil, y se aceptó la propuesta de la Asociación

de Pilotos, Preparadores y Promotores (APPP) para efectuarla en Cascavel, circuito que estuvo entre los autódromos posibles desde el nacimiento de la categoría Fórmula 2 Codasur, y ya mencionado como alternativa para esta temporada.

"5.- Con este cambio no hacemos más que aplicar un procedimiento habitual en estos casos atendiendo a que son muchos los aspectos que deben tenerse en cuenta y los problemas que es necesario solucionar para llevar a cabo una carrera, lo que obliga a tener en todos los casos vías de alternativa, ante la posibilidad de tener que cancelar una competencia.

"6.- Así ocurre en todas las categorías del automovilismo deportivo, y así lo hemos venido haciendo desde hace más de cuatro años, sin que en ningún caso se crearan problemas mayores.

"7.- La decisión de disputar la competencia fue hecha pública por los medios habituales con suficiente antelación, tanto en nuestro país como en Brasil, sin que se planteara oficialmente ningún impedimento.

"8.- Faltando sólo 36 horas para que dieran comienzo los entrenamientos previos a la competencia, y cuando ya la totalidad de los equipos argentinos se encontraban en Brasil, Fórmula 2 Asociados recibió en su sede de Buenos Aires un télex en el que se informaba que el calendario aprobado por la Asamblea de Codasur en 1986, no preveía otra competencia en sustitución de la cancelada en Gramado.

"9.- Si bien de su texto se desprende, en una interpretación honesta, que no se autorizaba la competencia de Cascavel, entendemos que también en base a una interpretación honesta del espíritu con que siempre se ha desvenuelto la Fórmula 2 Codasur, la falta de previsión no invalida la posibilidad

de buscar un nuevo escenario. Máxime cuando la prueba a disputar no añade competencias al número aprobado para la presente temporada por la Asamblea de Codasur.

"10.- Creemos que la categoría viene desarrollando a través de sus más de cuatro años de vida, una importante tarea de integración latinoamericana, adelantándose así al pensamiento y la acción de los gobiernos y pueblos de esta parte del continente, y muy en especial de Argentina y Brasil.

"11.- Entendemos que esa tarea no puede verse limitada ni entorpecida por aparente o presuntas desinteligencias entre dirigentes de un país, cualquiera que éste sea, tema éste en el que no nos corresponde ni interesa inmiscuirnos.

"12.- Ante los esfuerzos y erogaciones realizados por organizadores y pilotos de ambos países y la imposibilidad de postergar una decisión por la falta de tiempo material y la distancia que mediaba a los centros de decisión, se resolvió llevar a cabo la prueba en el convencimiento de que, con la serenidad y objetividad habitual, el tema podía ser analizado posteriormente.

"13.- La competencia se realizó en un marco de perfecta organización, respetando todos los aspectos de seguridad y reglamentarios, inclusive la revisión técnica posterior a la carrera.

"14.- Estamos convencidos que del diálogo que propiciamos saldrá la solución que impida el agravamiento de un problema que no hemos buscado, como creemos tampoco lo han deseado las máximas autoridades de la Confederación Sudamericana ni del Automóvil Club Argentino, en cuya responsabilidad, honestidad y comprensión confiamos plenamente".

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

## COMPETICION



**ruedas  
argentinas**



T.C.2000 ☆ F. RENAULT ARGENTINA ☆ F.2 LIMITADA  
NACIONAL ☆ TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ☆ F.2 CODASUR  
C.A/P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES  
PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS  
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA  
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS  
FABRICA Y VENTA.  
JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2647

**EMBRAGUES 3G A DIAFRAGMA** CITROEN \* RENAULT  
COMPETICION  
FABRICA Y DISTRIBUYE: MAZA 1570. MORON. TEL. 650-1678

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 ☆ CANDAS  
VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

### CESAR GONI COMPETICION

PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS  
KARTING Y FORMULA 5

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

### LEVAS BOSCH

Competición

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

## FLUJOMETRO

Profesional FM-185

Actualmente, las modificaciones en la cámara de combustión son fundamentales: la turbulencia esta directamente relacionada en la ganancia específica de potencia. La configuración de los conductos de admisión ayuda a la calidad del flujo del aire, pero mucho más a la eficiencia de la combustión que se traduce



en potencia de motor, sumado a esto el múltiple de admisión, carburador, da como resultado una potencia adicional, hasta ahora conocida pero no medida. Todos estos conceptos son probados, medidos y aceptados como los verdaderos artifices en la obtención de potencias extras. Utilizando la tecnología que le brinda el Banco de Flujo, en sus tapas de cilindro y componentes, logrará los resultados en pista y en su cronómetro.

ALSINA 114 - (1642) SAN ISIDRO (01) - T.E. 743-2252

PIAT 900 - 125 - 120 - 147 - 131 - 122

### TECNICA 84

REPIESYS PARA COMPETICION  
NACIONALES E IMPORTADOS  
(ABARTH - ALFA ROMEO - PITTATORE)

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

TARJETAS DE CREDITO  
PREPARACION DE MOTORES  
POTENCIACIONES  
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

**OSVALDO MACEIRA**  
COMPETICION  
ITALIA 355  
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1618)

**BAJO SRL**

PRIMERA CASA  
DEL PAIS DEDICADA  
EXCLUSIVAMENTE  
A FAROS Y PLASTICOS  
REGLEMENTARIOS PARA EL AUTOMOTOR

Frentes y acrílicos para  
Omnibus de Larga Distancia  
Todas las marcas y modelos  
Nacionales e importados

• Reparación •

Ford Mustang ☆ Daihatsu  
Mitsubishi ☆ Subaru ☆ etc.

CONCEPCION ARENAL 4830  
(All Warnes 1500)  
(1427) CAP. FED. TEL: 855-1585

TODO PARA LA  
ELECTRICIDAD  
Y ENCENDIDO  
DEL AUTOMOTOR

VENTAS POR MAYOR

**CASA  
ISIDRO**

GALICIA 102  
Esq. Warnes 600 - (1414)  
Capital - Tel. 855-4464

**ANEXO NORTE**  
ALARMAS ITALIANAS "COBRA"

- RADIO COMANDO ANTI-ASALTO
- ANTI-ROBO
- PROTEGE VIDRIOS
- TRANSMISORES PERSONALES VHF.
- SIN USO DE MANOS TIPO WALK-MAN
- 800 mts. ALCANCE ... \$ 350 el par
- LOCAL 20. BAJO OBELISCO
- PASAJE OBELISCO NORTE

### Proteja su vehiculo

Utilice Aerosiliconas  
Perfumadas de alta calidad

PRESENTACION: Etiquetas

- Azul: Aromatizado
  - Negra: c/Perfume Francés
  - Blanca: s/Perfume
- En Bkiones de 5 y 20 lts. Aromatizado

Otros Productos en Aerosol

- Cruz del SUR - Arranca motores, diesel, nafteros.
- Supercera p/Autos
- RD 90 - Lubricante de múltiples usos

ZONAS DISPONIBLES A DISTRIBUIDORES

Estaciones de Servicio, Casas de  
Repuestos y Accesorios  
Pedidos Tel.: 941-8237 y 981-3732  
Por carta: R.D. y Cia. Av. Rivadavia 4282  
3º "C" - 1205 - Buenos Aires ARGENTINA



**MALACATES  
ELECTRICOS**

**EL PEGATRO**

TIRA COMO UNA TROPILLA

IMPRESINDIBLE PARA  
BARRO Y NIEVE

ALTA CALIDAD Y GARANTIA

- 12 VOLTS - PARA APLICAR  
EN FORD • CHEVROLET  
TOYOTA • JEEP • RANGER

Distribuidor  
en VENADO TUERTO:  
Ruta 8 y Colón (cód. 2600)  
(STA. FE) Tel. 0462-22694

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆  
FABRICA Y DISTRIBUYE  
**ALPA DIESEL**  
AV. DORREGO 242.  
TEL. 854-9905; 855-4078

RECTIFICACION INTEGRAL DE MOTORES Y AJUSTES

SERVICIO DIESEL

**Mario, Vicente y Cia.**

☆☆☆☆ SERVICIO ESPECIAL MERCEDES BENZ ☆☆☆☆

VICENTE LOPEZ 373, ex 185 (cp 1878) - QUILMES 253-9220

**Ramón Solar e Hijos**

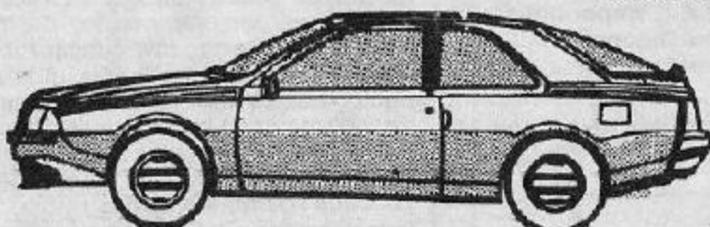
• VENTA DE REPUESTOS • RECAMBIO DE CAMIONERAS CORONAS Y PHONES  
• ENGRANAJES EN GENERAL REPUESTOS PARA CAMIONES

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



☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ **ANTICIPESE A SUS VACACIONES** ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Con una eficiente atención mecánica



**TOP** ☆  
**SERVICE**

GARCIA DEL RIO 3736 CAP. TEL. 541-6823

Servicio Oficial **RENAULT**  
**COLOCACION KIT de ORESTE BERTA**

**IMPORTADOS** ☆ VOLVO ☆ M. BENZ ☆ B.M.W. ☆ PORSCHE ☆



BALANCE DE UN AÑO PARA RECORDAR

Texto y fotos: Héctor Cademartori  
(Desde los EE.UU.)

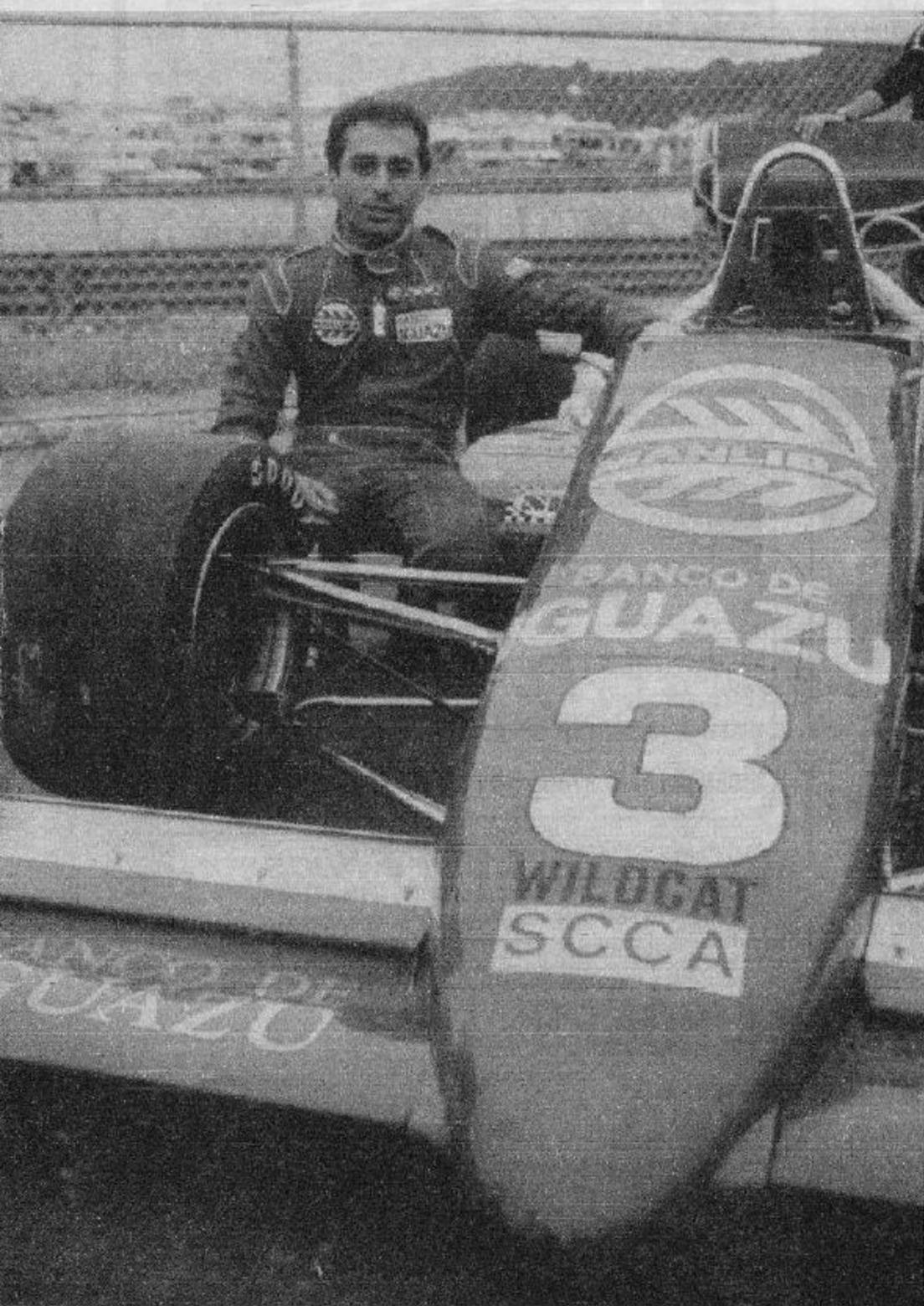
JUAN MANUEL FANGIO II

# EN LA PUNTA

# DEL

# TRAMPOLIN

Tras una temporada que empezó incierta y terminó inmejorablemente, analizamos con él las claves de su ascenso, con referencias que sólo el testimonio de nuestra presencia permanente en los EE.UU. puede ofrecer.



En Laguna Seca comenzó a darse en resultados finales lo que desde la anterior en Road America se insinuaba por el cambio de equipo. Ahora, concluida la temporada y ya de vuelta en la Argentina, ha ganado el optimismo.

Juan Manuel Fangio II llegó el año pasado a estas costas con ganas de trabajar, de empezar de nuevo.

Sus experiencias en Europa no habían sido satisfactorias y, más que la falta de resultados, sin duda fue la falta de futuro lo que llevó al argentino a tentar suerte en esta parte del mundo: los Estados Unidos de América.

Los Estados Unidos son conocidos por ser "el país de las oportunidades". Y esto es verdad. Lo que a nadie le dicen es que también es el país de la competencia. Y esto también es verdad.

A una enorme cantidad de oportunidades se enfrenta una feroz competencia y además, escalar en el profesionalismo deportivo es muy difícil.

Quienes vinimos a los Estados Unidos a empezar todo de nuevo, sabemos que no

hay comité de recepción en el aeropuerto ni el presidente Reagan viene a darnos un hollywoodense abrazo de bienvenida... No hay banderolas de "Welcome to the U.S.A."...

Fangio Jr. traía en la valija un par de contactos, la dudosa trascendencia de un par de carreras de Mazda bien corridas en Miami (a las que a comienzos del '86 sumó un segundo triunfo) y un apellido, como si eso sirviera para conseguir records de vuelta.

Por cierto, también traía las ganas. Conversábamos con él, como tan a menudo momentos antes de la carrera de Laguna Seca, lo que sería su primer podio en las American Racing Series. Por supuesto, habría tema para seguirla -como lo hicimos- en otros encuentros.

¿Que te decidió a venir a los Estados Unidos?

-La experiencia europea no fue lo que esperábamos... En los momentos en que llegué allá no se sabía cuál iba a ser el mejor chasis, porque la Fórmula 3000 recién empezaba. Nosotros elegimos uno que no resultó, el Lola, y por otra parte no teníamos suficiente apoyo financiero para estar a la par del resto. A mí lo que más me mortificó es que las cámaras se perdían en boxes. Mis posibilidades en pista eran mínimas.

Además había mucha política, como por ejemplo con las gomas. No todo el mundo disponía de los mismos elementos, ni siquiera todos aquellos equipos que corran con la misma marca de neumáticos podían acceder a los compuestos "rápidos".

En cambio, en una categoría como las ARS, todo el mundo sabe a qué atenerse y el piloto es más importante que el dinero.

¿Son las ARS un escalón real para los Indy Cars?

Sin duda que sí. El salto entre los 200 HP plus de un Super Vee y los 700 de un Indy, es demasiado. Estos de las ARS son autos con 400 caballos -un escalón intermedio- y con chasis muy similares en comportamiento a los Indy.

¿Pero los Indy Cars tienen turbo... ¿No es eso una gran diferencia?

Es cierto, pero los turbos de ahora no son los de antes, de una respuesta explosiva, con una potencia que llegaba de golpe y te descolocaba. Los de aho-



Fangio Jr. junto a su Wildcat Buick y a Keith Leighton, "manager" del ProMotion Racing.

## SU ACTUACION EN A.R.S. DURANTE 1986

Fangio debutó en la prueba de Meadowlands, tercera del Campeonato, habiéndose disputado Phoenix y Milwaukee. Desde Elkhart Lake corrió en el ProMotion.

Circuito	Cómo largó	Cómo llegó
Meadowlands	3º	11º
Toronto	5º	7º
Pocono	5º	7º
Mid Ohio	4º	8º
Elkhart Lake	1º	11º
Laguna Seca	4º	3º
Phoenix	4º	2º
Yamiami Park	2º	1º



## FICHA TECNICA DE LAS A.R.S.

Los de las ARS son todos motores Buick V6 con chasis March, bautizados como "Wildcat", que son idénticos a los de la Fórmula 3000 europea. Las gomas son Goodyear, iguales para todos. Los motores son aspirados y su potencia oscila en los 400 HP. Todas las competencias de esta categoría en 1986 se hicieron en conjunto con las de Indy Cars. Uno de los atractivos de las ARS es que el Campeón tendrá un auto del equipo Patrick para poder clasificarse en las "500 Millas de Indianapolis" del año que viene. Durante esta temporada se corrieron diez competencias y el Campeón fue Fabrizio Barbazza (foto). Sólo se permiten modificaciones en las relaciones de caja de velocidades y variaciones en los alerones. El resto está todo sellado y no se puede cambiar nada.

razón más progresivos, incluso los turbo de Fórmula Uno, que trabajan con mucha más presión que los de Indy, que la tienen restringida por reglamento. Estuve leyendo que los Fórmula Uno llegaban a poner casi cinco atmósferas de sobrepresión, mientras que los Indy pueden llegar como máximo a 0,5.

—¿Dónde estaría, entonces, la mayor dificultad?

—Lo más importante que hay que aprender es a poner a punto el chasis para que las gomas tengan la mayor tracción posible, siempre. De nada vale la potencia y saber administrarla si no se la puede transmitir al piso. Con estos autos de las ARS, se aprende a poner a punto un chasis que debe soportar mucha potencia.

—¿Cuál es la mayor diferencia que encontrás entre Europa y los Estados Unidos?

—En Europa, el piloto es algo secundario, nadie le lleva el apunte. En los Estados Unidos se trabaja más en función de equipo, donde la opinión de todos cuenta. Yo te diría que en Europa, excepto en Fórmula Uno, de ahí para abajo los pilotos no son considerados en absoluto. Acostumbrado a la forma de trabajar europea, yo me sorprendí un poco cuando empecé a trabajar en este equipo donde estoy ahora. Al principio tenía un poco de temor de indicar o pedir cambios en el chasis, pero la recepción, la bienvenida de mis ideas por parte de Roman y Keith (Kuzma y Leighton, dueños del ProMotion Racing) me alentó a seguir colaborando y aportando aún más. La forma de trabajo en equipo aquí es muy diferente a la europea.

—Tus resultados fueron el día y la noche al pasar de la categoría de piloto "invitado" por las ARS a formar parte de un team.

En efecto. Como piloto invitado, como decis vos —una forma de agrandar el parque de autos, de llenar la grilla de partida—, tenía un auto y dos mecáni-

cos, pero las posibilidades de probar eran muy limitadas. De hecho, se cometieron algunos errores inconcebibles.

A partir de mi entrada al ProMotion Racing, los resultados empezaron a salir casi de inmediato, básicamente porque éste es un equipo de profesionales del que sin duda formo parte. Hay tiempo para probar, las sesiones de entrenamientos y clasificación se cumplen, etc.

—Una cosa que me ha llamado la atención desde una vez que viniste a correr Can-Am a Riverside años atrás, y que sigue cumpliéndose, es tu notable adaptación, así instantánea, a circuitos desconocidos. En Riverside, aquella vez, hiciste el mejor tiempo el viernes, y este año has conseguido puestos en primera fila y pole positions en circuitos en los que jamás habías corrido antes. ¿Tenés una explicación?

—Creo que se debe, básicamente, a que yo toda mi vida he estado corriendo en circuitos diferentes. Después de mi campaña en Fórmula Cuatro en la Argentina pasé a Fórmula Dos, donde había muchos circuitos distintos que además se cambiaban todos los años, como los callejeros, por ejemplo. Después me fui a Europa con Fórmula Tres y Fórmula 3000 y, otra vez, todo de nuevo. Ahora vengo a los Estados Unidos y no conozco ninguno de los trazados de aquí. Creo que ya me acostumbré a esa necesidad de adaptación instantánea.

—¿Qué pasará en 1987?

—Yo estoy haciendo todo lo posible para poder quedarme en el ProMotion Racing el año que viene. Las pruebas están a la vista de cómo trabaja el equipo y de mi rendimiento. 1987 debería ser un año positivo porque con estas bases y empezando la temporada desde cero, con autos que se mantendrán tal cual como ahora en chasis y motores, las condiciones estarían dadas para ser optimistas.

La escalada de Fangio en las últimas tres carreras de las ARS fue notable. Un tercer puesto en Laguna Seca, un segundo en el

ovalito de una milla de Phoenix, altísimo circuito, y finalmente, como cierre de temporada, un triunfo en Tamiami Park, Miami, una ciudad que ha sido particularmente favorable para el "quintuplicado"—como amigablemente solemos referirnos a él en la redacción de CORSA.

Las ARS son una categoría "trampolín", podríamos decir. Una categoría de múltiples usos que sirve como vidriera para conocer gente, para saber cómo funciona el ambiente y para aprender modalidades de trabajo. Es esta una especialidad utilísima como escalón para pasar al "mágico mundo", a la fama, al dinero y las "bellas mujeres" de los Indy Cars. Lo mismo que a distintos niveles sucede en Europa con la progresión de Fórmula Ford, Fórmula Tres, Fórmula 3000, etc.

Las ARS son una división nueva que en el primer año ha cumplido con su calendario, ha ofrecido interesantes premios y ha largado sus carreras con decorosa cantidad de participantes.

Es, decíamos, una Fórmula-Trampolín. Pero a no confundirse: las Fórmulas Trampolín tienen una amarga trastienda.

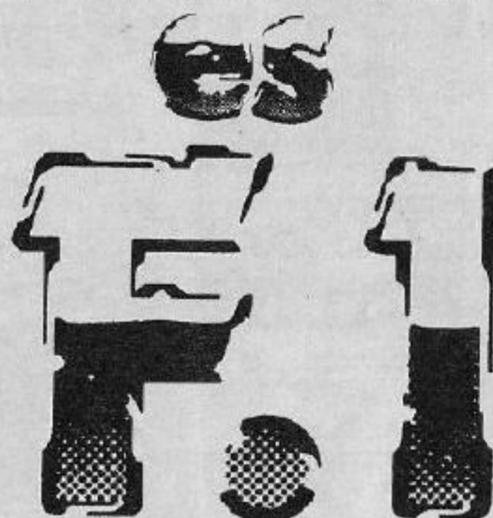
Sirven a los propósitos del piloto, si éste es victorioso. Si los resultados son excelentes y su actuación impecable, "Podio o Nada" podría ser una buena definición. De ahí para atrás es un agujero oscuro y frío, a diferencia de lo que ocurre en Indy Cars o Fórmula Uno, en las que estar en los puntos es algo muy digno.

Las ARS, si bien jóvenes, han juntado cuatro o cinco pilotos "de primera" que han sido los animadores en cada carrera, con un alto nivel de conducción y espectáculo. Fangio ha estado entre ellos y, muchas veces, adelante de ellos.

Fabrizio Barbazza, el flamante Campeón, Millen Bren, Tommy Byrne, Jeff Andretti y Gross, entre otros, son todos pilotos buenos y bien patrocinados. Fangio ha conseguido destacarse por su talento, si, pero también gracias a pertenecer a un grupo de trabajo de primera línea, como el ProMotion Racing, con dos hombres a la

La semana próxima

CORSA



EDICION EXTRA  
¡Para coleccionar!

cabeza, Kuzma y Leighton, que juntan muchos años de experiencia desde Fórmula Uno para abajo.

Sería injusto dejar de mencionar la inestimable ayuda de Juan DellaPenna, ex piloto de la Fórmula Atlántica por varios años y esporádico de F2 Codasur, quien ha actuado como consejero de Fangio Jr. en un ambiente que aquel conoce bien.

Finalmente, subrayamos que las expresiones de deseos, el optimismo para la temporada venidera, no son infundadas, porque las ARS seguirán progresando y aumentando su atractivo. Y con ellas, Fangio Jr., si es que puede permanecer en el ProMotion Racing. Ojalá que sí.

SUGERENCIAS...

EDICION PUBLICITARIA S.R.L., Córdoba 143, 1º P. "A", Tel. 311-2184

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO

INFORMES DE COLOCACION 750-5692/5483 de 7 a 15 hs. Lun. a Viern.



Zona donde se acumula el barro que constantemente permanece húmedo destruye los guardabarros.



Horacio O. Ferrea

NORTH AMERICA DIVISION, INC.

Competition Parts  
Asesoramiento

Ofrecemos Repuestos y Nuestro Conocimiento en Moderna Tecnología Usada en EE. UU. y Europa.

Consultas en U.S.A.

5095 NE 12 Ave. - Ft. Lauderdale, Florida 33334  
Tel. (305) 491-4445

Representante en Argentina: Emilio Tetelbaun  
Olavarría 2950 - Caseros - Bs. As.  
TELEFONO: 750-8627



EQUIPAMIENTOS



EXIJA PRECINTO DE GARANTIA **mp** COLOCADO EN EL ACCESORIO

REPRESENTANTES:  
CAR'S SHOP: Warnes 940, Capital, 854-2815/5902  
AL RONCE: Jujuy 332, Capital, 93-8246  
AUTOSUR: San Martín 519, Río Grande, Tierra del Fuego  
GIROTTI E HIJOS: Ruta 22 y Winder, Neuquén, 23518  
ACCESORIOS SANTA FE: Av. Santa Fe 1499, Martínez, Tel. 798-0525

LUIS A. JACQUES:  
N. Avellaneda 1820, Dock Sud  
REPRESENTACIONES AUSTRAL:  
Dr. Barajas 283, C. de Patagones  
LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL:  
Bv. Guzmán 216, Córdoba  
NEUMATICOS OESTE: Rivadavia 14976, Ramos Mejía

ZONAS DISPONIBLES CONSULTAR AL 749-6222

IMPORTADAS de FRANCIA

Para su PEUGEOT 505 RENAULT 11-12, BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE que Eliminan el "RATEO"



EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A. CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO Tel.: 801-3952/3957/8634/8959

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

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

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



ENVIOS AL INTERIOR SERVICIO AUTORIZADO



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



## Rally Mundial

**COSTA DE MARFIL Y SAN REMO**

# LA RUTINA Y EL CAOS

Sumamente disímiles resultaron estas dos competencias clásicas del torneo, en sus respectivas ediciones '86. La africana, de desarrollo lineal y confirmando el largo de dominio nipón en la prueba. La italiana, de trámite "demasiado" movido tanto deportiva como institucionalmente. El "incendio" y las visperas, entonces...

El equipo Toyota dominó ampliamente en Costa de Marfil, donde no tuvo oposición de ningún otro team oficial — en una situación que no se daba desde Argentina '84—. La tarea de Björn Waldegaard y de su joven protegido Lars Erik Torph, fue respaldada por Erwin Weber y por el auto muleto conducido por Robin Ulyate, quienes no tuvieron mayores inconvenientes a lo largo de la prueba. Esta modificó su recorrido, el cual repitió varios tramos así como desarrollándose más cerca que nunca de Abidjan, capital del país. Entre los concurrentes más importantes se encontraban Wilfried Wiedner, Rudolf Stohl (con el viejo Audi 80 Quattro usado para ganar el Grupo A en Argentina '83), Alain Ambrosino y Samir Assef.

Al término de la primera etapa (1.803 km) era Torph quien lideraba, aunque empatando el tiempo de penalización en 24 minutos con Waldegaard. Luego se ubica Wiedner (a 19m.), Weber (a 33m.), Ambrosino (a 37m.), Ulyate (a 45m.), Stohl (a 49m.).



En la colorida rampa de largada del Rally de San Remo, el Lancia Delta S4 de Aien está presto a comenzar una aventura que finalizaría con su victoria. A Massimo Biasion (extrema derecha) lo vemos apoyado sobre su auto, con cara de muy pocos amigos, seguramente afectado por los múltiples problemas que tuvo esta competencia. Centro, arriba: Alain Ambrosino en pleno derrape controlado con su Nissan 240 RS en Costa de Marfil. Abajo: Björn Waldegaard cruzando un poblado en África con su Toyota Celica TC Turbo. Los rallies de este continente, se han constituido en el último reducto de estos coches con tracción trasera, en lo que se refiere al Campeonato Mundial.

Assel (a 55m.), Salim (a 3 h.) y Cho-  
teau (a 4h04m.)

Tauziac, con un Mitsubishi Starion Turbo preparado por el equipo oficial Ralliart en Inglaterra, debió abandonar.

Hacia el final del rally, la mayor novedad fue el retraso de Wiedner, quien tuvo serios inconvenientes con la inyección de combustible en su Audi Quattro A2.

De esta manera, Toyota logró colocar a sus autos en los cuatro primeros lugares, algo que no sucedía desde 1983 cuando en el Rally de Argentina, Audi hizo lo mismo. Pese a tratarse de un auto de diseño ya superado, el Celica TwinCam Turbo (350 HP, 1.250 kg y 225 km/h con neumáticos Pirelli, relación de diferencial 4,55 a 8.500 RPM) se sigue mostrando como el coche a batir en los rallies africanos.

#### PROBLEMAS ITALIANOS

Más allá de todos los problemas causados por la desclasificación de



## MICHELE MOUTON SE RETIRA

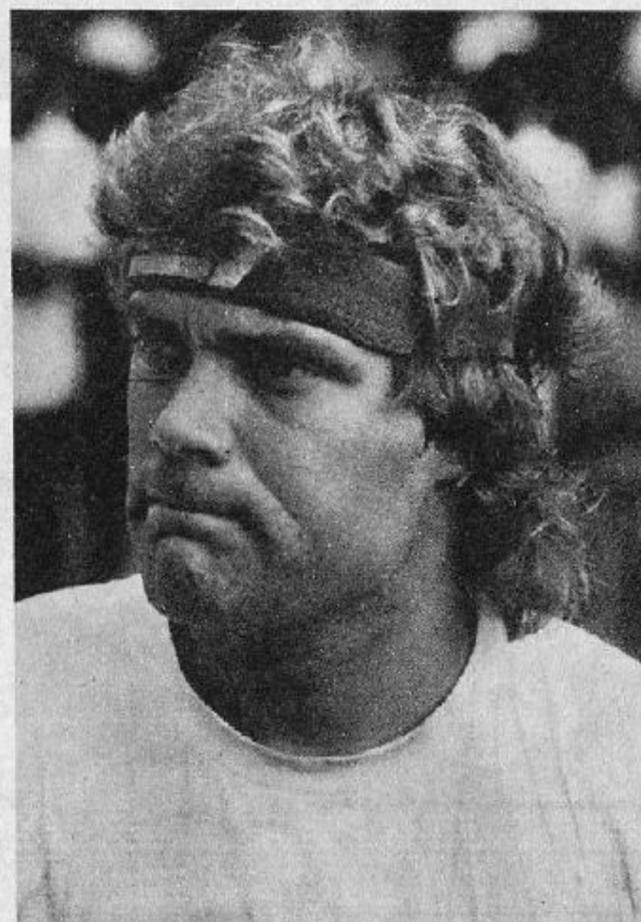


"Me voy. Dejar los superautos por los del Grupo 'A' es algo así como cambiar un pura sangre de carrera por una mula." Michele Mouton -35 años- decidió retirarse del rally en la cumbre de su profesión, habiendo ganado este año el título alemán manejando un Peugeot 205 Turbo 16 y luego de haber finalizado el campeonato mundial de 1982 en segunda posición detrás de Walter Röhrl.

Actualmente se la ve tanto en California como en su ciudad natal, Grasse, (sur de Francia) donde la Mouton puede recordar trece años de actividad continua en rally, donde fue la primera mujer ganadora en una prueba por el campeonato mundial (San Remo, 1981). Condujo como piloto profesional de Fiat, Audi y Peugeot. Además, en su curriculum, posee una importante victoria en la trepada de Pike Peak (Colorado, EE.UU.) de 1985.

"Estoy más interesada en el presente que en el pasado. No deseo quedarme en el rally para siempre y por eso ahora lo dejo. He competido para divertirme y encarar desafíos, no para gastar la mayor parte de mi vida entre los autos o concretar una larga lista de resultados."

Buena suerte, Michele. Nos diste un montón de alegrías. Esperamos que no desaparezcas del rally para siempre.  
Martin Holmes



Arriba: Ernesto Soto, Jorge Del Buono y Jorge Recalde en San Remo junto al Audi Coupé Quattro de Grupo con que compitieron estos últimos. Centro: Lupici con el R-5 GT Turbo con que ganó el Grup N en San Remo. Abajo: Sahl cruzando un vado en África con su Audi 80 Quattro. Arriba: Dario Corrado, tercero en San Remo. Derecha: Lars-Erik Torph, segundo en Costa de Marfil. Foto mayor: El regreso de un campeón: Ari Vatanen abriendo la ruta en San Remo aunque sin competir.

El siguiente texto corresponde a la apelación presentada por Jean Todt ante el tribunal de apelaciones de la Comisión Deportiva Automovilística Italiana.

"Tenemos el honor de hacer ante ustedes apelación de la exclusión de la competición de los Peugeot 205 Turbo 16 N° 4, N° 6 y N° 9.

"Esta decisión se funda en la existencia supuesta de un efecto venturi, que sería creado por la presencia combinada de la incidencia de la protección inferior de los vehículos en relación al suelo, y de la presencia de protecciones laterales rígidas y fijas.

"La presente apelación se basa en los elementos siguientes:

1) Las protecciones laterales que equipan a nuestros vehículos no pueden ser consideradas como polleritas.

En efecto, las protecciones que equipan a nuestros vehículos, respetan la definición de despeje al piso (artículo 252, párrafo 2.1 del Anexo J). No pueden ser consideradas como polleritas más que los apéndices aerodinámicos que sobrepasan ese despeje al piso. Sobre este punto, las mediciones efectuadas por los comisarios técnicos son totalmente incompletas y parcialmente incorrectas.



los tres Peugeot 205 Turbo 16 E2 sobrevivientes al final de la tercera etapa y, de la posterior apelación del equipo francés que comentamos en su momento y ampliamos en recuadro adjunto, este Rally de San Remo era la gran posibilidad para que Lancia ayudara a Markku Alen a mantener su chance al campeonato mundial de pilotos.

Sin embargo, todo comenzó con el dominio de los Peugeot, mediante las

## LA APELACION DE PEUGEOT Y LA PALABRA DE JEAN TODT

2) Las protecciones laterales que equipan a nuestros vehículos no tienen por objeto ni por efecto, crear un efecto venturi medible.

Elas tienen por único objeto asegurar la protección de los tanques de nafta con las proyecciones de piedras o las salidas de ruta accidentales (creación de estructuras deformables). La seguridad es una preocupación constante de nuestra sociedad.

Es evidente que la fuga aerodinámica engendrada por la distancia al suelo y la parte inferior de las protecciones laterales (alrededor de 90 mm) anula todo el efecto venturi.

3) Los tres vehículos han sido autorizados a partir en el rally luego de la verificación técnica.

El artículo 4 del reglamento de la carrera estipula que "La largada será negada a todo vehículo que no esté en conformidad con las prescripciones reglamentarias de seguridad de la FISA".

Recordamos que la supresión de las polleritas fue decidida por la FISA en junio de 1986 (y aplicada inmediatamente por Peugeot) por razones de seguridad.

Nuestros tres vehículos fueron controlados antes de la largada por los mis-

mos comisarios técnicos que fueron quienes luego los desclasificaron.

4) La decisión tomada de excluir de la competición a nuestros vehículos con efecto inmediato, luego de tres etapas ya realizadas y menos de cuatro horas antes del comienzo de la cuarta, y por razones de un análisis superficial, es una decisión sin precedentes en la historia de los rallies automovilísticos.

El auto N° 9 ha sido colocado en San Remo bajo control de uno de los comisarios de la organización y de un empleado judicial. Quedará así a la disposición de vuestro tribunal."

### RESPONDE TODT

Asimismo, Franco Lini habló con Jean Todt, quien respondió así al cuestionario:

-¿Un gran constructor puede estar desconcertado por la forma en que es conducido el automovilismo?

-Sí, ciertamente. Cuando un constructor se empeña en un programa deportivo ambicioso, tiene necesidad de llevarlo a cabo en calma, con serenidad y respetando los reglamentos. Pero cuando el poder deportivo, por razones inaceptables, decide modificar fundamentalmente una disciplina deportiva, es difícil

para una empresa continuar participando del campeonato, cualquiera sea esa disciplina. La actitud del poder deportivo debe ser la de anticiparla al conocimiento de los técnicos, con quienes debe trabajar en estrecha colaboración, de modo de poder controlar así la evolución técnica.

-¿Qué podría sugerir para hacer que esta actividad sea dirigida de la mejor manera?

-Una comisión técnica integrada por una docena de personas y que esté presente en todas las pruebas, en contacto con todos los equipos y distribuida en las tres disciplinas mayores: F-1, largo aliento y rallies. Y no, como en el caso de hoy, bajo el control de un hombre-orquesta, al que es imposible acercarse y que todavía es el único que puede responder a los problemas de los constructores.

-¿Los acontecimientos de 1986 que han tocado directamente a Peugeot-Talbot podían haberse evitado? ¿Cómo?

-Simplemente limitando las posibilidades concedidas a los constructores en los grupos existentes (Grupo B) o futuros (Grupo S). Es significativo constatar cómo ninguno de los constructores compre-

metidos en el Grupo B se ha ajustado al peso mínimo legal (890 Kg). Las máquinas más livianas pesan 1.000 kilos, pero contra la utilización de los motores turbo, permitió un considerable aumento de la potencia. Ocurrió luego una reducción de la potencia a cerca de 300 caballos, el aumento del peso (1.100 kilos) y la reducción del ancho de los neumáticos, especificaciones que coincidían con las estudiadas por el Grupo S.

-¿Un equipo como el suyo es estructurado de modo suficientemente elástico como para poder adaptarse en poco tiempo a una especialidad diferente del deporte automovilístico o bien es demasiado especializado para que eso pueda lograrse en poco tiempo?

-Un equipo como el nuestro es muy especializado con miras al campeonato del mundo de rally; para poder cambiarle ese enfoque sería necesario constituir otro grupo de especialistas.

-Para terminar, ¿qué cosas habrían producido los acontecimientos ligados al rally de San Remo?

-La incapacidad de los comisarios deportivos y de los comisarios técnicos, bajo la presión de otros constructores, ha traído un golpe muy grave al automóvil, no en participar a los rallies.



## 18° RALLY COSTA DE MARFIL

24 al 27 de septiembre de 1986. Dos etapas. 3.764 km.

Pos.	N°	Grupo	Piloto-Navegante	Auto	Tiempo
1	3	B	Björn Waldegaard-Fred Gallagher	Toyota Celica TC Turbo	1h29m
2	1	B	Lars Erik Torph-Bo Thorzelius	Toyota Celica TC Turbo	1h37m
3	5	B	Erwin Weber-Gunter Wagner	Toyota Celica TC Turbo	2h27m
4	18	B	Robin Ulyate-Ian Street	Toyota Celica TC Turbo	3h05m
5	9	B	Samir Assel-Christian Foy	Opel Manta 400	3h25m
6	2	B	Wilfried Wiesner-Franz Zehner	Audi Quattro A2	3h30m
7	12	A	Rudolf Stohl-Reinhard Kauffmann	Audi 90 Quattro	5h20m
8	4	B	Alain Ambrosino-Daniel Le Saux	Nissan Z 240 ES	5h31m
9	29	A	Patrick Copetti-Jean M. Dionneau	Toyota Corolla 16v	10h39m
10	16	B	Martial Yace-Paul Yace	Mitsubishi Lancer Turbo	14h28m
11	26	A	A. Kady-S. Malali	Toyota Corolla 16v	17h26m

Largaron 49 autos, llegaron 11. 4 pilotos de prioridad A.

### LOS PRINCIPALES ABANDONOS

N°	CH	Piloto-Navegante	Auto	Causa
7	44	Eugene Salim-Clement Konan	Opel Manta	Suspensión
11	25	Patrick Tauriac-Claude Papin	Mitsubishi Starion	Turbo Suspensión

## 28° RALLY DE SAN REMO

Del 12 al 18 de octubre de 1986. Cuatro etapas = 2.157,45 km. 39 primes = 488,58 km.

Pos.	N°	Grupo	Piloto-Navegante	Auto	Tiempo
1	2	B	Markku Alen-Ilka Kivimaki	Lancia Delta S4	5h31m35s
2	8	B	Dario Cerato-Giuseppe Cerri	Lancia Delta S4	5h32m53s
3	5	B	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Delta S4	5h33m17s
4	15	B	Malcolm Wilson-Nigel Harris	MG Metro 6R4	5h38m37s
5	22	A	Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	VW Golf GTI	6h07m28s
6	16	B	Ladislav Krecsek-Borivoj Motl	Skoda 130 LR	6h28m12s
7	28	A	Alessandro Fiorio-Luigi Pirolo	Fiat Uno Turbo	6h28m44s
8	18	B	"Tchine"-Gilles Thimonier	Opel Manta 400	6h29m29s
9	20	B	Svatopluk Kraizar-Jiri Janacek	Skoda 130 LR	6h33m13s
10	92	N	Livio Dupidi-Demetrio Davanzo	Renault 5 GT Turbo	6h36m16s

Largaron 118 autos, llegaron 38. 12 pilotos de prioridad A. Promedio de los primes: 88,41 km/h.

### LOS PRINCIPALES ABANDONOS

N°	PC	Piloto-Navegante	Marca	Causa
12	1	Giovanni Del Zoppo-Lens Roggia	Fiat Uno Turbo	Turbocompresor
19	1	Marc Duez-Willy Lux	MG Metro 6R4	Motor
4	4	Juha Kankkunen-Juha Piironen	Peugeot 205 T.16	Excluido
14	5	Mauro Pregliasco-A. Cavallari	Fiat Uno Turbo	Retiro voluntario
6	6	Andrea Zanussi-Paolo Amati	Peugeot 205 T.16	Excluido
22	7	Jorge Recalde-Jorge Del Fuono	Audi Coupé Quattro	Retraso por accidente
9	9	Bruno Saby-Jean F. Fauchille	Peugeot 205 T.16	Excluido
1	12	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 T.16 E2	Accidente
10	16	Jean Ragnotti-Pierre Thimonier	Renault 11 Turbo	Motor
3	32	Icny Pond-Rob Arthur	MG Metro 6R4	Retraso por accidente

## CAMPEONATOS

### MARCAS (Disputados diez rallies)

Peugeot 131 puntos, Lancia 125, Volkswagen 79, Audi 29, Toyota 20, Austin Rover 18, Ford y Renault 14, Subaru 13, Citroen 10, Skoda 9.

PILOTOS: Kankkunen 91 puntos, Alen 89, Biasion 59, Salonen 43, Waldegaard 40, Saby 38, Eriksson 33, Torph 30, Eriksson 28, Blomqvist y Weber 22, He, Tolvanen y Moutinho 20, Grundle 18, Stohl 16, Chatnot, Bica, Cerrato, Mikkola, Del Zoppo y Loubet 12, "Tchine" y Wilson 11, Röhr, Recalde, Al Hajri, Ortigao y Ulyate 10, Petterson, Torre, "Stratissimo" y Assel 8, Wittmann 7, Allport, Andruet, Tundo, Neri, Eklund y A. Fiorio 3, Celsi, Davidson, Oreille y R. Eriksson 1.

PILOTOS GRUPO "A": Eriksson 88 puntos, Stohl 58, Wittmann 32, Oreille, Eriksson, Del Zoppo, Kirkland, Loubet y Lampi 13, Millen, Ragnotti y Copetti 11.

tarefas de Bruno Saby y Andrea Zanussi, quienes mantuvieron el liderazgo de la marca hasta poco después de finalizados los primes sobre asfalto. Para ese entonces, ya se había retrasado Alen por una pinchadura, mientras que a Marc Duez (Metro 6 R4) se le quemó la junta de la tapa de cilindros. Desde el fin de la primera etapa, hasta el fin de la tercera, la lucha se centralizó entre Massimo Biasion y Juha Kankkunen. Este aventajaba al italiano por 17 segundos al fin de la segunda etapa y a Dario Cerrato por 1m07s, con Alen a 1m34s, Zanussi a 2m36s (luego de haber sufrido la rotura de la suspensión). Por entonces Pond estaba a 5m14s, Wilson a 6m05s, Saby a 12m08s y Eriksson a 18m05s con el mejor auto de Grupo A, su VW Golf GTI 16 válvulas.

Hasta allí no había mayores problemas en el control de la carrera. Sin embargo, en el prime N° 22 sí los hubo. De acuerdo al cronometraje oficial, allí Zanussi (Peugeot) había empleado 5m22s contra 6m36s de Kankkunen (Peugeot) lo que considerando que aquel registro era literalmente increíble, provocó protestas de varios pilotos y equipos. Lancia quería que ese prime fuera computado debido a que allí Bruno Saby había perdido más de diez minutos por la pérdida de una rueda, mientras que Jean Todt, manager de Peugeot quería que el tiempo de Zanussi fuese acreditado. Todo terminó con que a Zanussi se le otorgó un extraño registro de 7m52s,

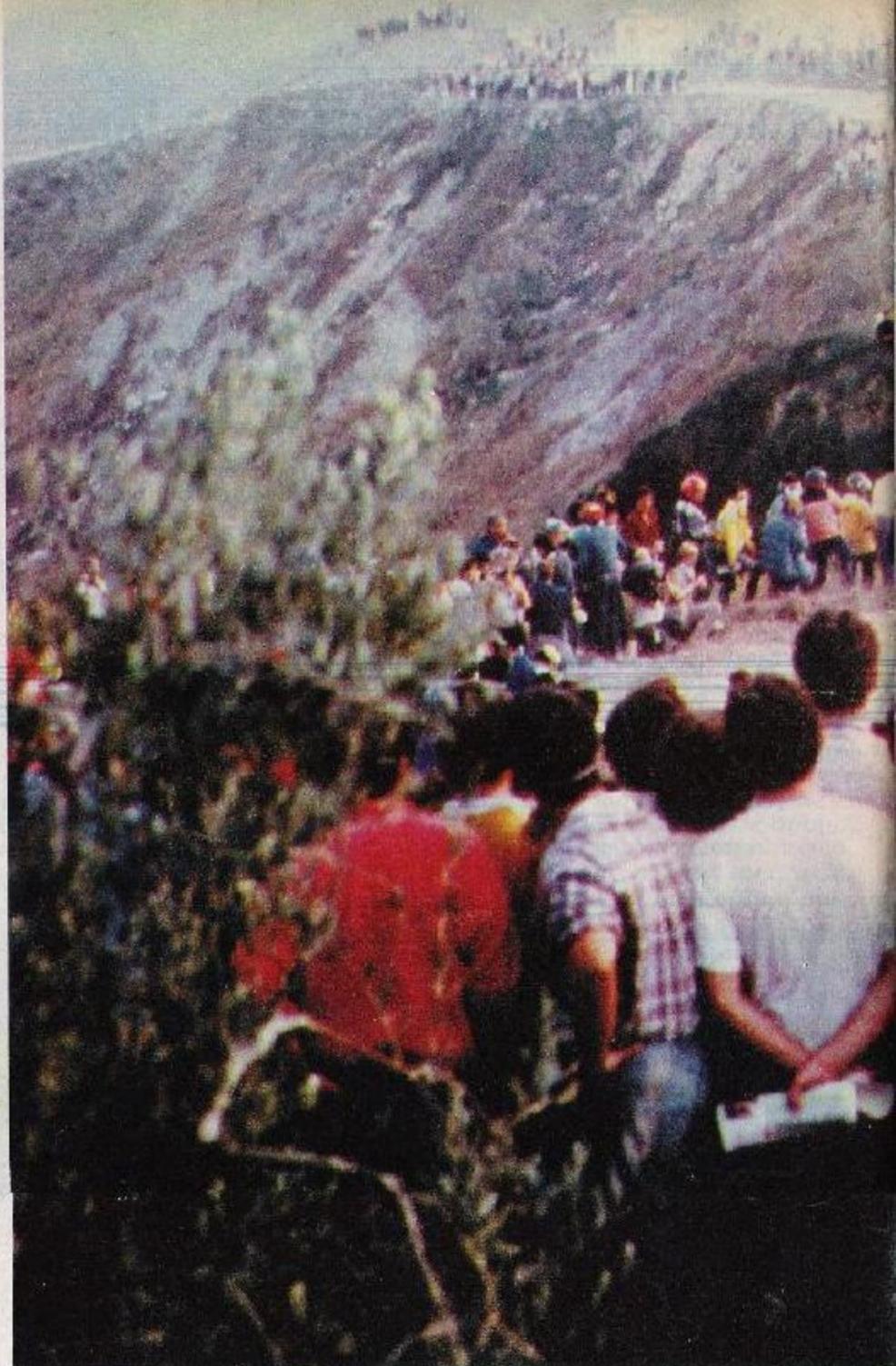
pese a que él confirmó que había tardado 6m36s.

En el Grupo A, Eriksson lideraba, más cómodo luego del abandono del R.11 Turbo de Ragnotti, postergando a Florio por diez minutos. Ya Stohl estaba fuera de la conversación por una pinchadura y fallas en su alternador. Recalde, a todo esto, se había retirado voluntariamente luego de terminar la primera etapa en el puesto N° 72 e irse de la ruta en el prime N° 7.

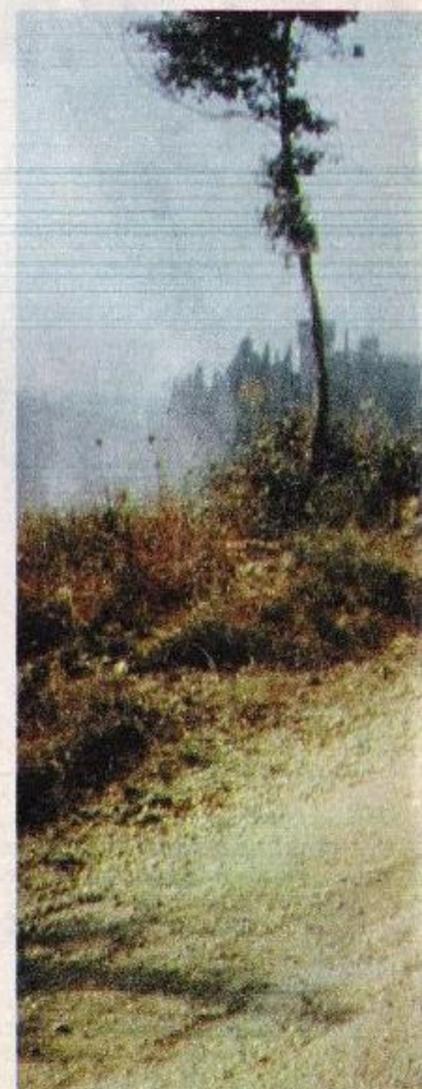
La tercera etapa no mostró más novedades importantes que la victoria de Biasion frente a Kankkunen a quien batió por 29 segundos. Posteriormente, el rally continuó, aunque sin los Peugeot de Kankkunen, Saby y Zanussi, ya desclasificados.

El final se caracterizó por un complicado juego de equipo realizado por Lancia en la cuarta etapa para beneficiar a Alen, sirviendo para que éste pudiese sumar 20 puntos que lo colocan en óptima posición frente a su rival en el certamen, Kankkunen.

Por Martin Holmes  
Fotos: M.H. y Néstor Palmetti



Malcolm Harris con su Austin Metro 64 R del equipo oficial, circulando entre una verdadera multitud que se dio cita para ver el Rally de San Remo. Abajo izquierda: Wilfried Wiedner -quien corrió en el Rally de Argentina del '85- con su Audi Quattro particular especialmente acondicionado para Costa de Marfil. Abajo derecha: Kenneth Eriksson volvió a ganar el Grupo A en San Remo.





ingrese

# ESCUELA DE AVIACION MILITAR



- Requisitos:
- \* Edad comprendida entre 16 y 22 años.
  - \* Haber aprobado el Ciclo Secundario.

Informes: Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) CAPITAL FEDERAL o UNIDADES de F.A.A.

FUERZA AEREA ARGENTINA - Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) Cap. Fed. o Unidades de F.A.A.

Solicito información referida a condiciones de ingreso a la ESCUELA DE AVIACION MILITAR

Apellido .....  
 Nombre .....  
 Calle ..... No .....  
 Localidad ..... C.P. ....  
 Provincia .....

**MULTA PARA LOS MEXICANOS** - Una "onda sorpresita" se llevaron los dirigentes del Comité Organizador del Gran Premio de Fórmula Uno, cuando aún festejaban el éxito de su competencia. Quien se las dio fue el mismo Jean-Marie Balestre, que días atrás había estado con ellos repartiéndole elogios, y que una vez retornado a Europa se despachó con una multa de 30.000 dólares para los aztecas, según consignó el informe. "por no haber colocado el logotipo de la FISA en la programación oficial de la carrera". José Abed, titular de ese comité, reconoció el olvido y aceptó la sanción, aunque consideró exagerado el monto de la misma, por lo que adelantó que este será apelado. Seguidamente opinó que la actitud de Balestre se fundamenta "más que en el olvido del logotipo de la FISA, en la colocación de la insignia de la FOCA junto al de la FIA...".

**MISANO QUIERE UN GRAN PREMIO** - De Fórmula Uno, por supuesto. Y para ello, sus dirigentes vienen, desde hace un tiempo, entablando contactos con la persona más indicada, es decir Bernie Ecclestone, a fin de que dicha posibilidad se concrete para la temporada 1988, con el traslado del Gran Premio de San Marino, de su actual escenario de Imola, al de Misano. Algo que ya ocurrió en el Campeonato Mundial de Motociclismo. Para ello no sólo hablan sino que también trabajan en la remodelación del circuito, que, según los planes, será alargado en casi un kilómetro. Estos planes de renovación contemplan también la infraestructura del trazado, que de acuerdo con lo prometido, se convertirá en la más moderna y confortable que puedan ofrecer los circuitos italianos.

**TURISMO PARA UN INGLÉS** - En este caso, el elegido fue Win Percy, quien por segundo año se alzó con la corona europea de Turismo. Y esta vez, en forma exclusiva (el año anterior había compartido el cetro con su coequípier Tom Walkinshaw) y también algo sorpresiva, ya que las mejores posibilidades estaban dadas para el italiano Roberto Ravaglia. Pero los 500 km de Estoril, fecha final del certamen, resultaron frustrantes para el piloto peninsular quien, aquejado por problemas de encendido en su BMW G35 CSI, apenas si pudo arribar a un modesto noveno puesto, a tres vueltas del Ford Sierra XR4i, ganador con la pareja Niedzwiedz-Soper. A Percy, que a la sazón compartió un Rover Vitesse con Walkinshaw, le alcanzó entonces el segundo puesto para, por sólo un punto (219 contra 218), relegar a Ravaglia en el certamen.

**TERMINO LA INTERSERIE** - La ola de torneos que han culminado recientemente en Europa, incluyó también a la Copa Interserie, que con vehículos similares a los del Mundial de Resistencia, se disputa por varios países. Así, la sexta y última fecha propuso la cita en el austríaco de Zellweg, y allí fue Walter Brun (sí, el mismo que es dueño del equipo con que participa Larrauri en el Mundial de Marcas) quien se llevó el triunfo tras ganar la primera serie con su Porsche 962C y escoltar en la segunda al modelo 956 conducido por el italiano Paolo Barilla. Pero hubo alguien más satisfecho que estos dos, y fue "John Winter", que gracias a su tercer puesto final, juntó los puntos indispensables para coronarse campeón, relegando a Klaus Ludwig, quien asomó a principios de temporada como el gran candidato.

**EL CALENDARIO DE LA FORMULA 3000** - Ya se conoce oficialmente, y su programa no muestra sustanciales modificaciones con respecto al de este año, incluyendo otra vez, pese a que en la recién finalizada temporada 1986 fueron canceladas, las pruebas en Brasil; y también, y esto sí es novedad, una de reserva en Argentina. Así, la

actividad de la Fórmula 3000, con fechas y escenarios, será la siguiente: 29/3, Jerez de la Frontera; 12/4, Silverstone; 28/4, Nürburgring; 10/6, Vallelunga; 24/6, Imola; 8/6, Pau; 14/6, Donington; 28/6, Mugello; 19/7, Enna; 9/8, Brands Hatch; 31/8, Birmingham; 27/9, Le Mans; 8/11, Goiânia, y 22/11, Interlagos.

**¿VUELVE VATANEN A FORD?** - A punto de concretar un gran regreso a las competencias, tras su terrible accidente en el Rally de Argentina '85, Ari Vatanen podría producir otro, no menos impactante, a principios de la próxima temporada. En este caso sería a las filas de Ford, con las cuales el finlandés guarda el grato recuerdo de haber llegado, en 1981, a la conquista del cetro mundial. La posibilidad esta dada por los recientes contactos mantenidos por el piloto y Peter Ashcroft, uno de los responsables del área deportiva de la firma del óvalo. Sobre este tema es Ford quien parece llevar la iniciativa en el interés, ya que por su lado, Vatanen duda en dejar Peugeot. "Estos se portaron muy bien conmigo durante mi larga convalecencia. No me dejaron, y por eso no me parecería correcto que fuese yo quien ahora los abandonara", comentó Ari, en una acción que, además de su incertidumbre, refleja un reconocimiento humano no muy común en el medio.

**UN ROCKERO EN APUROS** - Y en esta oportunidad, no por culpa del entusiasmo de sus admiradoras... Si, por dedicarse a correr la Carrera de Celebridades realizada en Adelaide como prólogo del Gran Premio de Fórmula Uno, algo que se le ocurrió a Mark Knopfler, el líder del grupo inglés de rock "Dire Straits" todo había empezado más que bien, con el logro de la "pole position", pero no concluyó de la misma manera, pues en la vuelta inicial el Ford TX5 Turbo conducido por el músico, se despidió, golpeando contra un muro y ocasionándole a su piloto, una ligera conmoción cerebral y fractura de clavícula. Pese a todo, la prueba siguió y finalmente entregó como ganador a Dwayne Thys, Campeón Australiano de surf.

**AUDI VENDRIA AL RALLY DE ARGENTINA** - Trascendió en medios allegados al ambiente del Rally Mundial, que Audi estaría firmemente decidida a ampliar el tímido programa esbozado para su retorno al mayor certamen de la especialidad. Tras el anuncio de que Röhrl y Mikkola participaran en Montecarlo, Safari, Acropolis y Finlandia con sendos Coupé Quattro Grupo A, los rumores circulantes indican que el programa se extendería a algunas carreras más, entre las cuales se menciona el Rally de Argentina. También estarían incluidas en esta extensión del programa, las competencias de Cecega y Nueva Zelanda o Estados Unidos, recayendo entre estos dos últimos casos la elección, sobre la que en definitiva otorgue puntaje para el torneo de Marcas.

**OTRO ANDRETTI GANADOR** - Se trata en este caso de John, sobrino de Mario, quien acaba de obtener su primera victoria, al ganar con un March-BMW Stock, su clase en las Veinticuatro Horas de Watkins Glen, una de las últimas competencias válidas por el Campeonato "Firestone Firehawk". El éxito de este nuevo integrante del clan automovilístico de los Andretti, sorprendió a muchos, no tanto por las condiciones del joven piloto sino porque llegó nada menos que en la segunda carrera que éste disputaba en dicha categoría.

**MUERTE EN MONTJUICH** - Por segundo año consecutivo, las Veinticuatro Horas de Montjuich de Motociclismo, volvieron a co-

brar su cuota trágica. El piloto español Domingo Pares resultó, en esta ocasión, el elegido por el destino, luego de que su moto chocase con la conducida por su compatriota Antonio Boronat, quien trató de supearlo en una de las curvas del circuito. La

caída derivó en gravísimas heridas en la cabeza para Pares, que motivaron su deceso en el Hospital de Barcelona, en tanto Boronat, también con lesiones en su cabeza, debió ser internado en estado sumamente delicado.

## BLOMQVIST EN EL RALLY DE CHINA

Stig Blomqvist necesitaba reencontrarse con una victoria de cierta trascendencia. Y a falta de ellas en el Campeonato Mundial, logró su objetivo en la segunda edición del Rally de la China, una competencia que a pesar de su corto historial, asoma para convertirse en el futuro en una clásica de la especialidad y, por qué no, en una posible plaza para el certamen Mundial.

Blomqvist llegó a este esperado éxito a bordo de un Audi Quattro A-3. Y a no pensar que nos equivocamos con la marca, pues en esta ocasión, quien por este año es piloto oficial de Ford volvió a ser "prestado" por la casa del óvalo, como anteriormente y en ocasión de las fechas "mundiales"

ron en abandono, camino que siguió poco más tarde y por idéntico motivo, su coequípier Torph. Allí, entonces, se acabaron los problemas para Blomqvist, que con tranquilidad completó los 3.800 kilómetros para colocarse al tope de la clasificación entre los 17 pilotos que consiguieron finalizar la carrera, que había sido iniciada por 43 tripulaciones.

De esta manera el coche versión Quattro A3 de Audi, conservó su invicto, ya que éste fue su tercer triunfo en otras tantas carreras disputadas. El anterior lo había logrado, también en la China, el año anterior en manos de Hannu Mikkola, en



de Argentina y Finlandia, lo había sido a Peugeot.

Si bien la clasificación final lo dio con una ventaja de una hora y cuarenta minutos sobre su más inmediato escolta, la cosa no resultó tan sencilla para Blomqvist, a quien con su Audi de patente DK 9627, vemos en acción en una de las imágenes. Sus compatriotas Bjorn Waldegard y Lars Eric Torph, con sendos Toyota oficiales, le dieron trabajo en la primera parte de la carrera. Y de ambos fue Waldegard el que más preocupó a Stig, llegando incluso a arrebatarse el liderazgo en las primeras etapas y luego de que el Audi debiera detenerse para cambiar un filtro de aceite.

Sin embargo la suerte de Waldegard quedó echada en la segunda etapa, cuando los inconvenientes surgidos en el motor de su Toyota deriva-

ron su primera victoria tuvo lugar en el Rally de Argentina de 1984, por intermedio del propio Blomqvist.

No podemos terminar la crónica de esta carrera, sin hacer mención a quien fue su revelación. Nos estamos refiriendo al piloto local Lu Wing Jun, quien con el Mitsubishi Starion 400 Turbo que, con patente número 9701 vemos en otra de las fotos, se ubicó segundo. Este chinito cumplió una interesante labor que a punto estuvo de frustrarse en la última etapa, cuando el roce de su auto contra un muro, le ocasionó algunos daños en la suspensión. Afortunadamente pudo repararlos y llegar a esa posición de escolta que sus compatriotas celebraron como un triunfo. No era para menos.

## ESTUDIO TOYOTA PARA GRUPO A

Este Toyota Corolla Conquest FWD es un diseño tentativo para un futuro auto de grupo A. Fue equipado con un motor delantero de dos válvulas por cilindro, turbocomprimido, evolucionado de una versión hecha para el Grupo B, de 2.000 cm<sup>3</sup>. La carrocería de este primer prototipo fue construida en metal, con algunos paneles de fibra de vidrio. Si bien esta versión posee el volante a la izquierda, el próximo lo tendrá a la derecha, con carrocería de fibra de carbono.

La suspensión es McPherson en las cuatro ruedas, con amortiguadores Bilstein, mientras que tanto la trucha como la distancia entre ejes son ajustables, así como la barra antirrollo trasera, que puede regularse desde el cockpit. La transmisión de potencia a las cuatro ruedas se beneficia considerablemente de la experiencia realizada con el sistema "X-TRAC" usado por Martin Schanche en sus autos del Campeonato Europeo de Rallycross.

Un sistema Ferguson de cu-

pla viscosas conecta la caja de velocidades con el diferencial delantero controlado por un computador, mientras que la transmisión al frente anterior varía de acuerdo con la velocidad del auto, la presión del turbo y la potencia desarrollada. De esa manera el torque adicional puede variar entre 0 y 51%.

La dirección es asistida y en el auto hay tres radiadores de aceite. Uno para el motor y dos para los diferenciales. La caja de velocidades es una Hewind de cinco marchas, y el embrague posee tres discos, con una relación final de transmisión de 3,44:1. En este primer modelo, la distribución de peso es: 52% adelante y 48% atrás. Sus dimensiones son: entre ejes, 2.480 mm; largo, 3.985 mm; ancho, 1.785 mm; peso, 1.230 kg.

El Toyota Corolla Conquest FWD participó en el rally sudamericano denominado "Toyota Double Twelve", aunque se prevé que su segundo prototipo corra a fines de este mes en otra competencia.

Texto y foto: MARTIN HOLMES





**DISEÑOS ESPECIALES**  
Precios:  
JAULAS REFORZADAS... A 300.  
ARMADO COMPLETO  
FUNCIONANDO.....A 1.800.

**CHAPA Y PINTURA**

**ENVIOS AL INTERIOR**

**ARENEROS** Añasco 1077 - Esq. Gaona  
1405 - Buenos Aires  
Tel. 59-5550

**INSTRUMENTAL**

*"César"*

**AUTOMOTOR - NAUTICO - AGRICOLA**  
Reparaciones - Ventas  
TABLEROS ORIGINALES Y DEPORTIVOS  
VELOCIMETROS, TACOMETROS,  
INDICADORES DE NAFTA, TEMPERATURA,  
ACEITE, RELÓJES HORARIOS.

INSTRUMENTALES ESPECIALES PARA  
VEHICULOS DE CARROCERIAS PLASTICAS  
Y COMPETICION.

SERRANO 15 - Tel. 855 9847  
(1414) - altura Warnes 900 Bs.As.



**REPUESTOS**



**TRADICION EN VOLKSWAGEN**

IMPORTACION  
FABRICACION



**Kofron S.O.C.I.**  
Av. SCALABRINI ORTIZ 1990  
(Ex Canning) | Tel. 72-2272/4278/7125  
(1425) Buenos Aires

**Ahora en Castelar**



**"Todo"**



**para su Chevrolet**

**BEREMO S.R.L.**

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA  
ORIGINALES OPEL - CHEVROLET - PICK-UP "SILVERADO"  
**OFERTA** PANELES DE PUERTAS TRASERAS Y DELANTERAS  
OPEL K100 LEGITIMAS  
Av. E. Zeballos 2334 - Tel. 629-2217 (1712) Castelar

*Electro - Car*

**INSTALACION SERVICE**

ALARMAS DE PUERTAS  
Y CRISTALES  
ANTIASALTO - AUTOESTEREO

Serrano 21  
855-9850

**ESCAPES ESPECIALES · SILENCIADORES**  
NACIONALES IMPORTADOS

**DANIELSILEN**

JAULAS ANTIVUELCO · DEFENSAS  
MUÑECAS 1038 · 854-0688  
ENVIOS AL INTERIOR

**Atención Categoría**

**Spazio**

**FIAT ANSELMO** ... LO TIENE  
CARROCERIA - MOTORES COMPLETOS / SEMIARMADOS  
CAJAS DE VELOCIDAD' ETC.  
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS - ENVIOS AL INTERIOR

Muñecas 1046 - Tel. 854-0688 - (1414) Capital \* Sábados abierto todo el día \*

REPUESTOS Y ACCESORIOS  
**COBAS-FELIX**





DISTRIBUIDORES MAYORISTAS  
DE REPUESTOS Y ACCESORIOS  
GENERAL MOTORS.  
AUTOPARTES - PARTES DE MOTOR  
CAJA Y SUSPENSION.

**AVAN** **FAC**

Av. SANTA FE 2156/58 - (1870) -  
Tel. 208-3144/9602-AVELLANEDA

**HORACIO M. BOJANICH**  
RUEDAS Y LLANTAS

**Venta y Reparación**

Distribuidores de Ruedas  
CIMETAL - PRATI - PROTTO Y SPINA

H. Yrigoyen 1585 - Tel. 629-2534 - Moron Pcia. de Bs. As.

**distri ford**

Distribuidor mayorista TRINTER

COLUMNAS - CAJAS DE DIRECCION - DESPIECES.  
• Envios al interior  
Pedidos al Tel. 629-1407

ATENDEMOS  
TARJETAS DE CREDITO **INDALTEC**

ZEBALLOS 2501 - TEL. 629-1407  
1712 - CASTELAR

**Instrumental AVELLANEDA**

LA ESQUINA DEL INSTRUMENTAL





CALEFACTORES  
LIMPIAPARABRISAS  
ESTEREO - ANTENAS

TODO PARA EL TABLERO DEL AUTOMOVIL

AVELLANEDA 199 Esq. OTAMENDI - Tel 982-1555 - Capital

**La Cueva del Amortiguador**







amortiguadores/rodas

M. R. Resortes de Suspensión **Thompson Products**

H. YRIGOYEN 1563 - MORON TEL.: 629-5475 C.P. 1708



*Colección*  
**CORSA**

**CAMPEONATO MUNDIAL 1986 DE FORMULA UNO**

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>



# TIEMPO DE REVANCHA

Hacia bastante tiempo que los autos del "Polaco" no frecuentaban la victoria, ya sea en TC 2000 como en Turismo Carretera. Pero últimamente hubo un vuelco a su favor, ya que en setiembre ganó Oyhanart en Junín y ahora en noviembre, en el Autódromo, el "Puma" Aventin y el "Chango" Fernandino le brindaron el 1-2, mientras que siete días más tarde, Gayraud prolongó la racha en Río Cuarto aunque justo en esa Renault se quedara con el título... Charlamos con el preparador, quien en medio de la euforia analizó este feliz momento y habló sobre su futuro.



Observando detalles (derecha) en la coupe Sierra XR4 de Mario Gayraud, quien en Río Cuarto volvió al triunfo en TC 2000. Con José Luis Bessone, Josefina (su mujer) y Angel Banti, luego de la victoria en Río Cuarto, en tiempo de revancha para el "polaco" Oyhanart y Gayraud, dos "pupiles" ganadores



Indudablemente, la suerte es así... Casquivana al máximo, se "pone de novia" con alguien hasta que de buenas a primeras se va tan rápido como llegó, instalándose en "brazos" de otro y, reconquistarla no es trabajo fácil.

Algo de esto sucedió con José Miguel Herceg. Veamos como: en TC 2000 desde aquella victoria lograda por Mario Gayraud en Las Parejas el 3 de mayo pasado, José Miguel Herceg inició un periodo difícil en el que la suerte comenzó a serle esquiva por una serie de circunstancias. Paralelamente, en Turismo Carretera, las cosas para los Ford en los que el "Polaco" tiene algo que ver no marchaban en la medida de lo esperado desde la victoria de Jorge Oyhanart en Junín el último 7 de setiembre.

Sin embargo, como bien se dice, "no hay mal que dure cien años, ni cuerpo que lo resista", el mes de noviembre comenzó fructífero para el preparador de Pacheco. En T.C., Oscar Aventin y Esteban Fernandino establecieron un contundente "uno-dos", mientras que una semana después, Gayraud volvió al triunfo en T.C. 2000 luego de una seguidilla victoriosa de las coupes Renault Fuego, dándose algunas circunstancias contradictorias. Se las planteamos a Herceg

y aquí están sus respuestas.

—¿Como se explica que en Chaco, donde se beneficia el Ford Sierra, haya ganado la coupe Renault Fuego, mientras que en Río Cuarto, que es a priori un trazado más apto para la Fuego la victoria corresponda al Sierra?

—Antes de contestar eso, diré que ya no existen circuitos que favorezcan a una determinada marca. Más aún, las carreras más fáciles son las que aparecen en la teoría como más difíciles y viceversa... Además, entran en juego otros factores, como el clima. En Pigüé nos "jugamos" a colocar gomas de lluvia, pero paró de llover, se hizo la huella y nos vinimos para atrás. Con respecto a la pregunta, y volviendo a lo que dije al principio, pienso que el de Chaco es un trazado que empareja las posibilidades, aunque en esa carrera tuvimos mala suerte. No se ganó porque al comienzo lo chocaron a Bessone, quedando el auto desalineado el resto de la carrera. De todos modos, en varias vueltas "Tito" anduvo más rápido que los de la punta, mientras que a Gayraud se le quemó el amplificador del encendido. En Rafaela, Gayraud andaba bien,

mientras que a Bessone se le trabó el soporte del acelerador en la vuelta previa y no nos avisó, de lo contrario hubiéramos solucionado prontamente el problema. Pero allí la relación de diferencial era corta, por lo que tratamos de contrarrestar eso poniendo rodado más alto, lo que contribuyó a que el auto quedara "largo" y la Fuego nos hiciera diferencia. Llegamos a Río Cuarto y todos presumían que ganaría otra vez la Fuego, pero fue al revés y le dimos el "gran baile", a pesar de la inferioridad numérica. Creo que ellos se equivocaron con las gomas, ya que calzaron solo a Traverso con un compuesto duro.

—Pasemos al Turismo Carretera, Herceg. ¿Por que los Ford tardaron tanto en volver a la punta?

—Esa categoría, últimamente, se volvió muy competitiva, existiendo gran paridad entre las marcas. De todos modos, siempre hubo un Ford que estuvo en los primeros planos. En Junín, Oyhanart se vio beneficiado porque los que iban adelante se tocaron, aunque el auto andaba muy bien, lo mismo que en Balcarce, donde subió al podio. En cambio, con el auto de Oscar Aventin tuvimos algunos problemas, ya

que como decimos nosotros, "nació mal". Trabajamos mucho para acomodarlo, pero se golpeó en Santa Teresita, debiendo trabajar de a un elemento por vez, de lo contrario habría que parar y no concurrir a tres carreras. Ya en Balcarce ese auto estaba para ganar, pero Oscar se confió mucho en la serie, por lo que en la final largó bastante atrás y eso fue gravitante, aunque pudo llegar quinto.

—Hasta que llegó el desquite en el Autódromo...

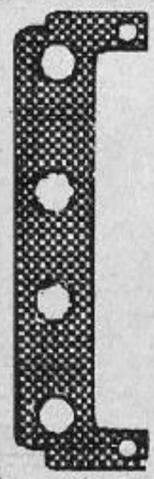
—Luego de tantos sacrificios era lógico que volviéramos a tener alguna "buena". Trabajé bastante en los motores para Aventin y Fernandino y para la suspensión del auto del Quilmes Automóvil Club, quedando Salgado a cargo de la del auto suyo. Y bueno... por ser reciente todos recuerdan lo que pasó allí ¿Era hora, no?...

—Por último Herceg... ¿Que pasa con Ford? ¿Qué hará el año que viene?

—Con Ford está todo normal. Me reuní con ellos y con la Comisión, acordando que les haré llegar mis pautas para el '87. Pero antes quiero terminar el año y descansar un poco. Luego, en enero, decidire mi futuro

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones



# Maripodi

## Juntas S.A.I.C.

TRONADOR 571 - Tel. 551-4459/2495 - (1427) BUENOS AIRES

Y AHORA TAMBIEN...  
REPUESTOS PARA  
CARBURADORES



# FITOTO

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS  
Y ACCESORIOS

## FIAT



Adherido al



AMERICAN EXPRESS  
ENVIOS AL INTERIOR

AV. DIAZ VELEZ 4583 - CAPITAL  
TEL. 982-1824

# PEUGEOT-REP



argencard

VENTAS POR MAYOR Y MENOR  
403 404 148 504 404 D  
"505"

ENVIOS AL INTERIOR

Sarmiento 3901 (1197) Bs. As. Tel. 88-8555

# ESTABLECIMIENTO DE MARTINO INDUSTRIAL COMERCIAL S.R.L.

\*Recambiamos y colocamos su  
caja de dirección en el acto  
\*Venta reparación y service  
\*Estacionamiento propio

REPARACION

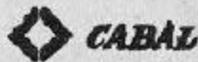


SABADOS de 8 a 12 Horas.  
JOSE M. MORENO 987/989  
Tel. 923-8435-(1424)-Capital

# Resi-Mar

ACUMULADORES

\*ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ \*NAUTICA - AVIACION  
\*TODAS LAS LINEAS REFORZADAS \*GARANTIA 15 MESES



VENEZUELA 3902 - Tel. 761-4480 - (1603)  
VILLA MARTELLI

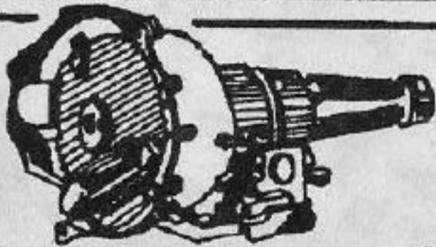
# CASA Carluccho

VENTA Y COLOCACION DE  
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE  
EQUIPOS ESPECIALES  
JAULAS Y DEFENSAS DE SEGURIDAD  
• Doblamos hasta 4" •



Av. Mitre 338 - Villa Martelli - Tel. 761-3798  
Mariano Pelliza 4192 - Munro - Tel. 762-3687

# CAJAS AUTOMATICAS



DIRECCIONES HIDRAULICAS  
REPARACION  
CALIBRACION  
REPUESTOS

ROBERTO A.  
ZANESE y Cia.  
AV. DE LOS INCAS  
5411/13  
1427 BUENOS AIRES  
TEL. 52-7669



# AUTO RADIO "DANY"

Autorradio - Esteros - Grabadores - T.V.  
Nacionales e Importados  
REPARACION E INSTALACION  
Cangallo y Salguero  
Buenos Aires  
ESTACIONAMIENTO EN GOMERIA

# Blanco

MECANICA INTEGRAL  
AUTOMOVILES  
NACIONALES E IMPORTADOS  
TABARE 1435 - Tel. 923-8775  
(1437) - BUENOS AIRES



# FRENOTECNICA

LINEA COMPLETA  
DE REPUESTOS  
PARA FRENOS



RECTIFICACION DE CAMPANAS  
COLOCACION DE  
CINTAS DE FRENOS  
PEGADAS  
SISTEMA PERMAFUSE  
REPARACION Y VENTA  
DE SERVOS FRENOS

PASCO 649 - TEL. 942-7241  
(1219 CAP. FED.)



# DRESS-CAR

AHORA  
VENDE



TODO PARA  
COMPETICION

- Cascos  
- Butacas

- Buzos antifiama  
- Cables de bujia  
- Radiadores de aceite

• INDEPENDENCIA 4101 - Tel. 72-7147 - (7600) Mar del Plata



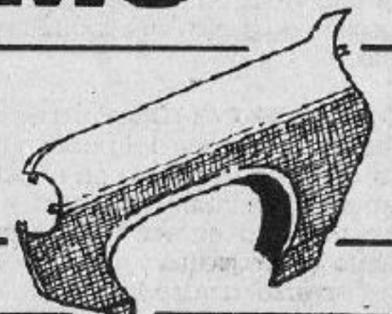
VISION "SU PUERTA AL SOL"  
(Agente autorizado)

# Autopartes "MS"

ACCESORIOS  
PARTES DE CARROCERIA  
TODAS LAS MARCAS,  
NACIONALES é IMPORTADAS

Ventas por Mayor y Menor

Av. Mitre 383 - Tel. 761-8202 - Florida



# Revisando Apuntes

• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

Por Carlos Neira y Mario Armas  
Fotos: Enrique Ferrupato, Miguel Tillous  
y C.N.

**TURISMO COMPETICION 2000, FORMULA RENAULT Y  
FORMULA ENTRECOR EN RIO CUARTO, CORDOBA (9/11/86)**

# CALENTANDO EL VIENTO

El solitario Mario Gayraud "manejó el viento" más fuerte de los últimos tiempos, como asociándose al ventoso clima que azotó al fin de semana riocuartense, y batiéndose contra el "Fuego cruzado" del escuadrón rival, para poner al rojo —aunque solo en el tercio inicial— lo que resultaría el combate final por el título del T.C.2000. Otros dos que jugaron al "solitario", Neviani y Di Palma Jr., liderando ambos el buen complemento de los monopostos, y el público en ebullición total, hicieron el resto. Para todos los gustos. Veamos si no...



3

1 - Daniel Neviani saluda luego de su triunfo, seguido de Mancuso. El de Laboulaye ahora intentara buscar el Campeonato. 2 - Traverso y su gente. Cuando el flaco llegó al parque cerrado, el público fue incontrolable. Lo sigue Del Río. 3 - Arranque de la Entrecor. Ya se insinúa la gran escapada de José Luis Di Palma. 4 - Gayraud se le mete por dentro a Traverso, que debe frenar (ver "stops" encendidos) para no tocarlo. Solo es el que va adelante.

## CUARTETAS

**SPOILERS.** Tras las pruebas de tanques llenos, Juan María Traverso hizo retirar el spoiler delantero de la coupé, para reemplazarlo por otro de menor tamaño y, por supuesto, menor carga. Sus compañeros de equipo, en cambio, dejaron los de mayor labio. Cuestión de gustos en el equilibrio del auto...

**PODIO DERRUMBADO.** Para evitar las eternas invasiones del público al podio, se ubicó la tarima en el parque cerrado. Fue inútil la argucia, ya que una multitud entervorizada con el triunfo de Gayraud y el campeonato de Traverso, arrasó literalmente con el portón y provocó el paulatino de-

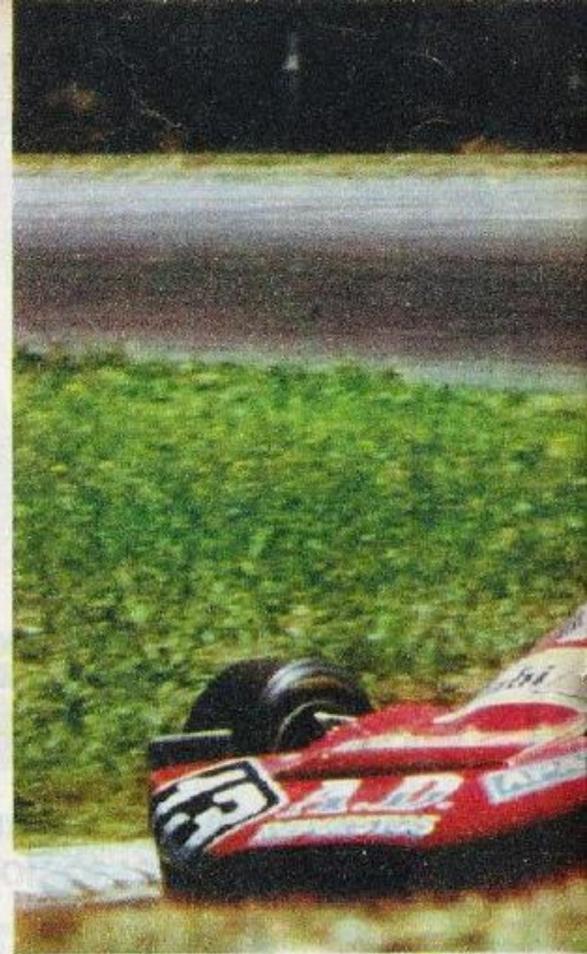
rumbe del cadalso, el que milagrosamente no provocó consecuencias mayores a los circunstantes. ¡Hasta cuándo, Catilina!

**FORTUNATO SEMPRE AVANTI.** Entrevorado entre los mejores transcurrió el fin de semana, el solitario peugeotista de Lobos. El representante de la Peña Coco Pueblas, dio sólo doce vueltas en la final, pero hasta su abandono, figuró entre los del segundo pelotón. En la quinta vuelta estaba tras los tres Fuego y Gayraud, y después nunca bajó del sexto puesto. Muy meritorio. En el 505 se mejoraron notoriamente los frenos y su capacidad.

**AUTOELEVADOR.** Un equipo singular

fue el que se instaló en el auto del TC 2000 de José Luis Di Palma. Se trata de autoelevador neumático, que suspende las cuatro ruedas en el aire, permitiendo el trabajo de recambio rápido de ellas. El equipo es activado por un tubo de aire comprimido, con una conexión en el lateral izquierdo de la coupé, de cuyo falso chasis emergen cuatro "patitas".

**SOTO A ITALIA.** Ernesto Soto nos comentó su viaje a Europa y los resultados conseguidos de sus gestiones para correr en el viejo continente: "Lo más factible, fue la posibilidad de incorporarme al equipo de Contrero, con uno de los dos o tres Opel Kadett 1.6 del Grupo "A". Sena para participar en el campeonato Italia- 4





2



## BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** Automóvil Club Río Cuarto.  
**Promotor:** Alcides Raies.  
**Accesos:** Dos. De tierra. Muy polvorientos. No hay túnel. 2 puntos.  
**Controles:** Los hubo, pero ¿de qué sirvieron, si la zona de boxes y, al final de la carrera, el parque cerrado, fueron tierra de todos? 2 puntos.  
**Comodidades:** Regulares. 2 puntos.  
**Estado del circuito:** Bueno. 3 puntos.  
**Promoción del espectáculo:** Buena. 3 puntos.  
**Servicio de prensa:** Aceptable. 3 puntos.  
**Facilidades para las transmisiones:** Excelentes. 5 puntos.  
**Puntualidad:** Óptima. 5 puntos.  
**Boxes:** Buenos para el T.C. 2000. Precario el "campamento" que sirvió de base para los monoplazas. 2 puntos.  
**Total:** 27 puntos. (Ideal, 45).



1



2



3

1 - Es curioso ver a uno de antitama y con muletas, como en este caso al bueno de Omar Suriani. En la clasificatoria le dio "como rengo a la muleta" y en carrera se despidió enseguida. 2 - En el segundo pelotón, durante la segunda vuelta, pujan Bessone (Jose) y Eichegaray. Apoyados preceden a Raies y Del Río. 3 - El colega Delgado (viejo suicida del ambiente) huye cobardemente. Soim lo persigue implacable por el pasto. ¿Ajuste de cuentas? 4 - Así queda lo que quedó del XR4 de Pisandelli. La pinta fue realmente fuerte y le impidió correr al neuquino. 5 - La remozada torre de control y la pasarela que permite que los boxes se pueblen de caras extrañas. 6 - Aunque parezca mentira, la escena transcurre en el parque cerrado. Hasta allí llegó el terror de los "renovistas". 7 - El Guri Martínez, en la vuelta final de la carrera de no clasificados. ¿Y el casco?!



4



5

no, que tiene muy buen nivel, 'garpando' por supuesto, pero cantidades razonables". El cordobés estuvo allá, viendo conchabos con el "Loco" Tubal, que podría orientar su futuro en idéntico sentido.

**LOS "EX", DE NOVIOS.** Muy cordiales y unidos durante el fin de semana, se los vio a "Tito" Bessone y Juan María Traverso, ambos "ex" del team que dirige el "Polaco" Herceg. Incluso, el viernes escuchamos un trato que ambos hacían para "tirar" juntos en la clasificatoria del sábado, hecho que, aparentemente, luego no se concretó. Como es sabido, Tito y el "Flaco" han iniciado conversaciones con miras a compartir una de las máquinas de Sport Prototipos en la fecha argentina de Endurance, el 15 de marzo.

**SERAFINI, TARDE.** "Me dijeron que el jueves no se podría probar acá y esperé a hacerlos en Las Flores. Pero allí rompí un motor y me quedé arreglándolo. Para colmo, cuando llegué aquí, al no haber túnel perdí un turno de prueba..." En otro orden de cosas, Jorge nos pidió que difundiéramos que tiene en venta la coupé Fuego con la que corrió, la que en su momento causó sensación por su puesto de conducción central.

**Y LA CARPA NO APARECE.** En una coqueta carpa se instaló el sábado una oficina de prensa. El domingo, cuando acudimos a ella, sencillamente no estaba. Directivos del club nos anticiparon sobre la causa: durante la noche, manos anónimas la hicieron repeluz. La torre no pudo ser robada, y



7

## LOS MAS Y LOS MENOS

- Los más eufóricos:** Los hinchas de Renault festejando el título de Traverso. Hasta se olvidaron de que la carrera la había ganado un Ford.
- Los más preocupados:** Los que llegaron sin reserva de hotel a Río Cuarto.
- Los más satisfechos:** Los que se dieron una vueltecita nocturna por el Barrio Alberdi.
- El susto:** El que se llevó Pisandelli, con su despiste del viernes.
- La desazón:** La de Néstor Furlan, con el pobre rendimiento de su auto. Para colmo, ganó su rival Neviani, y ahora deberán definir en Bahía Blanca.
- La pena:** La noticia de la muerte de "Chiche" López.
- El "robo" del año:** La forma en que José Luis Di Palma ganó en la Fórmula EntreCor.
- El toque:** El de Miguel Ángel Etchegaray y Gustavo Mandrini, en la última vuelta de la Fórmula Renault.
- El imprudente:** El padre que, junto a su pequeño hijo, intentó cruzar la pista en plena carrera.
- El gran retorno:** El de Ernesto "Tito" Bessone.
- La novedad:** La pasarela sobre el circuito en la recta principal.
- Lo necesario:** El túnel, para así agilizar la desconcentración.
- Lo molesto:** Especialmente el viernes, la tierra y el viento.
- Los debuts:** Los de Miguel Ángel Etchegaray y Gabriel Rates en TC 2000.
- La satisfacción:** La que se percibió durante todo el fin de semana en el equipo de Herceg. Tenían sus motivos...
- Lo que estuvo de más:** La "carrera" de la clase B de T.C. 2000.
- Lo insólito:** El accidente de René Zanatta.
- El hombre del día:** Juan María Traverso. Sin dudas.
- Lo afortunado:** que el desmoronamiento del podio sólo haya terminado con un susto para varios. Alguna vez puede ser peor. Prevengamoslo a tiempo.
- La preocupación:** De Gabriel Rates con la caja de velocidades.
- El cumpleaños:** De Mario Gayraud, quien no tuvo mejor forma de festejarlo que soplando la victoria a las Fuego.
- El consuelo:** El triunfo de Gayraud para los hinchas de Ford, que así, al menos, tuvieron un atenuante para aguantar las cargadas de sus rivales de Renault por el título logrado.

## T.C. 2000 CAMPEONATO

(Disputadas once competencias)

Traverso, 146 puntos (virtual campeón); Gayraud, 125; Del Río, 73; Banti, 71; Del Campo y Pisandelli, 50; Soto, 49; Oltza, 38; Serafini, 27; R.L. Di Palma, 23; E. Bessone, 21; Pontoriero, 20; Crocco, 19; Sáenz, 18; J.L. Di Palma, 13; Tortiani, 12; Zuain y Fineschi, 9; Monguzzi, 6; Perini, García Cómez y Varela, 4; Flores y J.L. Bessone, 3; Baldinelli y Navati, 1.

Próxima competencia: el 30 de noviembre en Bahía Blanca.



en ella se instaló el centro de prensa.

**PEDERNERA Y SU PISTOLA.** El "Negro" Pedernera también tiene pistola y la estaba usando el sábado para medir la velocidad de los autos en la recta de boxes. Por ahí, según pudimos pispear, los Renault y Sierra más veloces pasaban a unos 175 Kms por hora, y seguían levantando vueltas, claro.

**TC 2000 B.** Fueron seis los autos de esta nueva división, los que llegaron al Imperio del Sur para dirimir. Tres Taunus coupé, un Fiat 125 C y dos VW 1500. Corrieron el domingo temprano sobre 8 vueltas que resultaron un plomo. "Chichilo" Flores (VW) punteó al principio, pero pronto abandonó. Ganó Raúl Foissac, de Pigüé, con un

Taunus; segundo y último fue Jorge Speziale.

**SURIANI CON MULETAS.** Extraño ver a Omar Suriani utilizando muletas en sus desplazamientos fuera del auto de carrera. La explicación del propio piloto fue la siguiente: "Sufrí una microsis en la cabeza del fémur izquierdo, que en esa parte impide la normal circulación de la sangre. Los médicos me recomendaron descanso, pero mis ganas de correr pudieron más..."

**DEBUTANTE.** Jorge Striebeck, oriundo de Henderson y Campeón de la Fórmula Dos del Sudoeste en 1982 y 1985, tuvo su bautismo en la EntreCor. Lo hizo con un carrereado Berta-VW, atendido por los hermanos Oberli de Lincoln, Antonio Zeberio y Juan Carlos



TC 2000  
a MIGUEL ANGEL ETCHEGARAY



Para esta distinción tenemos en cuenta dos aspectos de la labor del "Toto": su octavo tiempo en clasificación (ahí nomás de Soto, Oltza y Del Río) y esas tres primeras vueltas en las que el mercedino se entremezcló en el lote de "los chicos malos". Aunque desde ahí peno con los frenos, su actuación fue sorprendente para un debutante, particular neto y, para colmo, diversificada entre dos categorías en las que, además de piloto, oficia de mecánico. Para destacar...

## F.R.A.

a GUSTAVO MANCUSO

Oltza muy buena labor del piloto de Chacabuco, que silenciosamente ha ido escalando posiciones en el Campeonato. Sin tener un motor de los más "veloces", sí contó en cambio con un



chasis muy bien equilibrado que, unido a un correcto manejo, le permitió estar en el lote puntero. Si bien el agónico toque entre Etchegaray y Mandrini le benefició para llegar al segundo puesto, su tarea a lo largo de la carrera merece el reconocimiento.

## F.E.N. a GABRIEL MASSEI

En la dimensión "normal" de la categoría, la de este joven piloto resultó la actuación más importante. Supo contener en la parte inicial los embates de Pataí y Becarria, para luego establecer la



diferencia que lo haría llegar al tercer puesto. Todo esto, pese a luchar durante gran parte de la carrera con un inconveniente en el tablero, que se aflojó y provocó que Gabriel distrajera su atención en la tarea de "mantenimiento".

(Ilustraciones Silvio Formoso)

**Fridel.** No fue un estreno muy afortunado, ya que apenas dio cinco vueltas.

**DUDAS.** Hubo el sábado tras la clasificación, sobre el total de autos habilitados para largar la final de la Fórmula Renault Argentina. Los pilotos querían que como, según ellos, se les había prometido en Buenos Aires, fuesen 30, en tanto las autoridades deseaban que se respetase la cifra de 26 fijada por el reglamento de la competencia. Finalmente partieron la diferencia y fueron 28 los que se alinearon en la grilla.

**EL "GURI" ENTRE LOS NO CLASIFICADOS.** La Fórmula Renault volvió a realizar una carrera para los no clasificados. Allí prevaleció el entortijado

**Omar "Guri" Martínez,** quien, tras diez vueltas, superó por seis segundos al rosarino Carlos Rossi.

**REGRESO SIN GLORIA.** Fue el del santafesino Javier Kaiser, quien con un motor "muy flaco", quedó bastante lejos en la clasificación del sábado en la Fórmula Renault. Decepcionado por el resultado, apenas terminada la tanda pegó la vuelta a sus pagos. "No tiene sentido quedarme ni para la carrera consuelo, ya que estoy a seis segundos de los más rápidos. Y ésa es mucha diferencia", comentó con resignación.

**RIVAROLA Y EL CASO MINERVINO.** Horacio Rivarola, titular de la CDA del Automóvil Club Argentino, estuvo presente en Río Cuarto. Y no pudo

ingrese  
**ESCUELAS DE  
 SUBOFICIALES DE  
 LA FUERZA AEREA**



Requisitos:  
 \* Edad comprendida entre 16 y 20 años.  
 \* Haber aprobado el Ciclo Primario

Informes: Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104)  
 CAPITAL FEDERAL o UNIDADES de F.A.A.

**CIERRE DE INSCRIPCION 15 DE DICIEMBRE DE 1986**

FUERZA AEREA ARGENTINA - Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) Cap. Fed. o Unidades de F.A.A.

Solicito información referida a condiciones de ingreso a la ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA F.A.A.

CORDOBA  EZEIZA

Apellido .....  
 Nombre .....  
 Calle ..... Nº .....  
 Localidad ..... C.P. ....  
 Provincia .....

\* marque el casillero que corresponde.

escapar de la consulta sobre el estado actual del polémico caso Minervino, que tiene pendiente la clasificación del Campeonato de la Fórmula Entrecor: "Es un asunto que está exclusivamente en manos de la Justicia Civil. Por eso, habrá que esperar que ella se expida. Nosotros, por el momento, no podemos hacer nada".

verir a la Fórmula en monomarca en cuanto a motores", nos comentó Leopoldo Cumini. Y agregó: "Esperamos tener una definición lo más pronto posible, para ir organizándonos para el año próximo. En caso de no llegar a un acuerdo con la gente de Ford, consideraríamos la posibilidad de Renault".

**MOTORES FORD EN LA ENTRECOR?** La posibilidad ya comentada tiempo atrás, puede ir clarificándose en los próximos días. "Ellos nos han hecho la oferta y nosotros les hicimos saber nuestras pretensiones para con-

**MASSEI A LA FORMULA DOS SUDAMERICANA.** Es bastante probable que Gabriel Massei pase a la Fórmula Dos Sudamericana el próximo año. Lo haría con un Berta que contaría con el asesoramiento mecánico de Guillermo Maldonado



Arriba: Pasa el "Tero" Pontoriero, mientras Ernesto Bessone (h) termina un semitrompo en la horquilla de la curva N° 1. Fue en clasificación, y luego en carrera ninguno de los dos fue afortunado. Abajo: Escena muy repelida en el box del puntero del Campeonato de la F.R.A. Sandro Crespi y un ayudante levantando la tapa del motor de Furlan, quien padeció problemas durante todo el fin de semana.

Por Néstor Carbia  
Fotos: N.C. y Rogelio Cano

## Revisando Apuntes

• Más fotos • Apostillas • Conclusiones

### FORMULA DOS CODASUR EN CASCAVEL, BRASIL (9/11/86)

# AL SON DE LA DUDA...

En medio de problemas institucionales que afectaron seriamente la validez oficial de la prueba, la categoría sudamericana llevó a cabo, "contra viento y marea", otra competencia en suelo brasileño, esta vez en el Estado de Paraná. Gracias (y también pese) al principal problema suscitado, mucho es lo que esta singular reunión ha dejado para el comentario... y el análisis.

*Abajo, pese a tanto contratiempo, derivado en principio en la falta de aval de la Codasur, la decisión de correr está tomada. César Pegoraro "monta" en su auto mientras un mecánico lo asiste. Al fondo, parte de los boxes y el pintoresco escenario parancense. Arriba, los primeros completan la vuelta de honor en la caja de una pick-up. Maldonado, Kissling, Sommi (estos dos de espaldas) y Benaim (semiculto por cabezota con auriculares), son esperados por "papá" De Guidi en boxes. El ambiente se había deslizado.*



## BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** Automóvil Club de Cascavel.  
**Promotor:** Reinaldo Cozzani.  
**Accesos:** Dos, de tierra, en buen estado. 3 puntos.  
**Controles:** Muy buenos. 4 puntos.  
**Comodidades:** Buenas. 3 puntos.  
**Estado del circuito:** Excelente. 6 puntos.  
**Bases:** Buenos. 3 puntos.  
**Promoción del espectáculo:** Muy buena. 4 puntos.  
**Servicio de Prensa:** Solo elemental. 2 puntos.  
**Facilidades para las transmisiones:** Buenas. 3 puntos.  
**Puntualidad:** Muy buena. 4 puntos.  
**TOTAL:** 51 puntos (ideal, 45).



## LOS MAS Y LOS MENOS

**Lo positivo:** Que la categoría haya sabido encontrar los caminos para salir adelante en una situación comprometida, frente a la cual la pusieron los mezquinos intereses de los dirigentes de la CBA, fundamentalmente de su presidente, que al parecer no sabe de renunciamentos y puso en la picota a la mejor expresión del automovilismo sudamericano.

**Lo negativo:** Que la Codasur se haya hecho oído de la inflexible posición de Joaquim Melho y haya desconocido... (¿desconocido?) que la fecha del 9 de noviembre estaba prevista para Cascavel en reemplazo de Gramado, desde la carrera de San Pablo, cuando se comenzó a hablar del tema. ¿Qué argumento es ese de comunicar el jueves 6 a la noche y por vía telefónica que esa fecha era la que le correspondía a Gramado?

**Lo lindo:** La unión y la firmeza que mostraron frente al conflicto que se planteaba, tanto brasileños como argentinos. Los primeros, para reaccionar frente a la irracional actitud de Melho, y los segundos, por mantener el equilibrio y solidarizarse con sus compañeros de categoría, acompañando la postura.

**Lo feo:** Que Melho y el presidente de Codasur —el uruguayo Roberto Gardiol— le hayan prohibido a Carlos Funes, el ingeniero argentino radicado en Río de Janeiro y habitual Comisario Técnico de la fórmula, viajar a Cascavel para cumplir sus funciones.

**Lo mejor:** La soberbia tarea organizativa y de fiscalización de la competencia que realizó la gente del Automóvil Club de Cascavel y de la Federación Paranaense de Automovilismo. No se les escapó ningún detalle y demostraron conocer al dedillo no sólo el automovilismo en general sino la Fórmula 2 en

## APUNTANDO AL '88

Dentro de los márgenes de tiempo que CORSA tuvo para efectuar la cobertura de la carrera de Cascavel, nos hicimos un hueco para realizar un relevamiento de cómo piensan encarar el año próximo los distintos equipos y pilotos de la categoría, y cómo están trabajando en sus proyectos. De esta investigación surgieron muy claramente dos circunstancias: 1) Que los argentinos están mucho más avanzados que los brasileños en cuanto al planteo para la próxima temporada; 2) que mientras los argentinos se inclinan por Alemania o Italia para buscar la tecnología adecuada a sus necesidades, los brasileños con equipo propio, piensan entrar al '87 de la mano de los preparadores ingleses de Volkswagen.

**Scheer:** "La de Cascavel fue la última carrera de este año para mí. A partir de Colonia, nuestro auto va a correrlo Alexandre Negro, un piloto que está ubicado en el primer lugar del Campeonato de Marcas-Turismo— de Brasil, que corre con un Passat oficial de fábrica y tiene experiencia en la Fórmula Ford. Mientras tanto, yo seguiré trabajando en el proyecto que tenemos con Francisco Abadía para montar el taller de competición en Florianópolis. Para el mismo, vamos a tener toda la contribución tecnológica de la Facultad de Ingeniería de Santa Catarina y todos sus elementos. La idea es hacer una empresa comercial dedicada al desarrollo y la preparación de autos de cualquier categoría. Yo seguiré corriendo el año que viene en Fórmula 2 con Berta-Dodge, quizá desde la primera carrera si llegamos a tiempo con todo."

**Guerra:** "Estoy a la espera de la decisión de Renault en cuanto al apoyo que vamos a recibir los pilotos de la marca. Si no hay una política definida, estudiaremos alternativas, sin pensar solamente en el rombo. Por ejemplo, si Ford se interesara en la categoría veríamos las posibilidades con ellos, como con cualquier otra marca. Seguiremos en la categoría."

**Pimenta:** "Es casi seguro que voy a continuar en el equipo de Maldonado el año próximo. Todo depende de los arreglos con mis sponsors, que estoy discutiendo en estos días en Brasil."

**Benamo:** "No pienso aun en el año próximo. Por ahora sé que corro ésta y Colonia en el equipo de Kissling, después veré, aunque si hubiera posibilidades, no te niego que me gustaría mucho seguir con Willy."

**Sommi:** "En el rubro motores, mi carta está jugada por Alfa Romeo. Voy a ser su representante en la Fórmula 2 Sudamericana en cuanto a traer los motores preparados por Novamotor, efectuar su venta, los servicios y la provisión de repuestos. En materia de chasis voy a seguir con un Dallara y un Berta. Compré el auto de Pavanello —el que corrió Larrauri este año en Imola—, que ya probé en Varano y va muy bien. Di cien vueltas, y en la vigésima ya estaba en el tiempo del circuito. Fue una buena experiencia para mí y también pa-



*Esta mañana de hierros retorcidos, plásticos sueltos, matas y tierra es el auto de Ricardo Risatti luego del vuelco —del otro lado del talud— del sábado en clasificación. 2) Enrique Benamo volvió a la Fórmula en el equipo de Kissling, anduvo muy bien durante todo el fin de semana y quedó satisfecho. 3) Es Josue Melo Pimenta, estaba para ser el mejor brasileño. En eso andaba cuando se corrió el arbol de levas y se quedó de a pie. 4) Así sonreían, antes de sus accidentes del sábado, Risatti y Pescador. Luego no estaban tan animados... El cordobés no pudo correr, en cambio sí lo hizo el salteño. 5) A destajo, como siempre, trabajó el equipo de Kissling durante todo el fin de semana.*

ra Pavarcello, Dallara y Pedrazzani, que estaban todos presentes en el circuito. Me trataron muy bien y prometieron enviar el auto en los próximos días. Además, también compré todo para armar el Berta con la mecánica Alfa. Raúl Aparicio ira a Italia a trabajar en Novamotor durante un mes —en enero, posiblemente— para aprender todo lo referente a los motores. Esta es una gestión que me posibilitó Francisco Zanón, y no quiero dejar pasar la oportunidad. Con el auto comenzaremos a rodar en febrero, cuando vuelva Raúl."

**Crocetti:** "No tengo nada definido aun. Las opciones son tres. Puedo seguir en el equipo INI, puedo ir al equipo —o al taller— de Miguel De Guidi y aprovechar toda su sapiencia, o bien una tercera que no quiero mencionar ahora pero que quizá sea la más factible".



**Feoli:** "Si logro tener el patrocinio como para seguir, la idea es comprar un chasis Berta nuevo, colocarle una caja Hewland MK 10 y traer motores ingleses de Volkswagen producidos por el preparador John Judd."

**Equipo INI:** "De los pilotos no podemos hablar. Si tenemos decidido que los chasis serán Berta y las cajas T.C.M., —ambos ya están encargados—, en cuanto a los motores, vamos a participar del desarrollo que haga Volkswagen y en el cual ya está trabajando Maldonado."

**Kissling:** "Seguire con todo igual a este año: chasis Berta, motores Renault y la nueva caja T.C.M. de la cual voy a hacer los tests en cuanto esté lista."

**Pegoraro-Bartello:** "Nuestro preparador —Clovis de Moraes— viajará a Inglaterra y Alemania en los próximos días, y luego

de ver lo que hacen Judd y Spiess, vamos a definir con qué nos quedamos. Los chasis, casi seguramente serán los Berta actuales; las cajas, las Hewland. La idea es traer algún motor ya hecho y luego, que Clovis trabaje elaborando los restantes para el equipo."

**Giacchino:** "Por ahora sé que corro las tres carreras finales con el equipo de Rullo. A mí me gustaría seguir en la categoría y con el mismo team y mecánica, pero hoy no puedo decir nada. Si no consigo el apoyo para la F-2, corro en T.C."

**Friedrich:** "En principio seguiré con el chasis Berta y la caja nueva que está haciendo Meriggi, con un piñón y una corona diferentes. En materia de motores me volvería a los VW que hace Judd en Inglaterra."

**Gunther:** "Trataré de seguir en la cate-

particular.

**Lo peor:** Que nadie de Codasur haya tenido la suficiente hombría como para ir a Cascavel, dar la cara y decir en el lugar donde los equipos estaban asentados desde el jueves por la noche que la carrera no iba a tener validez y fundamentar las razones para ello. ¿O es que no tenían fundamentos?

**La actitud:** La de Pedro Muffato, que además de no dejar de atender su trabajo, el funcionamiento de su equipo, la puesta a punto de su auto, de convocar al gobernador del Estado de Paraná—que con su presencia avaló la realización de la carrera— y de cuidar todos los aspectos legales que aseguran la realización de la competencia, corrió una de sus mejores carreras y fue el brasileño mejor ubicado.

**Los autos más llamativos:** Los que hace Clovis de Moraes para Bartelle y Pegoraro.

**La escalada:** La que venía insinuando Pimenta hasta su abandono.



### α GUSTAVO SOMMI

Porque volvió a su nivel habitual. Al que tienen él y su equipo y del cual habían "desaparecido misteriosamente" en las últimas carreras. No por falta de trabajo sino por esa pizca de suerte que necesitan todos los pilotos, que a



Gustavo le estaba faltando. En Cascavel estuvo todo el fin de semana adelante—entre los cinco primeros— desde el primer entrenamiento del viernes hasta el final de la carrera, en que fue tercero. Realmente, Sommi hizo todo bien en la puesta a punto y el balanceo del auto. Su Berta, sin duda, era de los mejores en el momento de correr. Salio a andar lo más fuerte que podía, consciente de que a Maldonado y Kissling no había con qué darles si no se paraban. "pero si se queda alguno de ellos, quiero estar allí para avanzar", le había comentado a CORSA antes de la carrera. Su tarea fue excelente y por ello es el "dueño" de la Copa brasileña.

miarmados también, cambiaremos los diámetros de pistón y la carrera. En cuanto al cigueñal, vamos a utilizar el del modelo Santana de VW con el volante modificado—será menor—. En materia de bielas, emplearemos las del Gacel que son más livianas que las alemanas por ser más cortas. Probaremos las tapas de cilindros que ya tenemos hechas para los Gacel argentinos, con una relación de compresión muy aproximada a los 12 1/2 a 1. La caja que utilizaremos será Meriggi—la nueva—mientras que en el chasis mi idea es seguir con Berta, a pesar del ofrecimiento de Adrián Reynard, dueño de la fábrica inglesa homonima, para correr con sus autos."



goria y con Sommi. La idea de Gustavo del Berta-Alfa, me gusta. Mi mayor 'drama' es el tiempo y la distancia. Por estar tan lejos—en Oberá, Misiones— no puedo entrenar ni estar más cerca del equipo."

**Dana:** "La idea es seguir. Depende del apoyo que tengamos de Volkswagen y de la publicidad que consigamos. Si se puede traer un motor completo de Europa, lo haríamos de esa manera. Si no, quizá compramos una leva y una tapa, y el resto lo desarrollamos nosotros."

**Scarazzini:** "Voy a seguir con chasis Berta, al cual le incluiré el 'kit' nuevo que está haciendo Oreste. Los motores serán de los del desarrollo de Maldonado, que luego seguiremos haciendo nosotros como hasta ahora. Quizá coloquemos un segundo auto en carrera—también Berta— para ayudar al financiamiento del equipo."

**Pescador:** "Voy a traer un motor VW de Alemania, preparado por Spies. En materia de cajas, vere si uso una nacional o una Hewland inglesa. El chasis seguirá siendo Berta, quizá con las reformas del modelo 7. No sé si llegaremos a tener todo listo para la primera carrera, pero seguro que si para la siguiente. El desarrollo de los otros motores, lo haremos nosotros con los elementos que produzca Maldonado."

**Verna:** "Corro las tres carreras finales y después veré qué hago. Mi intención es seguir en la categoría."

**Maldonado:** "Estamos desarrollando el motor nuevo, sin descuidar el trabajo para asegurar el campeonato de este año. Estamos haciendo cuatro motores nuevos al mismo tiempo, y el primero de ellos estará listo para probar en los próximos días. Las innovaciones serán varias, por lo menos en lo que probaremos diferente a lo que tienen los Spies; por ejemplo, en la tapa de cilindros vamos a hacer una con cámara en lugar de la plana de aquel. En los se-

## Tenga un Taunus único.



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



Y solución 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



LUBRIRAP - Av. Cabildo 4453/65 TE. 70-2473

**FACELIFT**

## EL NUEVO TIEMPO ORIENT



**Passion**  
El estilo  
Quartz-Water Resistant

**SUMERGIBLE**  
30 M 30 Metros



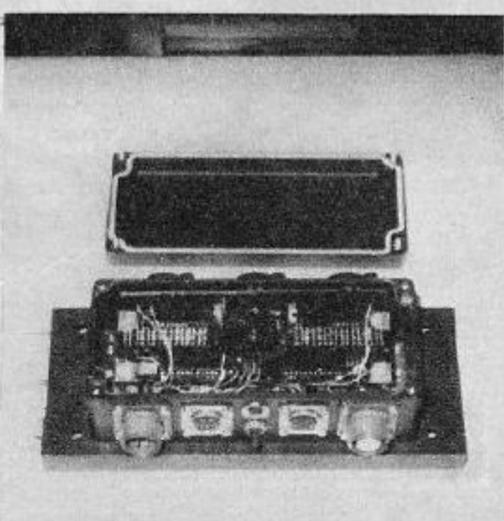
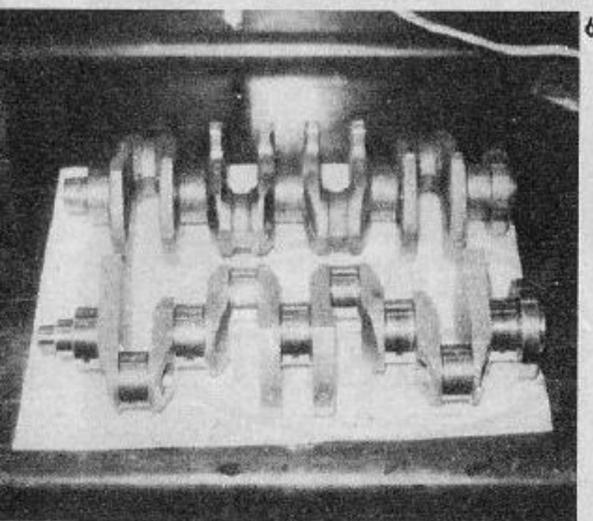
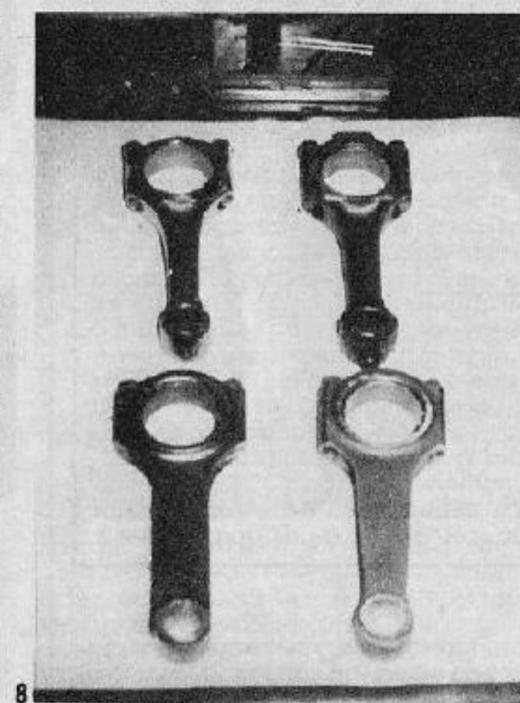
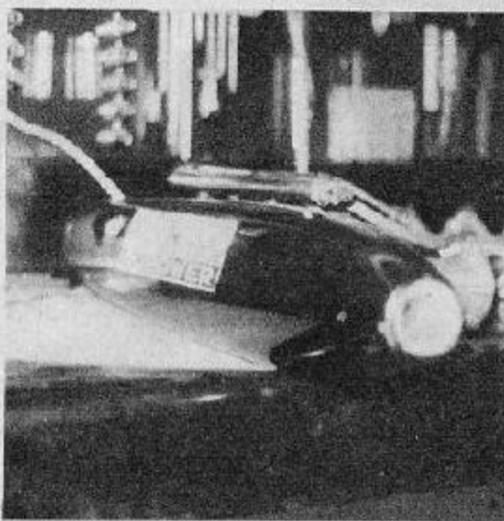
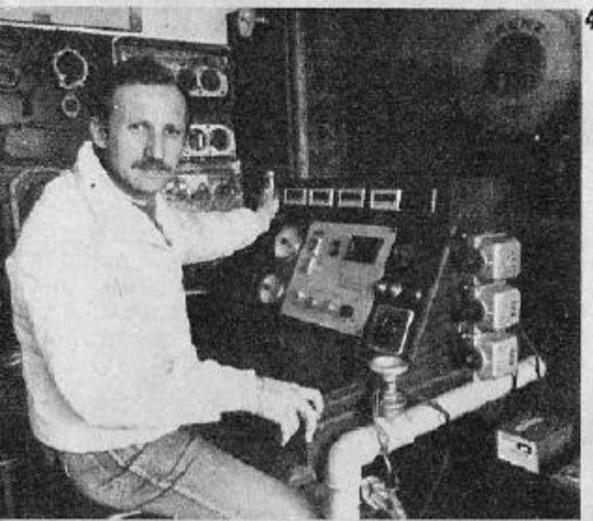
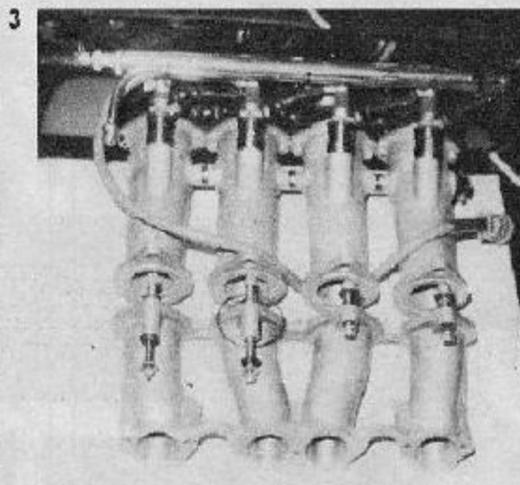
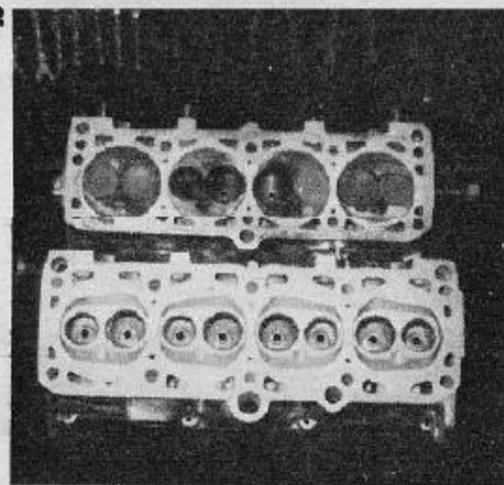
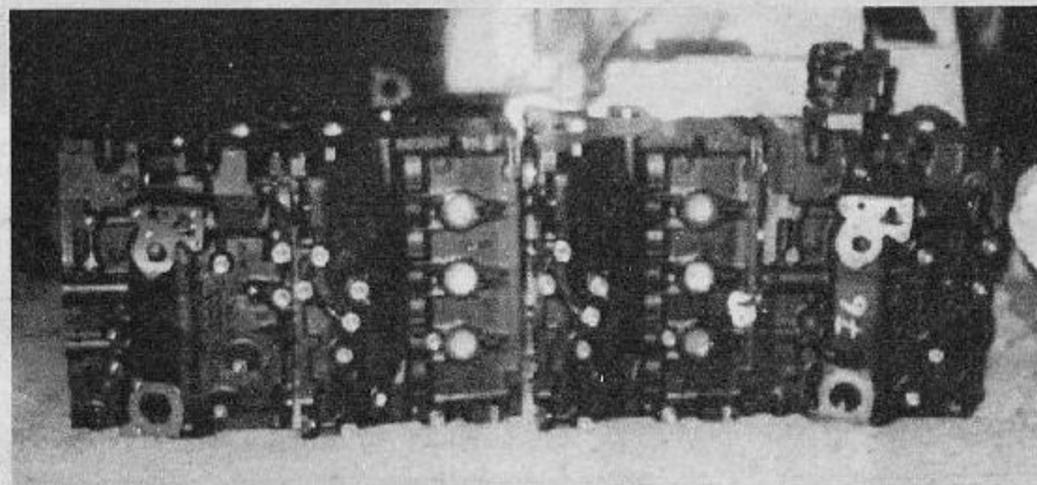
Discadores del Tiempo

**MALDONADO NOS ABRIÓ SU TALLER Y MOSTRO LOS DETALLES DEL MOTOR VW GACEL QUE PREPARA PARA LA NUEVA FORMULA DOS CODASUR**

# SOLO PARA SUS OJOS...

Cada vez que se pasa por Nueve de Julio, parece imposible no darse una vuelta por el taller del supercampeón **Guillermo Maldonado**. La usina del oeste de la provincia de Buenos Aires, está siempre funcionando, y la creación no sabe de descansos. El talento no se detiene nunca... Esta vez fuimos especialmente a la ciudad del "quintuple" para la inauguración de la nueva planta de la empresa "Yomel" -donde "Yoyo" tiene algo que ver-; lo sacamos del almuerzo, nos llevó hasta el taller y "en un acto de heroísmo que lo enaltece", Maldonado destapó para CORSA, todo el trabajo que está realizando para la próxima temporada sobre motores, tapas de cilindros, bielas, inyección de combustible, cigüenales, caja negra... en una palabra: **todo** lo que usará el año venidero y que ya tiene elaborado. Lo único que vimos pero no valía la pena fotografiar, fue un motor completo que ya tiene armado para probar porque **experimentalmente es igual a un Gacel "normal"**.

He aquí, entonces, el documento fotográfico fruto de nuestra misión de "alto espionaje", eso sí realizada con la anuencia del "damnificado"... Deléitese, no más, con el contenido de este sabroso anticipo exclusivo. Pero ni se le ocurra contarle a nadie lo que usted vea en esta página. ¿eh?



lo propio, pero además está trabajando en tapas como la de abajo, con la cámara estará en el cielo de las mismas. Esta, por supuesto, no tiene realizado los trabajos de trespado, y solo está maquinada. En cambio, la que se halla colocada en el motor para probar, ya está trabajada en los cielos.

Foto 3: inyección de combustibles que fabrica Spiess en Alemania, con los tubos de admisión y los inyectores en primer plano. La misma es electrónica y está comandada por la "caja negra", que regula trabajo. La conexión entre ambas es la sonda que asoma hacia la parte derecha de la foto.

Foto 4: "Si bien estamos trabajando en los Dodge actuales y en los VW para el próximo año, no desatendemos nada", le dijo el Campeón de la Fórmula Dos "Sudam" a CORSA. Este es el púeso de comando del dinamómetro, donde "Yoyo" prueba y busca la potencia de los impulsores. Realmente no le falta nada a la pequeña "fortaleza" de Nueve de Julio. Lo único que no hace Maldonado, son las levas, para lo que cuenta en Berta y Cosma.

Foto 5: La boca de frente es la brida de 24 mm que utiliza Spiess en sus motores, que también usará la Fórmula Dos el año próximo. La misma está sustentada por una toma totalmente hermética -en cuanto al acceso de aire por otro sector que no sea la brida-, cosa que es controlada al término de cada carrera mediante un sistema de vacío. Sobre la toma se observan los conductos por los cuales accede el combustible a los inyectores.

Foto 6: Cigüenales: El que está en la parte inferior es original de motor VW Spiess, ya terminado. El que se ve en la foto corrió toda la temporada de este año de Fórmula Tres. El de la parte superior es del modelo Santana (brasileño) en bruto, aun sin maquinar, y será el que utilice "Yoyo" en su desarrollo para el año '87. Ambos son torjados. El original pertenece a un modelo deportivo alemán de Volkswagen: el Scirocco.

Foto 7: Esto es el "alma" del motor. Es la famosa "caja negra". Produce la ignición electrónica, regula la cantidad de combustible que se le prefiere dar al sistema, y además es también límite del régimen del motor. En los extremos se observan los accesos de las sondas de combustible; los del centro son para las conexiones del encendido, y la perilla central tiene tres posiciones diferentes para regular el pasaje del motor.

Foto 8: Seguimos con las entrañas del motor. Como se aprecia en la foto, éstas son cuatro bielas diferentes entre sí, pero todas con los mismos objetivos. La de la parte superior izquierda es una de la original de motor VW Spiess, que ya estuvo montada y trabajando sobre el cigüenal que les mostramos en la foto anterior. La de su derecha es la misma pero sin terminar y sin aliviamiento. La inferior izquierda es una nacional de VW Gacel, fabricada por Ercoil en Villa Constitución, con bulones Carrillo. Finalmente, la de su derecha, más liviana y estilizada, es una Carrillo original americana de Gacel, obviamente con bulones de la misma procedencia. Maldonado utilizará también en su desarrollo, cualquiera de las inferiores, probando ambas. El motor ya armado tiene bielas Carrillo.

Foto 1: Todos estos blocks son de Gacel originales. Como se puede apreciar, son cuatro; esa es la cantidad de motores que Maldonado está elaborando en forma conjunta para el próximo año, con el reglamento de Fórmula Tres. Hay un quinto que ya está prácticamente listo e irá al dinamómetro en los próximos días.

Foto 2: Tapas de cilindros. La superior es una original de motor VW Spiess de Fórmula Tres. Como se puede apreciar, es absolutamente plana en sus cielos, lo que indica que la cámara está hecha en el pistón. Maldonado intentará hacer

Textos y fotos: Néstor Carbiá

# ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 132

19 de noviembre de 1986

Karting Promocional 125 cm3 Standar en Chacabuco

## GUSTAVO FIGLIOLI EN LA MEJOR DEL AÑO



Al frente del pelotón, Gustavo Figlioli, el ganador del día. Lo siguen, Pedro Ossola, Luciano Albisua, Martín Lara y Martín Freedman.

En el kartódromo "Enrique P. Grossi" de la ciudad de Chacabuco (Pcia. de Bs.As.) se disputó la décima fecha del Campeonato de Karting Promocional 125 cm3 Standar, el pasado domingo 26 de octubre, con organización de la Asociación Propietarios Karting Promocional y fiscalización de la Federación Regional N° 1.

Las series preliminares, de doce giros cada una, fueron ganadas por Pedro Ossola y Luciano Albisua. El primero de ellos tuvo como escoltas a Gustavo Figlioli y Javier Perna, en tanto que Albisua fue seguido por Gerardo Ferrero y Martín Lara.

En la final, se preveía una dura lucha entre los pilotos que aspiraban al título 1986, vale decir, Martín Freedman, Martín Lara y Pedro Ossola. Y he aquí que desde la misma largada, prácticamente la punta pasó a tener un solo dueño: Gustavo Figlioli. Al cabo de las primeras vueltas el líder fue seguido por Pedro Ossola (hasta que su motor dijo no va más), Luciano Albisua, Martín Lara, Ferrero y Freedman. Desde atrás venía empujando Freedman que llegó a colocarse tercero, mientras que Lara trataba de dar caza al puntero. Luego que Luciano Albisua le dejara el camino libre,

El final de la competencia encontraba al líder permanente de la carrera, Figlioli, seguido muy de cerca por Lara y Freedman. Y fue en la última vuelta, cuando Lara y Freedman se tocaron a la salida del curvón, despiñándose este último. La situación fue aprovechada por Ferrero que se ubicó tercero, mientras Lara siguió en carrera en el segundo lugar. De todos modos Freedman consiguió ponerse en marcha nuevamente y llegó en cuarto lugar. Fructífera fue la labor de Gerardo Ferrero que finalmente obtuvo el tercer lugar, con planta motriz preparada por su propio padre.

**Clasificación Final:** 1° Gustavo Figlioli (BroKart-Zanella) 25 vts.; 2° Martín Lara, (Pereyra-Zanella); 3° Gerardo Ferrero, (BroKart-Zanella); 4° Martín Freedman, (Pereyra-Zanella); 5° Marcelo Recabarren, (BroKart-Zanella); 6° Javier Perna, (Pereyra-Zanella); 7° José Fernando Álvarez, (Tiger-Zanella); 8° Mario Campes, (Tiger-Zanella); 9° Martín Bruno (BroKart-Zanella); 10° Cristian Vitaca, (BroKart-Zanella). **Campeonato:** Freedman, 223 puntos; Lara, 218; Ossola Pedro, 165; Álvarez, 145, Ossola Emilio, 122 pts.

(Informe y Foto de Duilio Caro)

TC del Oeste en Junín

## CICCALE GANO Y ES BICAMPEON

Buenos Aires - Ante regular cantidad de espectadores, el 26 de octubre se presentó el TC del Oeste en Junín para cumplir con la 11ª fecha de su campeonato anual. Escenario fue el Autódromo Regional Eusebio Marcilla, cercano a la zona turística de dicha ciudad, en los alrededores de la Laguna de Gómez. Treinta y una máquinas se presentaron en el trazado de 1.761 metros, con la organización del Auto Moto Club Junín.

Armando Ciccale estaba dispuesto a dar la acelerada final rumbo a la obtención de su segundo campeonato consecutivo y apuntó a ello desde temprano, ya que hizo el mejor registro clasificatorio y luego ganó la primera serie sobre José Luis Fernández. En la segunda, Dario Iglesias, con una máquina muy veloz, superó con lo justo a Oscar Piccoli.

La final, a 16 vueltas fue ganada de punta a punta por Ciccale, quien ya antes de largarla —por los puntos obtenidos en clasificación y serie— se había investido como virtual campeón de esta temporada. Del resto, puede decirse que lucharon mucho y bueno para escalar al bicampeón. Iglesias, Piccoli, Parrondo y Segado Sánchez (hasta su retraso) intercambiaron posiciones constantemente, produciendo una carrera sumamente emocionante. Parrondo, en la última vuelta lo pasó a Iglesias, quitándole así la posición de escalla que mantenía desde el inicio. Faltando dos vueltas, se quedó Carlos Álvarez, quien había avanzado desde el fondo de la grilla hasta el quinto lugar.

**Final TC del Oeste:** 1° Armando Ciccale (Chevrolet/San Miguel) 13m44s86/100 a 122,980 Kms/hora; 2° Jorge Parrondo (Chevrolet/San Martín) 13m48s67; 3° Dario Iglesias (Chevrolet/Moreno) 13m49s43; 4° Oscar Piccoli (Falcon/Gral. Rodríguez) 13m52s95; 5° Carlos García (Chevrolet/Ca-

rapachay) 14m02s04; 6° Agustín Dopico (Chevrolet/Caseros) 14m03s04; 7° José Segado Sánchez (Chevrolet/Monte Grande); 8° Antonio Parana (Chevrolet/Carapachay); 9° Alberto H. Díaz (Chevrolet/San Martín) y 10° Carlos Álvarez (Chevrolet/Villa Ballester).

También se presentó la clase SP en la que venció en la pista Ricardo Otearó; pero en la posterior revisión técnica, se dictaminó su desclasificación por lo que el marcador de la final quedó así:

**Final, SP, 12 vueltas:** 1° Agustín Dopico (Torino/Caseros) 11m15s59/100 a un promedio de 116,560 Kms/hora; 2° Aldo Zanotti (Dodge/Mercedes) 11m17s88; 3° Pablo Rafá (Torino/Vº Maipú) 11m28s09; 4° Eduardo Musso (Falcon/Torres); 5° Jorge Barinotti (Chevrolet/Tres Sargentos); 6° Guido Silva (Chevrolet/San Martín).

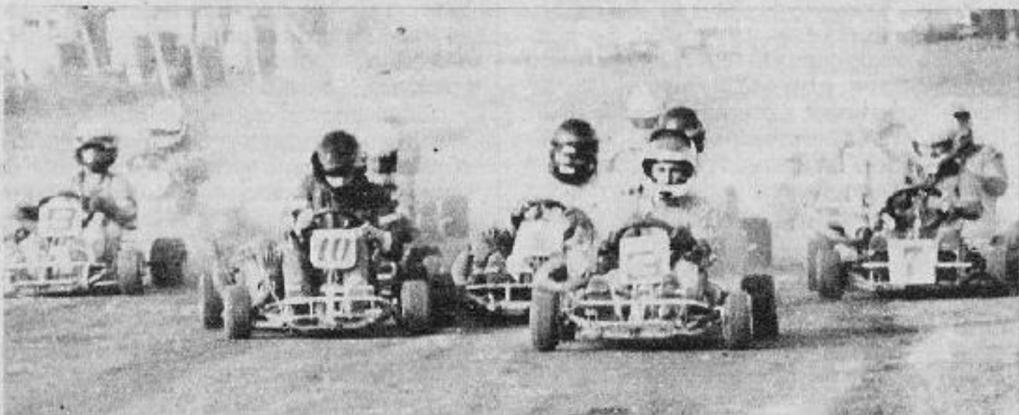
(Informe y foto de César Gómez)



Armando Ciccale abrazado con su acompañante Oscar Piccoli luego del triunfo.

Karting en Los Toldos

## MARCELO BENITEZ ESPERANDO EL RALLY



Con el N° 3 Marcelo Martínez, ganador en Los Toldos y líder de un campeonato muy parajo cuando falta sólo la última fecha. (Foto Horacio Birello)

Los Toldos, BA - El 26 de octubre —cuando nuestra ciudad ya vivía los prolegómenos del Rally de Los Toldos, fecha del torneo bonaerense— se disputó en el Kartódromo del Club Juventud Aleina, la séptima y anteúltima fecha del campeonato de Karting del Oeste. Sólo 20 karts fueron de la partida, triunfando en la final el piloto local Marcelo Martínez, quien se dispuesta a debutar en rally conduciendo un Fiat 128 de 1.100 cm³. (Nota de la Redacción: feliz debut, agregaríamos, ya que el novel rallyista terminó 6° en la muy disputada clase 1 y 2ª en la general).

En las series vencieron Omar Lara y al propio Martínez. En la final, Marcelo Martínez se hizo de la punta en el pique y no paro hasta la bandera a cuadros. En el 18º giro Marcelo Benítez superó al hasta entonces puntero del torneo, Pedro Bulich, completando el dúo de los Marcelos el "uno-dos" para el equipo de Mario Angel Benitez, ex piloto de Turismo Nacional.

Reprobable el estado de la pista que se fue deteriorando con el transcurso de las vueltas. Uno de los tantos pozos provocó el toque entre Varesco y Castellano, de resutas del cual este último —representante de 9 de Julio— se fue de pista estropeando su máquina.

**Final, 25 vueltas al circuito de 405 metros:** 1° Marcelo Martínez (Vara/Los Toldos) a 54,588 Kms/hora; 2° Marcelo Benítez (Vara/Los Toldos); 3° Pedro Bulich (Vara/Junín); 4° Carlos Palumbo (Sabekart/9 de Julio); 5° Marcelo Tellaache (Vara/Los Toldos); 6° Omar Lara (Vara/Junín); 7° Marcelo Varesco (Vara/Junín); 8° Mauricio Tressols (Vara/Los Toldos); 9° Hugo Alániz (Vara/Junín) y 10° Roberto Linguado (Vara/Junín) todos con motores Zanella 125. **Campeonato:** M. Martínez, 33 puntos; Bulich, 32; Varesco, 29; Tellaache, 24; O. Viola, 17; M. Benitez, 9; Palumbo, 8 y Lara, 7 puntos.

(Informe de Luis Carbajal)

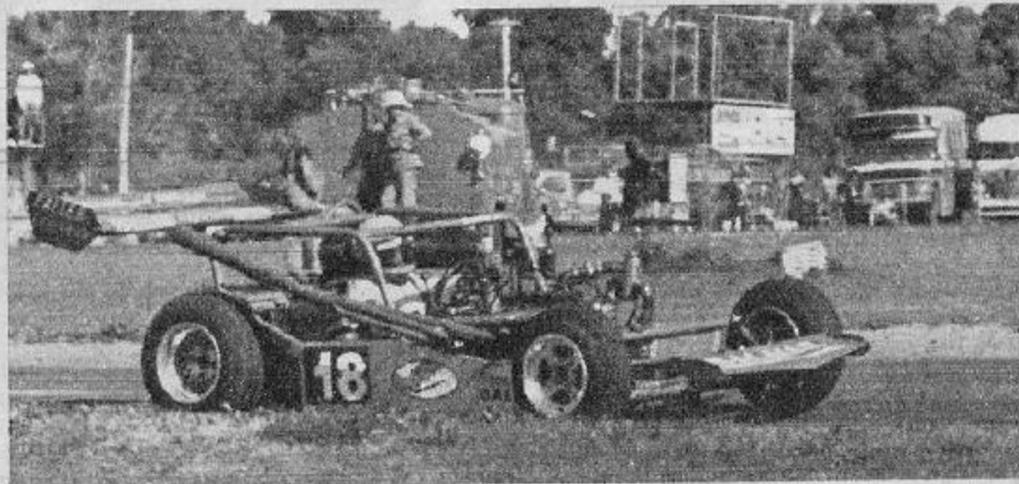
## Cuatro Categorías en La Plata

# CARLOS GIANETTO Y PUNTOS DECISIVOS

Quilmes, BA - El domingo 26 de octubre, la Subcomisión de Automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata, organizó en su circuito de Estancia Chica, competencias por los campeonatos de las categorías Limitada 31, Fiat 600 Turismo Nacional, Fórmula 2 Biplaza Bonaerense y Fórmula IES 3 CV Competición.

En Fiat 600, Rubén Muñoz se impuso a Beloqui superándolo cuando solamente faltaba recorrer un circuito, en Fórmula Dos B B, el ganador fue Walter Grigione con amplio margen sobre Carlos Aboy quien a su vez superó por sólo una décima al puntero del campeonato Pedro Moix. No fue tan fácil la cosa para Norberto Spinella en Limitada 31, ya que tras 16 rondas sólo lo separó del segundo, Ricardo Pérez, una diferencia de seis décimas de segundo. La Fórmula IES renovó la lucha en pista y en la punta del campeonato entre los hermanos Gianetto, anotándose este triunfo Carlos con lo cual mantiene el encabezamiento del torneo.

**Fiat 600 Turismo Nacional:** 1° Rubén Muñoz (La Plata) 12m.14s.4/10 a 110 km/h; 2° Juan Beloqui (Berisso) 12m.15s.5; 3° Jorge Abad (Bs.As.) 12m.26s.2; 4° Raúl Muñoz (La Plata) 12m.26s.3; 5° Oscar Pereyra (Berisso)



Sin ganar, Ricardo Pérez se afianza en el campeonato de Limitada 31

12m.27s.9; 6° Roberto Perono (Bs.As.) 12m.28s.1; 7° Ricardo Algeri (La Plata) 12m.43s.2; 8° Jorge Piccini 12m.43s.6; 9° Antonio Barraso 12m.43s.9; 10° Daniel Cainzos (Wilde) 12m.44s.9. **Campeonato: Marchese 161 puntos**, Beloqui 155, Abad 139, Peroyra 65, Medrano 63.

**Fórmula 2 Biplaza Bonaerense:** 1° Walter Grigione (Peugeot/La Plata) 11m.24s.9/10 a 126.170 km/h; 2° Carlos Aboy (Peugeot/Wilde) 11m.27s.2; 3° Pedro Moix (Peugeot/La Plata) 12m.27s.3; 4° Miguel Arrom (VW/Lanús) 11m.29s.1; 5° Omar Furián (Peugeot/La Plata) 11m.30s.8; 6° Atilio Clerico (Peugeot/Monte

Grande) 11m.53s.1; 7° Jorge Trovato (VW/Ranelagh) 11m.53s.7. **Campeonato: Moix 79 puntos**, Grigione 73, Marich 55, Arrom 31, Aboy 24.

**Limitada 31:** 1° Norberto Spinella (Jeep/Sarandí) 12m.23s.1 a 116,279 km/h; 2° Ricardo Pérez (Jeep/Ezpeleta) 12m.23s.7; 3° Ricardo Agosini (Jeep/La Plata) 12m.41s.7; 4° Miguel Pascual (Jeep/Sarandí) 12m.47s.; 5° Oscar Morera (Jeep/Sarandí) 12m.53s.3; 6° Carlos Bustos (Jeep/La Plata) 13m.7s.1. **Campeonato: 1° Loveras 81 puntos**, Spinella 55, Núñez 51, Dolcini-Pérez 28.

**Fórmula IES 3 CV Competición:** 1° Carlos Gianetto (Tigre) 10m.17s. a 105,024 km/h; 2° Nelson Gianetto (Tigre) 10m.17s.8; 3° Carlos Altamirano (Tigre) 10m.21s.5; 4° Omar Niego (San Fernando) 10m.22s.6; 5° Oscar Villamor (Gral. Pacheco) 10m.25s.6; 6° Horacio Boguó (Bs.As.) 10m.26s.1; 7° Edgardo Núñez (Tigre) 10m.36s.8; 8° Jorge Cichini (Victoria) 10m.40s.2; 9° Omar Morelli (San Martín) 10m.40s.4; 10° Julio Pucciarelli (Tigre) 10m.46s.9. **Campeonato: C. Gianetto 124 puntos**, N. Gianetto 109, Boguó 104, Villamor 89, Rivaneira 83.

(Informe y Foto Carlos Ramón Varela)

## F-2000 Santafesina y TC Venadense en San Gregorio

# PETRICH Y LORENZETTI TRIUNFADORES

Villa Cañas, SF - El 26 de octubre hubo automovilismo en la localidad de San Gregorio, en el extremo sur de esta provincia de Santa Fe. Se presentaron en el Circuito Arco Iris, de 1.250 metros de cuerda, las categorías zonales Fórmula 2000 Santafesina y TC Venadense, en espectáculo presenciado por casi dos mil personas.

### F-2000 Santafesina

Jorge Calore arrasó -como lo está haciendo últimamente- las pruebas de clasificación estableciendo 96.607 kms/hora de media para el tramo circuito. En las series se impusieron Calore (ganador de la final anterior en el Studebaker Club) y Alfredo Polinori. En la final Polinori mandó al principio seguido por Petrich. En la lucha por el liderazgo se sumó luego Calore quien cuando alcanzó a Polinori (luego de superar a Petrich) se tocó con aquel y ambos fueron a la tierra arada, pasando entonces Petrich a ganar la carrera.

**Final F-2000 S. 25 vueltas:** 1° Raúl Petrich (Peugeot/Ma Teresa) 19m 47s 36/100 a 94,748 kms/hora de promedio; 2° Alfredo Polinori (Renault 18/Villa Cañas) 19m 53s 35; 3° Oscar Rolando (Taunus/Venado Tuerto) 19m 57s 88; 4° Juan Carlos Bertozzi

(Renault 18/Elortondo) 20m 08s 63; 5° Carlos Arrieta (Peugeot/Hughes) y 6° Daniel Zanotti (Taunus/Villa Cañas) 20m 25s 47. **Campeonato: Polinori 52 puntos**; Petrich, 43; Calore, 39; D. Zanotti, 37; Savino, 35 y Rolando, 30 puntos.

### TC Venadense

Todo fue aquí para Lorenzetti, el crédito de la localidad de Carmen, quien ganó en la prueba de clasificación, en su serie y en la final. Las dos restantes series clasificatorias fueron para Santoruato y para el campeón Vanrell.

Las 20 vueltas de la final fueron claramente dominadas por Enzo Lorenzetti, con Santoruato como escolta. Por su parte Oscar Paultroni se cuidó solamente por llegar en los puntos, ya que con ello se proclamaba -y lo logró- campeón cuando aún falta disputar el premio Coronación en las instalaciones del Club Studebaker.

**Final TC Venadense, 20 vueltas:** 1° Enzo Lorenzetti (Falcon/Carmen) 16m 41s 80/100 a 89,838 kms/hora de promedio; 2° Juan Santoruato (Falcon/Firmat) 16m 51s 74; 3° Oscar Paultroni (Falcon/Alcorta) 16m 52s 05; 4° Néstor Bensey (Chevrolet/Villada) 17m 00s 87; 5° José Drovetta (Falcon



Oscar Paultroni, campeón de 1986 del TC Venadense

Pepino Petrich, el Peugeot arranca en Puebla con tierras de Galante y su gente.

Bigand) 17m 07s 95 y 6° Luis Sole (Falcon/Ma Teresa) 17m 22s 71. **Campeonato:** Paultroni, 62 (virtual campeón 1986); Vanrell, 38; Salse, Lorenzetti y Micozzi, 25; Car-



dinale y Bensey, 20; Santoruato, 17 y Drovetta, 13 puntos.

(Informe de Omar A. Garavano, Fotos Carrizo/Tomy Rovca)



**JOVEN VALOR.** Se llama Omar Ortega y tiene 11 años. Inició su actividad en la categoría escuela del mini-midget (karting) cuando solo contaba 6 años, es decir, en 1983. Participó de tres campeonatos de la especialidad y fue subcampeón del torneo disputado en el circuito Malvinas Argentinas, en Luján. Actualmente mantiene gran actividad y es una de las figuras del certamen nocturno que comenzó a disputarse en la pista de Nueva Chicago, como complemento del midget. Tripula un prototipo equipado con motor Zanella 125 cm3.

## Enduro en Gral. Roca

# LOPEZ JOVE EN EL PASO CORDOBA

Neuquén - Fueron brillantes los triunfos de los neuquinos Mario López Jové y Victor Sabatolli, en la penúltima fecha del campeonato regional de Enduro motociclístico, corrida el domingo 26 de octubre en un circuito trazado en los alrededores del Paso Córdoba, paraje del Rio Negro en las cercanías de Gral. Roca.

Fiscalizó el Club de Enduro y Rescate de Neuquén y éstos fueron los resultados en las dos clases en disputa:

**Junior:** 1° Victor Sabatolli (Yamaha/Neuquén) 1h 55m 20s; 2° Luis Bertoni (Honda/Neuquén); 3° Juan C. Guattieri (Yamaha/Neuquén); 4° Oscar Allende (Yamaha/Gral. Roca).

**Senior:** 1° Marcelo López Jové (Honda/Neuquén) 1h 50m 07s; 2° Juan Carlos Martínez (Yamaha/Gral. Roca) 1h 51m 08s; 3° Marcelo Montero (Yamaha/Gral. Roca) 1h 59m 00s; 4° Jorge Montero (Yamaha/Neuquén) 2h 08m 35s.

(Informe de Jean Pierre Pérez)

FR Chaqueña y TN Clase "D" en Resistencia

## LA CARRERA Y EL TITULO PARA MEHECHEN



Jorge Mehechen (consagrado campeón) precede con su Falcon a Carlos Capozzolo y al correntino Barbero, en lo que fue el duelo de la tarde.

**Resistencia, Chaco** - Jorge Mehechen (en Turismo Nacional Clase "D") y Carlos Capozzolo (en Fórmula Renault Chaqueña) fueron los ganadores en la décima y última fecha del torneo provincial de pista, organizado por la Federación Chaqueña de Automovilismo. Poco fue el público asistente al cierre del torneo, realizado en el Autódromo Regional del Nordeste, en las afueras de esta capital.

### Fórmula Renault

En la de los monoplazas hubo una serie ganada por el chico de Charata, Claudio Gómez Luna, que superó entonces a Carlos Capozzolo y a Horacio Paterno, quien allí se aseguró la obtención del título de 1986.

En la final, el charatense apuntó repetir, pero

se quedó en la tercera vuelta. Capozzolo y Juan Marcón pelearon la punta, mientras que más allá Paterno viajaba tranquilo, sabedor de que lo esperaba el festejo grande del año. Echezarreta padre y Eduardo Pardo, ambos candidatos al subcampeonato, debieron desistir, por lo que el lauro quedó para el veterano vasco.

**Final FR Chaqueña, 12 vueltas:** 1° Carlos Capozzolo (Reconquista) 13m23s 61/100 a 124,287 km/hora; 2° Juan Marcón (Resistencia) 13m24s59; 3° Horacio Paterno (Reconquista) 13m28s97; 4° Carlos Hood (Saenz Peña) 14m13s74; 5° Vicente Pintos (Resistencia); 6° Abraham René Ríos (Villa Angela); 7° Eduardo Pardo (Resistencia).

**Campeonato, posiciones finales:** Campeón, Horacio Paterno, 68,1 puntos; Sub-



De izquierda a derecha, Capozzolo, Marcón y (semitapado) el campeón Horacio Paterno.

campeón Félix Echezarreta, 49,1; 3° Eduardo Pardo, 40,2; 4° Juan Marcón, 38,2; 5° Claudio Gómez Luna, 33,2; 6° Carlos Capozzolo, 20,1; 7° Eduardo Oesimann, 19,4; 8° Luis Knaus, 18,1; 9° Carlos Reed, 12,2 y 10° Vicente Pintos, 6,4 puntos.

### Clase "D" del TN

Dada la cantidad de autos "con techo", se hicieron tres series en las que resultaron airoso Jorge Mehechen, Julio López y Juan Marinich. En la final se impuso de punta a punta el nuevo campeón. Mehechen fue seguido al principio por López, García Tapia, Antunovich y Marinich, pero desde el fondo se venía como un refucilo el correntino Alfredo Barbero, protagonizando un carrerón con el auto que le pre-

para "Carburo" Barrios. En la 9ª vuelta se puso tras Mehechen, comenzando un duelo que puso en vilo al público y del cual el "Turco" salió ganancioso gracias a su reconocida experiencia y veteranía. Las esperanzas de salir subcampeón que tenía el saenzpeñense Marinich, se esfumaron como el aire de una de sus gomas, lo que dejó libre el camino en ese sentido para García Tapia.

Para destacar en esta categoría que gana cuantitativa y cualitativamente en cada presentación, los trabajos de Lucas Cohen y Abel Ocanto, así como la de Rubén Facal, relegado tras un despiste.

**Final Clase "D" de TN, 18 vueltas:** 1° Jorge Daniel Mehechen (Falcon/Resistencia) 25m09s 22/100 a 99,268 km/hora de promedio; 2° Adolfo Barbero (Chevy/Corrientes) 25m11s02; 3° Julio Tito López (Chevrolet 400/Resistencia) 25m31s62; 4° Lucas Cohen (Falcon/Resistencia) 25m37s43; 5° Abel Oreste Ocanto (Chevy/Quitilipi) 25m47s58; 6° Luis García Tapia (Falcon/Resistencia); 7° Ernesto Revilla (Falcon/Corrientes); 8° Juan B. Díaz, (Chevrolet 400/Resistencia); 9° Mateo Antunovich (Chevy/Campo Largo) y 10° Rosendo Monferrer (Falcon/Corrientes).

**Campeonato, posiciones finales:** Campeón, Jorge Daniel Mehechen, 81 puntos; Subcampeón, Luis García Tapia, 48,1; 3° Juan Antonio Marinich, 42,2; 4° Mateo Antunovich, 37,3; 5° Hugo Fernández, 29,2; 6° Mario Pérez, 27,3; 7° Rubén Mañanes, 21,3; 8° Julio José López, 20,4; 9° Jorge Enrique Monferrer, 17,1 y 10° Aldo Stefanoff, 13,3 puntos.

(Informe, Carlos "acho" Silva, fotos de Roberto Beignier)

## Karting en Mendoza

### TOUJAS, CAPOMAGGI Y ORTEGA



Héctor Flaqué se cruza y lo pasa Fernando Egea. Ambos son animadores de la clase Internacional en el cuyano.

**Mendoza** - En el kartódromo del Club Jorge Newbery de esta capital provincial, se disputó el 19 de octubre pasado la séptima fecha del campeonato Cuyano, para sus tres divisiones: Internacional, Juniors y Promocional, en todos los casos, especialidades sin caja de cambios. Las fechas anteriores de este torneo—iniciado en

marzo—se llevaron a cabo en las localidades de Costa de Araujo, San Rafael, Luján de Cuyo, Godoy Cruz, Las Heras y la capital.

Estos fueron los resultados y las posiciones de los respectivos campeonatos:

**Internacional,** 1° Francisco Toujas (M-101-Parilla/Mendoza); Orlando Rojas (DAP-DAP/Godoy Cruz); 3° Fernando Egea

(Track-Parilla/Las Heras); 4° Alberto Mosceta (Vara-Parilla/Mendoza); 5° Leonardo Gómez Rupp (M-101-Parilla/Mendoza) y 6° Eduardo Moyano (DAP-DAP/Guaymallén). **Campeonato:** F. Toujas, 90 puntos; O. Rojas, 79; Flaqué, 65; Egea, 63; Morales, 59; Mosceta, 44; Moyano, 41; Fissolo, 33 y A. Rojas, 20 puntos.

## Con una Añeja Tradición

### EL MIDGET EN BAHIA BLANCA

**Bahía Blanca, BA** - Desde hace 32 años, las noches del verano bahiense se llenan del ruido del midget, esa especialidad tan particular que prendió con tanta fuerza en esta plaza. Antiguamente era el Bahía Blanca Automóvil Club el que regía la actividad, y desde 1979 es el Club Midgetistas del Sur el que tiene a Norberto Ismael García, Jorge Pictrowsky, Roberto Ángel López y Héctor Jesús Stagnaro como sus principales directivos.

Este año, para los primeros días de diciembre está prevista la iniciación del trigésimo tercer campeonato, en el "circuito naranja", D. Roberto Coccia, que pertenece al Club Tiro Federal. El torneo tendrá entre 13 y 15 fechas y es

fiscalizado por la Regional N° 3 de la CDA, con sede en Pigüé.

Para medir el éxito de estos espectáculos y la respuesta del público, basta un dato: el C.M. del S. ha adquirido tribunas y plateas desmontables para dotar de mayor capacidad al escenario, que ha sido llenado en las últimas temporadas.

Los midgets de Bahía Blanca usan motores Peugeot, IKA, Fiat y Dodge/VW, siendo preparados por figuras tan consagradas como Oreste Beria o por los mismos pilotos, en trabajos de excepcional artesanía. (N. de la Redacción: envíennos marcas de cada participante y procedencia).

**Juniors:** 1° Ariel Capomaggi (Vara-Parilla/Luján); 2° Alberto Mosceta (Vara-Parilla/Mendoza); 3° Héctor Flaqué (Vara-DAP/San Juan); 4° Federico Gandolfi (Track-DAP/Mendoza); 5° Hernán Capomaggi (Vara-Parilla/Luján). **Campeonato:** Capomaggi, 105 puntos; Flaqué, 93; Mosceta, 92; Gandolfi, 48; Calabró, 36; H. Capomaggi, 30; M. García, 26; G. Egea, 18; A. Rojas, 15 puntos.

**Promocional:** 1° Federn-

co Ortega (Panther-Televel/Mendoza); 2° Iván Luconi (Panther-Televel/Luján); 3° Leonardo Calabró (Vara-Televel/Godoy Cruz); 4° Pablo Echara (Track-Televel/Luján); 5° Alejandro Bonnano (Track-Televel/Luján) y 6° Carlos Gardé (Track-Televel/Luján). **Campeonato:** Luconi, 109 puntos; Naveda, 71; Calabró, 70; Gardé, 56; Bonnano, 41; Puebla, 36; Gandolfi, 30; Echara, 28 y Ortega, 20 puntos.

Cabe destacar que si bien en las dos clases mayores no hubo grandes sorpresas pues ganaron los punteros, en ambos campeonatos, de la Promocional (monomarca en cuanto a motores, Televel) se dio el triunfo de un debutante absoluto, el pibe Federico Ortega, que asombró con su manejo veloz y a la par pulido.

(Informe y fotos Juan Carlos Persia)

## **Rally Nacional**

**IV RALLY 24 HORAS DE VILLA CARLOS PAZ (CORDOBA). Un cambio radical entre gallos y medianoche:**

# **DE UN DIA AL OTRO, BESCHAM SE PUSO A TIRO**

En la clase 1 venció Raúl Nizzo, y el Campeonato ya es para Rudy Trossero. En la mayor se impuso Lucio Bonaldi y, pese a otro abandono, Gabriel Raies se lleva el título. En la intermedia, el ganador total de la carrera robusteció, a lo largo de una jornada igualmente devastadora para muchos "lavoritos", sus aspiraciones al cetro obviamente más disputado.

Por Eduardo E. Neira  
Fotos: Miguel Tillous y E.E.N.

### **FICHA GENERAL**

**Prueba:** Rally 24 Horas de Villa Carlos Paz. 8va. fecha del Campeonato Argentino de Rally.  
**Fecha:** 15 y 16 de noviembre de 1986.  
**Lugar:** Villa Carlos Paz-Mina Clavero.  
**Ubicación:** Caminos de las Sierras Grandes, Punilla y Los Gigantes.  
**Autoridades:** Director de la Prueba: Italo Avaro. Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos: Carlos García Remohi. Comisario Deportivo: José Tosco. Comisario Técnico: 1 Daniel Afione. Adjunto: Antonio Haro.  
**Condiciones climáticas:** Sábado: despejado y caluroso durante el día por la noche lluvioso. Domingo: nublado.  
**Participantes:** 146 inscriptos 130 largaron. Clase 3: 23, Clase 2: 41, Clase 1: 66.  
**Público:** en apreciable cantidad.  
**Difusión:** Canal 10 de Córdoba (Motores en Marcha), Canal 8 de Córdoba. Radio: LV3 Radio Córdoba (Autodinámica), LV2 Radio Gral Paz (A Fondo), LW1 Radio Universidad (Autodiarrio), LV21 Radio Champaquí, L35 Radio Rivadavia (Carburando), Radio Cosquín, Radio Dimensión de San Luis (Ruedas y Motores), Radio Spléndid, Radio La Falda.  
**Organización:** Buena.  
**Espectáculo:** Regular.

*Foto Mayor Jorge Bescham y José A. García en las cercanías de Icho Cruz, a poco de largar el primer prime del Rally. Derecha: Carlos Guerra y Alfredo Allamirano festejando en la rampa de llegada en Carlos Paz. Abajo: Jorge Bescham (izquierda) sonriendo a Gabriel Raies quien pese al aparente buen talante, no estaba muy contento luego de su nuevo abandono. Centro, abajo: Miguel Tubal fue el unico que luchó "mano a mano" con Bescham.*

**A** la cancha de fútbol que hacía las veces de Parque Cerrado, en Mina Clavero, el pasado sábado por la noche llegaron 63 de los 130 autos que habían largado esta cuarta edición del Rally 24 Horas, esa extenuante prueba que tanto exige a los pilotos. Sin embargo, no estaban entre ellos Raies, Stillo, Torras, De Giovanni, Chiavarolle, Badra, Ceccheto y Schmid. De las actuales figuras del rally nacional, se contaban Bescham, Tubal y Allamirano tan sólo. Aquellos habían quedado al costado del camino con su mecánica rota. De esa manera, el desarrollo del rally perdió la lucha que podría haberse dado en los diez primeros puestos a un nivel conductivo elevado, se limitó a lo sumo a cuatro autos bien llevados por sus experimentados pilotos. Detrás, había coches con enormes problemas (Bassi) y otros con conductores en pleno proceso de adaptación (Chali, Pasi, Bonaldi, Barinus) o con mecánicas insuficientes (Pancello). En la clase uno, el dominio del ganador Raúl Nizzo fue total, sin que Hugo Rosso pudiese hacer mucho por impedirlo. En eso estaba cuando en la bajada desde El Cóndor en el tramo angosto hacia Copina, un



montañazo arruinó sus escasas posibilidades.

Las 24 horas -29 en realidad- se mostraron nuevamente muy exigentes, exponiendo que no puede tomárselo como un rally más. Aunque los tramos nocturnos fueron pocos, y en esta ocasión sin mayor peso en la definición, hubo sectores que asustaron a la enorme cantidad de principiantes, como sucedió con el veloz faldeo que comenzaba en Copina y finalizaba en Cuesta Blanca. El nivel de conducción y preparación técnica para esta competencia tiene un parámetro indiscutible. El ganador de la clase tres, Lucio Bonaldi, perdió 21m.37s. respecto al de la división intermedia, Jorge Bescham, y también +36 segundos! respecto al líder de la clase uno. Es sabido que Gabriel Raies no tiene rivales -salvo Soto, ocasionalmente Chiavarolle- en su categoría, pero nunca había sido demostrado en forma tan rotunda.



## LOS PROTAGONISTAS

**Jorge Bescham:** "Nuestro rally no comenzó bien debido a que sufrimos una pinchadura (neumático T1) en el primero de los dos primes clasificatorios. Posteriormente, mientras trataba de recuperar algo del tiempo perdido, me fui del camino rompiendo el amortiguador trasero derecho. Ataqué a Stillo y Torrás todo lo que pude, hasta que vi al R-12 de Mario detenido con una mancha de aceite debajo. Justamente en ese mismo sitio cambie una goma que venía en llanta, y poco después me enteré que Torrás había abandonado. Eso fue llegando el sábado a la tarde a Mina Clavero. Ahí me di cuenta que si no cometía errores, podía ganar la carrera y con ello mantener bien vigentes mis chances al campeonato, el que trataremos de ganar en el Gran Premio."

**Raúl Nizzo:** "Estoy contento no sólo por haber ganado, sino porque finalmente llegó el triunfo que tanto buscaba. En el Rally Día de la Bandera venía muy bien, y faltando poco me quede por una pava. El auto llegó entero y el motor que prepara Stragusa anduvo muy bien. La clase uno es linda porque hay diez chicos que están en la lucha por la punta y los puestos se definen por segundos. No tuve ningún problema en todo el rally -salvo que se rompió el soporte superior del motor en el último prime- y espero el año próximo poder hacer la temporada completa buscando el campeonato."

**Lucio Bonaldi:** "En realidad no esperaba esto. Aunque sabía que mi auto andaba bien y que podía llegar a estar entre los primeros. No tuvimos ningún problema mayor y por ello pudimos armar luego de pelear bastante con Chali y Pasi. Yo debuté (con R-18) en el Rally de Argentina de este año y luego corrí en



Lucio Bonaldi.

San Luis, donde se quemó la junta de la tapa de cilindros."

**Miguel Tubal:** "Pese a los inconvenientes que tuve con la rotura de los soportes de motor, lo que provocó que cayera sobre el chapon mismo, y que solucionamos encadenándolo, estoy contentísimo por haber llegado segundo en la general. En un momento traté de apurar el ritmo para presionar a Bescham y en eso estaba, cuando se rompió ese soporte. Esta colocación es muy importante para mí, para 'Zoquele' Espósito y el 'Chino' Calderon, quienes me preparan y arman el auto."

**Alfredo Altamirano:** "Me decidí a correr a último momento y podría haber hecho algo mejor si no hubiese perdido más de un cuarto de hora por un problema en el sistema integrado del alternador. A partir de allí, era muy difícil poder ganar si no se quedaba Bescham."

**Gabriel Rates:** "Corrí con la caja -puente- sin autoblocante para mayor seguridad. Y tuve problemas con ella igualmente. Aunque pudimos repararla, quedé fuera de carrera."

## BESCHAM, RUMBO A LA PELEA

Esta prueba era básica para la definición del disputado título de la clase dos. Para Mario Stillo pintaba interesante, y con sumar algunos puntos podría haber reducido en mucho las posibilidades de Bescham, mientras que Alfredo Altamirano "batía con la más fea" y su chance al torneo era tan solo una posibilidad matemática. Pero todo se definió en forma rápida y antes de culminar la primera etapa era Bescham el dominador sin que los ataques del porteño Tubal lo preocupasen en demasía. El equipo de Batelli (Torrás-Stillo) retirado y el Volkswagen Gacel GS de Altamirano con graves fallas eléctricas, dejaron el camino despejado al cordobés del Fiat Super Europa 1.5. Y éste lo aprovechó, obteniendo una posición ideal para volver a coronarse. En principio, los rectos caminos de Entre Ríos, predominantes en el recorrido de la siguiente y última fecha del campeonato, (el Gran Premio del Automóvil Club Argentino), favorecen a su auto, frente al R-12 de Stillo.

## RAIES Y TROSSERO:

### CAMPEONES Alicaídos

Si bien la temporada no finalizó, las clases uno y tres tienen definidos a sus campeones. En aquella, la ausencia de Pirlés -así como la de todos los "sureños" habitués del nacional- le hizo perder sus escasas posibilidades y consagró automáticamente a Trossero) y en ésta, Gabriel Rates sólo tuvo que esperar que Pancello no ganara. Pero aunque es campeón, estamos seguros que no alcanzó el título como el quería (y podía). En efecto, la larga serie de abandonos y retrasos que su-

fre desde el Rally Día de la Bandera, le imposibilitó que su dominio fuera todo lo aplastante que el potencial de su conjunto auto-manejo-equipos, habría podido demostrar.

Pese a la enorme cantidad de gente que este rally movilizó en Córdoba, y a los 130 autos participantes, la cifra no debe llamar a engaño, y no indica necesariamente una categoría impecable. Es posible que esta división sea la de mayor convocatoria en cuanto a pilotos se refiere, y con el público no le va nada mal, pero su enfermedad crónica aún no es tratada correctamente.

Es imprescindible que, frente al escaso apoyo de las fábricas (Renault es la única que admite cierto interés en la categoría) los propios interesados -sus pilotos- concreten realidades para que -pese a que el automovilismo nacional está en una neta etapa "televisiva"- el rally tome mayor espacio en los medios de difusión especializados. Hace algún tiempo que la asociación que los nuclea produce e impone nuevas ideas. Es hora que profundice en los cambios y busque un camino futuro que sea auspicioso para el rally nacional.

## DIJERON

**Schmid:** "Vine sin autoblocante porque no lo conseguí a tiempo"... **Rosso:** "Tuve problemas con la caja y con una parrilla de suspensión luego de irme afuera bajando la Pampa de Achala"... **Morcillo:** "Me fui afuera en el primer prime por esquivar a una persona. Pinché dos gomas y tuve problemas con el alternador..." **Stillo:** "En el PC3 el auto no anduvo bien. Voy a cambiar los gicleurs y poner gomas AR-28 155/13"... **Mastromarino:** "Aun-

## LOS PRINCIPALES ABANDONOS

**Gabriel Rates-Raúl Campaña:** (R-18 GTX E.L.) Espiga de horquilla de la caja de velocidades (PC6). **Mario Stillo-Fernando Stella** (R-12 TS): Biela (PC5). **Miguel Torrás-Luis Oyola** (R-12 TS): Caja de velocidades (PC7). **Omar De Giovanni-Juan López Piccionne** (Fiat SE 1.5): Embrague rotura de bulones del volante-motor. (PC4) **José Recalde - Oscar Seppey** (R-12 TS): Rotura de parrilla de suspensión delantera (PC5). **José Cecchetto-Justo Carrera** (Fiat SE 1.5): Rotura de la correa dentada de distribución (PC4). **Horacio Badra-Roberto Bizzochi** (Fiat SE 1.5): Pérdida del tapón y fluido de caja de velocidades. (PC3). **Omar Travesaro-José Aguirre** (R-12 TS): Rotura de la polea de la bomba de agua (PC). **Eduardo Chiavarolle-Roberto Ribe Nili** (Renault 18 GTX E.L.): Rotura de la punta de eje trasera. **Federico Schmid-Miguel Gramaglia** (R-12 TS): Rotura del tren delantero -rotura de neumático delantero. (PC6). **Hernán Maciel-Luis Maciel** (R-18 GTX E.L.): excluido por utilización de suplemento no autorizado en la boca del carburador.



Mario Stillo y Miguel Torrás durante un auxilio en Cuchilla Nevada.



que no tenemos el nuevo motor y caja, anduvimos bien. Lo único que nos sucedió fue que se saltó una traba de un caliper de freno en el primer prime"... **Piazza:** "Tuve todos los problemas: elásticos, alternador, gomas, dirección"... **Ilari** (mientras miraba la carrera): "No pude correr porque no terminé el auto"... **Albonetti:** "Volqué cerca de Cosquín. Le pegué a una piedra y allí fuimos. Fue bastante despacio, pero perdimos tiempo porque no había nadie para ayudarnos"

**Veglia:** "Tuve un cortocircuito a la noche. Antes, en el clasificatorio me fui afuera"... **Trossero:** "Estoy contento por ser campeón, pero esta carrera no era para mí. Tuve muchísimos inconvenientes"... **Maccari:** "Se me rompió el carburador en el PC4 y destruí dos gomas. Una cerca de Agua Fria, y otra llegando a Nono"... **Pasi:** "Penalizamos seis minutos por adelantarnos tres en un control horario. Yo tuve una salida de ruta y pinché una goma en el cruce del Pan de Azúcar."

# EL DESARROLLO

## PRIMERA ETAPA

**1ra. Sección:** Después de 13,4 km (dos PC), Raies lideraba con 12m35s, seguido por De Giovanni (a 7s), Chiavarolle (a 15s), Altamirano (a 26s), Stillo (a 29s), Bescham (a 31s), Badra (a 32s), Torras (a 33s), Pasi (a 38s), Maciel (a 40s), Cecchetto (a 44s), Maccari (a 52s), Tubal (a 1m01s), Nizzo (a 1m05s), y Bua (a 1m10s). Bonaldi estaba 23º a 1m18s. Se registraban diez abandonos, entre ellos el de Luján-Romero debido a una parrilla de suspensión delantera.

**2da. Sección:** Esta fue la que dejó el tendal en la punta. A los 1.000 metros de largar, Raies pinchó un neumático, y también De Giovanni (en su caso el T1). Al fin del PC3, Chiavarolle estaba primero en la general (39m36s) seguido por Torras (a 15s) y Bescham (a 22s), mientras Stillo y Altamirano empataban el cuarto puesto a 38s. Al cabo del prime siguiente, Raies seguía retrasándose y Torras tomaba el mando. El campeón saliente de la clase dos había tardado 1h28m28s, seguido a 25s por Stillo y a 26s por Chiavarolle. Bescham estaba a 1m16s. Poco después se quedarían definitivamente Stillo, Raies, Chiavarolle y Cecchetto. Llegando a Mina Clavero, con Torras fuera de carrera, Bescham aventajaba a Tubal por 28s, y a Maccari por 4m49s, mientras que Pasi, líder en la clase tres quedaba a 5m59s. Allí la carrera había perdido gran parte de su atractivo. En la clase uno, Raul Nizzo había establecido su neto liderazgo, ubicándose noveno en la general a 10m21s, mientras que décimo se ubicaba Hugo Bartus, joven debutante de Villa Carlos Paz (23 años), que cumplió buenas actuaciones parciales con un R-18 TX preparado por Luis Echenique. El campeón Hugo Rosso, era segun-



Hector Maccari en Panaholma el domingo a la madrugada.

do en la división menor, a 3m27s de Nizzo, mientras que Rodolfo Torre era tercero a 3m31s del mandamás de la uno.

## SEGUNDA ETAPA

### 1ra. Sección:

A las once de la noche del sábado los autos comenzaron a salir del Parque Cerrado de Mina Clavero para recorrer los cuatro primes nocturnos que incluyen la trepada por el camino viejo de la Pampa de Achala y la bajada desde El Condor hasta Cuesta Blanca, previo paso por Copina. Allí ya no hubo sorpresas, salvo la que causó Díaz Mayer al ganar el primer tramo de la noche, entre Ambul y San Lorenzo, aventajando por 9s a Tubal, por 15s a Bescham, y por 33s a Altamirano. La lucha estaba centrada en estos últimos, con la eventual intervención

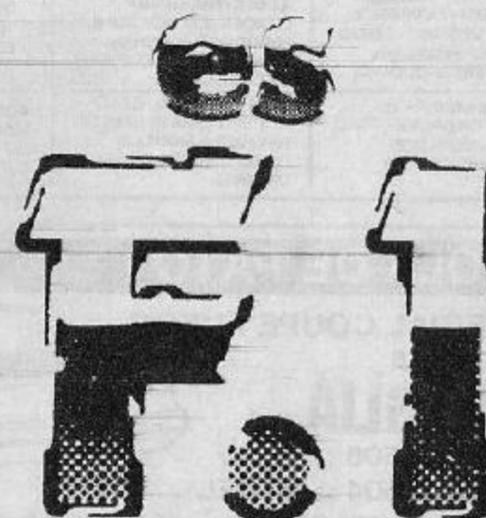
de Nizzo, Rosso, Bassi, Pasi y Maccari. Bonaldi terciaba esporádicamente. Al llegar a Carlos Paz había 63 autos.

### 2da. Sección:

Altamirano ganó todos los primes en la clase dos, tratando de alcanzar a Bescham, pero no le bastó. Era difícil descontar los 16m17s, y sólo pudo limar 3m45s., mientras que Tubal ponaba con los sorpresos de su motor, lo que impedía una lucha más franca por el primer lugar. Hacia el final, la pelea por el primer lugar en la clase tres comenzó a favorecer a Bonaldi—muy apurado en esa mañana— con el retraso de Pasi quien pinchó una cubierta en el Pan de Azúcar. La rampa de llegada a Villa Carlos Paz vio 56 autos.

La semana próxima

# CORSA



**EDICION EXTRA**  
**¡Para coleccionar!**

*Izquierda: Ricardo Pasi en la llegada, subiendo a la rampa. Centro: Raúl Nizzo tuvo una victoria nitida en la clase uno, donde se destacó desde el inicio. Abajo: El puntano Carlos Bassi fue el piloto con el mejor auto tracción trasera—¿traza en extinción?— que terminó Arriba: Bonaldi en acción con el R.16 preparado por Remigio Rotter.*



Revista CORSA Nº 1063. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Delgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7091/99. 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, Ete, Ica Press, Noticias Argentinas.

**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.

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 Editoras 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, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1076, 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. Noviembre de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión Nº 7.970



# JEEP SHOP

CONCESIONARIO OFICIAL Lodi

LAPRIDA 1456 Vicente López 795-4571 (a 50 mts. de avda. Maloué al 300)

VENTA DE CARROCERIAS Lodi

ENVIOS AL INTERIOR

ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD

JEEP Lodi - EN VERSION CORTO - MEDIANO - LARGO. PARA JEEP WILLIS, IKA, ESTANCERA BAQUEANO.

Lodi CITRAC PARA CITROEN 2CV, 3CV, AMI 8, FURGONETA Y MEHARI. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

TECHOS Lodi PARA TODOS LOS MODELOS Lodi Y TAMBIEN PARA JEEP DE CHAPA.

JEEPON Lodi PARA PICK-UP, CHEVROLET, FORD, DODGE, etc. EN DOS VERSIONES CORTO Y LARGO.

Lodi RETRACK: NUEVO MODELO PARA RENAULT 4, RENAULT 6. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

ACCESORIOS: BARRA TRANQUERAS, DEFENSAS, ESTRIBOS, FAROS, BUTACAS, etc.

## COLA DE PATO

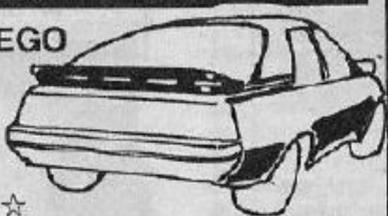
ESPECIAL COUPE FUEGO

CASA ZAGAGLIA S.A.

☆ R. 18 ☆ 505 ☆ 128 ☆

☆ R. 11 ☆ 504 ☆ GACEL ☆

F. D'OLIVEIRA 4683, CASEROS. 654-5408 J.B. JUSTO 3350, CAP.



## FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS DE ALEACION LIVIANA

APOLO RUEDAS

T. Manzione Hnos.



RUTA 8 - Km. 22,600 N° 10.594. PABLO PODESTA (cp. 1657) 3 de FEBRERO TEL: 769-1453

● ENVIOS AL INTERIOR

## ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR.

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

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



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

## Power STEEL



ARENEROS

ARMADOS Y SEMIARMADOS ENVIOS AL INTERIOR CARRUE 899. CAP. TEL 642-8478

## APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

- 1 ELECTRICIDAD
- 2 CARBURACION
- 3 MOTORES
- 4 MOTOS
- 5 MOTORES de CARRERA

CURSOS UNICOS POR CORREO IMA C.C. 40 - SUC. CASEROS (B 1678 - CASEROS - BS. AS)



## RUBEN HORACIO NAVARRO

\* CARROCERIAS PLASTICAS \* CONCESIONARIO OFICIAL

- TALLER DE ARMADO DEDICADO UNICAMENTE A LA CONSTRUCCION DE UNIDADES ESPECIALES.
- POTENCIACION DE MOTORES
- ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION
- LINEA COMPLETA EN ACCESORIOS
- BARRAS ANTIVUELOS Y DEFENSAS
- REFORMAS EXCLUSIVAS ● CUBOS MAGICOS

POTENCIACION DE MOTORES

- JEEP ● JEEPON ● CITRAC ● RETRACK
- TECHOS DUROS PARA TODAS LAS MARCAS
- RESPALDAMOS NUESTROS TRABAJOS CON 30 AÑOS DE EXPERIENCIA AL SERVICIO del AUTOMOTOR
- ENVIOS AL INTERIOR

Lunes a viernes de 9 a 12 hs. y de 14 a 20 hs.

CNEL. PERIN 3790. CIUDADELA SUR 653-2197

## TRAILER

PARA LLEVAR JEEP

ó AUTOMOVIL DE CARRENA

Eje y Maza Bendix, Ruedas duales.

Particular

VENDE TEL 204-0988/6714

## CALZADOS CARCER

PIEDALPOR CASILADE CORREO N° 63 (1881) EL PALOMAR

## BUZOS ANTIFLAMA

Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"

Tel. 821-2226 y 701-7948

## AUTO-TINT

UNICO LEGITIMO

## POLARIZADO

DE CRISTALES PARA

AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE TEL 782-9966

COLOCAMOS EN EL ACTO



Nueva dirección: LIBERTADOR 6602

## CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA

TODAS LAS MEDIDAS

JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL.

541-2694 70-6387



## PROVA

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



Fabrica y distribuya

PROVA

A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL TEL 653-4071

H.B. Productores, Avda. Corrientes 3782, 40 B. Tel. 86-7734

El auto está bien, salvo por un toque a la montaña con el paragolpe... Chaili: "Se abrió el capot después de Aambul, pero el auto, salvo la rotura del escape que me hace perder 1000 RPM- está perfecto"... Bassi: "Me fui afuera, no tuve primera desde el comienzo y se me rompió una mangueta dos veces"... Avaro (dirigente de

ACRYYR): "Para el '87 vamos a pedir tres fechas, de las cuales queremos que dos también fueran válidas para el campeonato sudamericano"... Mazzochi: "Tuve inconvenientes con el circuito de nafta, eso creo porque conservamos las canalizaciones de la bomba standard despues de instalar la eléctrica"...

## CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY

(Disputadas 8 competencias)

### CLASE TRES

Raies, 95 puntos; Fanello, 49; H. Hernandez y Maciel, 25; Germán, 23; Pecci, 21; Soto, Chikavarelle y Bonaldi, 20; Pasi, 19; Peral, 18; Bassi, Landiscina, Sosa y Demechione, 15; Mazhar, 14; Maltar y Lonati, 12; Chaili y E. Hernandez, 10; Escarvilbaso, Otero y Veglia, 8; Martini, 6; Diaz Mayer y Croce, 4; Cambra y Galola, 3.

### CLASE DOS

Shilo, 95 puntos; Bescham, 90; Altamirano, 70; Tubal, 42; Torres, 37; De Giovanni, 35; Schmid, 34; Maccari, 29; Fleje, 21; Flores, 15,5; Del Campo y Gonzalez, 15; Badra, 13; Tinnacher, 12,5; Mastromarino, García Jurjo, Gora y Surra, 10; Bravo y Piazza, 8; Panero, 7; Mazzochi, Mainen y Brunello, 6; Cáceres, 5; A. Sala, Miglio, Luna (P); José Recalde, Bruno y Faini, 4; Cerban, Defagot, Corzo, Cisneros y Santángelo, 2; Carballa, 1,5; Ballisera, Bortoni, Debasa, Perfumo y Escariz, 1.

### CLASE UNO

Trossero, 92 puntos; Pirles, 53; A. Martínez, 52,5; Morcillo, 49; Scianguola, 48,5; Grasso, 39; Rosso, 35; Sana, 28; Catigaris, 24; Gomez, 23; Nizzo, 20; Ghilardi, 17; Bordon, 13; Riccio y Libaak, 12; Drudi, 10,5; Angeini y Benadetti, 10; Quinteros, 8; Arguello, Fevre y Suarez, 6; Sistema, Secul, Giofra, Merlo, Valazquez, Siragua, Rocati y Albonetti, 4; Sassi, Butgas, Digeronimo, Bonilla, Salgado Nosen, Benato y Alba, 3; Silenzi y Minetti, 2; J.C. Martínez, Buc, Oste, Capelini y Maselli, 1.

## CLASIFICACION

Rally 24 Horas de Villa Carlos Paz - recorrido total: 580,39 km. (368,76 km de FC y 211,63 de enlaces) - Dos etapas - 15 y 16/11/86.

Ps.	N°	Piloto/Navagante	Cl.	Marca	Tiempo
1°	8	Jorge Bescham/José A. García	2	Fiat SE 1,5	4h55m19s
2°	15	Higuel Tubal/Carlos Valerio	2	Fiat SE 1,5	4h58m54s
3°	5	Alfredo Altamirano/Carlos Guerra	2	VW Gacel GS	5h08m51s
4°	4	Oscar Maccari/Angel Paz	2	Renault 12 TS	5h09m40s
5°	50	Raúl Nizzo/Carlos Cali	1	Fiat 128 1100	5h15m22s
6°	28	Lucio Bonaldi/Ricardo Merlo	3	Renault 18 GTX	5h15m57s
7°	11	José C. Bassi/Roberto Syriani	3	Peugeot 504 GRN	5h16m56s
8°	27	Ricardo Pasi/Emesio Gali	3	Renault 18 GTX	5h17m13s
9°	36	Jorge Chaili/Eduardo Gali	3	Renault 18 GTX	5h17m22s
10°	19	Hugo Rosso/Rubén Quiroz	1	Fiat 128 1100	5h21m00s
11°	59	Giudio Morcillo/Aldo A. Rossi	1	Fiat 128 1100	5h23m17s
12°	47	Iván Sana/Victor Roca	1	Fiat 128 1100	5h27m02s
13°	70	Néstor Veglia/Jorge Garola	3	Renault 18 GTX	5h28m22s
14°	38	Carlos Piazza/Dardo Vacchiani	2	Fiat SE 1,5	5h29m00s
15°	91	Raúl Mazzochi/Héctor Mazzochi	2	Renault 12 TS	5h29m04s
16°	12	Daniel Pecci/Sergio Penigini	3	Peugeot 504 GRN	5h29m14s
17°	46	Roberto Drudi/Antoniá León	1	Fiat 128 1100	5h30m40s
18°	65	José Scianguola/Luis Yáñez	1	Fiat 128 1100	5h30m49s
19°	14	Carlos Mastromarino/A. Bortolotto	2	VW Gacel GI	5h31m00s
20°	58	Angel Martínez/Raúl Silvestro	1	Fiat 128 1100	5h32m59s
21°	77	José M. Armesto/Clemente López	2	VW Got	5h35m28s
22°	44	Edgardo Panero/Roberto Bonaglio	2	Renault 12 TS	5h37m22s
23°	55	José Sassi/Mateo García	1	Fiat 147 CLS	5h37m58s
24°	54	Osvaldo Libaak/Fernando Ammann	1	Fiat 128 1100	5h38m21s
25°	135	Alberto Maselli/Fabio Macías	1	Fiat 128 1100	5h39m19s
26°	81	Gabriel Cerban/Ricardo Parino	2	Renault 12 TS	5h39m40s
27°	89	Horacio Escariz/Eduardo Fontana	2	VW Gacel GI	5h39m52s
28°	146	Raúl Calzagaris/Adrián Pinotti	1	Fiat 128 1100	5h43m07s
29°	20	Rudy Trossero/Rodolfo Guerrero	1	Fiat 128 1100	5h43m09s
30°	123	Pablo Gomez/Guillermo Patoco	1	Fiat 128 1100	5h46m16s
31°	39	Alberto Cáceres/Marcelo Galli	2	Renault 12 TS	5h47m16s
32°	62	César Marino/Ricardo Gullino	1	Fiat 128 1100	5h47m22s
33°	101	Juan L. Fucheta/Mario González	1	Fiat 128 1100	5h50m33s
34°	41	Carlos Mauvecin/Santiago García	2	Renault 12 TS	5h52m37s
35°	64	Lino Sistema/Oscar Picco	1	Fiat 128 1100	5h53m50s
36°	72	Walter Vincenti/Rolando Vincenti	inv	Honda Prelude	5h54m04s
37°	119	Alejandro Febre/Roque Cecchetto	1	Fiat 128 1100	5h54m42s
38°	68	Aldo Ghilardi/Jorge González	1	Fiat 128 1100	5h55m20s
39°	110	Roger D'Olivivo/Oscar D'Olivivo	1	Fiat 128 1100	5h55m51s
40°	48	Mario Albonetti/José M. Volta	1	Fiat 128 1100	5h56m46s
41°	90	Carlos Casadey/Victor Oviedo	2	Renault 12 TS	5h56m49s
42°	122	Daniel Machado/Daniel Guzmán	1	Fiat 128 1100	6h09m31s
43°	71	Carlos Croce/Carlos Riveri	3	Peugeot 504 TN	6h11m54s
44°	114	Carlos Musi/Jorge Baragnolo	1	Daihatsu Charade	6h13m43s
45°	134	Enrique Haracher/Omar Carrizo	2	Renault 12 TS	6h16m07s
46°	87	Manuel Olmas/Jorge Leimgruber	2	Renault 12 TS	6h17m09s
47°	96	Juan B. Rama/Guillermo Gariglio	1	Fiat 128 1100	6h18m61s
48°	108	Ivan Severdija/Héctor Avil	1	Fiat 128 1100	6h19m05s
49°	144	Juan Grillo/Carlos Gizzi	1	Fiat 128 1100	6h22m02s
50°	73	Juan Galola/Daniel Belluzo	3	Peugeot 504 TN	6h38m02s
51°	145	Eduardo López/Alejandro Avila	1	Fiat 128 1100	6h38m43s
52°	128	Santiago Corvalán/Juan C. Godoy	1	Fiat 128 1100	7h00m56s
53°	125	Mauricio Larío/Miguel Vera	1	Fiat 128 1100	7h01m49s
54°	137	Ricardo Gariglio/Oscar Schmidt	1	Fiat 128 1100	7h27m08s
55°	132	Sergio Parussa/Roberto Mazzola	2	Fiat 128 CLI	7h40m11s

Promedio del ganador: 74,92 km/h.

Campeón  
a todo fuego.



Sólo la potencia de un motor de brillante performance y la garra de un piloto de excepción, consiguen las victorias más notables. Así lo demostró Juan María Traverso en el campeonato de TC 2000 que acaba de ganar con Renault Fuego. Otro triunfo Renault a todo fuego.

**Mire adelante. El camino es Renault.**

**ESCAPESSINOS**

- 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 0228-20358

AMORTIGUACION 1103

**HORACIO**

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS **COMPETICION**

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

Envios al interior

Fabrica Administracion,

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



EN UNA OPERACION **3** RESULTADOS:

- \* LAVA
- \* LUSTRA
- \* Y PLASTIFICA

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

SOLICITELO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS



**DISTRIBUIDORES**

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

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

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

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

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

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

**ZONA CORDOBA**  
**TURBO-SILEN:**  
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente  
CORDOBA - TEL. 55-7382

**PROVA**

- ☆ Cascos
- ☆ Butacas
- ☆ Guzos
- BOTAS
- Antiflama
- Visores

Dist. Asoc. Pilotos, Clubes e instituciones  
Fabrica y distribuye **PROVA**

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



**DATSUN - NISSAN**

**INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.**  
DISTRIBUIDOR OFICIAL  
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR  
BME. MITRE 2470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

**ATENTI-MECANICOS**

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

OFERTAS NUEVOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2da SELECCION

**SANY S.R.L.**  
TEL 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.  
(Hacera Puyredon 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito



**DISTRIBUIDORA "SUD"**

**TODS**

REPUESTOS Y ACCESORIOS

\*A3\* S.M. \* LAMPARAS \* VIMOR \* NIC \* CABLES TAIYOT \* ESPEJOS W.G.  
\* PLASTILLIT \* R.T.M. \* AUTOKLINER \* CINTURONES: B.R.D. \*  
ANTENAS ELEMAR \* APOYA CABEZA TOTAUTOS \*  
PORTAEQUIPAJE G.P.A. \* MATAFUEGOS \* IPE \* ESPEJOS

LA RIOJA 2455 - (1824) LANUS OESTE - TEL. 247-6431

**CONCORDE S.R.L. (EF)**

- TORNILLOS PARA METAL EN TODO TIPO DE CABEZA HIERRO Y BRONCE.
- TORNILLOS TIPO PARKER ZINCADO Y NIQUELADO
- TORNILLOS MILIMETRICOS
- MEDIDAS ESPECIALES
- BULONES DE RUEDAS.
- TUERCAS DEPORTIVAS Y ANTIRROBO

Envios al interior

Pje. LAPLACE 3249/51 (1417) CAP.  
567-8561 (Alt. A Jonte 3300 y Cuena)

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

**HAR plast**

- DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)
- TRABAJOS ESPECIALES

FABRICACION Y VENTA DE KAYAK ☆ BOTES ☆ CANOAS

VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

- BUZOS ANTIFLAMA
- APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
- ☆ TABLEROS ☆
- ACCESORIOS AUTOPISTA

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

**techo hidraulica** DIAG. 76 N° 1585  
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644



TODO PARA LA **ELECTRICIDAD** y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

VENTAS POR MAYOR

**CASA ISIDRO**

GALICIA 102  
Esq. Warnes 600 - (1414)  
Capital - Tel. 855-4464

☆☆ **ARENEROS** ☆☆☆



ARMADOS Y SEMIARMADOS  
ENVIOS AL INTERIOR  
ENTREGA INMEDIATA

☆☆☆☆☆  
CARRUE 899. CAP TEL. 642-6478

**CRISTEM**

SU MARCA EN PARABRISAS

H.B. Producciones. Avda. Corrientes 3782. 4º B. Tel. 86-7734

**REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS**

**MUSTANG \* LASER \* RANGER \* GRANADA \* ECONOLINE  
SILVERADO \* CHEYENNE \* ESCORT \* BRONCO \* CUSTOM**

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

**IMPORCAR**

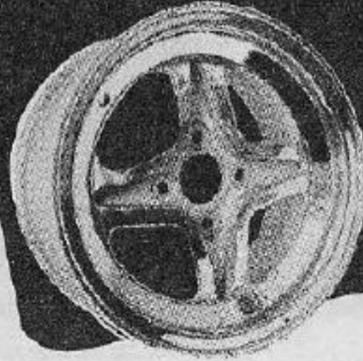
TARJETAS DE CREDITO

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

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

- \*T.C. 2000
- F2 Limitado-Nacional
  - F. Renault Argentina
  - F.2 Codasur y Entrecor
  - F-5
  - Turismo clase 2, 3 y 4
  - SPORT PROTOTIPO
  - CAP
  - F-850
  - RALLY
  - MILLE - MIDGE
- LLANTAS ESPECIALES**  
Y además categorías zonales

**LLANTAS DE COMPETICION AERA**



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados  
ENVIOS AL INTERIOR  
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

**BUZOS ANTIFLAMA**

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 TURCA

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

**KARTING MIDGET:**  
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

NECESITO DISTRIBUIDOR EN ROSARIO Y SANTA FE. REMITIMOS AL INTERIOR

BRANDSEN 1123. TEL 744-2583

Fronte a Estación SAN FERNANDO (1646).



**FERRAZZI**

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

- NUEVO CAPICHON 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



**EQUIPAMIENTOS SOUZA**

REPLICAS ORIGINALES DEL JEEP C.J.5 Y C.J.7 AMERICANO, POTENCIADO CON MOTOR FORD.

\* Paneles Flotantes \* Diferencial autoblocante \* Dicos en las cuatro ruedas \* Caja de cuarta \* Reductora de salida central \* Diferenciales DANA 44

BF Goodrich. LINE COMPLETA EN ACCESORIOS PARA EQUIPAR A FOOL SU TODO TERRENO

HUMAITA 1282 - VALENTIN ALSINA - T. E. 208-6604

**DISTRIBUIDORA "SUD"**



REPUESTOS Y ACCESORIOS

- A-3 \* S.M. \* LAMPARAS \* VIMOR \* NIC \* CABLES TAIYOT \* ESPEJOS W.G.
- PLASTILLIT \* R.T.M. \* AUTOKLINER \* CINTURONES: B.R.D. \* ANTENAS ELEMAR \* APOYA CABEZA TOTAUTOS \* PORTAEQUIPAJE G.P.A. \* MATAFUEGOS \* IPE - ESPEJOS

LA RIOJA 2455 - (1824) LANUS OESTE - TEL. 247-8431

**AVANT MOTOS**

SERVICE REPUESTOS

AV. PUEYRREDON 981. Tel: 961-8947



**EN UNA OPERACION 3 RESULTADOS:**

- \* LAVA
- \* LUSTRA
- \* Y PLASTIFICA

**UNICO CON SILICONAS**  
• NO ES ABRASIVO  
• PROTEGE LA PINTURA  
• NO SE ENJUAGA

SOLICITELO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

**amortiguadores**

**sadaf**

- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES  
**Suspencar s.r.l.**  
Avda. La Plata 568/72. TEL: 983-4792  
Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255  
En Avda. La Plata se atiende: Sabado 8,30 a 12 - 14,30 a 20 - Domingo: 9 a 12,30 hs

**DA-DA**

**PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR**

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

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

Colocacion en el acto ENVIOS AL INTERIOR  
Batalla de Par 471 (Alt. Wernes 1100). TEL 855-0449  
Avellaneda 435 - Vta. López. 795-1607

★ **LANCIA FIAT 132** ★

**KARS.A.**

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS e IMPORTADOS

JUAN B. JUSTO 3402 - Capital - Tel.: 59-2006

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

**EGE**

SAN MIGUEL 664-0619

**REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES**

- ☆ ASIENOS Y AGUJAS ☆ CONEXIONES, etc.
- ☆ SURTIDORES ☆ VENTAS POR MAYOR

**DULBECCO**

**PEUGEOT 505-COUBE FUEGO**  
A INYECCION

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO... E INYECCION CONSULTENOS

MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 780-3511

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

# MELODIAS

## INOLVIDABLES

6 cassettes de música instrumental, presentados en un práctico porta-cassettes, y garantizados por El Club de la Buena Música.

MAS DE 60 TEMAS PARA DISFRUTAR EN REUNIONES, EN VIAJES EN AUTO,... TEMAS PARA TODOS LOS MOMENTOS...

**LAFAYETTE interpreta:**

Murmullo descuidado; Nada cambiará mi amor por tí; Llamaba para decirte que te amo; Extrañándote; Corazón de estudiante; Demasiado tarde para decir adiós; Lluvia de plata; Uno, dos, tres; Whisky a Go Go.

**PIERRE SELLIN y su gran orquesta:**

Granada; Angustia de un querer; Degüello; Amor; Mañana de carnaval; Ave Maria; Muchacho natural; Verlaine; O sole mio; Charmaine; Un mundo entero (Concierto de Varsovia); Eres mi rayito de sol.

**El saxo de GINO BARETTI y su orquesta:**

No flores por mí Argentina; Cae la lluvia; Pequeña flor; Yesterday; Las hojas muertas; Flamingo; Té para dos; Si Jolie; Los molinos de mi corazón; María Helena; Eres el sol de mi vida; Je t'aime. Moi non plus.

**AMERICAN SINGERS interpretan:**

Tema de Brigada A; La familia Ingalls; Swain; La pantera rosa; Starsky y Hutch; 007 en la mira de los asesinos; Tema de Una chica al rojo vivo; New York New York; Los Goonies.

**HOLLYWOOD ORCHESTRA:**

Tema de El Profesional; Tema de Arturo El millonario; Los cazadores del arca perdida; Amor eterno; Sólo para tus ojos; Carrozas de fuego; Realidad; Flash Gordon; Bolero (de Los Unos y Los Otros); Cae la lluvia sobre mi cabeza; Un hombre y una mujer; El último tango en París; New York New York.

**LYONS ORCHESTRA interpreta:**

Fiebre de sábado a la noche; Señora Robinson; Tema de El Golpe; Perdidos en la noche; Doctor Zhivago.

### OFERTA

### MELODIAS INOLVIDABLES

6 cassettes estereofónicos y un porta-cassette

≠ 19,90

Es otra oferta exclusiva de EL CLUB DE LA BUENA MUSICA

COMPLETE HOY MISMO EL CUPON Y ENVÍELO A CASILLA DE CORREO 257 - (1000) CORREO CENTRAL

SI LO DESEA TAMBIEN PUEDE ADQUIRIR LA COLECCION PERSONALMENTE EN RODRIGUEZ PEÑA 1051 - PISO 1º - CAPITAL FEDERAL, O REALIZAR SU PEDIDO TELEFONICAMENTE AL 42-9061

Más de 3 horas de deleite con sus temas predilectos interpretados magistralmente

### ASOCIESE GRATIS AL CLUB DE LA BUENA MUSICA

Al adquirir esta colección musical, usted se asocia automáticamente al Club de la Buena Música, lo cual le posibilitará recibir periódicamente ofertas exclusivas para los socios, además de otras ventajas que conocerá próximamente. La asociación al Club de la Buena Música no implica compromiso alguno de pago de cuotas, ni ahora ni en el futuro.

Sres. EL CLUB DE LA BUENA MUSICA  
Casilla de Correo 257 - (1000) Correo Central

SI

Envíenme la colección de 6 cassettes MELODIAS INOLVIDABLES a:

Nombre y Apellido \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_ C.P. Post. \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

Deseo ahorrar los gastos de envío, para lo cual adjunto giro postal por la suma de ≠ 19,90.

Aboraré contra reembolso al recibir mi pedido, la suma de ≠ 19,90 más ≠ 3,60 de gastos de despacho y contra reembolso, o sea un total de ≠ 23,50

Si usted ya es socio del Club de la Buena Música, anote su número de socio aquí:

y obtendrá un 10% de bonificación sobre el costo de la colección, o sea que abonará ≠ 17,90 (más los gastos de envío) en lugar de ≠ 19,90. Este descuento es exclusivo para aquellas personas que se han asociado con anterioridad a la presente oferta musical.